



WSV Haringvliet

HET BESTEK

EDITIE 202 november 2023



▶ ALV 14 november 2023

▶ Begroting 2024

▶ Vanuit de kombuis

▶ Havenkampioenschap 2023

▶ Samen 65 jaar actief zeilen

▶ Jeugd Special

▶ Ankers toen en nu





Totale refit: Ed Burnett 58 ft. "Amelia"

Sinds 1990 het adres voor uw plezierjacht...

Van Veen Jachtbouw is in staat elke gewenste verbouwing en iedere reparatie aan uw zeil- of motorjacht uit te voeren.

Van compleet nieuwe interieurs tot teakdekken, kuipen en dekhuisen.

Van herstel van de romp en dek, hout of kunststof, tot al het daarop volgende noodzakelijke schilderen en montagewerk.

Bestaande ontwerpen kunnen bij ons een complete gedaanteverwisseling ondergaan en worden geheel bij de tijd gebracht.

Vakmanschap, geworteld in de traditionele kennis en waarden van de Nederlandse Jachtbouw.

Delta industrie terrein - Nijverheidsweg 28 - 3251 LP Stellendam - the Netherlands

tel: +31 (0) 187 49 12 76 fax: +31 (0) 187 49 33 63 e: info@vanveenjachtbouw.nl i: www.vanveenjachtbouw.nl

© copyright Stellendam - the Netherlands

INHOUD

Van de Redactie.....	2
Van de Voorzitter.....	3
Van het Bestuur.....	4
Uitnodiging en agenda ALV op 14 november 2023.....	6
Notulen ALV 18 april 2023.....	8
Jaarverslag secretaris 2022.....	12
Toelichting Begroting 2024	13
Even voorstellen	20
Nieuws uit de Heliushaven.....	24
Havenkampioenschap 2023.....	26
Wat doen we met afval?.....	30
Nieuws uit het Kanaal.....	31
Samen 65 jaar actief zeilen.....	32
Een vies verhaal.....	34
Een stukje geschiedenis.....	36
Wetenswaardigheid.....	38
Reisverslag De Sognefjord.....	39
De mast plaatsen met behulp van andere leden.....	45
Vanuit de kombuis.....	48
Verslag toertocht 9 juli 2023.....	49
Ankers toen en nu.....	51
Hoeveel pech kan je hebben.....	56
bijlage: mini Jeugd Special	



Sluitingsdatum Het Bestek 203

1 maart 2024

Stuur uw kopij naar:
redactie@wsv-haringvliet.nl



Het Bestek is het officiële orgaan van WSV-Haringvliet te Hellevoetsluis Aangesloten bij het Watersportverbond www.wsv-haringvliet.nl

Correspondentieadres: Postbus 26, 3220 AA Hellevoetsluis,

Bank: NLO8 ABNA 05 59 27 58 38 t.n.v. WSV Haringvliet.

Druk: Kranse Sommelsdijk.

Omslag foto: Loes Rebers

Niets uit deze uitgave mag op worden overgenomen zonder toestemming van de redactie.

Redactie: Piet Brocken, Ad Willemen, Henne Pauli, Henk van der Brugge, Ard van Meijeren, Aileen Willemse, Erwin Gribnau, Ed Stubenitsky en m.m.v. Mieke Bonsang,
illustraties: Bart van Leeuwen

Onze Ereleden vindt u op de website bij de rubriek 'Vereniging'



Bezuinigingen zijn nooit leuk

We hadden dit jaar een schitterend voorjaar en een geweldig najaar, maar de periode van de zomer was beduidend minder. Erg voor de mensen met schoolgaande kinderen, want die moeten het hebben van de zomervakantie. Te koud en te nat, heel anders dan die warme zomer van 2022

Dit jaar niet drie maal een Bestek, maar slechts twee maal. Een voorjaars- en een najaarseditie. Dit kwam omdat we heel slecht het zomernummer 2023 konden vullen. Normaal gesproken wordt de zomereditie bijna geheel gevuld door de Jeugdcommissie, maar die heeft dat deze keer doorgeschoven naar dit najaars-nummer. Immers, dan zijn de Jeugdactiviteiten afgelopen en is er het leukste materiaal beschikbaar om te plaatsen. Vandaar dat bij dit Bestek ook een Mini-Jeugd-Special-Bestek is gevoegd.

Mogelijk dat we in de toekomst terug gaan naar permanent twee maal per jaar uitbrengen van het Bestek. Dat geeft uiteraard ook minder inkomsten van adverteerders, maar netto kost het onze Vereniging minder geld. We zullen het er op de komende ALV over hebben.

Verder zien we een enorme bedrijvigheid in onze havens. In de Heliushaven de nieuwe golfbreker en in het Kanaal de verdere voortzetting van de damwanden. Twee enorme verbeteringen voor het aanzien en de kwaliteit van onze havens.

Ook heeft de Vereniging te maken met een aantal vacatures:

- De functie van Penningmeester. Dit is een Bestuursfunctie.
- De Geschillencommissie zoekt uitbreiding in het aantal (verplichte) leden.
- De kascontrole-commissie heeft jaarlijks één nieuw lid nodig.
- De Evenementencommissie heeft uitbreiding nodig.
- De Redactie heeft een vacature die opgevuld moet worden.

Dus denk eens goed na en geef je op voor een Bestuursfunctie of voor een functie in één van de Commissies. Aanmelden kan via onze secretaris *Henk Bakker*.

In dit nummer vinden we één reisverslag over het zeilen naar het Sognefjord in Noorwegen, geschreven door *Henk v.d. Brugge*. Een mooi verhaal, maar eigenlijk willen we veel meer reisverslagen van onze leden ontvangen. We kennen immers ook de Zilvermeeuwbeaker, die uitgereikt wordt voor het beste reisverslag. Maar dan moet deze Commissie natuurlijk wel een keuze kunnen hebben uit de verschillende reisverslagen.

Ad Willemsen, eindredacteur Bestek



Invullen van functies binnen de vereniging is lastig



Het is zondag 1 oktober – de deadline voor het inleveren van kopij – wanneer ik me over deze “van de voorzitter” buig, genietend van een Indian summer. De zomer zelf was dit jaar op z'n best Hollands te noemen. Menig watersporter had zijn of haar toevlucht genomen naar oorden met aangenamer weer.

Het jeugdzeilen heeft een mooi seizoen achter de rug en mag zich in toenemende belangstelling verheugen.

De evenementencommissie heeft zich ingespannen om een gevarieerd aanbod te verzorgen. Extra hulp bij de evenementen zou echter welkom zijn.

In bredere zin zijn extra vrijwilligers welkom

Het wordt als een uitdaging ervaren om diverse functies en werkzaamheden binnen onze vereniging in te vullen. Een voorbeeld hiervan is de vacature voor penningmeester binnen het bestuur. Ondanks diverse vermeldingen in nieuwsbrieven,

verzoeken enz., is er op dit moment nog geen kandidaat in beeld. Daarnaast is een vacature beschikbaar gekomen bij de geschillencommissie.

Vele handen maken licht werk; mocht u in de mogelijkheid zijn om een steentje bij te dragen, dan vernemen wij graag van u!

Verder hoop ik u tijdens de aankomende Algemene Ledenvergadering te ontmoeten.

Jaap Ruibing
Voorzitter

Offerhaus
watersport

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

Een watersportvereniging is meer dan alleen een parkeerplaats voor je boot

Zoals waarschijnlijk bijna alle verenigingen, wil ook WSV Haringvliet een aantrekkelijke, actieve vereniging zijn. Door betrokkenheid van de leden en goede onderlinge contacten kunnen de leden onderling ervaringen, ideeën en tips uitwisselen.

Hiervoor worden regelmatig evenementen georganiseerd waar leden elkaar kunnen treffen en we hopen dat hierdoor meer binding met de vereniging ontstaat. Ook verwachten we dat er meer leden hun steentje willen bijdragen aan de werkzaamheden die nodig zijn om de vereniging draaiende te houden en onze havens in goede conditie te houden. Hierdoor blijven we ook aantrekkelijk voor nieuwe leden.

Door de vele werkzaamheden met vrijwilligers en door aan “zelfwerkzaamheid” te doen, kunnen we onze kosten relatief laag houden en daardoor ook in financieel opzicht aantrekkelijk blijven.

Gelukkig hebben de afgelopen winter, dankzij een nieuw hellingsteam bestaande uit vrijwilligers van

de vereniging en het bedrijf *J.Boeter-Kraanverhuur*, toch een flink aantal boten overwinterd op ons parkeerterrein van de Heliushaven. Dankzij de ervaring opgedaan tijdens de vorige winter, is een hijsplan/protocol opgesteld voor het komende hellingseizoen.

De evenementen kalender voor 2023 was goed gevuld. Niet alles kon doorgang vinden; of door te geringe belangstelling, of door het niet zo mooie zomerweer.

Maar gelukkig zijn er dit jaar wel meerdere zeer geslaagde evenementen geweest om met plezier op terug te kijken. Even een geheugen opfrissertje:

- Nieuwjaarsreceptie
- Lezing motoronderhoud (Mart Sonneveld)
- Voorjaarstocht naar Dordrecht
- GFR (Gelijke Finish Race)
- Combi Rotterdam (jeugdzeil wedstrijden)
- Toertocht zeehonden kijken.
- Jeugdweekend (alle verenigingen in de Heliushaven)
- Havenkampioenschap (WSV Haringvliet host 2023)

Daarnaast is de Evenementencommissie in juni gestart met het organiseren van een Vrijdagavondborrel in De Bonte Os, op de 1^e vrijdag van de maand.

Helaas zijn er momenteel weer meerdere vacatures in het bestuur en commissies te melden.

We zijn al enige tijd op zoek naar een nieuwe penningmeester, omdat Guust Baartmans helaas onze vereniging gaat verlaten. Misschien is de bij de oproepen geplaatste afbeelding niet zo handig gekozen. Het is uiteraard een functie met een behoorlijke verantwoordelijkheid, maar er is veel ondersteuning bij de werkzaamheden, met name door de Administrateur (Joep Willems) en mogelijk kunnen ook meer deeltaken worden uitbesteed aan vrijwilligers. We nodigen belangstellenden van harte uit om contact op te nemen voor een vrijblijvend gesprek (e-mailtje naar de secretaris), om een beeld te krijgen wat deze voor de vereniging belangrijke bestuursfunctie inhoudt.

In de Geschillencommissie is een vacature ontstaan, doordat *Leo Dols* zijn lidmaatschap van de vereniging heeft opgezegd. De Evenementencommissie kan altijd extra handen gebruiken voor allerlei klussen die nodig zijn voor het goed laten verlopen van activiteiten, maar zijn nu ook op zoek naar een commissielid die de taak van voorzitter op zich wil nemen.

De redactie heeft ook meerdere vacatures. Recent heeft *Ed Stubenitsky* ons laten weten dat wij op zoek moeten naar een vervanger die (na ruim 23 jaar!) de indeling en opmaak van Het Bestek van hem kan overnemen.

Onze Eindredacteur Bestek: *Ad Willems* heeft, na 10 jaar hoofdredacteur en 2 jaar eindredacteur te zijn geweest, aangegeven dat hij op zoek gaat naar een opvolger.

De nieuwe Golfbreker in de ingang van De Heliushaven is als het goed is tijdens de komende ALV op 14 november al voor een flink deel gerealiseerd. Het wachten was op de beschikbaarheid van enkele onderaannemers. Menskracht is niet alleen in onze vereniging schaars.

Namens het Bestuur,
Piet Brocken

NIEUWE
LOCATIE

NIEUWE
WEBSITE

VERTROUWDE
KWALITEIT

NOORD NEDERLAND
PRODUCTIE VERKOOP SERVICE
VOLMOLEN 8
1601 ET ENKHUIZEN
0228 32 49 95

ZUID NEDERLAND
VERKOOP SERVICE
3241 LP MIDDELHARNIS
0187 48 68 63

WWW.NEUTMAST.NL

SPARCRAFT ALUMINIUM SPARS
NEUTMAST CUSTOM SPARS
AXXON CARBON SPARS

NEUTMAST

BY TUNED RIGS & ROPES BV



Uitnodiging Algemene Vergadering 14 november 2023

Hierbij nodigt het bestuur u van harte uit om deel te nemen aan de Algemene Vergadering, te houden op 14 november 2023 in Theater Twee Hondjes in Hellevoetsluis.

De vergadering zal beginnen om 20:00 uur. Vanaf ongeveer 19:30 uur wordt u verwacht in de foyer van het theater, alwaar u eerst nog kunt genieten van een kopje koffie of thee.

Wij voorzien zo ongeveer halverwege de vergadering een korte pauze in te lassen en te kunnen sluiten vóór 23:00 uur. De zaal sluit om uiterlijk 23:00 uur.

Na afloop zal er nog gelegenheid zijn voor een drankje in de foyer (tot 23:00 uur).

Guust Baartmans zal zijn functie als Penningmeester neerleggen en gaat onze vereniging verlaten. Gegadigden voor deze functie worden van harte uitgenodigd om hun kandidatuur bij de secretaris bekend te maken. In het geval van meerdere kandidaten, zal de Algemene Vergadering een keuze maken door middel van stemming met gesloten briefjes.

Indien u een onderwerp tijdens de Algemene Vergadering besproken wilt zien, wilt u dit dan a.u.b. vóór 31 oktober bij de secretaris kenbaar maken zodat wij dit kunnen agenderen?

Alleen de leden die aanwezig zijn tijdens de Algemene Vergadering hebben invloed op het te voeren beleid. Het is dus zaak om te komen als u uw stem wilt laten horen.

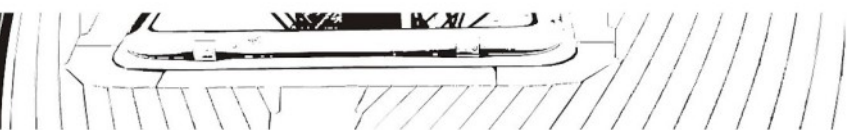
Graag tot ziens op **dinsdag 14 november 2023**.

Het Bestuur van WSV Haringvliet

ALGENkiller®

VOOR UW TEAKDEK EN TUINMEUBELEN

Verpakkingen:
65 ml: € 20,--
5 ltr.: € 65,--



Alleen verkrijgbaar bij: **Van Veen Jachtbouw** - Nijverheidsweg 28 - Stellendam - tel (0187) 49 12 76

Agenda Algemene Vergadering 14 november 2023

Locatie: Theater "Twee Hondjes", Opzoomerlaan 106 in 3221 AP Hellevoetsluis.

Tijd: Dinsdag 14 november 2023 om 20:00 uur

Agenda:

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen notulen Algemene Vergadering van 18 april 2022
3. Presentatie van de begroting voor het verenigingsjaar 2024
 - a. Stemming over de Begroting 2024
 - b. Vaststelling Tarieven
4. Terug- en vooruitblik Evenementen- Commissie.
5. Mededelingen Jeugd- Commissie.

PAUZE

6. Mededelingen Havencommissarissen:
 - a. Heliushaven
 - b. Kanaal door Voorne
7. Mededelingen Redactie.
8. Verkiezingen en benoemingen:
 - a. Penningmeester
 - b. Nieuw lid geschillencommissie
 - c. Kascontrole commissie
9. Rondvraag.
10. Sluiting. (Uiterlijk om 23:00 uur)

Alle verzoeken en wijzigingen in uw gegevens, dus ook opzeggingen, doorgeven aan de secretaris.

email **secretaris@wsv-haringvliet.nl**

brief **WSV Haringvliet
Postbus 26
3220 AA Hellevoetsluis**

bank **NL08ABNA0559275838**

Notulen Algemene Vergadering 18 april 2023

Locatie: Theater Twee Hondjes, Hellevoetsluis om 20:00 uur.

Aanwezig:

Voltallig bestuur: Voorzitter: Jaap Ruibing, Secretaris: Henk Bakker, Penningmeester:

Guust Baartmans, Hoofdredacteur: Piet Brocken, Havencommissaris Heliushaven: Frits d'

Achard van Enschut, Havencommissaris Kanaal: Martien Sonneveld.

Leden: Leden met stemrecht: 49, Introducees 2, Totaal aantal aanwezigen: 51

Afgemelde leden: 3

1 Opening

De voorzitter opent de vergadering om ca. 20:05 uur, heet iedereen van harte welkom en licht de agenda toe. Er zijn geen aparte mededelingen

1.1 Herdenken Jaap Koorevaar

Jaap Koorevaar is na een ziekbed op 7 januari 2023 overleden. Henk Bakker heeft veel met hem samen gezield en memoreert hem.

2 Vaststellen notulen Algemene Vergadering 29 november 2022.

De notulen van de laatste Algemene Vergadering worden zonder wijzigen of opmerkingen vastgesteld.

3 Jaarverslag Secretaris

De secretaris geeft een presentatie met het verloop van de leden in het afgelopen jaar en de verdeling van de huidige leden naar leeftijdsgroepen.

We hadden in 2022 in totaal 43 opzeggingen en 39 aanmeldingen waarvan 6 jeugdleden, 32 'gewone' leden, 1 gezinslid en 1 donateur: een terugloop van netto vier leden. De nieuwe 'gewone' leden lieten zich onderverdelen in 29 mannen en 3 vrouwen.

Bij de leeftijdsopbouw van ons ledenbestand valt

op dat meer dan driekwart van onze leden ouder is dan 50 jaar. Zelfs 5% is ouder dan 80 jaar.

4 Jaarverslag 2022

De Penningmeester licht het jaarverslag aan de hand van een presentatie toe. In het kort kunnen we stellen dat de vereniging in financieel opzicht gezond is. Echter, het resultaat is door oplopende inflatie en daarmee gepaard gaande kosten onder druk komen te staan en is lager uitgevallen is dan eerder begroot. Wat daaraan ook bijgedragen heeft, is dat de inkomsten lager uitgevallen zijn dan begroot.

Het ledenaantal en de bezetting van onze havens blijft, ondanks kleine fluctuaties stabiel. Het betalingsgedrag van onze leden is positief te noemen.

Ons Eigen Vermogen neemt geleidelijk aan toe. De schulden worden conform het beleid van de vereniging steeds verder verlaagd door aflossingen op hypotheek. Daardoor is de solvabiliteit van de vereniging verbeterd van 70,3% naar 73,1%.

De winst en Verliesrekening zijn gepubliceerd op Mijn Captain en voor leden in te zien. Het Resultaat is positief maar lager dan begroot. Dit komt onder meer doordat wij:

1. ondanks hogere tarieven, lagere inkomsten uit liggelden hebben ontvangen;

2. de winterberging minder inkomsten opleverde dan begroot;

3. kostenstijgingen door verhoging van:

4. energielasten

5. kosten van vuilafvoer

6. schoonmaakkosten

7. restitutie statiegeld SEP-Keys

8.

Het uiteindelijke resultaat is € 18.110 waar dit in 2021 nog € 43.762 was.

In 2022 hebben bescheiden investeringen gedaan. De volgen projecten zijn gerealiseerd:

1. Toegangscontrole systeem in beide havens;

2. Een berging in het Kanaal;

3. Uitbreiding van de F-Steiger;

4. Aanschaf hijsframe t.b.v. de winterberging.

Deze investeringen zijn gedekt uit de investeringsruimte.

Verder zijn afschrijvingen op activa gedaan conform beleid en afschrijvingspercentages.

De penningmeester geeft nog een toelichting op de balans. Resumerend kunnen we stellen dat ondanks een aanzienlijke stijging van de kosten, het resultaat positief is. De inkomsten zijn stabiel en onze liquiditeitspositie is gezond. De stelselmatige aflossingen op onze hypotheek en een verantwoord uitgavebeleid is onze solvabiliteit verbeterd. Het meerjarenplan voor de Heliushaven ligt nog op schema; de volgende fase is afhankelijk van de beschikbare investeringsruimte en prijsontwikkeling.

Voor de nabije toekomst wordt het volgende voorzien:

- Het tarief voor elektraverbruik blijft voorlopig nog staan op € 0,60 per kWh
- Investering in 2023: Golfbreker in havenmond Heliushaven; Warmtepomp Heliushaven; Regulier onderhoud gebouwen, terreinen en steigers.
- Voor 2024 en later wordt verder gegaan met de uitvoering van het Masterplan voor de Heliushaven.
- Door verdere kostenstijgingen in 2023 dienen de uitgaven goed bewaakt te worden.
- Met betrekking tot de prognose voor 2023:

We kunnen er nog geen zinnig woord over zeggen.

Vanuit de leden werden de volgende vragen gesteld:

Vraag: Hoeveel hypotheek hebben wij?

Antwoord: We hebben twee hypotheek

Vraag: Wat is er gedaan met het rapport van Jan Bart?

Antwoord: Een aantal suggesties zijn overgenomen.

Vraag: Zou de functie van Havenmeester niet door vrijwilligers ingevuld kunnen gaan worden in plaats van door een betaalde kracht?

Antwoord: Wij streven naar bestendigheid. Dat is met vrijwilligers niet altijd zo. Suggesties dien aangaande zijn welkom.

Vraag: Is er een programma om leden in het midden van het land te werven via de jeugd?

Antwoord: Nee, dat is er niet. Er wordt opgemerkt dat het er op lijkt dat de jeugd aan het shoppen is met betrekking tot lidmaatschap van watersportverenigingen. Ook andere verenigingen kennen verloop.

Vraag: Vrouwen / partners van leden worden niet bij vereniging betrokken. Alleen het lid krijgt de nieuwsbrief.

Antwoord: Dat laatste is correct: er wordt maar één e-mail adres per lid opgeslagen. Indien u als gezinslid ingeschreven bent krijgt u wel apart de nieuwsbrief.

5 Verslag Kas Controle Commissie

Hans van Crugten als voorzitter van de commissie meldt dat het inzicht in de boekhouding goed te noemen is. Op elke gestelde vraag kwam snel een helder en duidelijk antwoord. De Kascontrole commissie geeft een getekende verklaring af.

6 Decharge voor het gevoerde beleid

Nadat de kascommissie haar verslag heeft gedaan, verleent de vergadering unaniem het bestuur decharge voor gevoerde beleid.

7 Evenementen commissie

Nicky Rijckaert doet verslag met behulp van een presentatie. De saamhorigheid tussen de leden in zijn algemeenheid laat te wensen over. Dit zou

kunnen komen omdat we twee verschillende havens hebben. In het Kanaal worden meer activiteiten ondernomen, mogelijk omdat die havens overzichtelijker is.

Martien Sonneveld heeft een aantal presentaties over motoronderhoud gehouden. Die zijn heel goed bezocht geweest.

Het team is versterkt door twee nieuwe leden: *Janne-Marieke* en *Amélie*. Vanaf 5 mei wordt er elke eerste vrijdag van de maand een borrel georganiseerd in de “Bonte Os”.

Op 23 april om ca. 14:30 uur wordt het naambord van *Arnold van de Starre* onthuld in de Kanaalhaven.

Nicky toont het programma voor deze zomer. Deze zal ook via Nieuwsbrieven met de leden gedeeld worden.

Uit de ledenpeiling is o.a. gebleken dat de leden liever toertochten hebben dan wedstrijden. *Jan Bart* zal gevraagd worden weer een cursus / training te geven met betrekking tot wedstrijdzeilen.

Voor 18 november staat een Informatiemarkt op het programma. Hiervoor zullen leveranciers uitgenodigd gaan worden. Dit kan eventueel gecombineerd worden met een ‘kleedjesmarkt’.

De commissie vraagt nog steeds om extra handjes en denkkracht van de leden.

De evenementencommissie wordt met applaus bedankt voor haar inspanningen.

8 Jeugd

Krijn Voorn doet verslag van de plannen voor de jeugd aan de hand van een presentatie.

De opleiding voor de jeugd zijn inmiddels weer begonnen. We hebben nieuwe deelnemers in de Optimistengroep. Tijdens de koude dagen worden theorielessen gegeven.

De jeugdcommissie vraagt zich af hoe de ‘oudere’ jeugd langer te kunnen blijven betrekken bij het jeugdzeilen. De jeugd zou graag een ‘eigen plek’ willen hebben.

De kinderen kunnen prima zeilen maar missen toch wel wat theorie. Daar zal tijdens de winter periode aan gewerkt gaan worden.

Op 11 juni staat de Groot Water Combi op het programma. Het voornemen is om daar met onze jeugd ook aan te gaan deelnemen. De jeugdcommissie zal één en ander gaan begeleiden, zoals het in- en uit het water halen van de boten. De wedstrijd zal voor de dijk gehouden worden en zal vanaf de dijk bekeken kunnen gaan worden.

9 Heliushaven

De havencommissaris doet verslag.

De winterstalling is weer voorbij. De boten zijn op 1 april te water gelaten. Een week later dan gepland in verband met slecht weer. We hebben een nieuw Helling Team.

Er is tijdens de winter reparatie- en onderhoudswerk verricht in de haven. O.a. zijn de brandbluskasten in de vereiste rode signaalkleur geschilderd. Er is onderhoud gepleegd aan de elektrakasten en de steigers. Er zijn 4 extra veiligheids- reddingstrappen geplaatst op de E-steiger. De Havenplattegrond is aangepast conform de eisen van de Blauwe Vlag.

Door harde wind waren de armaturen van de verlichting van de parkeerplaats verdraaid waardoor bewoners van de vesting last van het licht hadden. De armaturen zijn met behulp van een hoogwerker weer opnieuw afgesteld.

Op de boxpalen zijn nieuwe matten aangebracht. De F-steiger is uitgebreid met zes nieuwe (grote) boxen. Het project is binnen het beschikbare budget en op tijd uitgevoerd door de havencommissie. Door vertraging bij de leverancier, worden de vingersteigers op 26 april gemonteerd.

Er zal een nieuwe golfbreker geplaatst gaan worden in de toegang van de Heliushaven. Dit is een gezamenlijk project van de drie verenigingen en Cape Heliuss. De planning op dit moment is om dit project in juni 2023 af te ronden.

De plannen zijn:

- Vernieuwing belijning op de parkeerplaats
- Wifi signaal in de haven te verbeteren
- Herinrichting en verbetering van de algemene ruimte in de Bonte Os
- Onderhoud- en schilderwerkzaamheden aan de Bonte Os
- Aanleg van warmtepomp ten behoeve van douchewater en centrale verwarming
- Aanleg balansventilatie van de douche en toilet ruimtes

- Zichtbaarheid en uitstraling van onze haven op de passantensteiger.
- Masterplan: Een 10-jarenplan voor vernieuwing en verbetering van de haven. Hier is 2015 mee gestart. Inmiddels zijn fase 1, 1a en 2 afgerond (vernieuwing van de D, E, F en H steigers). Fase 3, vervanging van de A-B-C steigers staat gepland voor 2026 – 2027 en fase 4, vernieuwing van de G steiger is voor 2030 – 2031 gepland. Eén en ander afhankelijk van haalbaarheid, ontwikkelingen en financiële mogelijkheden.

Zelfwerkzaamheid: Voor alle werkzaamheden geldt dat inzet en betrokkenheid van leden cruciaal zijn. Daar is ook het budget op gebaseerd. Voor deelname aan de zelfwerkzaamheid kunt u zich inschrijven via Mijn Captain. Eventueel ruilen met anderen zult u zelf moeten regelen.

De havencommissaris vraagt aandacht voor oplopende kosten voor onder andere: Huisvuil afkomstig van schepen; Olie- en verfstoffen; Energieverbruik; Schoonmaakkosten.

Grof vuil zoals bootkussens e.d. dient men zelf af te voeren en niet in de containers van de vereniging te doen. Daar zijn deze niet voor bedoeld.

Vraag: Met betrekking tot de energiekosten: is de verlichting natrium of led verlichting en is het noodzakelijk dat lampen altijd branden?

Antwoord: Vroeger natrium lampen, nu Led verlichting. Bekeken zal worden of de lampen gedeeltelijk uit geschakeld kunnen worden, misschien middels een tijdklok.

Vraag: In verband met de aanleg van de nieuwe golfbreker: kunnen fase 3 en 4 van het Masterplan omgewisseld worden?

Antwoord: Dat zal onderzocht moeten worden. De koppeling van de A-C steiger is kapot. Die slijt. De draagbalken worden slechter. De steigers liggen er nu circa 50 jaar. Bij de bouw waren de pijpen niet nieuw.

Vraag: Is er ruimte voor herindelings van de Bonte Os?

Antwoord: Daar zal een plan voor gemaakt moeten worden.

10 Kanaal

Martien Sonneveld meldt dat de Kanaalhaven over

een nieuw werkvlot beschikt. En de paalmutsen zijn vervangen.

De ‘Nieuwe-Ledendag’ is deels in de Kanaalhaven gehouden en dit was een zeer leuke dag.

De pacht van het water in het Kanaal is geïndexeerd door de gemeente wat tot een behoorlijke kostenstijging zal leiden. Er is een landelijk programma om verenigingen te ondersteunen bij stijgende kosten.

Op dit moment heeft de Kanaalhaven 21 legen boxen.

Martien geeft uitleg over de vernieuwing van de damwand onder aan het talud. Hierover is overleg met de gemeente en de uitvoerder. Het project wordt eind 2024 klaar verwacht.

De aanleg van glasvezel ten behoeve van televisie en internet wordt nog overwogen.

De uitgaves voor de diverse kosten worden sterk bewaakt.

Vraag: Betreft het aanzicht van de haven: sommige boten zien er niet uit. Wordt daar wat aan gedaan?

Antwoord: Ja, de eigenaren worden aangeschreven of aangesproken om verbetering in de situatie te brengen.

Vraag: Er hangt een bord aan het toegangshek waardoor er slecht zicht is op het passerende verkeer. Soms wordt er erg hard gereden op de dijk.

Antwoord: We gaan kijken hoe we dit op kunnen lossen.

11 Redactie

Piet Brocken licht de werkzaamheden van de redactie toe. *Bart van Leeuwen* maakt nog steeds de tekeningen voor Het Bestek.

De Zilvermeeuw Beker is wederom uitgereikt voor het beste reisverhaal.

Men hoopt dat leden ook hun kennis van zaken willen delen middels stukken in Het Bestek.

Afgelopen jaar heeft de redactie 34 nieuwsbrieven verstuurd. Het verenigingsnieuws wordt vooral via de nieuwsbrieven en website gedeeld met de leden.

Op dit moment wordt nog gestudeerd op de uitslag van de ledenpeiling. Wat wel vermeldenswaardig is, is dat een ruime meerderheid van de leden tevreden zijn over Het Bestek en veel mensen willen graag een gedrukt exemplaar in plaats van een digitale versie. Er zijn echter ook mensen die de voor-

keur geven aan een digitale versie.

De redactie bekijkt hoe men de kosten kan verlagen.

De redactie nodigt leden van harte uit om commentaar te geven en lezenswaardigheden aan te leveren.

Vraag: Er worden soms stukken aangeleverd maar er worden soms stukken uit de tekst verwijderd. Waarom is dat?

Antwoord: De redactie bekijkt alle stukken en moet die soms wat aanpassen. Men kan niet altijd alle tekst plaatsen. Soms ook zijn stukken tekst dubbel.

Vraag: Betreffende de Social Media met name Facebook en Instagram. Wat doet de redactie hiermee?

Antwoord: De redactie heeft geen toegang tot de Facebook- en Instagrampagina omdat de redactie geen beheers rechten heeft. Hier wordt nog aan gewerkt.

Vraag: Wanneer wordt de integrale uitkomst van de ledenraadpleging gepubliceerd?

Antwoord: Dit is nog onderhandenwerk, omdat het nogal een uitzoek klus is. Van de resultaten wordt wel al gebruik gemaakt.

12 Verkiezingen

12.1 Havencommissaris Heliushaven

Frits d'Achard heeft te kennen gegeven dat hij niet langer beschikbaar is. *Frits* wordt door de Voorzitter namens de hele vereniging van harte bedankt voor zijn inzet.

Michel de Reus wordt door het Bestuur als nieuwe havencommissaris voorgedragen. *Michel* stelt zich aan de vergadering voor. De vergadering steunt zijn nominatie en *Michel* wordt unaniem bij acclamatie door de vergadering gekozen als nieuwe havencommissaris voor de Heliushaven.

12.2 Voorzitter en Penningmeester

Zowel *Jaap Ruibing* als Voorzitter en *Guust Baartmans* als Penningmeester hebben hun eerste termijn van twee jaar voltooid. Beiden worden bij acclamatie voor een volgende periode van twee jaar herkozen.

12.3 Geschillencommissie

Door opzegging van twee leden zijn er twee vacatures voor de Geschillencommissie. Op oproepen van de secretaris aan leden om zich te melden als lid van deze commissie zijn geen reacties ontvangen. Tijdens de vergadering stellen *Siem Poot* en *Kees Walraven* zich beschikbaar. Zij worden beiden door de vergadering unaniem bij acclamatie gekozen.

13 Rondvraag

Vraag / Opmerking: Er zijn tekorten in het Kanaal gemeld. Dan zou kunnen komen doordat er bijna geen passanten komen en ook bijna geen winterliggers meer. Een mogelijke oplossing zou zijn om een nieuwe promotiefilm te maken. In de huidige film wordt de Kanaal haven bijna niet genoemd. Ook zou een tariefsverhoging voor het Kanaal een mogelijkheid zijn.

Antwoord: We zijn één vereniging. Dus de kosten worden door de hele vereniging gedragen. Op dit moment zijn de tekorten nog niet zorgelijk. Eén van de grootste oorzaken is de tariefsverhoging van het elektra verbruik. Er worden diverse suggesties gedaan om kosten te reduceren en inkomsten te verhogen.

Opmerking: Er waren passanten die wilden betalen maar dat niet konden omdat er geen havenmeester aanwezig was.

Antwoord: Er zijn diverse mogelijkheden voor passanten om te betalen.

Vraag: Wat is het beleid met betrekking tot ligplaatshouders met slecht onderhouden boten? Er zijn ook verenigingen die een jaarcontract met voorwaarden daarin hanteren.

Antwoord: Het bestuur zal naar een voorbeeld contract kijken.

Vraag: Is het mogelijk om de deelname aan de zelfwerkzaamheid te beperken tot leden jonger dan 75 jaar? Waarom worden jeugdleden niet opgeroepen voor zelfwerkzaamheid?

Antwoord: Het beleid met betrekking tot de zelfwerkzaamheid is niet formeel vastgelegd. De zelfwerkzaamheid is alleen verplicht voor ligplaatshouders en dus niet voor de jeugd.

14 Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22:50 uur

Vereniging is stabiel - inflatie en energiekosten blijven onzekere factoren

Met onze vereniging gaat het in financieel opzicht in 2023 gelukkig redelijk goed. Het ledenbestand en de bezetting van de beide havens zijn min of meer stabiel. Ook de financiële resultaten voor 2022 lijken vooralsnog stabiel. Dit ondanks de stremming van de Haringvlietbrug, die sommigen (waaronder passanten) lijkt te ontmoedigen. We hopen dat de toegenomen belangstelling voor de watersport zal beklijven zodat we ons voorlopig geen zorgen hoeven maken over een terugloop in de ledenaantallen.

In 2023 heeft de inflatie zich doorgezet, al is deze t.o.v. 2022 gelukkig weer wat afgevlakt hetgeen ook geldt voor de energieprijzen. We zien dat door de prijsstijgingen de financiële marges opnieuw (te) smal dreigen te worden om risico's op te vangen en budgettaire ruimte te creëren voor toekomstige investeringen. Het bestuur stelt daarom voor om het liggeld en inschrijfgeld te verhogen. Nu de energieprijzen wat zijn gedaald stelt het bestuur tegelijkertijd stelt voor het tarief voor de levering van elektra weer iets te verlagen.

Hieronder volgt een toelichting van de voorgenomen investeringen en de begroting voor 2024.

Ook dit najaar proberen we in dit Bestek weer zo goed mogelijk vooruit te kijken naar de opbrengsten, de investeringen en overige kosten en die we komend begrotingsjaar 2024 verwachten. De begroting 2024 wordt eind november tijdens de naajaars-ALV besproken.

De begroting is gespecificeerd naar kostenplaatsen. Naast de kostenplaatsen Kanaal, Heliushaven en Algemeen is er ook een aparte categorie voor Evenementen, Jeugd en het Bestek. In de categorie Algemeen zijn als vanouds posten opgenomen die niet aan een bepaalde haven zijn toe te rekenen en ook niet terugkomen in andere kostenplaatsen.

Het ledenaantal en bezettingsgraad van de beide havens zijn in 2023 min of meer stabiel. Hierbij moet worden aangetekend dat de Heliushaven vrijwel volledig is bezet, terwijl in het Kanaal de leegstand iets is toegenomen. Wel zien we dat de mutatiegraad opnieuw hoger is dan verwacht. Dat wil zeggen dat relatief veel leden hebben opgezegd, maar dat daar tegenover staat dat zich een evenredig aantal nieuwe leden resp. ligplaatshouders heeft aangemeld.

Doordat we vanwege de Btw-vrijstelling een terughoudend beleid voeren wat betreft het toelaten van nieuwe leden met motorboten blijft in 2023 een aantal ligplaatsen onbezet. In de begroting voor 2024 rekenen we vooralsnog met gelijke opbrengsten als we 2023 denken te realiseren. Nu de Haringvlietbrug in 2024 weer regelmatig wordt geopend kunnen we hopelijk weer een grotere toeloop zeilers verwachten.

Over de hele linie moeten we in 2024 ten gevolge van de sterk gestegen inflatie rekening houden met een forse kostenstijging.

Investerings

In de begroting voor 2023 was een beperkt aantal investeringen voorzien. Door capaciteitsproblemen is een aantal werkzaamheden in 2023 niet uitgevoerd. Deze worden doorgeschoven naar 2024.

Voor het Kanaal is een werkvlot aangeschaft en is een aantal paalmutsen vernieuwd.

In de Heliushaven is afgelopen voorjaar de verlening van de F-steiger gerealiseerd, waarmee 5 nieuwe boxen voor grotere schepen beschikbaar zijn gekomen. Ook is het legionella meet- en spuisysteem geïnstalleerd.

De overige werkzaamheden zoals de CV-warmtepomp, belijning parkeerterrein en de schilderbeurt voor de Bonte Os worden doorgeschoven naar 2024.

Beide havencommissies onderzoeken nog een optimaal systeem om de kwaliteit van Wifi in beide havens te verbeteren.

Door de onzekerheid over het hellingen was vorig najaar de belangstelling voor de winterstalling lager dan anders. We verwachten dat, dankzij de nieuwe enthousiaste hellingploeg, de winterstalling komende winter weer op het oude niveau zal zijn.

De belangrijkste uitgave in 2023 is onze bijdrage aan de golfbreker, die bij de ingang van de Heliushaven aansluitend aan het westelijk havenhoofd wordt gerealiseerd. Tijdens de voorjaars-ALV hebben de leden ingestemd met een bijdrage van maximaal € 58.000 (incl. 10% onvoorzien), af te schrijven in 25 jaar. De golfbreker is inmiddels succesvol aanbesteed. Door problemen bij de aanemer is de uitvoering helaas vertraagd. De golfbreker wordt nu dit najaar gerealiseerd zodat de Heliushaven vanaf deze winter bij zuiderstorm beter is beschermd.

Voor komend jaar staan – anders dan de doorgeschoven werkzaamheden – geen grote investeringen op het programma.

Door de bijdrage aan de golfbreker wordt een volgende fase van het Masterplan enigszins vertraagd. We willen blijven sparen voor grotere investeringen na 2024 en we onderzoeken of en wanneer de realisatie van een volgende fase Masterplan qua investeringsruimte financieel haalbaar is.

Voor het Jeugdzeilen voorzien we komend jaar geen investeringen.

Tot slot willen we ook in 2024 weer investeren in gezelligheid en versterking van de sociale verbanden in onze vereniging. Hiervoor nemen we opnieuw een reservering op voor diverse evenementen. Tijdens de najaars-ALV zal de Evenementcommissie de plannen voor 2024 toelichten.

Het Kanaal

Het resultaat voor het Kanaal dreigt volgend jaar uit te komen op een tekort van € 4.300. Dit wordt onder meer veroorzaakt door

- de jaarlijkse indexering door de gemeente van de pacht van het water (NB de pacht van het water in de Heliushaven is sinds jaar en dag een vast bedrag),
- de onderbezetting in het Kanaal sinds (nieuwe) leden de vrije keus hebben voor een ligplaats in Heliushaven of Kanaal,
- enkele noodzakelijke investeringen (zonneboiler, onderhoud van steigers en clubhuis), en
- het afschaffen van de bijdrage overwinteren in het Kanaal voor ligplaatshouders uit de Heliushaven

Het bestuur vindt een tekort incidenteel aanvaardbaar; we zijn immers één vereniging en moeten tegenvallende resultaten onderling kunnen opvangen. We moeten ons echter nader beraden op structurele maatregelen om dit tekort niet verder te laten oplopen. Het bestuur stelt daarom voor om het liggeld in het Kanaal stapsgewijs in vijf jaar naar hetzelfde niveau als de Heliushaven te brengen.

Kosten energie

In de afgelopen twee jaar is de inflatie gestegen tot een ongekend hoog niveau, op de eerste plaats door de sterk gestegen energieprijzen. Gelukkig hebben we de afgelopen jaren in beide havens flink geïnvesteerd in energiebesparende maatregelen. Daar willen we in 2024 mee doorgaan.

Helaas zijn de voor 2023 geplande maatregelen in beide havens door capaciteitsproblemen uitgesteld naar 2024. De energierekening valt daardoor in 2023 naar verwachting hoger uit dan begroot. Gelukkig zijn de energieprijzen medio 2023 weer enigszins gedaald. In de begroting rekenen we nu met stabilisering op het huidige prijsniveau én op spoedige installatie van een zonneboiler in het Kanaal resp. van een CV-warmtepomp in de Heliushaven. Met de installatie van deze CV-warmtepomp verwachten we in de Heliushaven in 2024 in het geheel geen gas meer af te nemen.

Voorstel tarieven 2024

Het financieel resultaat van onze vereniging heeft zich in de afgelopen jaren gestabiliseerd. In 2020 was het resultaat slechts € 23.471 en in 2021 kwam het resultaat door enkele onverwachte, forse meevallers uit op € 43.762. In 2022 kwam het resultaat met ruim € 23.000 fors lager uit dan was begroot. Zie het bijgevoegde *Overzicht begroting en realisatie 2020, 2021 en 2022 alsmede de begrotingen van 2023 en 2024*.

Begroting 2024

Totaal inkomstenbegroting	: € 347.000
Totaal uitgavenbegroting	: € 324.750 -/-
Begroot resultaat 2024	: € 22.250

Ten gevolge van de sterk gestegen kosten komt het resultaat van de begroting 2024 uit op € 22.250, lager dan het niveau waar we normaliter naar streven. Het bestuur acht het begrote resultaat te laag om risico's op te vangen en ruimte te creëren voor toekomstige investeringen.

Daarom stelt het bestuur de volgende aanpassingen in de tarieven voor:

- algehele verhoging van het liggeld met 5%
- aanpassing correctiefactor liggelden Kanaal van 0,9 naar 0,92
- verhoging entreegeld van € 350,- naar € 375,-
- verhoging van het passanten tarief van € 1,40 naar € 1,75 per M1 (zomer) en van € 0,50 naar € 0,80 per M1 (winter). Voor lidpassanten van € 0,60 naar € 0,80 (zomer) resp. van € 0,25 naar € 0,40 (winter) per M1.

Tegelijkertijd stelt het bestuur voor om opnieuw



een kortingsregeling voor 'lang-passanten' in te voeren: in de zomer berekenen we dan 6 dagen per week (€ 10,- per M1) resp. drie weken per vier weken (€ 30,- per M1). NB Deze regeling geldt niet voor lidpassanten, want die betalen immers al een gereduceerd tarief.

Als de ALV instemt met de voorgestelde aanpassingen van de tarieven verbetert het resultaat van de begroting 2024 met circa € 18.000 tot circa € 40.000.

Met deze tariefsaanpassingen verbetert bovendien het exploitatieresultaat van het Kanaal met ca. € 9.600 tot € 5.300 positief.

Nu de energiekosten lijken te stabiliseren op een wat lager niveau stelt het bestuur voor om het tarief voor gebruik van elektriciteit te verlagen van € 0,60 naar € 0,50 per kWh. In de begroting is reeds gerekend met deze reductie. We hopen onverminderd dat de hoge kosten van elektra een prikkel vormen voor onze leden om komend jaar zuinig te zijn met de walstroom en apparaten aan boord en in het clubhuis niet onnodig aan te laten staan. Indien blijkt dat de energiekosten in te toekomst substantieel stijgen of dalen, dan zal het bestuur tussentijds een tariefwijziging aan de Algemene Ledenvergadering voorleggen.

Tot slot stelt het bestuur voor om een boeteregeling bij achterstallige betalingen in te voeren. Het betalingsgedrag van onze leden is over het algemeen zeer goed te noemen. Toch zijn er jaarlijks

meerdere leden die menen dat de gangbare betalingstermijnen niet voor hen gelden en het steeds opnieuw laten aankomen op meerdere schriftelijke en telefonische herinneringen resp. aanmaningen per aangetekende brief. Om de administrateur en penningmeester in de toekomst te ontlasten stelt het bestuur daarom voor de volgende boeteregeling in te voeren:

- boete € 25,- bij tweede herinnering per mail
- boete € 50,- bij aanmaning per aangetekende brief
- NB de eerste herinnering blijft vanzelfsprekend kosteloos.

Dit levert geen extra inkomsten op maar hopelijk wel een besparing op menskracht.

Op een begroting van in totaal ca. € 350.000 is dit resultaat van € 40.000 in deze onzekere tijden onverminderd wenselijk om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen en ruimte te creëren voor toekomstige investeringen.

Resumé

De begroting voor 2024 laat een slechts beperkt positief resultaat zien dat met de voorgestelde aanpassingen van de tarieven weer op een aanvaardbaar niveau wordt gebracht. Dit resultaat is naar verwachting voldoende om verdere prijsstijgingen en kostenverhogingen te compenseren, biedt ruimte om tegenvallers op te vangen en verder te sparen voor toekomstige investeringen.

Het bestuur realiseert zich terdege dat deze tariefsverhoging pijn doet – temeer daar de kosten van levensonderhoud de afgelopen jaren al zo zijn gestegen. Tegelijkertijd vindt het bestuur het van groot belang dat we budgettair ruimte maken om het kwaliteitsniveau van onze havens en dienstverlening op peil te houden. Parallel aan deze tariefsverhoging zal het bestuur daar tijdens de najaars-ALV voorstellen voor doen, zoals de aanpak en planning van de eerstvolgende fase van het Masterplan Helius.

Nader onderbouwde voorstellen voor toekomstige maatregelen en investeringen zullen we vanzelfsprekend tijdens een volgende ledenvergadering ter goedkeuring aan de leden voorleggen.

Het bestuur, de haven- en andere commissies en de havenmeester doen er alles aan om de vereniging en onze havens aantrekkelijk te houden voor huidige en nieuwe leden. We hopen dat met onze inspanningen het ledenaantal en de bezetting van de ligplaatsen en daarmee de financiële positie van onze vereniging ook ondanks de sterk toegenomen inflatie de komende jaren stabiel blijft.

Guust Baartmans

Penningmeester WSV Haringvliet



J&W BEZEMER BV
ZEILMAKERIJ - TUIGERIJ

Buiskappen

Zeil en tentreparatie

Dealer van:

Kuip tenten

Reiniging

Wittevrongel sails - Topkwaliteit jachtzeilen

Giekhuizen

Onderhoud en aanpassing

Furlex Rolreefsystemen

Rolfokhoezen

Reefsysteem en tuigage

Ultramar zeil en tentreiniging

Marconiweg 35
3225 LV Hellevoetsluis

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

E-mail:
bezemer.zeilmakerij@inter.nl.net

Overzicht begroting en realisatie 2020, 2021 en 2022, alsmede de begrotingen van 2023 en 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
	begroting	werkelijk	begroting	werkelijk	begroting
Kostenplaat Grootboek					
10 - Helius 4100 - Afschrijving gebouwen	-12.500	-12.461	-12.900	-14.907	-18.750
10 - Helius 4110 - Afschrijving inventaris: havens, inrichting, bote	-62.000	-47.964	-54.000	-29.052	-33.820
10 - Helius 4200 - Gas/water/elektra	-12.000	-19.500	-19.000	-15.000	-30.000
10 - Helius 4201 - Vergoeding Elektra	7.500	9.852	7.000	7.518	19.000
10 - Helius 4500 - Onderhoud Gebouwen	-3.750	-2.102	-2.500	-3.357	-3.000
10 - Helius 4501 - Onderhoud Havens en steigers	-3.750	-6.405	-7.500	-10.283	-7.500
10 - Helius 4502 - Onderhoud Terrein	-2.000	-3.338	-4.000	-902	-3.500
10 - Helius 4503 - Onderhoud Groenvoorziening	-4.500	-5.478	-3.500	-6.319	-6.000
10 - Helius 4504 - Kosten Gereedschappen	-1.500	-	-500	-150	-600
10 - Helius 4505 - Materiaal zelfwerkzaamheid	-700	-357	-500	-1.261	-1.000
10 - Helius 4507 - Overige onderhoud	-500	-307	-500	-498	-500
10 - Helius 4508 - vuilafvoer	-6.000	-8.649	-8.500	-10.010	-10.000
10 - Helius 4509 - schoonmaakmiddelen	-1.600	-509	-2.000	-1.098	-2.000
10 - Helius 4510 - schoonmaakkosten arbeid	-4.400	-6.899	-5.000	-5.814	-7.000
10 - Helius 4520 - Erfpacht/Huur water	-33.700	-33.627	-33.700	-33.627	-33.700
10 - Helius 4600 - Huur bokken (opbrengst)	6.000	4.340	5.250	4.020	5.200
10 - Helius 4601 - Stagedid en handling (opbrengsten)	20.000	13.267	18.500	12.103	15.000
10 - Helius 4602 - Kosten Kraan	-1.800	-2.325	-2.500	-3.188	-2.500
10 - Helius 4603 - Overige kosten winterstalling	-2.200	-7.310	-6.375	-6.582	-5.000
10 - Helius 4900 - Communicatie (telefoon, internet)	-1.000	-815	-900	-1.210	-1.500
10 - Helius 4901 - Bestuurskosten	-3.550	-8.041	-3.500	-3.820	-3.000
10 - Helius 4902 - OZB Belasting	-4.600	-4.278	-4.600	-4.002	-4.500
10 - Helius 4904 - Overige kosten	-2.400	-1.956	-2.500	-965	-2.500
10 - Helius 4905 - overige gemeentelijke belastingen					
10 - Helius 8011 - Liggeeld Leden	198.000	194.550	195.000	199.168	198.000
10 - Helius 8012 - Liggeeld Passanten	6.000	4.837	6.000	3.694	4.000
10 - Helius 9100 - Betaalde rente NWB	-11.500	-10.919	-11.000	-9.693	-9.000
10 - Helius 9101 - Betaalde rente ABN-AMRO Annuïteit	-6.800	-5.178	-6.100	-3.405	-3.500
aanvulling					
to					
begroting	54.750	38.533	40.375	62.432	54.550
bijdragen		106	34	94	
resultaat Helius			49.765	57.350	54.550

Overzicht begroting en realisatie 2020, 2021 en 2022, alsmede de begrotingen van 2023 en 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Kostenplaa Grootboek	begroting	werkelijk	begroting	werkelijk	begroting
20 - Kanaal 4100 - Afschrijving gebouwen	-650	-1.661	-1.700	-2.119	-3.500
20 - Kanaal 4110 - Afschrijving inventaris: havens, inrichting, bote	-20.000	-19.588	-20.700	-20.333	-20.900
20 - Kanaal 4200 - Gas/water/elektra	-8.000	-9.734	-10.000	-16.378	-10.000
20 - Kanaal 4201 - Vergoeding Elektra	5.000	5.800	6.000	5.960	14.400
20 - Kanaal 4500 - Onderhoud Gebouwen	-1.000	-482	-1.500	-811	-1.800
20 - Kanaal 4501 - Onderhoud Havens en steigers	-2.000	-4.238	-4.000	-3.714	-6.000
20 - Kanaal 4502 - Onderhoud Terrein		-136	-250	-42	-150
20 - Kanaal 4503 - Onderhoud Groenvoorziening		-119	-200	-32	-150
20 - Kanaal 4504 - Kosten Gereedschappen			-773	-94	-200
20 - Kanaal 4505 - Materiaal zelfwerkzaamheid			-100	-12	-500
20 - Kanaal 4507 - Overige onderhoud	-200	-17	-200	-52	-200
20 - Kanaal 4508 - vuilafvoer	-2.000	-3.603	-3.300	-5.266	-4.500
20 - Kanaal 4509 - schoonmaakmiddelen	-1.000	-274	-800	-154	-200
20 - Kanaal 4510 - schoonmaakkosten arbeid	-3.000	-2.404	-3.600	-4.485	-3.600
20 - Kanaal 4520 - Erfpacht/Huur water	-35.500	-35.839	-36.500	-37.285	-39.000
20 - Kanaal 4900 - Communicatie (telefoon, internet)	-700	-742	-1.000	-1.059	-1.000
20 - Kanaal 4901 - Bestuurskosten	-1.400	-1.021	-1.400	-1.462	-1.400
20 - Kanaal 4902 - OZB Belasting	-650	-639	-700	-548	-700
20 - Kanaal 4904 - Overige kosten	-1.800	-415	-1.000	-1.558	-1.500
20 - Kanaal 4905 - overige gemeentelijkebelastingen				-961	-300
20 - Kanaal 8011 - Liggeld Leden	88.000	88.610	92.200	90.502	90.000
20 - Kanaal 8012 - Liggeld Passanten	2.000	1.142	1.500	56	500
20 - Kanaal 9102 - Betaalde rente ABN-AMRO Aflossingsvrij	-10.200	-9.530	-9.400	-8.257	-8.000
resultaat Kanaal	6.500	5.108	2.050	-8.106	800

Overzicht begroting en realisatie 2020, 2021 en 2022, alsmede de begrotingen van 2023 en 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Kostenplaa Grootboek	begroting	werkelijk	begroting	werkelijk	begroting
30 - Algemeen 4000 - Uitzendkrachten	-25.000	-25.759	-25.000	-29.000	-30.000
30 - Algemeen 4001 - Onkosten vergoedingen	-662	-662	-1.000	-964	-1.000
30 - Algemeen 4112 - Afschrijving inventaris	-8.400	-8.767	-8.400	-8.127	-8.200
30 - Algemeen 4300 - Contributie KNWV	-3.000	-2.524	-3.000	-3.890	-4.000
30 - Algemeen 4400 - Kosten e-captain	-1.375	-1.363	-1.375	-1.360	-1.375
30 - Algemeen 4508 - vuilafvoer	-1.500	-1.009	-1.200	-853	-1.200
30 - Algemeen 4900 - Communicatie (telefoon, internet)	-13.000	-10.210	-13.000	-18.490	-15.000
30 - Algemeen 4901 - Bestuurskosten	-1.200	-218	-1.000	-1.000	-1.500
30 - Algemeen 4904 - Overige kosten	7.000	14.000	8.000	9.100	7.000
30 - Algemeen 8000 - Inschrijfgeld	32.600	34.085	40.000	41.710	40.000
30 - Algemeen 8010 - Lidmaatschap leden				2.460	500
30 - Algemeen 8021 - Bijdragen		0		-530	
30 - Algemeen 9000 - betaalde/ontvangen bankrente					
aanvulling	150	150	150	-2.101	-14.850
inv.beoordeling	-13.875	-2.257	-5.975	-3.225	-12.975
resultaat Algemeen	-800	-444	-500	-444	-450
40 - Bestek 4900 - Communicatie (telefoon, internet)	-6.000	-7.779	-6.000	-8.585	-6.000
40 - Bestek 8020 - Reclame inkomsten	2.600	3.388	2.750	2.853	2.500
resultaat Bestek	-4.200	-4.836	-3.750	-6.176	-3.950
50 - Evenemer 4901 - Bestuurskosten	-3.000	-2.422	-3.000	-9.000	-1.000
50 - Evenemer 4904 - Overige kosten	1.500	92	1.000	190	-7.000
50 - Evenemer 8021 - Bijdragen	-1.500	-2.331	-2.000	-4.125	2.000
resultaat Evenementen	-2.800	-5.026	-5.200	-3.200	-6.000
60 - Jeugd 4110 - Afschrijving inventaris: havens, inrichting, boi				-559	-100
60 - Jeugd 4500 - Onderhoud Gebouwen				-32	-100
60 - Jeugd 4501 - Onderhoud Havens en steigers					
60 - Jeugd 4502 - Onderhoud Terrein					
60 - Jeugd 4507 - Overige onderhoud					
60 - Jeugd 4901 - Bestuurskosten	-1.000	-1.027	-5.000	-3.000	-1.500
60 - Jeugd 4904 - Overige kosten	-5.000	-3.228	-3.000	-3.051	-5.000
60 - Jeugd 8021 - Bijdragen	8.500	-851	6.500	1.815	-1.000
9125 - Bankkosten	-300	-9.053	-1.700	-3.107	-3.200
	-3.200	-1.694	-2.000	-1.705	-2.000
resultaat Vereniging	38.175	23.471	26.150	18.110	22.250

Nieuw lid Geschillencommissie Kees Walraven

Ik wil mij even voorstellen, ik ben *Kees Walraven* en heb op de laatste ledenvergadering gereageerd op de vacature van lid van de geschillencommissie.

Ik ben lid sinds 1990 en lig met onze boot aan de F steiger, een stalen S-spant type Trewes Commodore, naar een ontwerp van S.M. van de Meer, genaamd *Sea Fever*.

In de jaren 60 en 70 heb ik gediend bij de onderzee-dienst van de Koninklijke Marine. Ik ben getrouwd met *Hanneke* en samen hebben we 2 getrouwde dochters.



Kees op de "Sea Fever"...

In 2004 ben ik vanuit het bedrijf Siemens met de VUT gegaan.

In 2012 was er een vacature bij de Havencommissie voor de functie van coördinator zelfwerkzaamheid. Toen door omstandigheden besloten werd om ook het hellingen van onze schepen door onze vereniging zelf te gaan doen, kwam daar voor mij de functie van coördinator-hellingen ook bij.

Ondertussen zijn deze functies door andere leden van de vereniging overgenomen en ben ik in 2022 uit de Havencommissie Heliushaven gegaan.

Ik hoop dat ik weinig te doen krijg binnen de Geschillencommissie, want dat zou betekenen dat wij een gezonde vereniging hebben met nagenoeg geen problemen.

Kees Walraven

Nieuw lid geschillencommissie Siem Poot

Mijn naam is *Siem Poot*, wellicht een naam die al langer bekend is en dat komt omdat mijn vader en zijn vrouw al langer lid zijn van de vereniging en hij dezelfde naam heeft.

Wij (ik en mijn vrouw Carla) zijn sinds vorig jaar lid en wij liggen met onze boot "Double Dutch" in het kanaal. De "Double Dutch" is een Trintella 42 zeiljacht uit 1984.

Ik heb de boot in december vorig jaar overgenomen van mijn ouders. Ik ben lid geworden omdat ik de vereniging al wel langer kende omdat ik de boot al zeker 10 jaar regelmatig leen en ook diverse keren als gast bij verenigingsactiviteiten heb meegedaan. En natuurlijk ben ik ook lid geworden om van de ligplaats gebruik te kunnen maken die er al was. Ik heb de relatief nuchtere sfeer binnen de vereniging als heel prettig ervaren voor zover ik die geproefd heb tot op heden.

Ik ben actief binnen de IT van een groot logistiek bedrijf, genaamd GEODIS en heb een IT achtergrond. Wij hebben drie, inmiddels volwassen kinderen en wij wonen in Son en Breugel. Dat is natuurlijk relatief ver weg, maar omdat ik vaak wat ver moet reizen, vind ik het rijden naar Hellevoetsluis niet zo'n punt.

Ik denk dat lid zijn van een geschillencommissie heel handig is om binnen een vereniging mee te starten. Mocht zich iets voordoen, dan denk ik daar zonder ballast van het verleden goed werk te kun-



nen doen. Mijn opvatting is dat je wanneer je lid bent van een vereniging, je daar actief voor moet inzetten.

Siem Poot

Michel de Reus, nieuwe Havencommissaris Heliushaven

In het voorjaar heb ik het stokje overgenomen van *Frits d'Achard* als havencommissaris van de Heliushaven.

Ik wil *Frits* hierbij bedanken voor zijn inzet afgelopen jaren voor onze vereniging en wat hij allemaal bereikt heeft. Ik hoop een waardige opvolger te zijn.

Inmiddels ben ik al een paar maanden actief dus tijd om mezelf voor te stellen:

Mijn naam is *Michel de Reus*, 57 jaar jong en woonachtig in Hellevoetsluis. Ik ben 30 jaar getrouwd met *Joke*. We hebben 2 kinderen, *Kevin* en *Dominiq*ue en zijn sinds februari opa en oma van onze kleindochter *Elize*.

Ik ben werkzaam als HSSEQ Manager (Health, Safety, Security, Environmental and Quality) bij Damen Shipyards Gorinchem. Inmiddels is Damen uitgegroeid tot de grootste scheepsbouwer in Nederland met meer dan 32 werven over de hele wereld. Veel reizen maar wel lekker op bootjes kijken...



Daarvoor ben ik 25 jaar werkzaam geweest bij de koninklijke BAM Groep in de civiele bouwsector. Na mijn afstuderen aan de HTS Civiele techniek te Utrecht ben ik bij de BAM begonnen als werkvoorbereider en vrijwel direct op een van onze grootste projecten gestationeerd: De hangbrug over de Storebealt in Denemarken, de grootste vrijstaande hangbrug ter wereld. Wij hebben hier uiteindelijk 6 jaar gewoond en beide kinderen zijn in Denemarken geboren.

Ik vaar al sinds mijn jeugd en met mijn ouders zijn we in 1981 in de Heliushaven beland. Wij konden daar een ligplaats krijgen omdat de haven uitgebreid werd met de golfbreker (G-steiger). Ik loop dus al heel wat jaren rond in de haven. In de haven heb ik *Joke* leren kennen. *Joke* is namelijk de dochter van *Riet* en *Rinus Ossewaarde*. Bij de meeste leden bekend van de zeilschool en van de havenmeester. Inmiddels hebben we verschillende zeilboten gehad. We hebben even een uitstapje gemaakt naar een motorboot, een Grand Banks, maar twee jaar geleden zijn we weer overgestapt naar een zeilboot. Met onze Sayonara, een Dufour 412 GL, liggen we op C072.

Als havencommissaris wil ik me inzetten voor:

Een aantrekkelijke, nette haven met goede faciliteiten, gezelligheid en openheid. Tolerantie en respect naar elkaar is daarbij belangrijk. De leden moeten kunnen genieten van de faciliteiten die we op de haven beschikbaar hebben. Samenwerking met de jeugd- en evenementen commissie is belangrijk om dit binnen de vereniging te verwezenlijken.

Onze haven moet in goede en veilige staat gehouden worden. De havencommissie speelt daarbij een belangrijke rol als het gaat om het plannen en organiseren van werkzaamheden. Zelfwerkzaamheid speelt hierbij een belangrijke rol omdat we zo als vereniging kosten kunnen besparen.

Echter de wereld om ons heen is veranderd en dit stelt meer en meer eisen aan wat we kunnen en mogen doen. Ik wil me daarom inzetten om te kijken of we zaken meer kunnen structureren en deze te updaten naar de huidige eisen. Ik word

hierin ondersteund door de havencommissie, echter dit kunnen we niet alleen. Wij zijn daarom nog op zoek naar vrijwilligers die mee willen denken en helpen om projecten, die gepland staan samen met zelfwerkzaamheid op te pakken zodat wij onze mooie haven ook mooi kunnen laten blijven. Dus heb je interesse en wil je een steentje bijdragen, aarzel niet om contact op te nemen.

Voor vragen, ideeën of opmerkingen kun je mij altijd aanspreken op het steiger of een e-mail sturen.

Michel de Reus

Havencommissaris Heliushaven



Hagoort Sails



Fibercon®

Hoge kwaliteit All Purpose en High/Low Aspect Fibercon® of Fibercon® Pro Vectran bieden jarenlang zeilplezier voor een scherpe prijs.



Laminate

Hoge kwaliteit laminaatzeilen voor fanatieke toerzeilers. Bijvoorbeeld Code 0's uit ZL-laminaat of tri-radiale zeilen uit CDX Pro laminaat.



Filmless

Filmless-membraanzeilen zijn dé keuze voor zowel de fanatieke wedstrijdzeiler als de sportieve toerzeiler.

WWW.HAGOORTSAILS.NL | +31(0)79 342 26 41 | INFO@HAGOORTSAILS.NL



Eindelijk, de nieuwe Golfbreker

Na 2 keer uitstellen gaat het eindelijk beginnen: Tussen 23 oktober tot 17 november zal de nieuwe golfbreker aangebracht worden. De werkzaamheden zullen vanaf het water uitgevoerd worden. Onze G-steiger zal beperkt toegankelijk zijn voor schepen in deze periode. Het werkgebied zal gemarkeerd worden met werkboeien. Wees echter voorzichtig bij in- en uitvaren.

De constructie van de golfbreker zal gelijk zijn aan de golfbreker die nu al bij Cape Helius staat. De bovenste balk is wegklapbaar en zal in het zomerseizoen neergelaten worden, zodat het zicht vanuit onze haven minimaal verstoord zal worden.

Nu de zomer zijn einde nadert gaan we ook weer beginnen met de zelfwerkzaamheid in de haven. Voor komende winter staan er een naast de gewone, reguliere onderhoudswerkzaamheden ook een aantal grotere projecten op stapel.

Onderhoud aan A, B en C steiger:

Omdat deze steigers nog minimaal 3-4 jaar mee moeten zal het loopdek nagekeken en vastgezet worden en daar waar nodige onderslagbalken en

beplanking vernieuwd worden.

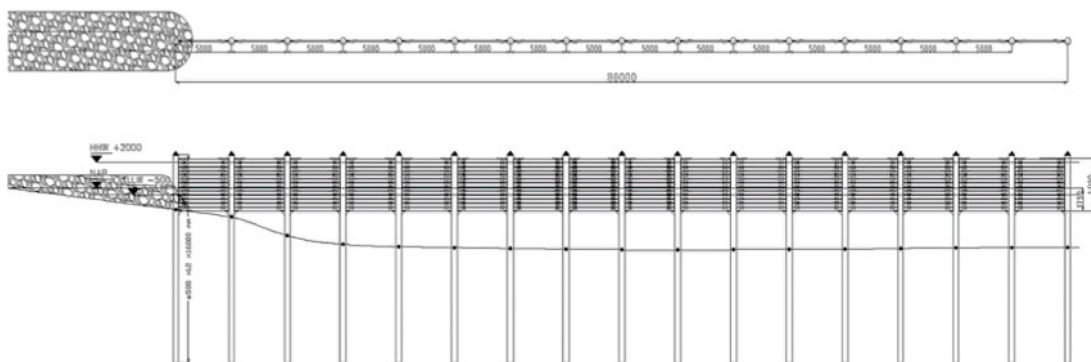
Ook zal de koppeling tussen A en C steiger versterkt worden.

Vervanging CV ketel:

De bestaande CV ketel moet vervangen worden. Hiervoor zal een plan gemaakt worden waarbij gekeken kan worden naar de mogelijkheid van het plaatsen van een warmtepomp. Hierdoor zouden we van het gas kunnen, wat scheelt in de kosten.

Verbouwing Bonte Os:

Na 15 jaar is de binnenzijde toe aan een opknapbeurt. Verlichting en vloer zal vervangen worden en wanden en plafond voorzien van een nieuw



kleurtje. Ook zal gekeken worden naar de huidige inrichting om deze beter te kunnen benutten voor activiteiten van de jeugd- en evenementen commissie. Nadere informatie volgt nog.

Op 4 en 18 november zullen de schepen weer op de kant gezet worden. Denk daarbij aan het aanbrengen van een plastic afdekzeil onder de bok als u werkzaamheden aan de onderzijde van het schip gaat uitvoeren om vervuiling van het wegdek te voorkomen. Uiteraard moet er opgeruimd worden na uitvoeren van werkzaamheden. DCMR kan gedurende de winter controles uitvoeren en vervuiling die een risico zijn voor het milieu kunnen tot boetes leiden. Daarom graag aandacht hiervoor. Voorkomen is beter dan genezen.

Daarnaast ook aandacht voor de schepen die in het water overwinteren. Vergeet niet om vallen en zeilen stormvast te zetten of beter nog de zeilen er geheel af te halen. Het gebeurt helaas nog met

regelmaat dat bij storm zeilen loswaaien en kapot klapperen. Naast schade aan eigen boot kan dit ook schade veroorzaken bij naastgelegen schepen. Met de nieuw golfbreker voor onze haven zal het bij zuiderwind een stuk rustiger moeten zijn, maar het aanbrengen van dubbele afmeerlijnen blijft verplicht. Dus niet vergeten. Rest mij nog u een prettige winter toe te wensen.

Michel de Reus,
Havencommissaris Helius

verhuur vanuit Hellevoetsluis

HISWA

den Otter
SAILING

info@denottersailing.nl | www.denottersailing.nl

Verslag Havenkampioenschap van 16 september 2023

Afgelopen 16 september vond de 2e editie van het Havenkampioenschap plaats. Dit kampioenschap is in het leven geroepen met als doel "verbroedering" tussen de 3 verenigingen WSV Hellevoetsluis, WSV Heliuss en WSV Haringvliet. Ook waren dit jaar de ligplaatshouders van Marina Cape Heliuss uitgenodigd, maar hiervan waren er geen aanmeldingen.

Ieder jaar nemen de verenigingen op toerbeurt de sociale onderdelen op zich. Vorig jaar was dit Heliuss, dit jaar waren wij aan de beurt. Daarom werd ook het palaver bij WSV Haringvliet gehouden. Het weer was gelukkig goed en wij konden alle schippers ontvangen voor de Bonte Os. Met dank aan de leden van het Kanaal en aan *Eric Huisling* die hebben meegeholpen om koffie te zetten, de luidspekers aan te sluiten en bierbanken vanuit Hellevoetsluis naar Haringvliet te slepen.

Om 09.00 uur ging het palaver van start en kregen de deelnemers uitleg over de procedures, de baan, de indeling in de groepen etc. Dit alles werd gedaan door de wedstrijdleiders *Bram Sprij* (Wsv Haringvliet) en *Kees Boon* (Wsv Hellevoetsluis). De deelnemers waren ingedeeld in 3 groepen, A. de beginners, B de gevorderde en C de serieuze wedstrijdzeilers. Per groep zal er 1 groepswinnaar zijn en deze 3 groepswinnaars strijden aan het einde van de middag tegen elkaar in een Optimist om zich uiteindelijk Individueel Havenkampioen te mogen noemen. De Verenigingshavenkampioen is de vereniging met de meeste/minste punten over het totaal aantal deelnemers.

Een beetje rommelig bij de start/finishlijn

Er speelden wat zaken die het voor de deelnemers wat lastig zouden kunnen maken en dat was om te beginnen de wind. Deze was heel matig en zou tijdens de wedstrijden ook nog eens gaan draaien. Ook een start- en finishlijn naast elkaar maakte het er niet gemakkelijker op.



De wedstrijden werden voor groep A in 2 manches en voor groep B en C in 3 manches gevaren. Dit waren dus in totaal 8 starts en finishes, dus u begrijpt hoe dat ging bij die start/finish lijn.

Echter alles is goed gegaan, iedereen is heelduids en zonder schade weer teruggekomen in de haven, hoewel het er soms wel heftig aan toe ging tijdens de wedstrijden zelf. De wedstrijdspirit was duidelijk aanwezig.

Omdat wij ook dit jaar weer ondervertegenwoordigd waren, was de kans klein dat we in de prijzen zouden vallen. Maar zoals het bekende Olympische gezegde luidt: "meedoen is belangrijker dan winnen".

Rond 16.00 uur was iedereen weer terug in de haven en konden de tijden opgeteld worden. Hierna werden de groepswinnaars bekend.

- **Groep A.** *Brent Biesheuvel* in een Polvalk "Gele wimpel" - Wsv Hellevoetsluis
- **Groep B.** *A.J. Kooij* in een Elan 31 "MOJCA" - Wsv Heliuss
- **Groep C:** *E. Krijger* in een J112E "Jack Rabbit" - Wsv Heliuss

Deze 3 heren namen het tegen elkaar op in de Optimisten. Door een iets te enthousiaste start kantelde

de Optimist van *Brent* meteen en liep hij een aanzienlijke achterstand op. Al vroeg ging de schipper van de Jack Rabbit aan kop en deze positie heeft hij niet meer afgestaan. Het was wellicht voor de toeschouwers leuker dan voor de deelnemers zelf, maar de Individueel Havenkampioen was hiermee bekend en is dus geworden *E. Krijger* van Wsv Heliuss. Gelukkig kon *Brent* in zijn natte pak er wel om lachen.

Er is gelukkig ook nog een eervolle vermelding te maken voor onze vereniging. In de groepen werden ook de schippers die een 2e plaats hadden behaald in het zonnetje gezet en hierbij is onze eer gered door *Jan Bos* met zijn *Abuvela*. Hulde aan *Jan!*

De individuele Havenkampioensprijs en de prijs voor beste Vereniging werd later uitgereikt door de wedstrijdleiders van Wsv Heliuss en Wsv Hellevoetsluis.

Het zal u niet verbazen dat hier dan ook Wsv Heliuss als Havenkampioen werd gehuldigd.

Nicky Rijckaert



De groepswinnaars....



foto's: Loes Rebers

B.A.S.'s waarnemingen vanaf de leugenbank

De "leugenbank" in de Kanaalhaven staat strategisch in de loop opgesteld. Er is goed zicht op in- en uitlopende watersportleden en de opstelling van de containers voor papier, glas en restafval en de chemie-container voor chemisch afval. In de loop betekent ook, dat er op die locatie vlot een terrasje wordt gevormd door aanlandende medewaterporters. De mooie nazomer in september 2023 gaf genoeg gelegenheid om er enkele uren schouwend, beschouwend en babbelend door te brengen.

Een lid loopt naar de uitgang en B.A.S. ziet in de doorschijnende plastic tas glaswerk liggen. Waar zal dat eindigen? Met wat glaslijk gerammel in de restafvalcontainer. De conditie van BAS is goed genoeg om dit medelid met parlementaire termen voor de poort tot stoppen te brengen. Inspectie van de doorzichtige plastic tas levert glazen flessen op. Even uitleggen, dat dat in de glascontainer gedeponeerd dient te worden. De statiegeldflessen wilde dit medelid niet hebben. Ik mocht ze houden.

Knulletje loopt met een doorzichtige plastic tas met blikjes langs en kiepert het in de restafvalcontainer. "Zijn dit statiegeld blikjes?" "Ja! Gedeukt". Mijn routinerondje leidt mij langs alle containers. Hoe is met de genoemde deponering? O.a. statiegeldblikjes. Enkelen amper gedeukt. De licht vervormde wand voorzichtig masseren. Wat ademlucht erin persen en het blikje krijgt zijn fatsoenlijke vorm terug.

En wat moet B.A.S. dan met al dit statiegeld? Flessen en blikjes bij de Kanaaltentcommissie gedeponeerd. Zo besparen we het milieu en de portemonnee.

En passant het lege motoroliefilter overgebracht van restafvalcontainer naar chemiecontainer.

Een rood colbertjasje, vrouwelijke snit, klein van maat. Schoon en afgedankt gevonden in de glascontainer. Eist de "Blauwe Vlag"-instelling ook een klerencontainer?

Een blik in de papiercontainer. Genoeg lucht om uit de intacte dozen te slaan.

B.A.S. (Bob, Afval Scheider) blijft een druk baasje.

Bob Dekkers, Kanaal 044



Wat een mooie nazomer hebben we kunnen genieten, heerlijke temperaturen tot in oktober

Maar ondanks de mooie dagen dringt de herfst zich toch meedogenloos op en gaat ons vaarseizoen ten einde lopen. In het Kanaal merken we dat ook door teruglopende activiteit op de steigers en alle gevulde boxen. Maar dat betekent niet dat er niets meer gebeurt.

In oktober gaat de firma van der Herik in opdracht van de gemeente Voorne Aan Zee een damwand aanbrengen, zuidelijk van onze steigeroploop. Dit om het dijk-talud beter te kunnen ondersteunen. U heeft hier inmiddels al uitvoerig bericht over ontvangen. Een en ander geeft veel beweging van werkschepen ter hoogte van box 1 t/m 23 maar we houden de werkzaamheden scherp in de gaten zodat schade aan schepen of haven voorkomen wordt.

We zullen ook van de gelegenheid gebruikmaken om het toegangshek weer netjes recht te zetten en beter af te steunen zodat het hek samen met de steigeroploop de komende jaren mooi stabiel blijft.

Mogelijk heeft u het gehoord op de steiger maar deze zomer hebben we helaas afscheid moeten nemen van een lid welke zich bij herhaling niet aan de Havenreglementen hield. Dit leidde tot overlast en schade, iets wat voor de havencommissie onacceptabel was. We hebben ons genoodzaakt gezien om de persoon, na diverse zeer indringende waarschuwingen en sommaties de toegang tot de haven te ontzeggen en zijn schip te verwijderen. Dit is inmiddels allemaal uitgevoerd en de rust is weer-gekeerd.

Komende winter gaat de havencommissie aan de slag met een onderzoek naar verdere optimalisatie van de inrichting van het steigerplateau waaronder het Arendsnest, toiletgroepen en evenementen-

tent. Er is behoefte aan aanpassing van e.e.a. maar hoe en wat precies is nog vast te stellen.

Kosten zullen hierbij een sturend element zijn aangezien de kanaalbegroting meer dan krap is.

Samen met het bestuur zijn we in overleg met de gemeente Voorne Aan Zee over de huurprijs indexatie voor het havenwater. De huur wordt jaarlijks verhoogt met de CPB-prijsindex. Echter in 2022 was deze index fors tot ruim 10%, hoofdzakelijk gestuurd door de oorlog en de oplopende energieprijzen. Samen met de overige verenigingen in het Kanaal voeren we een gesprek met de wethouder om de redelijkheid van deze 10% te bespreken, met name door het gegeven dat deze verhoging, eenmaal toegepast, jaar in jaar uit in de huurprijs blijft zitten.

We wensen u veel succes met het winterklaar maken van uw schip en mogelijk tot ziens op de steiger en of de algemene leden vergadering in november.

De haven commissie Kanaal



“The circle of (sailors)life”.

Zoals vele beginnende watersporters begonnen wij met een lekkende kleine BM (na een weekend varen weer dichtgetrokken) omstreeks 1955 op de Vlaardingse Vaart, de Vlieten en het Bommeer. Verder door het Westland gingen we op weg via de Kaag naar de Westeinderplassen.

Vervolgens kwam er een heuse waterdichte zelfgebouwde Top klasse van hechthout met zowaar een 4 pk Johnson buitenboordmotor. Voorheen werd er gepeddeld en gejaagd als de wind wegviel.

Het eerste kajuitzeilschip

De volgende stap was dat *Annie* en *ik* overstapten naar een Juno kajuitjachtje van 6,70 m. Met deze boot ondernamen wij ook in de weekenden tochtjes naar het Brielsemeer, of gingen we de Waterweg over vertrouwend op de Seagull buitenboordmotor van 6 pk (Veel lawaai en niet bepaald milieuvriendelijk).

Hierna volgde een polyester 7,7 m lange Tornado

kajuitzeilboot met een ingebouwde Bukh dieselmotor van 10 pk. Met deze boot hebben wij 14 jaar gevaren en zochten wij toch wat groter vaarwater op, zoals het Brielse meer en het Haringvliet. Zelfs waagden wij ons met goed weer door de sluis in Stellendam op zee voor een dagtochtje langs de kust wat naar meer smaakte.

Wij werden in 1973 lid van wsv “Haringvliet” en kregen een gastvrije ligplaats in het Kanaal en na onze pensionering rond 2000 een plaats in de Heliushaven waar wij tot op heden nog liggen.

Groter water vraagt om een ander type boot, reden om deze boot te verkopen. In 1989 vonden wij ons droomschip in de vorm van een Trintella 1a van 8,80 m bouwjaar 1970 (dus nu een echte klassieker). Een S-spant rompvorm met een lange doorlopende kiel en voorzien van een Sabb diesel van 10 pk, die ons de afgelopen 34 jaar nog nooit in de steek heeft gelaten. Met deze boot, onze 5e “True Love”, maakten wij in de lange weekenden en vakanties vanuit Hellevoetsluis tochten naar de Grevelingen, de Ooster- en Westerschelde en de Belgische kust als Zeebrugge en Blankenbergen als ook het IJsselmeer en de Wadden.



kleine BM 'True Love'...



zeilboot TOP 'TrueLove'..

Ouder worden geeft belemmeringen

Echter de tijd gaat onverminderd door en vertaalt zich in wat lichamelijke ongemakken en strammere ledematen wat wel te verklaren valt bij een tweekoppige bemanning met een gemiddelde leeftijd van 82 jaar.

Reden waarom wij ons bootje dit voorjaar te koop hebben gezet en er in korte tijd in zijn geslaagd een nieuwe Trintella-liefhebber te vinden waarmee de boot weer

wordt doorgegeven aan de volgende generatie. Het gevolg is dat wij na vele decennia afscheid nemen van “WSV Haringvliet”. Met dank aan het bestuur en de vele havenmeesters voor hun formidabele inzet en goede zorgen. Wij wensen de vereniging het allerbeste voor de toekomst.

Naast onze zeilboot varen wij al geruime tijd met onze Hanzesloep “Yade” rond in het Westland en MiddenDelfland en werden wij ook lid van WSV Westland met als thuishaven De Lier. In de wintermaanden gingen we daar op de kant, zodat de overgang van zeilen naar motoren langzaam is gegaan.

Wij zijn dus weer teruggekeerd naar het vaargebied waar wij ooit zijn begonnen en varen regelmatig vanuit De Lier naar het Bommeer en de Foppenplas.

Hiermee is “The circle of(sailors) life” rond en sluiten wij met enige weemoed een periode van ruim 65 jaar samen actief gezeild te hebben af. Maar wij hopen nog vele jaren in onze mooie omgeving te kunnen sloepen.

Annie en Kees Kornaat



Trintella 1A 'TrueLove'.....

Wassen met urine?

Als we met onze schepen onderweg zijn, op al dan niet lange of wat kortere reizen, dan zullen we soms behoefte hebben om onze kleding te wassen.

Sommige jachthavens hebben wasmachines en een enkeling onder ons heeft zelf een wasmachine aan boord of men doet het wasje in een emmer of iets dergelijks.

Wist u dat het met urine ook prima gaat? De Romeinen deden dat al rond het jaar 0.

Het ammoniak erin lost de vetten op. Keizer Nero, die regeerde van 54 tot 68, had zelfs ingevoerd dat er belasting over moest worden betaald. Hij had het Romeinse rijk zo'n beetje bankroet gemaakt door buitensporig veel geld uit te geven aan excessen en tot overmaat van ramp brandde ook nog Rome half af.

Toen na zijn dood zijn opvolger Keizer Vespasianus in het jaar 69 aan het bewind kwam werd die dus opgescheept met een lege staatskas.

Nood breekt wetten..

Hij ging daarom door met belasting te heffen op urine omdat de Romeinen erin handelden, want de bruikbaarheid hadden ze al vroeg ontdekt.

De urine werd in de leerindustrie gebruikt om het leer zachter te maken en in de kledingindustrie om te wassen en te verven.

Voordat er dus zeep was werd de urine, vermengd met water, gebruikt als wasmiddel voor de kleding. De ammoniak erin zorgde ervoor dat zelfs de ergste vlekken uit de kleding gingen.

De vaten met urine werden gevuld door publieke pispotten en latrines en werden gretig ingekocht door de waterrijen.

In de latrines werden de pispotten geledigd en voorbijgangers konden erin urineren.

De Romeinen poetsten er zelfs hun tanden mee. De ammoniak bleekte de tanden, verwijderde vlekken en tandsteen.

Urine stinkt maar geldt dat ook voor geld?

Ook op de zeeschepen van toen en tot ver in de middeleeuwen werd de kleding van de bemanning ermee gewassen op lange zeereizen.

Goed naspoelen met schoon water was natuurlijk wel een vereiste.

De zoon van Keizer Vespasianus, Titus, zei tegen zijn vader dat hij het maar niets vond dat de bevolking belasting moest betalen voor hun urine. Zijn vader antwoordde met de Latijnse woorden "pecunia non olet", wat betekend "geld stinkt niet".

Hij bedoelde ermee dat er geen lucht aan een munt zit. Het maakte hem dus niet uit hoe het geld verdiend werd.

Zo waste men textiel.

Rond het jaar 1800 was Tilburg een bekende textielstad

Tijdens carnaval noemt men de Tilburgers "Kruikenzeikers". Dat komt doordat daar de urine ook gekocht en opgehaald werd bij de bevolking omdat het aldaar ook onontbeerlijk was voor de textielindustrie om te wassen en te verven. Het werd dan in afgesloten kruiken ongeveer een week bewaard.

Door het ureum in de urine ontstaat er een chemisch proces waarbij ammoniak wordt gevormd.

Men vulde dan baden met een derde urine en twee derde water en liet dit een nacht staan. Het werd verwarmt tot 50 graden en dan werd er in gewassen.



Manneken-pis...

Daarna spoelde men de kleding uit in het riviertje de Ley.

In sommige huisgezinnen werd er jaarlijks wel voor 30 tot 40 guldens van verkocht.

Om extra geld te ontvangen gingen sommige mensen het aanlengen met water om meer te verdienen. Dat was fraude!

Om die fraude te voorkomen werden er urine proevers aangesteld die controleerden of de urine verdund was of niet.

Toen er andere wasmiddelen, zeepsoorten, op de markt kwamen werden de kruikenvullers en proevers werkeloos.

Nu gaat het verhaal dat zij daarna naar Amsterdam zijn getrokken om hun werk voort te zetten en men noemt het nu Amstelbier.

Dick van der Werf.



STALLING



HELLINGEN



MOTOR ONDERHOUD



REPARATIE

WIJ DOEN:

- Hellingen en stalling.
- Reperatie en totaalonderhoud.
- Motoren, aandrijvingen en elektra.
- Polyesterwerk, osmosebehandelingen, Schilderwerk.
- Houtwerk.
- RVS en aluminium laswerk.

MEER INFO?

JACHTWERF VAN DEN BERG

ADRES Munnikenweg 6a 3214 LK Zuidland

TEL: 0181- 452151 MOB: 06- 30038312

MAIL: info@jachtwerfvandenbergh.nl

SITE: www.jachtwerfvandenbergh.nl

De Vuurtoren van Hellevoetsluis

Met 177.000 pond zilver en 1.000 parels zette zeevaarder Piet Hein op 10 januari 1629 voet aan wal in Hellevoetsluis. Op de kade dromde een menigte samen die een glimp van de zeeheld probeerde op te vangen.

Bijna 200 jaar later maakte de menigte plaats voor de vuurtoren van Hellevoetsluis, een belangrijk herkenningspunt van de rijke maritieme historie van de stad.

Rotterdam was tot het begin van de zeventiende eeuw de belangrijkste oorlogshaven van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Door het verzanden van de Maas werd de stad echter steeds moeilijker bereikbaar voor de kolossale zeilschepen in die tijd, die daardoor steeds vaker moesten uit-

wijken naar Hellevoetsluis aan het Haringvliet. De vestingstad groeide en werd de thuishaven van onze Nederlandse oorlogsvloot en van onze grote zeehelden, zoals Michiel de Ruyter, Maarten Tromp en Piet Hein.



De uitgekende positie van de vuurtoren...



De vuurtoren met daarnaast het oliehuysje...

De noodzaak van een vuurtoren

De haven van Hellevoetsluis bleef tot ver in de 19^e eeuw een belangrijke marinehaven. Bij de ingang van de haven werden de schepen gewaarschuwd door slechts een enkele lantaarn. Dat gaf echter steeds vaker problemen, waarop in 1822 de vuurtoren op het Westelijk Havenhoofd werd gebouwd. De vuurtoren die voor ons nog altijd een veilig baken is bij binnenkomst van de Hellevoetse haven.

De Vuurtoren van Hellevoetsluis, tegenwoordig een Rijksmonument, is een van de oudste nog werkende vuurtorens in Nederland. De vuurtoren is een ronde, witte, stenen toren met twee verdiepingen en een hoogte van 18,10 meter. Rond het ijzeren lichthuis met koperen koepel bevindt zich een gietijzeren omloop met balustrade, welke rust op open-gewerkte gietijzeren consoles. De toren is in 1901 ingrijpend verbouwd en in 1961 tot boven de ingang betegeld. In de toren zijn een aantal ronde vensteropeningen.

De laatste verbouwing vond plaats in 2005 met financiële hulp van de gemeente, Rijkswaterstaat en vele inwoners van Hellevoetsluis. Toen kwam

ook het gietijzeren hek, afkomstig van de voormalige Marinewerf, er omheen.

In 2013 tenslotte, is de lichtinstallatie vervangen door ledverlichting.

Het Oliehuysje naast de vuurtoren is een replica van het Oliehuysje dat in 1930 is afgebroken. Het was een stenen gebouwtje voor de berging en opslag van brandstofvoorraad zoals olielonten en gereedschappen. Met de herbouw is het historisch gezichtsbeeld bij de vuurtoren hersteld. Het Oliehuysje hoort bij de Vuurtoren zoals de Vuurtoren sinds 1822 bij Hellevoetsluis hoort.

In de zomermaanden (van april tot en met september) kunt u op de laatste zondag van de maand de steile trappen van de vuurtoren beklimmen. U kunt dan genieten van een adembenemend uitzicht over het Haringvliet, de vesting van Hellevoetsluis en het omliggende natuurgebied.

Tekst en fotografie: Mieke Bonsang

Een scheepsbel als klok

Het glazen slaan is afkomstig uit de oude zeiltijd toen er nog geen nauwkeurige uurwerken (tijdmeters) bestonden

De dag aan boord van zeeschepen bestaat uit 6 wachten van 4 uren elk.

Om 12.00 uur 's middags begint de Achtermiddagwacht. Die duurt tot 16.00 uur. Daarna komt de Platvoetwacht, de Eerste wacht, de Hondenwacht, de Dagwacht en de Voormiddag wacht. Al deze wachten duren 4 uren.



Aan boord van de zeilschepen werd de tijd gemeten middels een zandloper met een looptijd van 30 minuten. Deze zandloper stond bij de roerganger of de wachtsman/uitkijk, omdat deze persoon altijd ter plekke was.

Om de tijd zo goed mogelijk "up to date" te houden werd er dagelijks met behulp van een sextant of octant rond 12.00 uur vastgesteld wanneer de zon op die dag in haar hoogste stand stond. Dat moment was voor die dag 12.00 uur (de ware middag) en werd op instructie van de État majoor de zandloper gestart.

Als de zandloper leeg was (12.30 uur) werd deze door de roerganger of stuurman van de wacht omgedraaid en werd tegelijkertijd één klap op de scheepsbel gegeven. Er werd dus 1 glas geslagen. Dit gebruik herhaalde zich elk half uur, dus om

13.00 uur werden er 2 slagen gegeven. Elk half uur kwam er zodoende een slag bij tot het einde van de wacht.

Dat was dan 8 slagen. Hierna begon er een nieuwe wacht dus een nieuwe serie.



Waarom werden nu die slagen gegeven.

Op deze manier wist iedereen aan boord bij benadering hoe laat het was.

In de 20e eeuw werd er een uurwerk (de z.g. glazenklok) vervaardigd, die de zandloper ging vervangen.

Deze klok geeft elk half uur één of meerdere slagen.

Bij de koopvaardij is de exercitie van het glazen slaan bij de introductie van de automatische besturing in onbruik geraakt, doch op de Tall Ships wordt dit gebruik nog steeds in ere gehouden. Zo ook bij de marine.

Dick van der Werf.



J. BOETER

Kraanverhuur en Speciaal Transport



Oudelandsedijk 65-67
3241 LL Middelharnis

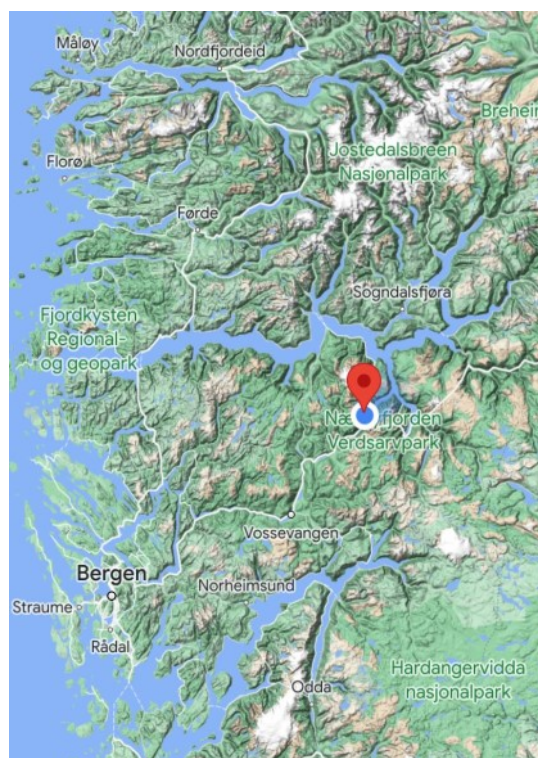
T 0187-483461
E info@iboeterkraanverhuur.nl
W www.iboeterkraanverhuur.nl



De Sognefjord

Tekst en foto's: Henk van der Brugge

In de zomer van 2022 zeilden we onze boot Heartbeat (een Wauquiez 43 Pilot saloon) naar Bergen in Noorwegen. We lieten de boot daar achter om in de beperkte vakantie-tijd niet ook nog naar huis terug te hoeven varen. Het verblijf in najaar, winter en voorjaar 2023 beviel ons echter zo goed dat we besloten er nóg een jaar aan te koppelen. Daardoor hoefden we ook afgelopen zomer 2023 niet terug naar Nederland te zeilen en konden we al onze vakantietijd gebruiken om meer van het prachtige Noorse Fjordengebied te zien.



Nadat we vorig jaar het zuidelijke fjordengebied van de Lysefjord tot en met de Hardangerfjord bezochten, zeilden we de boot naar Bergen. Vanuit onze tijdelijke 'thuishaven' Hjellesstad voeren we deze zomer 2023 naar de noordelijker gelegen Sognefjord. Na het kustgebied waren we ook erg benieuwd naar het binnenland. De bergen rondom de Sognefjord worden hoger naarmate je verder landinwaarts vaart en reiken daar tot wel 1700 meter hoog. Het plan om bijna tot het einde deze langste fjord van Noorwegen in te varen bracht ons ca. 200 km landinwaarts.

Vanwege de op handen zijnde geboorte van ons eerste kleinkind, precies halverwege onze vakantieperiode uitgerekend, besluiten we eerst twee weken landinwaarts te varen en daar de boot achter te laten. In Flåm vinden we de havenmeester bereid enkele weken de boot een ligplaats te geven. Dat is fijn want zoveel ligplaatsen zijn er niet en augustus is ook in Noorwegen gewoon vakantietijd. Dus is het er voor Noorse begrippen doorgaans druk.

Op de dag van aankomst in Hjellesstad is het wat grijs weer, maar gelukkig is het droog, dus beslui-



ten we nog diezelfde dag te vertrekken. We willen, wanneer het mogelijk is, mijlen maken om zo tijd over te houden op de mooiste plekken die we tegenkomen. Vooraf hebben we in de Imray vaargids voor Noorwegen al bekeken welke aanlegmogelijkheden er onderweg zijn. Er blijken er niet zoveel te zijn. Jachthavens kennen ze ten noorden van Bergen al bijna niet meer. De meeste havens zijn vissershavens, waar je aan een kade kan ligt of aan een tijdelijke ponton, die er 's zomers door de gemeenten of door hoteleigenaren worden neergelegd. Daarbij moet je ook nog op de windrichting letten, want ook gewone havens en ankerplaatsen zijn lang niet tegen alle windrichtingen beschut. Thuis maakt *Annemarieke* daarom al een mooi overzicht van opties, zowel aan de noord- als aan



de zuidoever, ingedeeld naar beschutting en naar faciliteiten. Niet overal kun je bijvoorbeeld water krijgen of kan je tanken. Dat laatste is belangrijk omdat je in een fjord, omringd door hoge Bergen lang niet altijd kan zeilen.

Heerlijk rustig

De eerste dag varen we noordwaarts tot voorbij de stad Bergen, naar Askoy. Askoy is een verlaten gebied vol rotseilanden. Tussen de eilanden zijn een aantal ankerplaatsen. Ondanks de vakantietijd zien we maar twee zeilboten. Op onze ankerplaats liggen we dan ook helemaal alleen. Een prachtige plek en een groot contrast na de drukte van het voorbereiden in Nederland, de reis naar Hjellesstad en dan de rust op deze verlaten ankerplaats. We hebben gelukkig geen haast.

De volgende dag slapen we lekker uit en vertrekken we op een moment dat we daar zelf zin in hebben. Boven Bergen stroomt het nog steeds niet hard, zodat je vrij kunt kiezen hoe je wil vertrekken. Die dag varen we richting de ingang van de Sognefjord, zo'n 25 mijl verderop. Een haven hebben we nog niet uitgezocht. Er liggen daar tussen de rotseilanden van de kuststreek een aantal die een goede optie zijn. We zien wel. Uiteindelijk komen we terecht in het haventje van Kjerjehamn, een soort nederzetting met een piepklein winkeltje waar je brood kunt kopen en verder nog allerlei andere dingen die je overigens waarschijnlijk nooit



nodig zal hebben. Maar leuk is dat er ook een restaurant is, dus vieren we daar het echte begin van ons Sognefjord-avontuur.

De volgende dag begint grijs en mistig, maar als we enige tijd onderweg zijn breekt na een paar stevige hoosbuien langzaam aan de zon door. De bimini, met het tussenstuk naar de buiskap en met de smalle strook aan de achterzijde dient als regentent en dat bevalt uitstekend.

Zowel zeilend als op de motor varend blij-



ven we droog, maar met behoud van goed uitzicht rondom. De wind waait uit het westen. We rollen de genua uit en voor de wind varen we de Sognefjord binnen, die hier overigens nog erg breed is. Het is een prachtig gezicht om zo de inmiddels al hoge bergen tegemoet te varen. Ons doel van die dag is Leirvik, een trechtervormige inham aan de noordkust, waar we bij een hotel een ligplaats vinden aan een tijdelijk neergelegde ponton. De haven ziet er mooi uit. Het is inmiddels prachtig weer en we voelen ons echt op vakantie.

De dag erna is grijs en het regent. Dat zal die dag niet verbeteren, dus besluiten we te blijven liggen. We wandelen rond maar behalve de prachtige natuur is er weinig te beleven. Wat we missen is dat je in Noorwegen niet, zoals we hier gewend zijn, regelmatig een terrasje tegenkomt. Noren zijn vriendelijk, maar ook gesloten en erg op zichzelf.

Terrassen vindt je wel in steden, maar niet op meer verlaten plaatsen verder het binnenland in. Gelukkig klaart het de volgende dag op. We vertrekken met als reisdoel voor die dag Bjordal, een gehucht aan de zuidelijke oever van de Sognefjord. In de kleine supermarkt aan de haven vullen we onze voorraden aan. Er is een haven, maar je kunt er aan een kleine kade liggen. Het is een leuk plek, tussen de bergen in en met het prachtige weer wandelen we de achterliggende vallei in naar de waterval, die we er langs de berg naar beneden zien storten. Hier verwonderen we ons nog als we een waterval zien. Verderop komen we er achter dat er in Noorwegen waarschijnlijk meer watervallen dan inwoners zijn... Eigenlijk zie je nooit géén waterval.



Bijna 30 knopen wind op de kop

Als we de volgende morgen wakker worden ligt de boot opvallend te deinen aan de kade. Maar verder is het stil. Buiten gekomen blijkt dat we qua wind nog wel beschut liggen, maar dat het buiten onze inham van de fjord stevig waait. Deze keer uit het oosten, dus wind tegen. Motorvaren dus.

Het eerste deel vorderen we nog wel, maar als de wind steeds sterker wordt, neemt de vaart snel af. Het is bekend dat de wind door het tunneleffect tussen de bergen snel kan toenemen. Inmiddels staat de windmeter regelmatig boven de 30 knopen en vorderen we, tegen de inmiddels korte en steile golven in, met iets meer dan 2 knopen.. Wat te doen? Terugvaren is een optie, maar dat is zonde. We zijn tenslotte al uren bezig. Maar ons doel, de haven van Vik, ligt zeker met deze windkracht en richting absoluut niet beschut. Andere opties zijn er nauwelijks of liggen helemaal recht in de wind.

Mijn oog valt op twee zeer smalle zijarmen van de Sognefjord: De Finnaafjord en de Arnafjord. In de Imray gids omschreven als 'spectacular scenery'. Maar op dit moment hebben we daar weinig oog voor. Eerst maar eens een plek vinden waar we heen kunnen en waar we beschut liggen.

Volgens de Imray is de Finnaafjord klein, zeer smal en landinwaarts ondiep. Ondiep is in Noorwegen een weliswaar rekbaar begrip (fjorden zijn meer dan 1000 meter diep en ook in de zijarmen geeft je dieptemeter meestal niet thuis, met diepten van 200 meter +). Maar toch neem ik de gok niet graag en kiezen we dus voor de Arnafjord. 'Very good shelter in all directions'. Uitstekende ankerplaats tussen de bergen, te midden van zes watervallen. Dat spreekt ons wel aan, dus kiezen we de Arnafjord. Wat we van die beschutting moeten verwachten is ons nog niet duidelijk, want de wind waait gewoon schuin de fjord in, maar ja, we hebben weinig keus.

Gelukkig is het lot ons goed gezind, want al na een paar honderd meter zijn de golven weg en neemt de wind af tot meer aanvaardbare proporties. Verder de fjord in splitst die zich, waarbij de rechterarm afgeschermd wordt door een schiereiland, met wat typisch Noorse, houten huizen. Het ziet er erg mooi uit. Echt Noorwegen op zijn Noors.

Achter het schiereiland blijkt het inderdaad muisstil te zijn. Wat een bijzondere ervaring, na het geweld van nog maar twintig minuten geleden. Een meter of vijftig uit de wal gaan we voor anker en gaat de motor eindelijk uit. Daar liggen we dan, in volmaakte rust. Het enige dat je hoort is inderdaad, zoals de vaargids het beschrijft, het geruis van de watervallen. De omgeving is zo intens mooi dat we de volgende dag besluiten hier te blijven. Met de bijboot naar de wal voor een fietstochtje langs de oevers en een bezoek aan de dichtstbijzijnde waterval. Als we de dag erop verder varen, is de rust weergekeerd en varen we met half bewolkt weer het laatste stukje naar Vik, waar we in een kleine haven aanmeren.

De haven hoort bij een kleine camping, die aan de rand van het dorp ligt. Het oogt er gezellig. We wandelen langs de haven en langs een wijkje met oude Noorse huizen (gamle, zoals ze dat noemen). Er is een Tourist-office met een klein museum. Een man vertelt er enthousiast over de geschiedenis van de regio en we kopen er een plattegrond van de stad met daarop ook de route naar de kleine, typisch Noorse staafkerk. Dat zijn houten kerken, zwart geïmpregneerd, die uit ongeveer de

12^e eeuw stammen. Met onze fietsen gaan we erheen. We verbazen ons erover hoe de mensen uit die tijd in zo'n klein houten kerkje samen kwamen en zich daar sociaal en religieus verbonden moeten hebben gevoeld.

Van Vik (Het woord 'Viking' stamt van deze naam, maar Vikingen kwamen niet alleen hier vandaan) varen we naar Freisvik, net buiten de volgende zijarm van de Sognefjord. Maar daar aangekomen zien we dat die inham niet beschut ligt, dus besluiten we door te varen, de Aurlandsfjord in, waar aan het einde ook onze eindbestemming Flåm zich bevindt. Halverwege splitst zich deze fjord echter en kiezen we eerst om niet naar Flåm te varen, maar besluiten we de andere zijarm in te varen, de Naerøy Fjord.

De Aurlandsfjord is al overweldigend om door te

varen, maar de Naerøy Fjord spant werkelijk de kroon. Deze fjord blijkt niet voor niets een van de vier Noorse fjorden te zijn die op de Unesco Wereld erfgoedlijst staan: Steile rotsen 1.500 meter hoog rijzen soms letterlijk loodrecht op uit het water (De diepte is hier ongeveer ook nog eens 500 meter+) en leiden ons kronkelend langs talloze watervallen. Bijna aan het einde, vlak voor een bocht, ligt de nederzetting Bakka. Een plaats met een tiental huizen en een camping, waar we voornamelijk kamperende kajakkers tegenkomen. Dit is wel hun domein en als je om je heen kijkt begrijp je meteen waarom dat is. Wat een waanzinnige plek, tussen de bergen met watervallen en besneeuwde toppen, lig je in een muisstil gebied, letterlijk in 'The middle of nowhere'. In een bocht is het minder dan 20 meter diep. We besluiten daar voor anker te gaan.

We roeien naar de kant voor een wandeling en overnachten er op de mooiste ankerplaats die ik ooit gezien heb...

Gudvangen: Een haven met vier ligplaatsen

De volgende dag varen we het laatste stukje door naar Gudvangen. Een toeristisch punt waar je kajaks kunt huren en waar afvaartplaatsen zijn voor rondvaartboten. Ook is er een restaurant en een Viking-nederzetting. Dat laatste is duidelijk opgezet voor het toerisme, maar toch spreekt het aan. Huizen uit de oude tijd en mensen die er gemiddeld zo'n drie maanden per jaar wonen en zich er helemaal 'Viking' voelen en er ook als zodanig leven. In elk huis is te zien hoe een bepaald ambacht er werd uitgevoerd: Metaal bewerken, houtsnijden, koken, wapens maken etc. In Gudvangen is slechts 1 houten steigertje met max vier ligplaatsen. Er ligt niemand dus een mooie plek voor ons. Zoals ik al zei: Drukte is in Noorwegen een rekbaar begrip.

Gudvangen is ondanks het toerisme en de drukte die dat toch met zich mee brengt een heerlijke plek om te zijn. Je ligt er te midden van de steile bergen, sneeuw op de toppen en overal watervallen om je heen. We besluiten er een extra dag te blijven. Bezoeken er het Vikingdorp en fietsen rond in de omgeving. Dan varen we het laatste deel van onze tocht naar Flåm. Eerst de Naerøy fjord uit en dan verder de Aurlandsfjord weer in, ongeveer drie uur varen.

De laatste paar dagen van ons eerste vakantie-deel liggen we in de jachthaven Flåm, bij het



Noorwegen lijkt meer watervallen te hebben dan inwoners...



hotel. Fålm is echt een prachtige plek. Ondanks dat het ook toeristisch is en dat er dagelijks cruiseschepen aan en afvaren. Daardoor is er ook best wat te doen. Winkeltjes, restaurants, een mooie omgeving en natuurlijk de Flåmbanen, het spoor waarmee je met een historisch bijzonder treintje het gebied in en uit kunt reizen. De Flåmbanen wordt door Lonely Planet als mooiste treinreis ter wereld omschreven. Toegegeven, de treinreis is prachtig. Maar er zullen vast wel meer spoortrajecten op de wereld bestaan die dit evenaren. Maar desalniettemin is de reis per trein van Flåm naar Myrdal prachtig, met onderweg een stop bij een spectaculaire waterval. De waternymph die daar optreedt en die volgens de overlevering voor passanten het gevaar oplevert dat ze de kolkende waterval ingelokt worden, nemen we maar op de koop toe... Met de Flåmbanen en vanaf Myrdal met de gewone trein reizen we al vroeg in de ochtend van onze laatste dag terug naar Bergen, vanwaar we terugvliegen naar Nederland.

Bijna een maand later keren we, na de geboorte van kleine Daan, terug naar Flåm, om de boot terug naar Hjellesstad te varen. Die reis voert onder andere langs de Jostedalbreen, het grootste gletsjergebied op het vaste land van Europa en langs de prachtige Finnaafjord. Daarover een volgende keer.

Henk van der Brugge



De mast plaatsen met hulp van andere leden

Evey heeft haar mast weer staan!

De zomer voorbij tegen de tijd dat dit nummer van het bestek uitkomt. Ook ons verhaal is dan al een paar maanden oud. En hopelijk hebben we er al een paar nieuwe bij. Die komen later wel een keer aan bod.

Onze eerste boot is meteen een heel avontuur. Allereerst nautische termen: een enorm scala aan onderdeeljes op de boot die je nooit opvallen tot je er zelf een hebt. Met ieder zijn eigen aparte naam. Die vervolgens nergens te vinden is op het web als je je afvraagt hoe dat ding heet. Wie verzint nu een 'zalingsok'? En waar en in welke exacte maat kan je die vinden? En bij geen enkele boot in de haven lijkt het precies hetzelfde te zitten.

De overtocht naar Hellevoetsluis

De Evey moest eerst nog van Giesbeek naar Hellevoetsluis. Prachtige route over de IJssel, Lek, Dordtse Kil Noord en Haringvliet etc. naar haar

nieuwe thuis. Dankzij anderhalve rechterhand en de zeer informatieve cursus dieselonderhoud van *Martien* vorig jaar durfde ik dat wel aan. Op één momentje waarop ze in Dordrecht niet wilde starten na heeft ze het 4 dagen stoer uitgehouden tussen de grote binnenvaarders. De sluis bij Driel hadden een maat en ik voor onszelf, bij Hagestein moesten we achter 2 forse beroepsvaarders aansluiten.

Spannend, zeker als de ene de motor gewoon laat draaien.

Nu hadden we voor de trip de mast maar gestreken, dat scheelt een hoop gedoe bij bruggen, bij bijna 12 meter zijn er op die route een paar waar ze niet



Een spannende overtocht naar Hellevoetsluis...



De mast op de kant om alles te controleren....

onderdoor past. Ook waren we niet afhankelijk van waterstanden of het net wel of net niet lukt. Het strijken had helaas wat schade met zich meegebracht aan de mastvoet. Dat laten we maar achter ons als een leermoment. De rekening van een goede aluminiumlasser later, moest de mast ook weer omhoog. Daar kwam het gezellige en behulpzame van een vereniging om de hoek kijken.

Waar een vereniging goed in is!

Op een mooie juni middag ging ik na het klussen even handen wassen en werd prompt gevraagd om meteen een drankje te doen op het terrasje van het Arendsnest. Na het uitwisselen van namen, die ik eerlijk gezegd weer opnieuw moet horen straks, een paar mooie verhalen over aankoop en verkoop van vroegere boten, hoeveel werk het is en welke boot van ons is, begon ik over de mast die nog omhoog moest. "oh, dan gebruik je gewoon de kraan op de Helius", klonk het direct. Dat vond ik al een goed idee, maar ook dat zou de eerste keer zijn. Ook weer spannend. Geen probleem blijkbaar en er werd meteen naar Ad gewezen als ervaringsdeskundige. Er ontstond hartelijk gelach om zijn on-

middelrijke relativering van zijn kunnen in combinatie met zijn aangewezen vrijwilligerschap. Met een daarna kreeg ik het aanbod hem te bellen als we hulp nodig hadden.

Goede voorbereiding is het halve werk

Afgelopen week (1^e van juli) was het dan zover. Laswerk klaar, zalingsokken vervangen, touwschijf, mastvoet op dek met de HPX Butyl afgedicht, ze was er klaar voor. Heel belangrijk: een afspraak met Ad gemaakt. En met de kraan. Omdat alles nieuw is en we rustig de tijd wilden nemen hadden we Evey de vorige dag al onder de kraan gelegd. En omdat alles nieuw is en een liggende mast de manoeuvreerruimte flink beperkt, hadden we daar meer dan 1 poging voor nodig. Zonder schade is het belangrijkste. Bij de derde keer vond ze het goed en wilde blijven liggen.

Dinsdagochtend stond Ad ons al op te wachten. Hij vroeg om ons plan maar had er gelukkig zelf ook een. Eerst dacht ik nog de mast zo van de boot overeind te tillen en vast te zetten. Maar maandag kregen we al advies om eerst de mast op de kant te leggen. En dat er karretjes waren voor de mast. Precies wat Ad ook voorstelde. Eerst de mast los-



Een stevige knoop voor een goede strop...

maken. Ook de lijnen om te voorkomen dat hij in de lengterichting ging schuiven bij grote golven van binnenvaarders. Tja, gelukkig geen schade en schande maar onderweg extra vastgezet. Op ons gemak bepaald waar de stroppen moesten komen.

Spannende momenten

Even checken of alle vallen en stagen vrij liggen en alles aan de mast gebonden. Toen bepalen waar de stroppen moesten komen. In evenwicht is wel zo makkelijk bij het manoevreren. Perfectie in één keer. Want toen mijn vrouw aan de lier ging draaien kwam de mast vrijwel in evenwicht omhoog. Ik wijt het aan Ad's timmermansoog. De eerste horde was genomen.

Op de kant is het een stuk makkelijker werken aan alle lijnen. Zalingen monteren en vastzetten, alles links wat links moet en rechts vast straks ook rechts moet. En natuurlijk het vlaggenlijntje voor de verenigingsvlag. Daarna wordt alles precies hetzelfde georganiseerd en onderaan de mast vastgebonden. Dit alles zodat het niet rond je hoofd gaat slingeren of ergens achter blijft hangen bij het optillen.

Het hijsen kan beginnen

Dit was allemaal nog hooguit 1 meter boven de boot of de grond. Nu moest er echt 10 meter mast de lucht in. Ook al kan de strop 1 ton dragen, toch ook weer heel spannend vond ik. Mijn vrouw Tanya bleef heel rustig en ook Ad was de kalmte zelf. En toen werd het draaien aan de lier. Heel langzaam zodat we ook de mast konden begeleiden, steeds het karretje konden verzetten en de rolfook konden beschermen. Na een tijd lieren was hij hoog genoeg om boven de boot gedraaid te worden. Weer een horde genomen. Ik zag al die tijd het ding al naar beneden komen natuurlijk. Op de kant, op de boot, in het water... Ondanks zo'n windkrachtje 3 hing hij stil genoeg om hem netjes op de mastvoet te plaatsen en de precies passende bout erdoor te krijgen.

De volgende stap was alle verstaging "losvast" te zetten. Eerst de zijstagen, als je dan op de boot stapt (om vergeten gereedschap te pakken) oefent de boot geen zijdelingse kracht op de mastvoet uit tenminste. In de lengte richting hadden we daar geen last van. Daarna achterstag, en toen de voorstag/rolfook. En hoewel achter vrij los stond ging dat maar net. Met hulp van de fokkenval en een lier kreeg Ad de bout vast. Toen ook de strop nog loskwam van de mast doordat ik wat met de babysta-



'Evey' heeft haar mast weer terug...

gen schudde waren we helemaal blij. De mast staat er weer op. Ze is weer een echte zeilboot! Met enorm veel dank aan Ad Willemsen. We vonden het geweldig dat je ons de hele ochtend aan de hand hebt meegenomen in dit stukje van ons avontuur.

In de komende week gaan de giek en zeilen erop zodat ze zich tussen de andere boten in de Kanaalhaven niet hoeft te schamen. Het vlaggetje hangt al wel.

Tanya, Frits en Evey.
Kanaalhaven 112

Vispakketjes als gemakkelijk recept

Of u nu een echte scheepskok bent of niet, maar uw bemanning wil altijd lekker eten. Natuurlijk is dat met de beperkte middelen aan boord niet altijd even gemakkelijk.



Toch hoeft een lekker en anders dan anders gerecht niet altijd zo ingewikkeld te zijn. Om u te helpen deze keer daarom een bijzonder en heel eenvoudig klaar te maken recept van een feestelijk en verrassend gerecht.

Vispakketjes

Dit heb je nodig:

- 1 zalmforelfilet per persoon
- Kleine aardappelen
- Zout, peper, tijm
- Worteltjes
- Courgette
- Boter
- Blaadje laurier
- Witte wijn of citroensap
- Gedroogde bieslook
- Dragon
- Bakpapier

Maak het u vooral gemakkelijk: U kunt geschrapte kant en klare krieltjes kopen, of kleine aardappeltjes in de schil. Die hoeft je niet te schillen.

Snij de aardappeltjes in dikke plakken. De supermarkt heeft meestal ook reeds schoongemaakte worteltjes. Snijd de worteltjes in kleine stukken. Snijd de courgette in dikke plakken en deze in 4 stukken.

Zo maak je het:

Stoom of kook de aardappelen en groenten half gaar in 10 minuten. Vet een stuk bakpapier vooral in het midden in met boter.

Leg de zalmforelfilet in het midden en bestrooi met zout, peper en tijmblaadjes.

Besprenkel hier witte wijn en/of citroensap over.

Leg een klein laurierblaadje op de vis.

Verdeel de aardappelen en groenten over de vis.

Strooi hierover wat gedroogde bieslook en dragon.

Eventueel naar smaak nog wat zout en peper.

Vouw het pakketje goed dicht, zodat de geuren niet kunnen ontsnappen.

Verwarm de oven op 200° C.

Leg het pakketje op een bakplaat en bak de vis ± 15 minuten.

Leg het pakketje op een bord en open het aan tafel.

Voor grotere eters is het wellicht verstandig om 2 pakketjes te maken.

Hierbij natuurlijk een goed glas witte wijn.

Bon appétit!

Mieke Bonsang

Zeehonden kijken

De eerste toertocht afgelopen 9 juli werd afgelast vanwege de afgekondigde code geel door het KNMI. Zaterdag 5 augustus was er een nieuwe kans om uit te varen.



Pallaver in de Bonte Os...

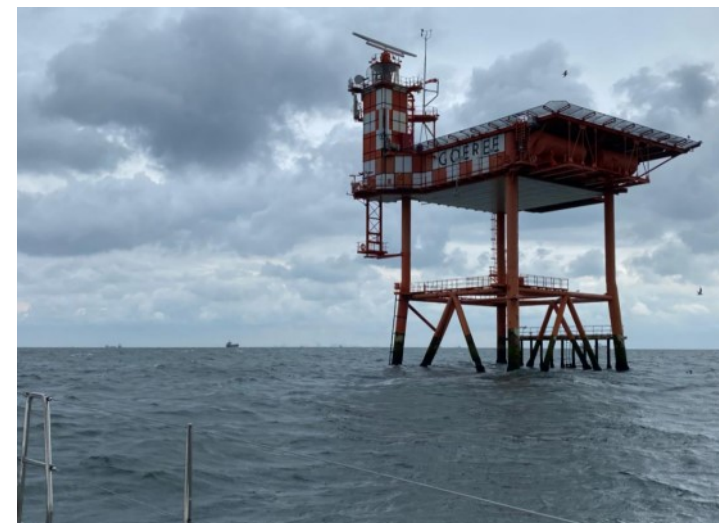
Zes boten hadden zich ingeschreven, maar helaas zorgden de weerberichten, met voorspelde windkracht 5 en zelfs in de middag ruimend naar 6, voor vijf afmeldingen op vrijdag. De vrijdagavond tijdens de borrel besloot Leo Slotboom met zijn Calypso mee te gaan, samen met Tom Rijckaert en Arjan van Mourik als bemanning. Hierdoor kon hij zijn boot testen voor een tocht naar Den Helder later die week.

In de ochtend toen we wilden vertrekken, stond onze startaccu leeg. Met behulp van accukabels op de instrumentenaccu lukte het toch om de motor gestart te krij-

gen. Ondanks deze hick-up liggen we ruim voor 9 uur voor de sluis. Het weer is bewolkt maar droog en er staat weinig wind.

Veel zeehonden in het Slijkgat

Om half 10 varen we de sluis uit, stroom mee. De zandbank ten westen van het Slijkgat is goed gevuld met zeehonden. De wind valt erg mee, dus de code zero wordt tevoorschijn gehaald. Als we hem klaarmaken, begint de wind toch door te zetten en te ruimen. Hierop bergen we hem maar weer op. Inmiddels varen we 7-8 knopen op het zeil. We passeren de ondiepte in de vaargeul met 3 meter water onder ons en gaan halverwege eb naar buiten met de stroom mee. De zuidstroom zet ons goed weg. De boot loopt goed en met afwisselend



Het Lichtplatform Goeree werd gerond...



Lichtplatform Goeree...

een ander persoon aan het stuurwiel en goed trimmen gaat de snelheid naar de 8-9 knopen. De golven vallen mee (ongeveer 1 meter) en lopen mooi onder de boot door. Daardoor komt er gelukkig geen buiswater over. We waren namelijk vergeten de buiskap op te zetten, dus dat kwam goed uit. Bij aankomst bij het platform is het een beetje puzzelen. Er liggen allemaal gele boeien rondom het lichtschip maar hun functie is onduidelijk. Dichterbij gekomen, bleken ze allen aan de Westkant te liggen, zodat we zonder probleem met een gecontroleerde gijp terug kunnen varen. We komen op de weg terug de *Calypso* tegen, die wel heel ver naar het zuiden was afgedreven. Zij moesten nog een eindje naar het platform.

Wel kwam de beloofde bui met de bijbehorende wind er op de terugweg aan. Nu geen buis- maar regenwater en fors ook, dus alsnog een nat pak. De wind nam toe tot over de 20 knopen. Wel konden wij ruimer gaan varen, zodat we soms al surfend de 11 knopen aantikten. De bui was hevig, maar kort. Na een kwartiertje was het weer droog en werd de wind minder. We voeren tegen 2 uur het Slijkgat weer binnen. Half 3 lagen we voor de sluis.

Tot onze verbazing bleek Rijkswaterstaat de blok-tijden te hebben gewijzigd. De volgende tijd om te schutten was pas om half 8. Daardoor was er ineens tijd om een visje te eten, een Duitse boot met motorpech te helpen en letterlijk het dek te schrobben en de boot af te tuigen. Een tijd later kwam de *Calypso* ook voor de sluis liggen. Zij hadden andere omstandigheden gehad en last van uit het roer lopen.

Doordat de sluiswachter pas om half 8 in actie kwam, lagen we pas iets over 8 uur in de haven. Bij het aanmeren, kregen we een nieuwe bui over ons heen met een forse puist wind. De thuisblijvers wachtten al die tijd in 't Havenhoofd waar we met

elkaar zouden eten. Het personeel in 't Havenhoofd was coulant en serveerde ons uiteindelijk toch, onder het vertellen van de sterke verhalen, een heerlijke maaltijd. Het was een mooie tocht.

Ron, Erik, Marloes en Bram, bemanning van de *Via Vai*.



Wachten voor de sluis, dus poetsen...

Verankering van zee kastelen is ingenieurskunst

Tekst en beeld: Henne Pauli (&AI)

Veilig ankeren. Met je jacht voor anker gaan is al spannen. Maar hoe leg je een booreiland solide vast? En hoe ging dat ankeren in de Oudheid eigenlijk?

De Griekse geschiedschrijver Herodotus (485-425 v Chr) schetste al hoe de oude Egyptenaren voor het vervoer van de immense steenblokken per 'baris' - zo noemden zij hun Nijlschepen- vernuftig gebruik maakten van sleepankers. Zo hielden zij de boot in de stroming op koers. De historische ontwikkeling van zeeankers heeft een lange en fascinerende geschiedenis die teruggaat tot de vroegste menselijke maritieme ondernemingen.

In de oudheid, toen zeevaart een fundamenteel onderdeel van samenlevingen werd, waren de vroegste ankers eenvoudige constructies gemaakt van hout en steen. Deze rudimentaire voorwerpen werden gebruikt om schepen te stabiliseren en te voorkomen dat ze afdreven (zie kader). Uit historische vondsten blijkt dat de Griekse en Levantijnse zeevaarders al in de Bronstijd, zo'n 1350 jaar v Chr. als ballast beladen waren met grote stenen die ook als anker fungeerden. In 1980 vond een Turkse sponsduiker een *barge* uit de bronstijd met 24 stenen ankers als ballast en uitrusting, naast een vracht tien ton aan blokken koper en duizend kilo tin.

Stokken en vloeien

Met de opkomst van maritieme grootmachten, zoals de Feniciërs, werden ankers verder ontwikkeld. Zij introduceerden de zogenaamde 'stokanker', die een metalen anker met een dwarsbalk omvatte. Dit ontwerp maakte het mogelijk om het anker in de

bodem te verankeren en gaf schepen een stabiele ligplaats.

Een boek uit de 12^e eeuw toont voor het eerst een schip met een aangehangen roer en een anker met vier vloeien dat de Perzische Golf bevoer.



Afbeelding van een Perzisch schip uit de 12e eeuw, met ankervloei en aangehangen roer...

De Romeinen bouwden voort op deze technologie en perfectioneerden het ontwerp met ankers die inklapbare armen hadden. Deze innovaties maakten het mogelijk voor schepen om in zeer diverse omstandigheden te ankeren.

Tijdens de Middeleeuwen, een tijd van intensieve zeehandel en maritieme ontdekkingsreizen, werden ankers steeds belangrijker. Grote karvelen en galjoenen vereisten krachtigere ankers om te voorkomen dat ze werden meegesleurd door sterke stromingen of winden. Smidsijzer werd een belangrijk materiaal voor de constructie van ankers, waardoor ze sterker en duurzamer werden.

De Renaissance bracht verdere vooruitgang in ankerontwerp. Europese maritieme mogendheden zoals de Portugezen en de Spanjaarden, die de wereldzeeën verkenden, perfectioneerden ankers om hun groeiende vloten te ondersteunen. Ze ontwikkelden ankers met een betere grip op de bodem, waardoor schepen veilig konden ankeren in onbekende wateren.

De Industriële Revolutie bracht ingrijpende veranderingen in de technologie van zee-ankers. De introductie van machine-aandrijving en de productie

van hoogwaardig staal leidden tot de productie van nog effectievere ankers. De mogelijkheid om ankers te vervaardigen met gestandaardiseerde specificaties en materialen zorgde voor een aanzienlijke verbetering van de betrouwbaarheid en prestaties van deze cruciale nautische uitrusting.

Met de komst van moderne scheepvaarttechnologieën, zoals stoom- en later dieselmotoren, werden ook de systemen voor het neerlaten en ophalen van ankers gemoderniseerd. Elektrische of hydraulische lieren vervingen de traditionele handmatige methoden, waardoor schepen veel efficiënter en sneller konden ankeren.

Mammoettankers

Vandaag de dag blijven zee-ankers een onmisbaar onderdeel van de maritieme wereld. Hoewel moderne technologieën zoals dynamische positioneringssystemen het ankeren op sommige schepen overbodig hebben gemaakt.

Grote zee-ankers spelen een cruciale rol bij het verankeren van mammoettankers, booreilanden en drijvende windmolens. Ze zorgen voor stabiliteit en voorkomen dat deze enorme structuren afdrijven in de open zee. De werking van deze ankers is gebaseerd op principes van fysica en ingenieurskunde.



Bourbon Mistral een Offshore Supplyship...



Grondlegger ing Rob van den Haak
Tweede Kustlijn...

Een typische grote zee-anker bestaat uit een massieve metalen constructie met meerdere armen, de *vloeien*, in goed *Nederdutch* ook wel *flukes* genoemd, die zich aan de zeebodem vastgrijpen. Het anker wordt aan boord van het schip of platform gehesen en neergelaten naar de zeebodem met behulp van een liersysteem. Wanneer het anker de zeebodem raakt, klappen de flukes open en graven zich automatisch in de bodem. Het gewicht van het anker en de weerstand die de flukes bieden tegen het bewegen in de bodem zorgen voor een stabiele verankering.

Een befaamde ontwerper van grote zee-ankers is ing Rob van den Haak (zie foto), oprichter van het bedrijf Vrijhof (tegenwoordig onderdeel van het Amerikaanse Delmar Systems). Rob van den Haak was een echte Willie Wortel die met tal van uitvindingen heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van geavanceerde ankersystemen voor het vastleggen van zee-giganten als mammoettankers en booreilanden. Van den Haak is ook bekend als de bedenker van de *Haakse Zeedijk*, een tweede kustlijn beschermd door drijvende golfdemper, die Nederland bij de komende zeespiegelstijging moet behoeden voor een watersnoodramp.

Bij het ontwikkelen van ankers voor mammoettankers, booreilanden en drijvende windmolens zijn factoren als gewicht, vorm, materiaal en verankeringstechnieken van groot belang. Het doel is om ankers te creëren die betrouwbaar zijn in verschillende zeeomstandigheden en die voldoen aan de specifieke behoeften van elk type structuur.

Voor mammoettankers, die vaak moeten ankeren tijdens het laden en lossen van grote hoeveelheden olie of goederen, zijn zware en betrouwbare ankers essentieel. Deze ankers moeten voldoende grip bieden om het enorme gewicht van de tanker te weerstaan en moeten snel kunnen worden neergelaten en opgehaald.

Booreilanden, die meestal worden ingezet voor offshore olie- en gasexploratie, vereisen speciale ankersystemen vanwege de dynamische omgeving waarin ze zich bevinden. Deze ankers moeten niet alleen stabiliteit bieden, maar ook de mogelijkheid hebben om snel en efficiënt te worden verplaatst wanneer dat nodig is.

Ook drijvende windmolens, die ontwikkeld worden als alternatief voor molens die in de zeebodem geheid worden, vereisen innovatieve ankersystemen. Deze ankers moeten de enorme windturbines stabiel houden in wisselende weersomstandigheden en diepe wateren. De uitdaging hierbij is om ankers te ontwerpen die milieuvriendelijk zijn en minimale impact hebben op de zeebodem.

Kei wordt 'Ancora'

De geschiedenis van het anker gaat duizenden jaren terug tot het brons

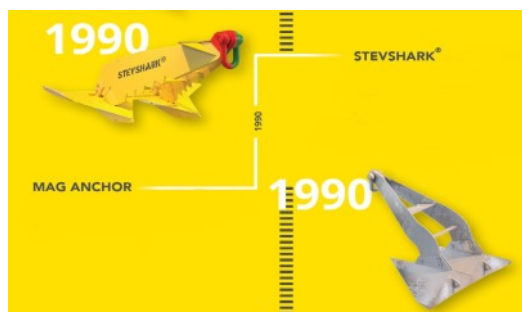
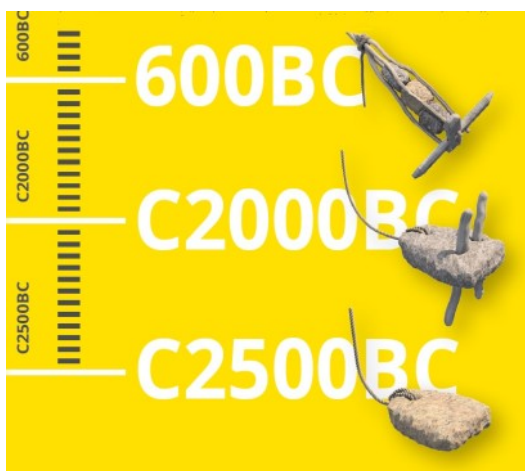
Leeftijd (3300-1200 v.Chr.). De oudste ankers bestonden uit stenen ankers (een enkele rotskei met een gat voor een touw) en zandankers (platte stenen met meer gaten). Dergelijke ankers hielden schepen puur door hun zware gewicht en hun grootte op hun plaats.

Naarmate de verankering zich ontwikkelde, werd hout een belangrijk element.



Mega-anker Vrijhof - Speciale schepen om ankers te plaatsen en op te halen ...

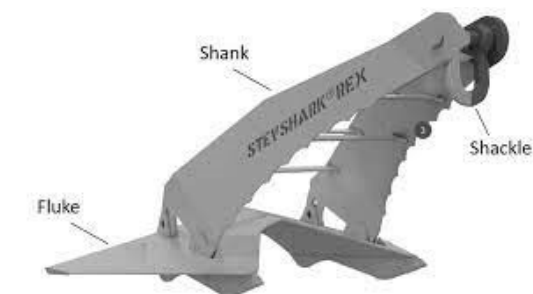
Ook verschenen ankers met boomwortels die vaak met een stuk rots of zandankers worden verzaard om ze te laten zinken. Er is gesuggereerd dat keizer Wu van China (2025-2197 v.Chr.) dergelijke ankers ontwierp. De oude Grieken gebruikten soms houten stammen gevuld met lood voor verankering. Het was rond 900 voor Christus dat ankers hun naam leken te krijgen – 'Ancora'.



In 600 voor Christus merkten Griekse schrijvers ook de opkomst van ijzer op metalen ankers - vaak gebruikt naast oudere houten ankers. Veel munten werden op dat moment gestempeld met ankerontwerpen. Afbeeldingen met een ring aan de kroon van het anker, waardoor het aan boeien kan worden bevestigd en de locatie kan worden gemarkeerd.

De oprichting van Vrijhof, begin jaren zeventig door ing Rob van den Haak, luidt - aldus Vrijhof- een gouden tijdperk van innovatie in.

Toonaangevend was het STEVIN® -anker, ontworpen voor de bagger- en beginnende offshore olie- en gasindustrie, met een scharnierende staartvin en een stevige, vierkante schacht.



Mega-anker Vryhof Constructie Svenshark..

Moderne ankers

Het Bruce-gietstalen anker wordt beschouwd als een van de meest effectieve moderne ankers voor het afmeren. Het anker levert hoge prestaties in zand en stevigere klei. De drie punten van de staartvin zorgen voor een stevige grip.



Mega-anker Vrijhof-constructie-racks up 75m in new contracts..

Hoeveel pech kan je hebben?

Als sportvisser hield ik het weerbericht al ruim 14 dagen haarscherp in de peiling omdat we (mijn vismaat en ik) die zondagochtend vroeg zouden vertrekken naar de verre wrakken op zo'n 40 à 45 mijl varen. Het weer zou volgens de berichten redelijk tot goed zijn, dus de wekker op 4 uur gezet en vroeg naar bed.

's Morgens 4 uur vol goede moed het bed uit, maar toen ik naar buiten keek was er toch wel wat wind en lichte regen. Toch de visspullen en de krentenbollen gepakt en mijn vismaat opgehaald, die de pieren en zagers al had meegenomen. Toen naar de boot, die bij een boer in de schuur stond.

Daar aangekomen zagen wij dat er een lekke band onder de trailer zat. Snel de krik er onder en in de regen de band verwisseld. Toen die er onder zat konden we naar de helling om de boot te water te laten. Bij het te water laten ging mijn vismaat op de gladde helling onderuit en bezerde zijn rechter elleboog.

Na er een verbandje en een pleister op gedaan te hebben, hadden we de auto weggezet en konden we vertrekken. Tenminste, dat dachten we, want tijdens het te water laten is de marifoon uit de beugel gevallen en moest dus eerst met wat Ducktape en een touwtje terug op zijn plaats worden bevestigd.

Eindelijk op weg

De motor gestart en vertrokken koers 285 graden. De golven werden ook talrijker en hoger dan was opgegeven door Ouddorp. Dus verder met gepaste snelheid. De wind was die nacht van NO naar NW gegaan, met het gevolg dat we hem nu recht op de kop hadden.

Na 1 uur en 45 minuten aangekomen op de positie werd het wrak opgezocht en

gemarkeerd op de GPS. De stroom was nog niet zo sterk, dus het ankeren moest geen probleem zijn, dachten wij.

Dat zou het ook niet geweest zijn, als om een of andere reden de harpsluiting aan het anker was blijven zitten. Gevolg: Anker weg.

Wel heb ik altijd een paraplu-anker voorin liggen, dus die er aan geknoopt en ankeren maar. Dat ging dankzij de nog zwakke stroom gelukkig goed. Wel moesten we door de nog wel hoge golven veel ankerlijnen uitzetten. Uiteindelijk lagen we in een goed positie van het wrak en konden de hengels opgetuigd worden.

Tijdens het knopen van de onderlijn werd ik door een golf uit mijn evenwicht gebracht en kwam de haak, die ik op de lijn aan het zetten was, in mijn linker duim.

Na de haak doorgeknipt te hebben kon ik hem er uit halen, mijn duim verbinden en eindelijk gaan vissen. Het eerste half uur geen leven beneden. Pas toen de stroom er goed in kwam gingen we lekker vangen. Na ongeveer 1 uur kreeg ik een flinke ruk aan mijn hengel. Ik pakte de hengel en wilde hem binnen draaien, maar het leek wel of ik aan het wrak vastzat. Toch voelde ik dat er wat aanzat. Na een half uur vechten met dat monster aan de andere kant van de lijn had ik hem toch bijna boven. Maar op het moment dat hij boven moest komen, werd ik wakker.

Wijnand de Ruiter



LEES OOK 6X PER JAAR HET VAKBLAD VOOR JACHTBOUW
ONTWERP | BOUW | UITRUSTING | VOORTSTUWING | INNOVATIE | PRIMEURS

watersport.seizoenspecial 2021 €6,95

JACHTBOUW

NEDERLAND INSIDE

100 PACINA'S VOL INFO

WORD ABONNEE !

Abonneer nu met 25% korting

+ gratis magazine special

WWW.JACHTBOUWACTUEEL.NL/ACTIEPAGINA



U vaart, wij verkopen. Ook vanuit eigen ligplaats.

Snel en makkelijk uw boot verkopen,
gewoon vanuit eigen ligplaats
én tegen lage kosten?

Wij nemen u alles uit handen,
no-cure-no-pay, gratis foto's + video
op Youtube, vooraf een gratis en
vrijblijvende taxatie van uw schip.

Zie www.WWY.nl voor alle info.

Email : info@wwy.nl

Tel : 0168-820208

