

Jaargang 29 - 2021/2022

Op 'e Steiger

Verenigingsblad



SORES OP DE SAMBRE • PLAN UITBREIDING HAVEN
• JEUGDZEILEN • CALYPSO • DE SCHOULDERS ER ONDER •
NIEUWE VOORZITTER • VOOR ANKER IN TIENTSIN
• HT RACE 2022 • WIE LIGT DAAR ? • TRAINEE OP EEN TALLSHIP?



Expert Hogerhuis staat altijd voor je klaar!

met persoonlijk advies, snelle bezorging en vakkundige installatie. Maar ook voor vragen na je aankoop!



Ook voor de beste WiFi verbinding zijn onze monteurs dé Expert!

Vraag naar de mogelijkheden van onze technische dienst



Expert Hogerhuis

Voorstraat 80, Harlingen | 0517-412887
expert.nl/harlingen | harlingen@expert.nl



expert.nl

Café 't Noorderke & Restaurant Noorderpoort



Noorderhaven 17-19, 8861 AJ Harlingen
0517 415043 www.hetnoorderke.nl

DE JONG BOEKEN

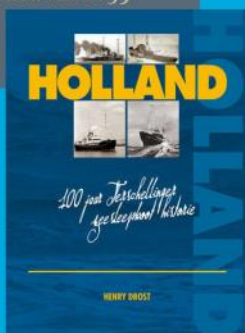
MARITIEME BOEKEN RUIME KEUZE IN GEBRUIKTE BOEKEN



LUC PANHUYSEN
Het monsterschip
Maarten Tromp en de armada van 1639

NIEUWE BOEKEN
OP VOORRAAD EN
OP BESTELLING.

OOK VOOR:
VAARWIJZERS
VAARKAARTEN
REISVERHALEN



Noorderhaven 4 Harlingen dejongboeken.nl



OOK VOOR DE WATERSPORT!
een zee aan artikelen op voorraad

Nieuwe Vissershaven 9, 8861 NX Harlingen
0517-431644, info@civ-harlingen.nl

S R F

SHIPBUILDING
• SINCE 1975 •



**NIEUWBOUW
REFIT EN REPARATIE**

Koningsweg 27
8861 KN Harlingen
Tel: +31 (0) 0517 – 417523 / 430884
info@srfholland.nl

Karsten
- wonen -



Zuiderhaven 17
8861 CK Harlingen
0517 412224



DIJKSTRA YACHTSERVICE

Reparatie | Onderhoud | Verkoop

Officieel Vetus Dealer

Koningsweg 1H, 8861 KN Harlingen
0517-431348

info@dijkstrayachtservice.nl
www.dijkstrayachtservice.nl

Alles voor een behouden vaart

Peter Kuiper
voor oog en oor.

BRILLEN - CONTACTLENZEN - HOORTOESTELLEN

Voorstraat 42 Harlingen www.peterkuiper.nl 0517-412987



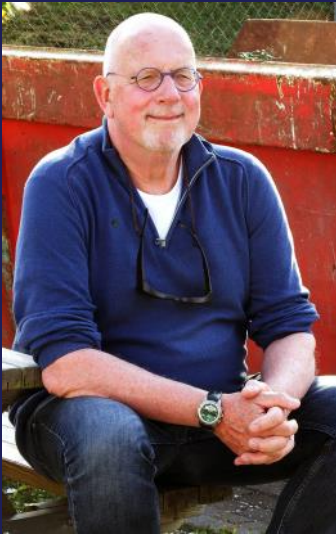
VELTMAN
VERLICHTING

DEALER NAUTIC LED

Voorstraat 50
8861BM Harlingen
0517 430935

info@veltmanverlichting.nl

SAMEN



Hans Voorneveld

COLOFON

Op 'e Steiger is het verenigingsblad van de Harlinger Watersportvereniging en verschijnt één keer per jaar.

REDACTIE

Anje Valk
Peter Hans
Bernard Kramer
Charlotte de Vries

OPMAAK

Bernard Kramer

ADVERTENTIEVERKOOP

Sander Thomassen

PRODUCTIE

Grafisch Centrum Harlingen

2021 was een jaar van alle zeilen bijzetten. De coronamaatregelen zaten vaak in de weg als het ging om het gemeenschapsgevoel in onze vereniging. Nu al voor het tweede jaar op rij. Telkens als we dachten 'zou het weer kunnen, die ledenvergadering, die presentatie of bijeenkomst', dan werden we door de werkelijkheid ingehaald. Maar het verenigingsgevoel is niet weg, verre van dat. Toen onze havenmeester eind 2020 ziek werd, stonden vele vrijwilligers op om afgelopen vaarseizoen bij te springen en de haven in alle facetten draaiende te houden. En met succes: we kijken terug op een mooi seizoen. Voor het jeugdzeilen, dat in tegenstelling tot 2020 nu gelukkig wel door kon gaan, hadden we voor het eerst in jaren maar liefst drie groepen kinderen. Ook daar stonden vele vrijwilligers klaar om les te geven.

Het maakt mij een trotse voorzitter van deze vereniging om zoveel steun en inzet van onze leden te bemerken. Gemeenschapsgevoel, dat is volgens mij waar het om draait binnen een vereniging. Dat bindt ons vanuit het verleden en biedt ons toekomst. Dit jaar bestaat onze HWSV 90 jaar, een prachtige mijlpaal die we gepast zullen vieren. Maar ik richt mij samen met de andere bestuursleden ook op de toekomst. Willen we over 90 jaar nog bestaan, dan is een langjarige visie noodzakelijk.

JUISTE KOERS

Onze interim penningmeester heeft afgelopen winter tijdens de algemene ledenvergadering al laten zien dat we onze financiën op orde hebben en hoe we dat zo kunnen houden, met een indrukwekkend schema dat aantoont hoe we de komende 30 jaar alle noodzakelijke investeringen kunnen blijven doen. De secretaris heeft het gehele secretariaat geautomatiseerd en toekomstproof gemaakt. De havencommissaris werkte aan het onderhouden en verduurzamen van de haven en

het Allemanhuus. En de interim voorzitter zorgde voor de implementatie van het nieuwe E-Captain ICT systeem, maar kreeg het ook voor elkaar om subsidie te krijgen voor het jeugdzeilen. Een kleine greep uit wat er allemaal speelt. Als bestuur proberen we zo de juiste koers te varen. Maar er blijven uitdagingen: we houden rekening met beperkte inzet van Frank, met hogere onderhoudskosten en extra kosten voor de brugbediening, die we misschien gedwongen moeten uitbesteden.

GEMEENSCHAPSZIN

Ook organisatorisch en bestuurlijk vergt het nogal wat om een vereniging als de onze een toekomst te kunnen blijven bieden. We kunnen dat helaas niet alleen. Dus opnieuw doe ik een beroep op onze leden en vooral op onze vaste liggers. Daar mogen we best wat extra's van verwachten.

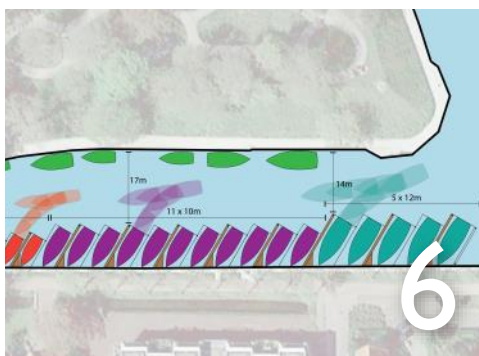
Dat past in het gemeenschapsgevoel wat bij onze vereniging hoort. We hebben meer bestuursleden nodig, niet enkel om alle ballen in de lucht te houden, maar vooral om dat op een verantwoorde en vooral duurzame wijze te doen. Verderop in dit nummer leggen we uit naar wie we op zoek zijn. Er staan zoveel spannende en leuke projecten op stapel. Het moet toch een uitdaging zijn om daaraan mee te werken. Bekijk het en overweeg serieus om uw bijdrage te leveren.

Ik zie uit naar een mooi nieuw jaar waarin we weer een HT Race organiseren, hopelijk nog meer jeugd aan het zeilen krijgen en vooral weer bij elkaar mogen komen in het Allemanshuus. Want dat is ook gemeenschapszin: samen wat drinken, een praatje maken, samen lachen. Voor nu proost ik met u op 90 jaar geschiedenis en 90 jaar toekomst. Santé!

Hans Voorneveld

Voorzitter Harlinger Watersportvereniging

IN DIT NUMMER



6

UITBREIDING HAVEN

De uitbreiding van de haven in de NO Singel komt dichterbij.



9

WIE LIGT DAAR?

Een kennismaking met nieuwe ligplaatshouders. Wie ligt er in box nummer 42?



10

SORES OP DE SAMBRE

Afgelopen zomer raakten twee schepen in de problemen in het door overstromingen geteisterde België. Een spannend verhaal.

JEUGDZEILEN

Een record aantal kinderen schreef zich dit jaar in voor de zeillessen in de Optimisten.



16

TRAINEE OP TALLSHIP?

De HWSV steunt trainees bij de Tall Ships Race 2022 t.g.v. het 90-jarig bestaan.



20

DE SCHOUDERS ER ONDER

Vrijwilligers in de de haven. Interview met Moniek Dotinga.



22

IN HET ZOEKLICHT

Leden met een bijzonder verhaal. Schippers Frans en Frouke Fischer over hun leven met schepen.



26



28

NIEUWE VOORZITTER

Hans Voorneveld stelt zichzelf voor en blikkt vooruit.



32

VOOR ANKER IN TIENTSIN

Jan van der Molen belandde met de MS Wonosari in het China van Mao.



36

HT RACE 2022

De voorbereiding van de HT Race is begonnen. Een kijkje achter de schermen.

En verder:

BESTUURSLID WORDEN? 29

Oproep voor nieuwe bestuursleden.

RECEPT 35

Anje Valk schotelt ons weer een smakelijk recept voor: Haringsalade.

90 JAAR HWSV 38

Hoe gaan we het 90 jarig bestaan van de vereniging vieren? Een tipje van de sluier.



PLAN UITBREIDING HAVEN

Noordoostersingel

Tekst **Charlotte de Vries**

In 2021 heeft het bestuur diverse malen verslag kunnen doen van hoe we met kleine ups en downs toch relevante stappen wisten te maken in de onderhandelingen met de gemeente over uitbreiding van onze haven in de Noordoostersingel. De gemeente heeft een intentieverklaring afgegeven waarin zij stelt voornemens te zijn dit deel van de haven daadwerkelijk aan HWSV over te dragen. Vooruitlopend op deze ontwikkelingen heeft het bestuur Projectbureau Vrolijk de opdracht gegeven een plan te maken voor inrichting van de haven. Op 'e Steiger neemt een kijkje achter de schermen en gaat in gesprek met de hoofdrolspelers.

Vanaf maart 2021 hebben onze voorzitter Hans Voorneveld en penningmeester Sake Wijma de gesprekken met de gemeente gevoerd. Volgens Sake heeft de gemeente in haar communicatie een voorwaarde altijd centraal gesteld: HWSV moet met een goed doortimmerd plan komen voor de inrichting van de haven en moet daarbij voldoende rekening houden met de omwonenden. Alleen dan denkt het college van B&W dat de gemeenteraad kan instemmen met de overdracht. “Met die eis in ons achterhoofd zijn we op zoek gegaan naar een ervaren bureau dat ons hierbij kan helpen”, zegt Sake. “Na enig onderzoek leek Rob Vrolijk de juiste partij voor deze klus.”

PROFESSIELEEL TOTAALPLAN

Hans en Sake hebben daarom in de eerste helft van 2021 contact gezocht met Projectbureau Vrolijk uit Breda, gespecialiseerd in het

inrichten van gemeentehavens, jachthavens, verenigingshaven en heel specifiek stadshavens. Hans: “Na een aantal goede gesprekken met Vrolijk hebben we zijn bureau de opdracht gegeven voor een totaalplan voor de inrichting van het te verwerven deel van de Noordoostersingel.” Rob vult aan: “Dit plan behelst niet alleen tekeningen en een beschrijving van de nieuwe inrichting van de haven, maar ook een stedenbouwkundige en omgevingsgerichte onderbouwing die HWSV helpt de gemeente, omwonenden en andere betrokkenen te overtuigen.” Het plan moet duidelijk nut en noodzaak laten zien. “Die onderbouwing is een specialiteit van Vrolijk die stadshavens de smaakmaker in stedelijke ontwikkeling noemt”, licht Sake toe.

PRESENTATIE PLAN

In november van 2021 wilde het bestuur aan de leden alvast een voorlopig ontwerp presenteren in het Allemanshuus. “Corona heeft helaas op diverse manieren gezorgd dat deze activiteit niet kon plaatsvinden”, vertelt Hans gelaten. “We willen toch alvast een indruk geven van waar we nu staan, hoewel er nog diverse zaken zijn die we met de gemeente moeten aftikken.”

UITGANGSPUNTEN HAVENONTWERP

Vrolijk heeft eerst een opzet gemaakt van de huidige situatie van de haven (op schaal) en vervolgens een analyse van de positie van de haven in de stad en van de ruimtelijke aspecten. De gekozen uitgangspunten zijn gebaseerd op externe en interne voorwaarden. “Bij zo'n traject zijn altijd meer partijen betrokken”, legt Rob uit. “De externe voorwaarden zijn geformuleerd door de gemeente die

daarbij rekening houdt met andere belanghebbenden zoals huidige vaste liggers, winterliggers van de Bruine Vloot, omwonenden en bootjesverhuur Ouwe Seun. De interne voorwaarden zijn geformuleerd door HWSV die zo goed mogelijk de belangen van haar leden en ligplaatshouders behartigt.” Aan de hand van deze externe en interne voorwaarden heeft Vrolijk's uitgangspunten geformuleerd, diverse modellenstudies uitgewerkt en uiteindelijk een schets gemaakt die het beste aan de eisen voldoet. Wat waren die uitgangspunten?

EXTERNE UITGANGSPUNTEN

- Plan moet passen in breder perspectief toerisme en recreatie & stadsvisie.
- Stoer karakter, middelpunt meerdaags verblijf stad/haven en upgrading watersportvoorzieningen.
- Passanten maken gebruik van de kade langs de Engelse Tuin (zoals dat ook nu gebeurt).
- In de winter is de kade langs de Engelse Tuin beschikbaar voor kleinere Bruine Vlootschepen.
- Er dient rekening te worden gehouden met een vaargeul van 10 meter breed in de zomer (in de winter mag de vaargeul iets smaller zijn vanwege de Bruine Vlootschepen die er gaan liggen en omdat er weinig vaarverkeer is).
- Er wordt rekening gehouden met twee draaiplekken.
- De indeling van de haven is van groot naar klein waarbij uitdrukkelijk rekening wordt gehouden met de zichtlijnen voor de bewoners (uitzicht/rustig havenbeeld).
- De woonark blijft liggen met ervoor en erachter ruimte voor twee langszij ligplaatsen.
- Diagonale positionering van de ligplaatsen (boxen) zorgt voor optimale beeldkwaliteit van de schepen (uitzicht en beeld bij voorbij wandelen).
- Zeilschepen worden gepositioneerd op die plekken waar bewoning op de begane grond dicht bij het water is (lage kajuihoogte dus meer uitzicht).
- Extra elektrapunten op de vingerpielen om kabels op het wandelpad te vermijden (veiligheid).

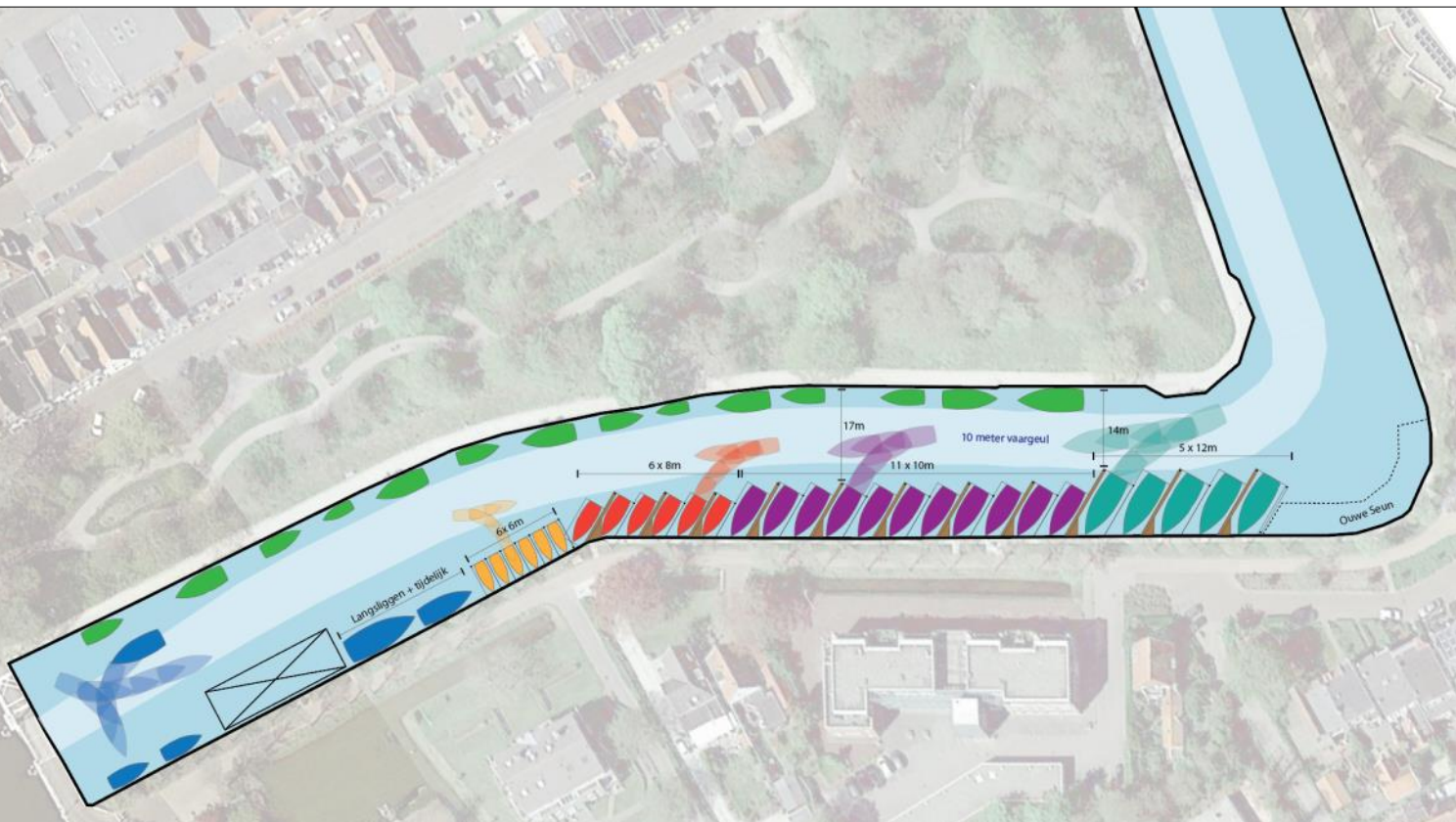


INTERNE UITGANGSPUNTEN

- De uitbreiding van de haven door HWSV is voor eigen leden en moet de wachtlijst aanzienlijk verkleinen, we willen minimaal 25 ligplaatsen realiseren.
- De plekken met vingersteigers vormen onderscheidend aanbod en extra comfort voor ligplaatshouders ten opzicht van wat nu elders in de haven geboden wordt (eisen van deze tijd en op de toekomst voorbereid).
- Voor de schepen van 12 tot 8 meter worden diagonale vingersteigers geplaatst met elektriciteitsaansluitpunten per schip.
- Om ruimte te maken voor onze nieuwe boxen dienen huidige liggers van de gemeente naar andere plekken binnen de gemeentelijke havens te worden verplaatst. Hier tegenover zal HWSV de nieuw te realiseren ligplaatsen beschikbaar moeten stellen aan HWSV-leden die nu elders in de gemeentelijke havens liggen, een en ander met inachtneming van de positie van deze HWSV-leden op de wachtlijst.
- Bij het ontwerp dient rekening te worden gehouden met de plaatselijk ondiepere delen van de haven.
- Het ontwerp moet ruimte ook bieden voor kleine boxmaten voor 'nieuwe waterrecreanten' (sloep, open motorboot).
- Het plan moet financieel haalbaar zijn.

VOORLOPIG ONTWERP

Vrolijk's heeft een voorlopig ontwerp gemaakt, waarin zijn opgenomen: 28 boxen voor vaste liggers, 4 langszij ligplaatsen, 1 woonark, 10 meter brede vaargeul (zomer), voldoende uitdraairuimte, passanten in de zomer aan de Engelse Tuin, kleine Bruine Vlootschepen in de winter aan de Engelse tuin en een



zwaikom voor de brug en bij Ouwe Seun.

“Wij zijn heel gelukkig met dit plan. Hiermee voldoen we aan de verhuiscompensatie voor de gemeente en kunnen we onze lange wachttijd aanzienlijk verkleinen. We hebben het begin december 2021 aan de vertegenwoordigers van de gemeente en de Port of Harlingen voorgelegd en verder besproken en ook daar werd het positief ontvangen”, vertelt Sake opgelucht. “Dan weet je dat je op de goede weg zit.”

Zijn er nog hobbels te nemen? “Er zijn natuurlijk altijd punten die om een nadere uitwerking vragen.” Hans vindt dat niet meer dan logisch. “Die slag hebben we intern ook eerst moeten maken.”

VERVOLGSTAPPEN

Hoe gaat het nu verder, wat kunnen we verwachten? “Begin 2022 zullen we eerst op een of ander manier de plannen aan alle belanghebbenden moeten presenteren, niet in de laatste plaats aan onze eigen leden”, zegt Hans. “De vorm waarin zijn we nu aan het onderzoeken.” (Zie kader).

“Daarna volgt nog een heel traject zoals het aanvragen van offertes en vergunningen”, weet Rob. “Er moet een overeenkomst worden opgesteld, waarin alle afspraken goed worden vastgelegd en daar moet de gemeenteraad dan haar definitieve goedkeuring aan geven. We zijn er dus nog niet,” stelt Sake. Hans is voorzichtig optimistisch: “Met een beetje goede wil, kunnen we in de tweede helft van 2022 de uitbreiding van de haven in de Noordoostersingel realiseren.”

Op 'e Steiger houdt de vinger aan de pols. Het bestuur belooft ons en de verenging nauwkeurig op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

KOM KIJKEN, LAAT UZELF INFORMEREN

Een presentatie aan alle leden tegelijk zit er voorlopig hoogstwaarschijnlijk niet in. Maar we willen iedereen in de gelegenheid stellen persoonlijk kennis te nemen van het plan Vrolijks. We denken eraan om begin 2022 een 'inloop'-presentatie te organiseren op een zogeheten doorstroomlocatie waar het bestuur samen met Bureau Vrolijks en de gemeente het plan kan toelichten en waar leden en andere belanghebbenden individueel vragen kunnen stellen. Nadere informatie over datum en locatie volgt.

Wie ligt daar?

Elk jaar krijgen enkele leden die op de wachtlijst staan een ligplaats toegewezen, zodra er een plekje vrij komt. In deze rubriek vragen wij een van hen om zich voor te stellen.

Wie gaan we vaker in de haven zien?

Wij zijn **Rein en Willy Mulder**.

Sinds april 2021 hebben we een ligplaats toegewezen gekregen. We zijn 57 en 54 jaar en hebben twee dochters die ook in Harlingen wonen. We zijn echte Ouwe Seunen en bij een groot aantal leden en ligplaatshouders wel bekend.

Wat voor boot hebben jullie en waar ligt ie?

We liggen met onze zeilboot, een Dufour 36 Classic, genaamd Sela op plek 42.

Lang gewacht?

We hebben ongeveer 15 jaar op de wachtlijst voor een plekje in de haven gestaan.

Hoe is de liefde voor het varen ontstaan?

Ik weet niet beter dan dat thuis alles draaide om bootjes en de visserij. Mijn vader was visserman en de vakanties werden dus op de vissersboot doorgebracht. Daarnaast was mijn vader ook nog actief bij de KNZHRM, de voorloper van de KNRM, dat daar de liefde voor het varen is ontstaan is dan ook wel duidelijk.

Wat waren je eerste ervaringen op het water?

Als kleine jongen bij mijn vader op de garnalenkotter, mijn vader nam twee weken vrij in de zomervakantie, dan gingen de netten de wal op en werd het zwembad op dek gezet, ik wist niet beter.

Welke andere boten heb je hiervoor gehad?

Mijn eerste bootje was een FJ met zeilnummer 304, toen al een oudje met een enkele romp en een houten dek. Daar werd ik op zevenjarige leeftijd al alleen mee op pad gestuurd. Daarna volgden nog vele open zeilbootjes.

Eind jaren 70 kwam daar nog een surfplank bij. Tussendoor nog veel gezeild en ook wel aan wedstrijden meegedaan. Onder andere de HaHuHa met een van onze



medeleden Jacob Blom (en nog eerste ook). Onze eerste kajuitbootje was een Hurley 700, daarna een tijdje niks, toen een Contest 31HT en nu de Dufour 36 Classic.

Waar ben je al varende geweest in je leven en wat heb je u met uw huidige boot beleefd?

Veel op de eilanden, maar ook andere leuke reisjes gemaakt, een paar keer naar Scandinavië geweest, via het Kielerkanaal naar Denemarken en via de westkust van Zweden naar Gotenburg. Met

de reddingboot van het KNRM-station Harlingen zijn we via het Kielerkanaal en de Zweedse scherenkust ter hoogte van Stockholm overgestoken naar zuidwest Finland (Hanko) toen door naar Tallinn (Estland) en vanuit Tallinn overgestoken naar Helsinki.

Onze huidige boot hebben we pas 4 jaar. De eerste twee jaar zijn we in Zeeland geweest, buitenom naar Stellendam en terug via de staande mastroute. De staande mastroute is zeker een aanrader, je komt langs prachtige plaatsen zoals Willemstad, Dordrecht, Gouda en s nachts door Amsterdam. Vorig jaar waren we van plan om de Duitse Eilanden langs te gaan, het eerste eiland was Borkum, we kregen daar toch sterk het gevoel dat we daar niet erg welkom waren in corona tijd. Buitenom terug met ZW 7 hebben we niet gedaan, we hebben toen de staande mastroute via Delfzijl gedaan. Afgelopen jaar een ander huis gekocht, waar veel tijd in ging zitten, Daarom hebben we afgelopen jaar wat minder van de boot gebruik gemaakt.

Welke bestemming staat nog op je bucketlist?

We zijn niet zo van de bucketlist, in no time staat de wereld op z'n kop en ben je gewoon blij dat je een boot hebt waar je zo mee weg kunt. Maar nog een keer de Zweedse scherenkust aan de oostkant van Zweden doen lijkt ons wel prachtig.

Heb je nog andere hobby's naast varen?

Eigenlijk al m'n hele leven actief bij de KNRM. In de winter lekker naar de sneeuw. Daarnaast heb ik nog een betaalde hobby met het mooiste kantoor van Nederland.

Er zijn altijd diverse werkzaamheden op de haven. Waar mogen we je hulp bij inroepen?

Samen met Sjirk en Marjan hebben we een tuinonderhoud app en help ik af en toe mee om de boel een beetje netjes te houden.





SORES OP DE SAMBRE

Tekst *Charlotte de Vries* / Foto's *Charlotte de Vries* en *Houkje Bonnema*

Afgelopen zomer raakten twee schepen in de problemen in het door overstromingen geteisterd België. Een spannend verhaal over hoe het onverwacht mis kan gaan en hoe de bemanning beide schepen en het vege lijf wist te redden.

Eind juni 2021 gaan Sil en haar bemanning, Sake Wijma en Charlotte de Vries, vrolijk op weg naar het zuiden. We doen een rondvaart Nederland-België-Nederland (Schelde/Sambre/Maas/IJssel) met onze stoere Nelson 46. Antwerpen, Namen,

Dinant, Anseremme, Luik, Maastricht en Zutphen. Samen met onze goede vrienden Frans en Houkje Bonnema uit Harlingen die we in Zeeland zullen treffen. Oponthoud op dag 1 in Amsterdam: de toiletput (een vacuümtoilet) van Sil weigert dienst. In heel Amsterdam en omstreken is geen beschikbare monteur te vinden. De snelste kan volgende week, de rest zegt: volgend jaar misschien...! Uiteindelijk weten we Ulco, onze elektricien uit Friesland, zo gek te krijgen dat hij dit onfrisse klusje klaart. Voor een elektricien geen dagelijkse kost, dus Sake en Ulco hebben veelvuldig overleg

met redder op de achtergrond, wie anders dan Sjors Dotinga, en binnen een paar uur kan Sil de reis voortzetten.

HELLEND VLAK

In Yerseke treffen Sil en Snarf elkaar. Snarf is de Elling van Frans en Houkje. Samen varen we naar Antwerpen waar we in een vliegende storm met wolkbreuken en donder en bliksem de industriehavens doorkruisen. Een gevaarlijke tocht met al die containerschepen en andere reuzen om je heen. We zijn blij als we veilig in de gezellige passantenhaven liggen. Daar laten we een



Belgische buurman ons adviseren over ons voornemen om via Brussel naar Namen te varen. Hij is stellig: dat gaat niet, stremming bij het Hellend Vlak van Ronquières. Die attractie gaan we dus niet meemaken. We besluiten de route via Gent te verleggen. Da's best een omweg. Gelukkig hebben we de tijd, dus we maken ons niet druk.

OPERATIE KOEKBLIK

Via Gent voert de route over de Leie richting Kortrijk, vervolgens naar Tournai (Doornik) en Charleroi. In Kortrijk kan Charlotte niet goed slapen. Ze maakt zich

zorgen over die oud uitzierende sluisjes met lage vaste loopbruggetjes die ze op internet heeft gezien. Hoe hoog zijn die eigenlijk? Google meldt dat de laagste 3,91 m is. Dat redt Sil, maar Snarf niet. In de vroege ochtend bellen we de sluiswachter. Slecht nieuws: het bruggetje bij de derde sluis is 3,80 m. Frans is rigoureuus: het 'koekblik' (de satelliet ontvanger) moet eraf. Dat wordt dan ook definitief zijn einde want de kabel wordt doorgesneden; het gaatje in het dak dichten we af met duct tape. De bimini gaat omlaag en het hekwerk met alle apparatuur moet zakken. Een behoorlijke operatie maar we denken dat Snarf nu onder 3,80 m door kan. Na dit technisch onderhoud leggen we aan voor de historische sluis, Charlotte inspecteert het oude dinkje. Dat ziet er bijzonder uit: geen bolders in de sluis, enkel wat dikke betonnen paaltjes op de kant, daar kom je vanaf je boot nooit bij als je onderaan invaart. De havenmeester komt aangesnel: ben jij Charlotte? Ha, dat klinkt vertrouwd! Geen nood, ik help jullie straks met de lijnen. Het sluisje is zo klein dat we er maar net met zijn tweeën achter elkaar in passen. We hebben een déjà vu, het lijkt wel het Götakanaal met dit Anton Pieck sluisje. Alles gaat goed en vlot nemen we ook de volgende sluis. Bij nummer 3 is het spannend, maar Snarf glijdt net onder het vaste voetgangersbrugje door. Gelukkig maar!

WIERALARM

Na Tournai volgt Mons (Bergen). Het kanaal naar Mons is niet blauw maar gifgroen. Kroos! We moeten er dwars doorheen en prompt gaat ons alarm van de wierpot af, we moeten zachter varen, een tijdje zelfs op één motor. Slechte score: 25 mijl in 7 uren. Half negen in de avond komen we aan. Na

het diner kort palaver op Snarf.

Morgenochtend voor vertrek eerst alle wierpotten schoonmaken. En wat een vieze bende kwam er uit die wierpotten! Geen wonder dat het alarm afging. Zo te zien was daar op Sil jarenlang niet naar omgekeken. Voortaan beter in de gaten houden, hoewel het een heel gehannes is om erbij te komen.

POLITIE AAN BOORD

Vlak voor de 'grens' met Wallonië krijgt Sil de Belgische waterpolitie aan boord! Controle eigendoms- en verzekeringspapieren, en wat ons MET-nr is? Geen idee wat dat nu weer is. Charlotte toont de QR code van onze Belgische vaarvergunning. Nee mevrouw, dat is voor VLAANDEREN, u moet een apart permit de circuler hebben voor Wallonië, en die is gratis. Vreemde mensen toch die Belgen. Dat MET moeten we aanvragen bij hét spektakelstuk van de dag: de scheepslift van Strépy-Thieux. Ruim 73 meter brengt deze lift ons omhoog. Een flinke waterbak aan touwen zullen we maar zeggen. De sluiswachter (of heet deze man de



Kroos bij Mons



Operatie impeller

liftcommandant) vraagt om ons MET. Dat moeten we nou juist van hém ontvangen, daar had Houkje hem al over gebeld. Enfin, Frans en Charlotte van boord - raar geklauter in zo'n lift. Ze melden zich in een kantoortje krappier dan een telefooncel. Papieren worden ingevuld en even later staan ze buiten met dat MET onder de arm. Het regent hevig en we besluiten de eerste jachthaven te pakken, dat is Bellecourt. Daarna is het onzeker of er deze dag nog een geschikte aanlegplaats komt. Borrel op Sil, dan inspectie van dat losliggende stekkertje bij de motor van Snarf. Zou dat te maken hebben met het andere geluid dat de motor maakt? Loos alarm, dat stekkertje mag los liggen volgens Sjors. De volgende dag richting Namen. Hopen dat we dat in één dag halen met 10 sluizen...

ZELF KLUSSEN

9 Uur trossen los. Snarf blijft wat achter en komt dan in volle vaart achter ons aan. Waarom? 'Even de motor kietelen', meent Frans, want we varen zo langzaam over de binnenwateren. Een dikke witte rookpluim komt achter de boot aan. Charlotte vraagt zich af of we een nieuwe paus hebben. Onze Belgische burens uit Bellecourt op hun hysterische strijkijzer liggen al voor de eerste sluis te wachten. Dat is mooi want dan hoeven wij niet de sluis aan te roepen. Ons Frans is ietwat roestig... Met zijn drieën passeren we zo ook de volgende sluizen tot Charleroi. We waren al

gewaarschuwd door diverse Vlamingen, maar wat een troosteloze roestige industriebende is het in deze omgeving. Het water is gewoon bruin - Sake zegt dat er chocolademelk door de Sambre stroomt. De rivier is bezaaid met dikke boomstammen, takkenbossen, drijvende eilandjes van planten en veel afval als plastic flessen en blikjes en alles wat je normaal gesproken bij het restafval doet. Wat een viezerikken hier! Daar moeten we snel voorbij. Dan meldt Frans dat ze motorpech hebben. Alarm: eerst de motorkamer en daarna de hele boot vol stoom, ze zien ineens niets meer! We zoeken snel een plekje aan de kant, dat lukt moeizaam. De impellor blijkt stuk en moet vervangen. Een reserve impellor is aan boord en Sake en Frans verwisselen het ding dat op een lastige plek zit. 3 Uur en een paar telefoontjes met Sjors later is het gelukt. Applaus! Nog even wat motorolie bijvullen en gaan. We hebben nog meer te doen vandaag. En het regent nog steeds!

ONGELUKJE

Eén sluis verder, weer alarm. Nu wordt het spannend. De stroom is hier erg hard en pas na drie pogingen ligt Sil wat ongelukkig aan de hoge wal geknoopt bij het dorpje Châtelet. Snarf weet zich na enkele pogingen aan Sil vast te klampen. Helaas, de bijgevoelde motorolie is in de koelwatertank belandt! 'Buurman en Buurman' vonden het ook niet echt duidelijk aangegeven... Met

hulp van Theo (vriend van Frans en Ellingkenner) en good old Sjors weten we wat te doen: koelwatersysteem leeg laten lopen, paar keer doorspoelen met water en vullen met koelvloeistof. Maar Sake kan niet bij dat ventiel. Te weinig manoeuvreerruimte (of te lange tangen). Ondertussen heeft Frans contact met de Belgische Volvo-hulpdienst. Die regelt morgenochtend een monteur voor Snarf. Dat wordt nog wat, want we liggen aan een totaal bemoste en overgroeide kade. Houkje wilde wandelen met Lobke, de hond, maar moest zich eerst met een kapmes een weg door de jungle hakken voor ze onder de brug de trap naar het dorp kon bereiken. Als we gaan slapen, ontdekken we dat het hoge waterpeil enorm is gedaald en de lijnen strak staan en de boot wat scheef ligt. We passen de lijnen aan en we besluiten elke twee uur de wekker te zetten om te lijnen te checken.



Verlaten aan de kade bij Châtelet



Troep achter het schip



Alle lijnen staan strak

We hebben welgeteld één dikke bolder en één roestige vieze trap waar we met twee schepen aan liggen. Geen mogelijkheid voor lange lijnen of een goede spring. Niet helemaal gerust gaan we slapen. Na de eerste twee uur stelt Sake de boel bij. Bij de volgende controles gaat het goed, het water zakt niet meer. Nu maar hopen dat er morgen een monteur beschikbaar is voor Snarf en hij een beetje op tijd kan komen, zodat we hier vandaan kunnen.

's Ochtends zien we dat zich een enorme berg rotzooi achter en tussen de boten heeft verzameld. De Sambre is bezaaid met troep en het wordt al erger.

DE ELLENDE STAPELT ZICH OP

In de rivier zitten veel sluisen met daarnaast een grote overloop. De sluisen zijn inmiddels dicht horen we, maar het water raast door die overlopen en neemt alles op zijn weg mee, zelfs hele boomstammen. We zijn de nacht goed doorgekomen maar duidelijk is dat we zo snel mogelijk van deze plek weg moeten. Terwijl Frans wacht op bericht van de monteur, proberen wij de takkenbossen en boomstammen weg te krijgen omdat de lijnen al strakker gaan staan. Dat lukt niet, het bed van hout, bamboe en puin zit strak in elkaar, je kunt haast staan op dit eiland van wrakhout. Goed nieuws: de Volvo-monteur komt om 12 uur. Intussen belt Charlotte het landelijke alarmnummer van de politie, dan zijn we in ieder geval in beeld bij de autoriteiten. Meteen komen twee lokale gendarmes kijken evenals de mannen van de brandweer. Beide partijen kunnen niets voor ons betekenen ondanks onze benarde situatie. Ze hebben het te druk met reeds gebeurde ongelukken. Als bij ons de lijnen dreigen te knappen, adviseren ze onmiddellijk het schip te verlaten en onszelf in veiligheid te

brengen, ofwel van boord gaan en de boel laten verongelukken. We vragen of er een sleepboot kan komen, maar de sluisen draaien niet meer en er geldt een vaarverbod op de Sambre en de Maas. Vreemd dat we gisteren niet gewaarschuwd zijn door die sluiswachters. Typisch Wallonië horen we achteraf, zelfs de binnenvaart had geen waarschuwing gehad. We worden er steeds minder gerust op. En het blijft maar regenen en de rivier blijft maar troep aanvoeren.

VERZEKERING

Frans neemt contact op met verzekeringsadviseur Kuiper Verzekeringen in Heerenveen, waar Sil ook verzekerd is. Als je een monteur aan boord krijgt en kosten gaat maken en ondertussen bezig bent om te zien of en hoe je veilig weg komt, is dat wel zo verstandig. Monteur Jordan arriveert: een jonge vent met verstand van zaken. Hij spoelt de motorkoeling door en vult af met koelvloeistof. Zijn baas heeft ondertussen een duikersteam bestaande uit drie ervaren stoere mannen uit Antwerpen bereid gevonden ons te helpen. Bijzonder want er staat nu 8 mijl stroom in de Sambre, lokale duikers wilden niet komen. Het inschakelen van dit duikersteam overleggen we met Kuiper Verzekeringen. We krijgen snel



Klaar voor de duik



De oude scheepswerf bij Pont-de-Loup

groen licht: doe alles om (meer) schade aan de boot te voorkomen en bemanning en schip in veiligheid te brengen.

KEREN EN WEGWEZEN

De duikers zijn er om 17 uur. De lijnen staan nu echt bijna op knappen. Voorzichtig draaien we met lange lijnen de schepen een voor een, zodat de kop in de heftige stroom komt te liggen en de rotzooi weg kan drijven. Eerst Snarf die ondanks alle voorzichtigheid met flinke vaart tegen de kade klappt. Eén duiker wordt met lange lijnen en zuurstofslang aan de bus hoog op de kade gekoppeld. Hij kruipt onder de

boot en maakt schroeven en roeren vrij van troep. Een gevaarlijke klus met die harde stroom. Dan gooit Snarf los en glijdt in de kolkende rivier richting een veiliger plekje twee mijl verderop. Dat plekje hebben we op Google Earth gespot, op de navigatiekaart stond het niet ingetekend. Geen passantenhaven, maar er liggen schepen. Op hoop van zegen maar. Onze vrienden verdwijnen zo snel uit beeld dat we ons afvragen of we ze ooit weer zien! Dan keren we de Sil. Dat gaat rustiger dan bij Snarf maar toch knappen er twee lijnen bij deze bergingswerkzaamheden! De duiker maakt alles schoon onder Sil. Ook wij

gooien los; het blijkt een hele toer om het schip in bedwang te houden. We vliegen de ingang van het vluchthaventje voorbij, raken met het achterschip enkele keren de schuine walkant van de rivier, terwijl we een mijl verderop de sluisdeuren al kunnen zien! We moeten draaien. Er volgt een zwaaiком, pas bij de derde poging keren we met gierende motoren. Langzaam stroomopwaarts varend bereiken we de ingang van de haven.

LIFESAVERS

Het haventje blijkt een verlaten scheepswerf omgeven door roestige scheepswrakken. Binnen voelt het meteen een stuk rustiger. In de stromende regen gaan we bij Snarf langs. Wat fijn om hen daar te zien! We zijn doornat, ijskoud, moe maar opgelucht; dankzij onze drie ferme duikers zijn we uit de penarie! Zij staan al op de kade om de papieren in orde te maken en een pintje op de goede afloop te drinken. Wat een aardige jongens en wat een lifesavers, bedankt mannen!! Dit zullen we niet snel vergeten. We drinken op Snarf nog een



Lifesavers v.l.n.r. Tjorven, Floris en Sven



Goede afloop v.l.n.r. Sake, Charlötte, Frans en Houkje

extra glas (of twee, drie,...) en zwaaien de heren uit. Morgen de schade opnemen en met de verzekering overleggen.

6 Dagen liggen we in de roesthaven bij Pont-de-Loup. We klagen niet: we hebben water en stroom en een stralend blauwe lucht. We zijn inmiddels van de schrik bekomen. De dag na aankomst hebben we samen een verklaring opgesteld en deze met alle papieren van de duikers en de Volvo-monteur gemaild naar Kuiper Verzekeringen. Daar zijn ze blij met onze accurate en gedetailleerde beschrijving van de gebeurtenissen. We kunnen onze vakantie, die we inmiddels omgedoopt hebben tot expeditie, afmaken. Bij terugkomst gaan beide schepen uit het water om de schade op te nemen.

GELUK BIJ EEN ONGELUK

Snarf heeft in Pont-de Loup nog een keer een Volvo-monteur aan boord gehad om te controleren of de koelvloeistof olievrij is en dat is ie; de motor klinkt weer normaal en loopt niet warm. Daar hebben Buurman en Buurman hun best voor gedaan, want veel olie afgezogen met spuitjes en tampons. Ook de wierpotten worden opnieuw schoongemaakt. Er zat weer flink wat troep in na ons laatste korte tochtje over de kolkende rivier. Even verderop zijn Namen, Luik en Maastricht getroffen door ernstige

overstromingen, die route zetten we maar uit ons hoofd. Het lijkt ineens een geluk bij een ongeluk dat Buurman en Buurman olie in de koelvloeistof hebben gegooid waardoor we eerder zijn gestrand. Anders hadden wij in de ellende van Namen gelegen... We krijgen bericht dat de sluizen weer draaien. De grote binnenvaart komt mondjesmaat op gang, maar wij wagen ons nog niet op de Sambre, er drijft nog te veel troep in. Pas twee dagen later durven we het aan.

AFWIKKELING

Nog twee keer heeft Snarf tijdens deze expeditie een monteur moeten inschakelen omdat het alarm afging. Na een spelbeurt konden we dan weer verder. Dat is wat onzeker varen, maar het is niet anders. Een reset van het hele systeem is dan de enige oplossing. Dat is uiteindelijk ook gebeurd bij thuiskomst. Zoals afgesproken zijn beide schepen uit het water gegaan. Twee keer zelfs. De eerste keer hebben we foto's gemaakt die we met de offerte voor de reparatie stuurden naar de verzekering. Bij

Sil was één trimtap volledig verdwenen, de tunnel van de hekschroef was beschadigd, de bakboordschroef en het zwemplateau hadden een flinke opdonder gehad. De totale schade was zo'n € 7.000. Op basis van de hoogte van het schadebedrag wilde de verzekering er een expert naar laten kijken. Die is gekomen vlak voordat de herstelwerkzaamheden zouden aanvangen. Hij bracht advies uit en na akkoord van de verzekering kon de werf aan de slag en is alles vlot hersteld.

Wij zijn op deze expeditie heel wat wijzer geworden, mede dankzij de (telefonische) hulplijnen. We weten nu hoe je een vacuümtoilet repareert, hoe je een satelliet ontvanger verwijdert, hoe je een impellor vervangt, dat je vaker de wierpotten moet schoonmaken, dat je geen motorolie in de koelvloeistoftank moet gooien. Maar bovenal dat je rustig moet blijven en zo snel mogelijk contact moet zoeken met je verzekering. Aarzel nooit om professionele hulp in te schakelen, doe er alles aan om jezelf en het schip in veiligheid te brengen. Het is best spannend geweest op bepaalde momenten en dan is het fijn dat je samen bent, met elkaar kunt overleggen en steun aan elkaar hebt. Wij zijn klaar voor de volgende tocht!



Sil vaart naar huis



JEUGDZEILEN

Tekst en foto's Peter Hans

JEUGDZEILEN SPEERPUNT HWSV

Het zat de jeugdzeilers van de HWSV het afgelopen seizoen op alle fronten dit jaar mee. Vorig jaar kon het zeilen door de Covid-19 pandemie geen doorgang vinden. Dit jaar zou het erom spannen of het jeugdzeilen wel of niet plaats zou kunnen vinden. Het bestuur van de HWSV en de jeugdzeilcommissie hadden in ieder geval niet stilgezeten. Het jeugdzeilen zou een speerpunt worden zodra er weer les gegeven kon worden. Ter vervanging werden twee goede occasion Optimisten en een elektrische buitenboordmotor aan het materiaal toegevoegd. Niet alleen om milieutechnische redenen is het varen met een elektrische motor een grote vooruitgang. Het mondeling contact tussen leerling en instructeur is sterk verbeterd door een geruisloze motor.

Om het contact met de jeugd voor de zeilsport te intensiveren besloot de jeugdzeilcommissie in samenspraak met het bestuur om een verlaagd tarief voor de cursus en boothuur te voeren. Dit had mede als resultaat dat 24 kinderen zich inschreven, allen eerstejaars. Voorgaande jaren was het aantal beschikbare instructeurs vaak een belemmering om meer dan 1 of hoogstens 2 avonden per week te organiseren. Dit jaar konden er 3 avonden les worden gegeven. Twee bestuursleden van de HWSV, drie enthousiaste leerlingen van de Maritieme Academie en drie ouders van leerlingen maakten dit mogelijk. Zij worden aangestuurd door Bas Koudenburg als jeugdzeilcoördinator HWSV.



OUDERS ACHTER HET TOEGANGSHEK

Het was zo'n beetje als het wegbrengen van een kind op de eerste schooldag. Tot het hek en dan afstand nemen. Dit alles volgens de regels van het KNWV. Voorgaande jaren kregen de leerlingen eerst een oefenles in een zwembad. Zij leerden daar wat te doen bij omslaan, boot rechtop zetten, onder het zeil wegzwemmen e.d. Dit jaar was dit niet mogelijk omdat zwembaden gesloten waren. Later in het seizoen hebben de kinderen dit geoefend in de haven van de HWSV. Voor veel kinderen is het de eerste ervaring met iets totaal nieuws, namelijk zeilen. De kinderen worden opgevangen door de instructeurs. Op speelse wijze

maken de kinderen en de instructeurs kennis met elkaar door middel van een spel. Op de wal staat een Optimist en de kinderen krijgen in groepjes uitleg over de verschillende benamingen van de onderdelen van een boot en leren iets over windrichtingen en hele, halve en voor de windse koersen en dat het pijnlijk is als je je hoofd niet bijtijds wegtrekt, vooral bij gijpen. Ook de zithouding naast het roer komt aan de orde. Aan het eind van de eerste les een rondje varen naar het oefenwater aan de Noordoostersingel. Achter het toegangshek staan de ouders geduldig te wachten om de kinderen weer mee naar huis te nemen.



VAREN OP VAN HARINXMAKANAAL MET RUSTIG WEER

De weergoden waren de jeugdzeilers goed gezind. Al na een paar lessen zijn de kinderen in staat om op wat groter water dan de Noordoostersingel te varen. Zij gaan naar het Van Harinxmakanaal. Als de windrichting een beetje gunstig is kun je op de heenweg met ruime of voor de wind een aardige snelheid opbouwen met een Optimist. Natuurlijk wel oppassen

voor de gijp, het giekje hangt laag en bulten worden gratis uitgedeeld en zijn pijnlijk!

De weg terug is bij de eerste keren een heel andere ervaring. Zo'n bootje kan dan ineens verduveld schuin gaan. Met hulp van de instructeurs komt alles echter op z'n pootjes terecht. De ouders kijken vanaf de wal toe bij Almenum.





Onder  Zeil



NAUTISCHE LIFESTYLE

Kleding, accessoires en kado artikelen

Aigle, Batela, Dalmard, Dubarry, Helly Hansen, Holebrook Sweden, Marine Business, Mat de Misaine, Mousqueton, Musto, RedGreen, Roosenstein Wolke, Saint James, Sea Ranch, Sebago, Weird Fish en meer.

Voorstraat 34, 8861BL Harlingen | www.onderzeil.nl

Technisch Buro Wilkehuis

Nautische
Elektronica



Marifoonreparatie/
modificatie

Scheepselektrische
installaties

Jan Zeinstrastraat 4

8807PA Herbaijum

06 54220135 info@tebuwil.nl



OUWEHAND'S JACHTWERF



HET ADRES VOOR WINTERSTALLING: BINNEN EN BUITEN

- Mastopslag • Hellingen • Ligplaatsen
- Epifanes & Hempel bootlakken
- International & Jotun onderwaterverfsystemen

KANAALWEG 120, 8861 KJ HARLINGEN 0517 416313 / 06 53397368
INFO@JACHTWERFOUWEHAND.NL

VEEL ANIMO AFSLUITDAG BAERSHOEKE TE OUDEGA

5 September 2021. De dag tevoren is al het materiaal wat meegaat naar de afsluitdag jeugdzeilen op Camping de Bearshoeke te Oudega op- en ingeladen. Ook dit jaar kan weer dankbaar gebruik worden gemaakt van de autotransporter van Laro 4x4, Erik Kappert. Hierop kunnen 3 Optimisten en een volgboot met aanhangmotor vervoerd worden. Totaal gaan er 7 Optimisten mee, op en achter de diverse auto's. Dit grote aantal is noodzakelijk omdat er een kleine 60 personen, deelnemers, ouders, broertjes, zusjes en instructeurs hebben ingeschreven. Voor de gastvrije camping is het geen bezwaar dat er zoveel gasten komen. Twee Polyvalken zijn gehuurd om ouders en kinderen te laten zeilen. De Optimisten worden opgetuigd en na verloop van tijd strijkt de invasie neer met nog veel meer spullen. Opblaasbootjes,

subs, windsurfplanken, tuinstoelen, koelboxen en vooral veel mensen. De twee Polyvalken worden kundig door de instructeurs geleid. Aan boord veel vaders en moeders met hun kinderen. Ook de leerlingen varen graag mee. Beretrotse koppies aan het roer als ze laten zien dat ze ook een Valk kunnen sturen met wat hulp van de roerganger. Aan het eind van de middag vertrekt iedereen met een voldaan gevoel weer huiswaarts, het terrein schoon achterlatend.

Alles en allen werkten mee om de cursus jeugdzeilen 2021 prima af te sluiten! Organisatie jeugdzeilen, bestuur HWSV, instructeurs en speciaal ook de leerlingen van de Maritieme Academie hartelijk dank voor jullie inzet dit seizoen.

SAMENWERKING WATERSCOUTING HARLINGEN EN HWSV JEUGDZEILEN

Op 11 september organiseerden de Waterscouting Harlingen en Jeugdzeilen HWSV een gezamenlijke open dag op het terrein van de waterscouts en het vaarwater aan de Kanaalweg. Een aantal Optimisten verhuisden daar naar toe.

De Waterscouts varen met stalen Lelyvletten en de jeugdigen van de HWSV met Optimisten en Laerlings. Een mogelijke uitbreiding qua samenwerking zal bekeken worden.





MAAK DE REIS VAN JE LEVEN OP EEN TALL SHIP

Tekst Anje Valk

**Van 9-16 juli
2022 is The Tall
Ships Race
van Esbjerg naar
Harlingen.
Meld je aan als
trainee!**

Ben je tussen 15 en 25 jaar? En heb je wel eens gedroomd van een zeereis met een Tall Ship, met leeftijdsgenoten? Waarbij je andere jongeren uit ook andere landen ontmoet, waarmee je veel lol hebt maar ook je handen uit je mouwen gaat steken. Leren omgaan met al die zeilen en die ogenschijnlijke wirwar van lijnen. Het schip sturen tijdens de hondenwacht, 's nachts de sterrenhemel en de Melkweg zien, sterren herkennen en er op leren navigeren. In het want klimmen, op de ra's werken, je hoogtevrees overwinnen, samen met andere trainees de zeilen stouwen. Net zoals ze vroeger deden: op de grote zeilende graanschepen, die rond Kaap Hoorn voeren. Heb je daar wel eens van gedroomd? Hier is je kans!



Samen met de andere trainees reis je op 9 juli per touringcar van Harlingen naar Esbjerg. Daar is op dat moment het evenement al in volle gang, overall feest en drukte langs de haven. Je gaat aan boord van het schip waar je op ingedeeld bent.

Op 10 juli varen alle schepen in een grote optocht weg uit Esbjerg, uitgezwaaid door een grote menigte mensen. Dan start de race richting Harlingen, de finish is bij Vlieland.

Op 14 juli ontvangt Harlingen alle schepen in een feestelijke optocht. Op 15 juli zijn er de hele dag speciale activiteiten voor alle crewleden en trainees, waaronder een crewparade (een optocht door de stad waarin alle scheepsbemanningen zich presenteren, opgeluisterd met muziek en

vlagvertoon). 's Avonds is er dan een speciaal feest, de Crewparty. Je neemt afscheid van je nieuwe vrienden, je scheepsmaten. Op 16 juli zit het erop en ga je weer van boord.

KOSTEN

De kosten van deelname zijn €999,-. Dat is een heel bedrag, maar je krijgt vanuit de organisatie hulp om het bij elkaar te krijgen. Denk aan fundraising, sponsors zoeken en dergelijke. Het bedrag is inclusief de kosten van het vervoer naar Esbjerg, algemene kosten zoals eten, drinken en verblijf aan boord, activiteiten in Harlingen, waaronder een diner tijdens de Crewparty. Het is verstandig een extra bedrag te sparen, onder andere voor zakgeld.

HWSV

sponsort 4 trainees met €500

De HWSV bestaat 90 jaar in 2022 en wie jarig is trakteert. Daarom heeft het bestuur van de HWSV besloten om 4 trainees namens HWSV financieel te ondersteunen bij deelname aan de Tall Ships 2022. Daarvoor hebben ze per trainee een bedrag van €500 vrijgemaakt. Als je voor deze ondersteuning in aanmerking wilt komen, moet je solliciteren. Stuur de jubileumcommissie een brief waarin je beschrijft waarom je graag mee wilt doen, wat jouw link met de watersport is en wat je allemaal wilt leren aan boord van een Tall Ship. Vertel ook of je al ideeën hebt over hoe je de andere €500 bij elkaar krijgt. Mail je brief naar bernard.kramer@hwsv.frl

Als jij wordt geselecteerd, wordt een kleine tegenprestatie verwacht: namelijk dat je Harlingen, de HWSV en anderen op de hoogte houdt over je ervaringen, bijvoorbeeld via een blog of social media. En dat je samen met de andere 3 geselecteerden op een clubavond over je zeereis met het Tall Ship komt vertellen.



DE SCHOULDERS ER ONDER



Tekst en foto's **Bernard Kramer**

Half februari 2021 kwam het nare bericht dat onze havenmeester Frank van Schagen ziek was en geopereerd zou worden. Er was nierkanker geconstateerd. Behalve dat dit een schok voor Frank was, betekende het dat er vervangend personeel gezocht moest worden. Samen met vervangend havenmeester Moniek Dotinga blikken we terug op het afgelopen vaarseizoen en zien we hoe vrijwilligers hielpen de zomer in de verenigingshaven door te komen. Een mooi voorbeeld van de kracht van een vereniging.

Moniek Dotinga is een bekend gezicht in de haven. Vele jaren was ze hulphavenmeester, meestal op zondag, maar ze stopte er mee toen ze ander

werk kreeg. Omdat ze per 1 januari 2021 een dag minder is gaan werken, had ze al het voornemen om weer als hulphavenmeester aan de slag te gaan in

de verenigingshaven. Het lag dus voor de hand dat Moniek na het uitvallen van Frank als ervaren kracht een leidende rol zou gaan spelen.

OPROEP

Na een oproep van het bestuur in een nieuwsbrief meldden zich een aantal leden die als vrijwilliger diensten als havenmeester of brugwachter wilden draaien. Hoewel het de laatste jaren vaak wat moeizaam ging met het werven van vrijwilligers bleek, toen het



Moniek Dotinga

erop aankwam, dat er voldoende mensen een bijdrage wilden leveren. Moniek: “Omdat er naast nieuwe mensen ook ervaren krachten waren die eerder als hulphavenmeester of brugwachter hadden gewerkt, zoals Theo Nobel, John Grotenboer, Sjors Dotinga, Nico Huisman en Ben van Gulick, verliep het inwerken redelijk soepel. Het hielp wel dat Henk Deinema van het bestuur een hele mooie handleiding had gemaakt voor het werken met het e-captain

Hoe hielpen vrijwilligers de verenigingshaven het seizoen door?

administratiesysteem. Om de nieuwe vrijwilligers/hulphavenmeesters Jouke de Jong, Ard Stompedissel, Sjirk Venema, Hester Nadema en Auke de Boer in te werken, kwamen ze even langs als ik dienst had, zodat ik ze wegwijs kon maken. Het voordeel van e-captain is dat je op afstand kunt helpen als er problemen zijn door ook even in te loggen en mee te kijken. Dat kwam nog wel eens voor in het begin.”

GASTHEER/GASTVROUW

Als hulphavenmeester ben je op de eerste plaats gastheer of gastvrouw en ontvang je de binnenkomende schepen en geeft ze een ligplaats. De gegevens van de passanten voer je in en ook met het kassasysteem moet je kunnen omgaan. Ook is er schoonmaakwerk en moet er zo nu en dan grasgemaaid. Moniek: “Sjirk Venema had de taak ‘groenonderhoud’ op zich genomen, hij hield het gras mooi kort en de bloemetjes prachtig in bloei”. Moniek zelf was wekelijks één dag havenmeester en daarnaast werkte ze nog ongeveer één dag per week aan



allerlei klussen, zoals de administratie op orde houden, de munten uit de stroom- en waterautomaten halen, boodschappen doen enz.

HOOGSEIZOEN

De vrijwilligers runden de haven vooral in het voor- en naseizoen. Hidde Risselada maakte daarvoor de planning. In het hoogseizoen van half juni tot eind augustus werkten, naast Moniek, Kristian Feenstra (24 jr.) en Torben Schoonbeek (18 jr.) als havenmeester voor 30 uur per week ieder. Marieke Hulskers verzorgde de dagelijkse schoonmaak van de toiletten en douches. In die periode vielen de vrijwilligers in als dat een keer nodig was. Moniek: “dat lukte eigenlijk altijd wel”.

BRUGWACHERS

Niet iedereen kan brugwachter zijn. In verband met certificeringen verzekeringen moeten de brugwachters bij de gemeente geregistreerd zijn. Naast de havenmeesters was er dus ook altijd een brugwachter stand-by.



Voor al uw Volvo Penta onderdelen.

AUTHORIZED

VOLVO PENTA CENTER

Industrieterrein de Oostpoort
Kelvinstraat 5, 8861 ND Harlingen
T +31 (0) 517- 418411
info@haismascheepsmotoren.nl

www.haismascheepsmotoren.nl

UW GRAFISCHE TOTAALOPLOSSING!

**GRAFISCH
CENTRUM
HARLINGEN**

- PRINTWERK
- RECLAMEBORDEN
- POSTERS
- DRUKWERK
- AUTORECLAME
- STICKERS

MIDLUMERLAAN 17 | HARLINGEN | TEL. 0517 430 925 | INFO@GCHARLINGEN.NL

WWW.GCHARLINGEN.NL | WWW.WADDENPRINT.NL

Moniek: "In het hoogseizoen was er een moment dat iedereen op dezelfde tijd op vakantie wilde en toe werd het een beetje nijpend allemaal en toen heeft Ben van Gulick uiteindelijk zijn vakantie een behoorlijke tijd uitgesteld tot Nico Huisman en Sjors Dotinga weer terug waren".

DIK TEVREDEN

Het bestuur was dik tevreden over de gang van zaken in de haven en schreef in de nieuwsbrief: "Het team dat de drukke zomermaanden op de haven stond, heeft het uitstekend gedaan. Zowel de passanten als de penningmeester waren tevreden. Het bestuur is blij met en trots op de enorme inzet van alle betrokkenen. Niet alleen het team dat het hoogseizoen draaide, maar alle vrijwilligers die zich dit seizoen inzetten voor de haven, hebben het geweldig gedaan. Het bestuur is onder de indruk van hun enthousiasme, loyaliteit en



teamgeest."

Moniek kijkt moe maar voldaan terug op een drukke periode: "Ik heb het echt met heel veel plezier gedaan. Achteraf gezien was het wel veel meer werk dan ik in eerste instantie dacht, want ik dacht: dat doe ik er wel even bij naast mijn werk. Dat viel vies tegen, voor je het weet loop je iedere dag op de haven. Je voelt je toch verantwoordelijk. Het was een druk

seizoen, met regelmatig tot laat in de avond schepen die binnenkwamen en dan kun je wel zeggen: ik ben er niet en laat de kont zakken, maar dat zit niet in de aard van het beestje. Ik was wel blij dat het 1 september was. Gelukkig was Frank toen zover dat hij de coördinerende taken weer kon overnemen en met een handje vol vrijwilligers de zaak draaiende kon houden."



In het zoeklicht

Tekst en foto **Anje Valk**

Soms zie je aan een boot wie de eigenaren zijn. Toen ik de Calypso zag voelde ik meteen: hee, dit zijn schippers. Staal, traditioneel, no nonsense. De Calypso ligt in de haven naast mijn eigen boot. Ik raakte met ze aan de praat: Frans en Frouke Fischer. M'n indruk bleek juist.

ORION

Frans en Frouke zijn bruinevaartschippers van het eerste uur. Frans komt uit het Gooi en heeft het zeilen met de papplepel ingegoten gekregen, op Loosdrecht. Frouke is geboren in Delfzijl, en hoewel niet met zeilen opgegroeid is ze wel een kind van de hoge luchten en weidse kwelders van de Dollard. Beiden hebben ze in ooit het zeilen geleerd in een kleine boot. Hij zeilde in de vakantie samen met een vriend met zijn eigen oude BM van Holland naar Friesland

op en neer, via Randmeren en/of IJsselmeer. Zij voer met een vriendin die een BM-er had vanuit Friesland 'even' naar Amsterdam en weer terug, in vijf weken, zonder motor, kamperend onder de dektent. Tja, zulke tochten met een open boot over de Randmeren en het IJsselmeer, dat deden ze 'gewoon'. Maar het was voor beiden een onschatbare leerschool die ze heeft gevormd en ze bijbleef.

Nadat het stel elkaar in Groningen had leren kennen, gingen ze in Amsterdam samenwonen, op Frans' woontjalk in de Amstel. We praten over eind jaren '70, de prille jaren van de Bruine Vaart, die toen net opkwam in Muiden en later vooral in Enkhuizen. Frans voer eerst als maat en later als zetschipper op de klipper Vios, dat was een van de allereerste charterschepen, vanuit Enkhuizen. Al gauw groeide de drang om zelf een eigen schip op te bouwen. In die

tijd werden veel kleine oude vrachtscheepjes (tjalken, klipperaakjes, klippertjes) gesloopt ("gesaneerd"), of sleten hun laatste jaren als woonschip, soms met nog de oude schippers als bewoners. Ooit prachtige schepen, nog uit de tijd van de zeilende vrachtvaart, maar die door armoede en gebrek aan onderhoud langzaam weg lagen te rotten. Na veel zoeken vonden Frans en Frouke in Franeker, op de werf van Draaisma, zo'n woonschip: een fraai gelijkende tjalk. Veel werk, dat wel, maar een mooie basis. Nu had Frans als zetschipper op de Vios in 1980 Herman Brandsma leren kennen, die nog maar net als eerste in Harlingen begonnen was met zeilcharter, met de Mercurius. De Waddenzee was immers een fantastisch vaargebied voor de chartervaart, veel interessanter dan Enkhuizen. Herman zei: "Kom maar naar Harlingen, hier zijn goeie mogelijkheden", en zo is het gekomen. De ouwe tjalk kwam naar Harlingen om te worden gerestaureerd en onder zeil gebracht, het werk gebeurde in de Rommelhaven. De zeiltjalk kwam in 1983 in de vaart onder de naam Orion.

PASSAAT

De Bruine Vaart ontwikkelde zich snel in de loop van de jaren tachtig en negentig. Er kwam veel vraag naar schepen voor grotere groepen, schoolklassen bijvoorbeeld. En ook in bedrijfseconomisch opzicht was schaalvergroting nodig: er kwamen veel meer eisen, die kostbare investeringen



De Passaat op weg naar een nieuwe toekomst

CALYPSO



Frans en Frouke op de Calypso

vergden, en daarvoor was wel een minimale basis nodig. Op zoek naar een tweede en groter schip dus. Weer zoeken, en daar lag het, een grote, beeldschoon gelijnde klipper, in Rotterdam. Het schip had tot in de jaren zestig op de grote rivieren gevaren, veelal met zand en grind, maar na het overlijden van de schipper was de weduwe aan boord blijven wonen. Het schip was in hoge mate origineel, prachtig van lijn, maar was in geen twintig jaar op de werf geweest. Dat gebeurde nu: in de Museumhaven in Rotterdam, onder veel bewonderende en afgunstige blikken. Om een lang verhaal kort te maken: het werd in oude (zeilende) glorie hersteld en kwam in de vaart onder de naam Passaat.

Het bedrijf groeide. Er kwam nóg een andere, grotere klipper: de Poseidon. De Orion ging eruit. De kinderen groeiden op. Zoon Frank ontpopte zich al heel jong als geboren zeilschipper. Als tiener maakte hij al oceaandreizen op onder andere de Wylde Swan en op zijn 17e werd hij maat op de

Passaat en niet lang daarna schipper. Langzamerhand begon Frans zelf het varen voor gezien te houden. "Wij hadden het lang genoeg gedaan, en er waren genoeg jongelui die trappelden om het over te nemen". Gaandeweg bouwde hij het schipperen af, maar tot voor kort deden ze nog wel alle logistiek voor de schepen: de boekingen, regelen van was en schoonmaak, de administratie.

CALYPSO

En in 2007 kwam opeens de Calypso te koop, een Roskilde 32. Het scheepje kenden ze heel goed, want het was in 1983 gebouwd door de tuiger van hun eigen Orion: Arend Jansen. Ze hoefden niet lang na te denken, kochten de boot en werden meteen lid van de HWSV. 10 jaar later kregen ze een ligplaats in de haven. Hoe is dat geweest, die stap van groot naar klein, vraag ik ze? Frans grinnikt en Frouke kijkt veelbetekenend. "Ik heb eigenlijk helemaal opnieuw moeten leren varen!"

zegt Frans. Met grote schepen manoeuvreert het totaal anders dan met een jacht. Zo waren ze geneigd om veel te veel op de motor te manoeuvreren, zoals bij een groot schip. Met een jacht werk je veel meer met lijnen en op de hand. Ze hebben veel moeten oefenen, maar hebben het nu wel onder de knie. Een ander leerpunt door schade en schande: op tijd reven! Bij 4 Bft gaat nu het eerste rif er al in. Dat waren ze niet gewend, want een zeilklipper begint dan net lekker te lopen!

In 2010 zijn ze voor het eerst met de Calypso naar de Oostzee geweest. Een prachtige reis. Wel moesten ze ook hierbij nog 'afkicken' van een charterschippers-beroepstik: dat je elke dag móet varen. Dat moet natuurlijk als je met gasten vaart, maar als varend stel met zo'n mooi jacht heb je alle godzalige vrijheid van de wereld. Om ook eens te blijven liggen en lekker rond te kijken. Dat ze hier nog vele jaren van mogen genieten, dat wens ik deze bijzondere mensen, deze ras-schippers, van harte toe.

Hans Voorneveld



NIEUWE VOORZITTER VAN DE HWSV

Ik ben Hans Voorneveld, geen Ouwe Seun, wel gepassioneerd watersporter en sinds mei 2021 voorzitter van de Harlinger Watersportvereniging.

Bij mijn kandidaatstelling is aan alle leden een elektronische nieuwsbrief met mijn profiel toegestuurd. Maar niet iedereen zal in de gelegenheid zijn geweest die te lezen. En door de beperkingen die deze coronatijd met zich meebrengt heb ik ook lang niet met alle leden persoonlijk kennis kunnen maken.

PROFIEL

Daarom in dit nummer van Op 'e Steiger een wat uitgebreider profiel en vooral ook een beschrijving van de dingen die mij opvallen, die mij boeien in onze vereniging, met een perspectief van wat de toekomst ons zou kunnen brengen als wij elkaar daarin kunnen vinden en bereid zijn er

gezamenlijk onze schouders onder te zetten.

De watersport heeft mijn hart, al heel lang. Als jongetje van twaalf leerde ik zeilen van mijn moeder. Eerst in een gehuurde 16m2, later in onze eerste eigen boot, een Vrijheid. Op de Hollandse Plassen, Nieuwkoop, Vinkeveen, Loosdrecht. Daarna werd het Zeeland, waar het zoute water niet goed bleek voor de houten Vrijheid. Het eerste polyester kajuitjachtje kwam. Wat later gevolgd door een tweede, wat grotere boot. Met het groter worden van de boten veranderde ook het vaargebied. Van het Veerse Meer naar de Grevelingen, van de Grevelingen naar de Oosterschelde, toen nog zonder Oosterscheldedam. Voor het eerst doorgevaren bij de Banjaard, langs de duinen van Vrouwenpolder en Domburg, door naar Vlissingen. De zee op, wat een avontuur!

Ik vertel deze korte geschiedenis omdat het

voor mij de essentie van watersport en zeilen weergeeft. Met je boot avonturen beleven op het water. Op zoet of zout, op de meren of op zee, zeilend of met een motorboot. Onderweg nieuwe vrienden maken en samen genieten als je een mooie tocht hebt gemaakt of in slecht weer toch je bestemming weet te bereiken.

Toen ik 30 jaar geleden naar Friesland verhuisde ging mijn boot naar Makkum. Het vaargebied veranderde van Zeeland, België, Frankrijk, naar Wadden, Denemarken en Engeland. En daarmee kwam ook Harlingen in zicht. Een heerlijke uitvalsbasis voor verdere tochten. Een plek om later nog eens te willen wonen! Misschien na het stoppen met werken.

SCHEEPSBOUWER

Zoals ik het grootste deel van mijn vrije tijd op het water doorbracht, zo ben ik in mijn

werkzame leven altijd scheepsbouwer geweest. Bij Damen Shipyards, dat toen ik begon nog een betrekkelijk klein bedrijf was, met jonge mensen die door de toen nog gevestigde grote werven vooral als brutale jonge honden werden gezien die vooral niet een te grote mond moesten hebben. Maar Damen groeide en die traditionele grote werven moesten één voor één de poorten sluiten. Ik groeide mee, in commerciële functies, als werfdirecteur en later als bestuurder. Bestuurder bij Damen, maar ook in de Nederlandse en de Europese scheepsbouw.

HARLINGEN

Toen ik in Bergum begon als werfdirecteur kreeg ik te maken met de Friese scheepsbouw en dus ook met Harlingen. Scheepswerf Welgelegen was nog te vinden aan de Zuiderhaven, maar de nieuwe werf was in aanbouw aan de Industriehaven. Bij Damen Bergum werden eerst vooral kruiplijncoasters gebouwd, die voor de oplevering nog droog werden gezet bij Frisian Shipyards voor een inspectie en schilderbuurt. Om daarna gedoopt te worden aan de Willemskade, gevolgd door de overdracht aan de reder tijdens een feestelijk diner in een van de Harlinger restaurants.

Wat later kreeg Damen Bergum opdrachten voor grotere vrachtschepen die niet meer in Bergum gebouwd konden worden. In Harlingen werd een eigen afbouwlocatie ingericht in de Industriehaven. In die jaren kwam ik veel in Harlingen. Een prima plek om schepen te bouwen, te dopen en over te dragen. Een plek om later nog eens te willen wonen. Misschien na het stoppen met werken.

Ik zal vast niet de enige avontuurlijke zeiler

zijn die er stilletjes van droomt nog eens de wereld rond te varen. Maar lang niet iedereen is in de gelegenheid om zijn dromen waar te maken. Ook ik heb vaak gedacht dat het er niet van zou komen. Dat zou niet heel erg zijn, er zijn nog zoveel andere prachtige avonturen te beleven. Maar toch, het bleef wel kriebelen en op enig moment kwam er ruimte, tijd en een boot om de droom wél waar te maken en te beginnen aan die wereldreis. Eerst een paar jaar naar Portugal, met mooie tochten in de Middellandse Zee en naar de Azoren. Maar nog steeds gecombineerd met werken. Tot 2017, toen ik stopte met werken en kon Vertrekken voor die gedroomde Wereldreis. Samen met Astrid Pascal, mijn lieve, dappere vrouw, mijn eigen Ouwe Seun. Via Madeira en de Canarische Eilanden naar het Caraïbische gebied, de Bahama's, de USA en Canada. Langs Bermuda weer terug naar de Carib, naar Martinique. Daar hoorden we dat er in Harlingen een huis te koop stond dat ons wel aansprak. Aan de Noorderhaven. Een plek om te willen wonen. Nu ik toch gestopt was met werken. Dus kochten wij het huis!

GROTE TUSSENSTOP

Maar eerst nog verder met onze reis. Door het Panamakanaal de Stille Oceaan in. Via de Marquesas naar Frans Polynesië, Tahiti, Bora Bora. Dan de Cook Islands, Tonga, Fiji en New Caledonia. Ten slotte Australië, onze grote tussenstop. Want het huis aan de Noorderhaven was klaar om over te nemen en moest flink worden verbouwd. Dus de boot veilig opleggen en terug naar Nederland, naar Harlingen. Negen maanden later is het huis klaar en zijn wij gereed om de boot op te halen en aan het tweede deel van onze reis te

beginnen. Maar corona is in ons leven gekomen: de pandemie is begonnen en Australië heeft de grenzen gesloten, tot nader order. We kunnen niet bij de boot komen, niet onze reis hervatten.

HWSV

Na de verhuizing naar Harlingen ben ik lid geworden van de HWSV. Omdat watersport mijn hart heeft, omdat ik Harlingers en dan vooral Harlinger watersporters wilde ontmoeten. Door de corona-voorschriften viel dat ontmoeten wat tegen. Maar toen het bestuur een oproep deed aan leden om bij te springen bij het besturen van de vereniging en bij het organiseren van activiteiten heb ik me aangemeld. In een paar gesprekken met het zittende bestuur hoorde ik dat de vereniging een periode van verandering doormaakte, dat er veel projecten speelden, dat voorzitter Jouke van Keulen zich helaas door ziekte had moeten terugtrekken, dat havenmeester Frank van Schagen langdurig ziek was en dat het bestuur de handen meer dan vol had.

BESTUREN LEUK

Ik vind besturen leuk, heb dat ook veel gedaan bij verenigingen en andere organisaties en ik heb met veel plezier ja gezegd toen het bestuur mij vroeg om toe te treden. En toen het na een paar vergaderingen vroeg of ik mij kandidaat wilde stellen voor het voorzitterschap, heb ik dat gedaan. Sinds de ALV van afgelopen voorjaar ben ik er trots op voorzitter van de HWSV te mogen zijn.

De HWSV is een oude vereniging. In 2022 vieren we het 90-jarig bestaan. Veel van onze leden zijn ook al wat ouder. Dat brengt veel kennis en ervaring. Met grote



inzet hebben die leden een uitstekende haven met een mooi Allemanshuus gebouwd. Er werden activiteiten georganiseerd. Mooie motorboottochten, uitdagende zeilwedstrijden naar Hull, de populaire HT Race. Maar ook clubavonden in het Allemanshuus met interessante lezingen of de gebruikte bootspullen markt op de haven. Een vereniging met sociale interactie en saamhorigheid, waar ook passanten graag naar toe komen. Een vereniging die watersport toegankelijk wilde maken voor een breed publiek, ook financieel.

Corona heeft het verenigingsleven niet makkelijker gemaakt. Het Allemanshuus moest dicht, geen lezingen, geen borrelavonden, geen activiteiten. De haven lijkt soms meer een parkeergarage dan een plek waar leden elkaar ontmoeten en verhalen delen over hun avonturen op het water.

NIEUWE LEDEN

Maar corona is niet het enige waar we tegenaan lopen. Het lukt maar beperkt om nieuwe leden te vinden. Vooral jongere nieuwe leden. We hebben een wachtlijst voor ligplaatsen die maar langzaam oplost. We hebben beperkte mogelijkheden voor onze jeugdzeilers. Nieuwe binnenkomers stellen steeds hogere eisen aan onze accommodatie. Onze vrijwilligers, meestal juist de leden die al heel lang lid zijn, worden

ouder en strammer, doen nog steeds heel veel en hebben afgelopen seizoen de vereniging overeind gehouden met het bemannen van het havenkantoor en het bedienen van de brug. Maar zij kunnen dat niet nog jaren volhouden. Jongere leden willen en kunnen vaak niet de tijd vrijmaken die nodig is om haven en clubhuis op orde te houden. Voorschriften en verzekeringen vragen regelmatig om aanpassingen van onze installaties en systemen die we zonder professionele hulp van buiten niet voor elkaar krijgen.

VERANDEREN

We moeten veranderen en er is ook al veel veranderd. Dat is niet altijd makkelijk. Nieuwe werkwijzen voor wat we vroeger anders deden, zaken uitbesteden die we vroeger zelf deden. Ik heb heel veel respect voor al die leden die vaak met eigen handen onze vereniging hebben gevormd en onze haven hebben gebouwd. Ik hoop dat zij ons nog jaren willen blijven helpen. Ik hoop ook dat zij ons willen steunen bij de noodzakelijke veranderingen. Veranderingen die niet nodig zijn omdat het vroeger niet goed is gedaan, in tegendeel! Maar wel omdat we die tophaven en topvereniging willen blijven.

Ik meen dat daar ook de mogelijkheden en de financiële ruimte voor zijn. De welvaart is enorm toegenomen, net als de afmetingen en de boordvoorzieningen van veel schepen

in onze haven. Onze ligplaatstarieven zijn laag, zeer laag. Bescheiden verhogingen zijn mogelijk en moeten ruimte geven voor het up-to-date houden van onze voorzieningen. Zonder geld in het water te gooien.

Al heel lang is er gestreden voor het uitbreiden van de haven. Zoals elders in dit nummer wordt verteld gaat het de goede kant op, ligt er een mooi plan en lijkt de gemeente bereid nu de stap te zetten waarmee we onze havenuitbreiding in de NO Singel kunnen realiseren. Zodat we onze wachtlijstproblematiek grotendeels kunnen oplossen en weer nieuwe leden in de haven kunnen verwelkomen. Mede dankzij voorgaande besturen die hier ook aan hebben getrokken.

ACTIVITEITEN

In deze Op 'e Steiger staan ook verhalen over andere leuke en interessante dingen waar bestuur en commissies mee doende zijn. Ik noem het jeugdzeilen, de HT Race die na stille corona-jaren hopelijk weer doorgaat, het verduurzamen van haven en clubhuis en de viering van ons 90-jarig jubileum.

Al die plannen en activiteiten passen in mijn beeld van een fijne en succesvolle watersportvereniging. Een goed toegeruste haven, een gezellig clubhuis met regelmatig happy hours, mooie toertochten en spannende wedstrijden voor de liefhebbers, interessante lezingen in het winterseizoen. Kortom een vereniging met sociale interactie tussen leden die allen genieten van hun watersport. Ik zie ernaar uit!

Hans Voorneveld

Mail: voorzitter@hwsv.frl

Mobiel: 06-51192551



OPROEP

VOOR NIEUWE BESTUURSLEDEN

Afgelopen jaar bleken Bas van Damme en Ilse Oelbers de bestuurstaken niet met hun werk te kunnen verenigen, hoe graag ze dat ook wilden. Theo Lassauw moest om gezondheidsredenen afzeggen. Opnieuw staat het bestuur voor de lastige taak om nieuwe bestuursleden te zoeken. En dat is nodig, er zijn heel wat projecten die op ons afkomen en onderwerpen die onze aandacht verdienen.

Een kleine selectie:

- De **uitbreiding van de haven in de NO Singel** kunnen we hoogstwaarschijnlijk in het naseizoen realiseren. Het traject van aanvraag offerte tot uitvoering heeft begeleiding nodig vanuit het bestuur.
- Er dient **onderhoud aan de haven** te worden gepleegd. Daarvoor moeten we een plan maken dat rekening houdt met de (toekomstige) wensen van onze vaste liggers en passanten.
- De **verbouwing van het Allemanshuus** is door corona en andere onverwachte zaken opgeschort, maar moet ook in de loop van komend jaar aanpak worden. Het plan ligt klaar en we weten ongeveer wat het gaat kosten. Nu is het kwestie van offertes aanvragen en met een aannemer de zaak voor elkaar maken.
- Met het oog op het langer durende ziekteverzuim van onze havenmeester zoeken we iemand die enige kennis heeft van **personeelszaken**. Iemand die zich ook grotendeels ontfemt over de vrijwilligers op de haven en dat samen met de havencommissaris oppakt.
- Van diverse kanten neemt de druk tot **verduurzamen** toe. Het bestuur omarmt deze ontwikkeling en wil daarop inzetten de komende jaren. Dat betekent aansluiting zoeken bij externe partijen zoals lokale en provinciale overheid en natuur- en milieuorganisatie om tot een goed plan te komen dat we in een aantal jaar moeten realiseren. Een mooie manier om onze haven nog aantrekkelijker en beter te maken.
- De **Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen** vraagt om een zakelijker manier van besturen. Verantwoordelijkheden van bestuursleden wegen zwaarder. Dat vergt meer van bestuursleden,

maar de helderheid in regelgeving die we ervoor terugkrijgen helpt ons bij het beter uitvoeren van onze taken. Iemand met een juridische achtergrond zou een waardevolle aanvulling op het bestuur vormen.

- Misschien wel het meest belangrijke punt vormt het **organiseren van activiteiten**. Want zoals onze voorzitter het verwoordt: we zijn een vereniging met sociale interactie en saamhorigheid, waar ook passanten graag naar toe komen. Dat geldt ook voor het **clubhuis**. We snakken naar die gezellige bar en clubavonden. We moeten klaar zijn voor het moment dat we weer open mogen.

Twee zaken die onze zoektocht nog dringender maken:

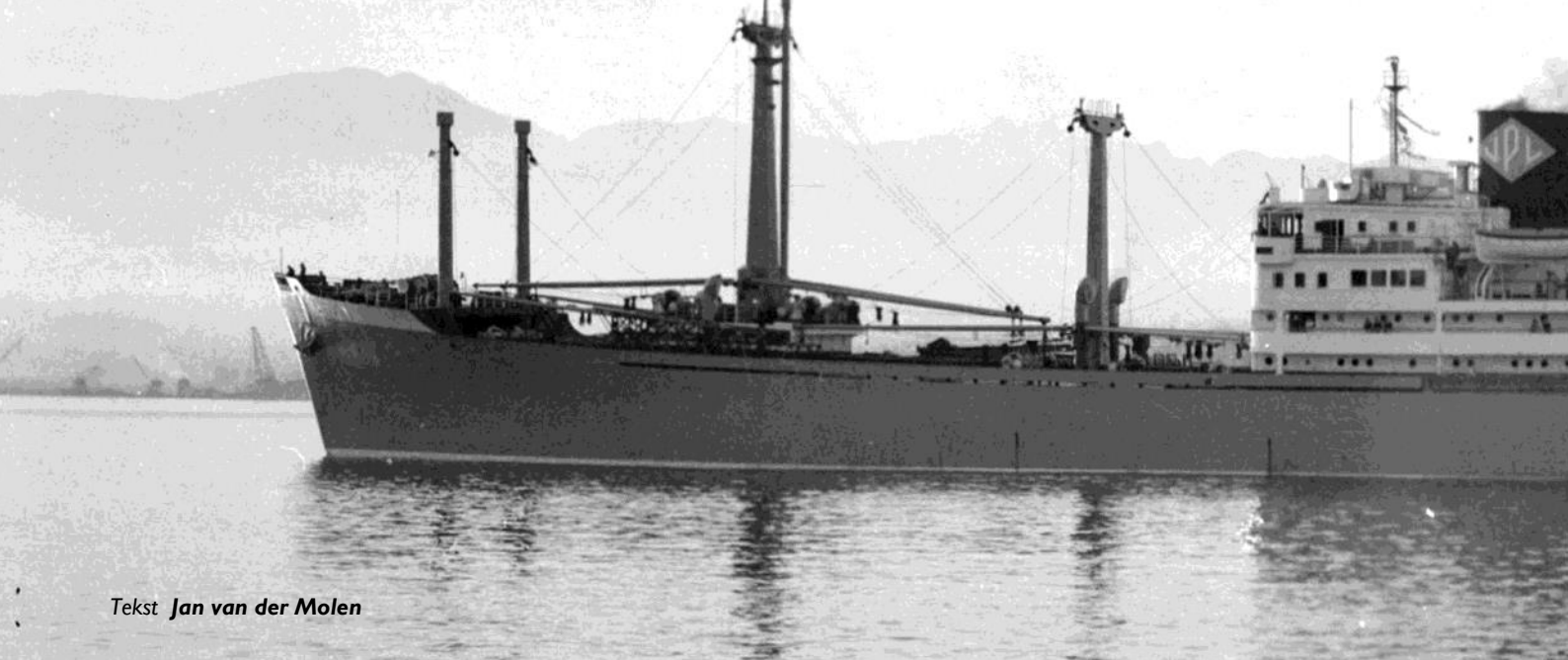
- Peter van der Klei, technisch bestuurslid en ad interim havencommissaris, heeft al enige tijd geleden aangekondigd dat hij na 8 jaar zal stoppen als bestuurslid. Hij vertrekt per 1 maart van dit jaar, maar hij blijft ons gelukkig wel op technisch gebied ondersteunen.
- Sake Wijma is alweer bijna twee jaar ad interim penningmeester. Dat is hij met alle plezier, maar we zoeken nog steeds een nieuwe penningmeester.

DOE MEE!

Met minimaal 3 nieuwe bestuursleden willen we ons team versterken. Het bestuur zal de komende tijd potentiële kandidaten actief benaderen. Maar je kunt zelf ook in actie komen en we vragen specifiek onze vaste liggers om hun bijdrage te leveren.

Wij kunnen ons voorstellen dat je vragen hebt, meer wilt weten over bestuurlijke aangelegenheden in het algemeen of dat je interesse hebt in een specifiek onderwerp. Schroom niet om ons daarover te benaderen. Je kunt contact opnemen met voorzitter Hans Voorneveld: per mail voorzitter@hwsv.frl of mobiel: 06-51192551 of secretaris Charlotte de Vries: per mail secretaris@hwsv.frl of mobiel: 06-25045334.

VOOR ANKER IN



Tekst *Jan van der Molen*

Van 1963 tot 1972 voer Jan van der Molen als scheepswerktuigkundige in diverse rangen, eerst bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd en op het laatst nog een half jaar bij de Stoomvaartmaatschappij Zeeland (om de vaartijd voor het B2 diploma vol te maken). Tijdens een van zijn reizen met de MS Wonosari moeten ze noodgedwongen voor anker op de rede van Tientsin.

Tijdens de Culturele Revolutie was het reizen naar China moeilijk. Dat begon al toen we op de rede van Tientsin aankwamen. Het duurde heel lang voordat de havenautoriteiten aan boord kwamen.



Maar na een dikke dag kwamen ze dan toch en met zeker twaalf man, allemaal in van die bruingroene uniformen en allemaal met pet, getooid met de rode ster. Er kon geen lachje af, maar dat kwam, begreep ik later,

omdat wij wit waren en kapitalistisch en gevaarlijk en verachtelijk.

Op het sloependek werd een tafel opgesteld waar allerlei wetenswaardigheden over het land van Mao werden uitgesteld. Ook het beroemde rode boekje van Mao (o.a. met de bekende kreet “political power grows from the barrel of a gun”). We mochten al dat moois zomaar meenemen en er werden verontschuldigen gemaakt dat ze niet beschikten over een Nederlandse vertaling.

RODE BOEKJE

Daarna werd het hele schip geïnspecteerd op o.a. ongewenste tijdschriften (Life bv. en porno) en ook wereldkaarten waarop Mongolië apart stond afgebeeld. Dat alles werd ingenomen. Omdat wij als gevaarlijke buitenlanders gemene ziektes konden overbrengen moesten we ook een stoelgang inleveren voor nader onderzoek. Daar heb

ik daarna nooit meer iets over gehoord.

Daarna vertrokken ze met de mededeling dat het nog wel een paar weken kon duren voordat we voor de kant konden. Ook werd nog medegedeeld dat we min of meer stand-by moesten blijven, want er kon zo nu en dan een hevige landwind opsteken, een soort Chinese Mistral. Nou, daar lagen we dan. Met een hele hoop andere schepen en maar wachten. Het Rode Boekje was al gauw uit en ook een paar geschriften van Mao die hij geschreven had in Yunnan.

KRABBEND ANKER

We mochten dus niet aan de hoofdmotor werken, maar de ouwe kon de verleiding niet weerstaan om toch wat te doen en dus werd het spoelluchtkanaal opengemaakt middels het los nemen van een groot cirkelvormig deksel dat met wel 60 bouten vast zat. Daar werden een paar oliemannen in gestuurd om alles schoon te maken. 's Avonds na het eten zaten we bij de hofmeester nog een bakje te doen. De 2e stuurman zat er ook bij. Plotseling begon het zomaar hard te waaien en de stuurman zat opeens gespannen naar buiten te kijken, riep “O, jee het anker krabt” en rende gelijk

TIENTSIN



MS Wonosari

naar de brug. Binnen een paar minuten was het hele schip in rep en roer.

OPGEWONDEN

Door de almaar toenemende wind begonnen we steeds harder te krabben en we dreven met een aardig gangetje recht op een Engelsman af die benedenwinds van ons voor anker lag. Inmiddels had de HWTK ons allemaal naar beneden gestuurd om supersnel zeeklaar te maken, want we moesten de motor starten. Hij stond zelf hevig te zweten bij de manoeuvreerstand en de 2e WTK stond met een paar man bij het spoelluchtkanaal. Maar dat zware deksel kregen ze niet zomaar weer op z'n plek, temeer omdat het schip onder de zware winddruk aardig slagzij begon te maken en ook bouwde zich razendsnel een aardig zeetje op. Van de brug werd halve kracht vooruit gevraagd, maar dat konden we bij lange na niet geven. Het was nog een wonder dat 'ie wou starten bij geopend spoelluchtkanaal, maar verder dan 20 rpm kwamen we niet, terwijl we eigenlijk zeker 60 rpm zouden moeten draaien. De ouwe draaide de brandstophendel veel verder open, maar dat resulteerde alleen maar in

het openklappen van de veiligheidsventielen op de cilinderkoppen. De motor kreeg gewoon te weinig lucht. Bellen met de kapitein die zo te horen ook aardig opgewonden was.

Er kwamen een stel matrozen naar beneden met een grote multiplex plaat, die ze uit de stuwhout voorraad hadden gehaald. Die werd voor het gat geplaatst, waarna drie man sterk daar met hun dikke reten tegenaan stonden te drukken. Het hielp niet echt, wat waarschijnlijk werd veroorzaakt door het te koude brandstofsysteem,

op een gegeven moment nam de wind af en keek de ouwe minder benauwd

waardoor de verstuivers niet goed werkten. We haalden nu 30 rpm., maar ook dat was nog lang niet genoeg. We probeerden de brandstoftemperatuur geforceerd op te krikken, maar dat ging niet echt hard. Ik weet niet wat zich boven afspeelde, maar op een gegeven moment nam de wind af en keek de ouwe minder benauwd. Er werd

geloof ik nog een anker gevierd en langzaam draaide het schip tegen de wind in en hielden de ankers weer. Het was een dubbeltje op z'n kant geweest, begrepen we van de stuurliu.

We dreven dus recht op een Engelsman af, maar die zag gelukkig dat wij stuurloos waren en liet z'n ankerketting maximaal vieren. Het schijnt dat we met het achterschip op een paar meter langs z'n boeg zijn geschoten. Toen de rust weer was weergekeerd werden we door de kapitein uitgenodigd in de messroom voor een aangeklede borrel. Het spoelluchtkanaal werd direct dichtgemaakt en daarna keerde de dagelijkse routine weer terug.

SOLDAAT MET GEWEER

Na drie weken gingen we dan eindelijk voor de kant. We keken uit op een haventerrein dat stampvol lag met de meest uiteenlopende goederen. Aan de gangway stond een soldaat met geweer. Op het haventerrein stonden overall luidspeakers op palen waar dag en nacht lange redevoeringen ten gehore werden gebracht, afgewisseld met de meest afgrijselijke Chinese blèrmuziek.



De haven lag nogal afgelegen; buiten het hermetisch afgesloten haventerrein was geen enkele bewoning en verder strekte zich een vlak en monotoon polderlandschap uit. Wel zagen we aan de einder bebouwing, wat volgens de stuurman het dorp Dagu zou moeten zijn. We kregen een scheepsagent aan boord die onberispelijk Oxford Engels sprak en die nooit nee zei. Wij wilden naar de Chinese Muur (ongeveer een uur rijden): nou dat kon, hij ging het regelen. We wilden naar Peking: geen probleem, hij ging een busje regelen. Maar er gebeurde niets.

FRIENDSHIP STORE

Er was verder geen vervoer vanaf de haven, geen openbaar vervoer en taxi's waren er niet. Wel was er bij de streng bewaakte havenpoort een soort winkel, friendship store noemden ze die. Daar kon je van alles kopen en ook kon je gratis een hele boekerij aanschaffen die het gedachtengoed van de grote leider tot in detail bewierookten. Ook was er een eenvoudig restaurant. De sweet sour en pork was tot onze verbazing zeer smakelijk, maar bier was er niet te krijgen. De agent die zo nu en dan aan boord

verscheen, bleef maar beloven dat wij naar de Muur en naar Peking zouden gaan, maar het bleef bij beloven. We verveelden ons en besloten om dan maar lopend naar Dagu te gaan om toch wat van China te zien. Bij de poort deden ze eerst moeilijk. Zij verstonden geen Engels en wij geen Chinees, maar uit de afwerende gebaren begrepen wij zo ongeveer dat we niet verder mochten. Maar ze hielden ons ook niet fysiek tegen. Dus wij op pad. We zetten er even flink de pas in, want het was zeker wel een uur lopen. De weg was kaarsrecht, net een polderweg in de NO-polder op een zondagochtend. Ter weerszijden groeide een mij onbekend gewas. Verder was het er doodstil. Geen vogeltje te bekennen. De stuurman vertelde dat ze onlangs in heel China een actie op touw hadden gezet om alle vogels te vangen omdat die alleen maar het kostbare graan opvraten.

THE RED STAR

In de verte naderde een vrachtwagen. Het bleek een grote grijsgroene legertruck te zijn. Piepend stopte 'ie naast ons. Op de open laadbak stonden misschien wel honderd kleine Chineesjes, allemaal in van

die legerkleurige donspakjes en allemaal met een petje op met daarop the red star of China. Onbewogen keken ze ons aan. Het had iets dreigends en ik werd er ongemakkelijk van. De anderen voelden dat ook zo. Het was in de tijd dat ze buitenlanders bespuugden en de stuurman stelde voor om dan maar terug te gaan. Dat was klaarblijkelijk ook de bedoeling, want nadat wij de terugweg hadden aanvaard keerde de truck om en verdween weer richting Dagu. Later las ik over de verschrikkingen en de hongersnoden die dit grootste volk op aarde de afgelopen decennia had ondergaan.

GOUDEN KANS

Toen zijn we maar teruggegaan naar de friendship store waar ik heel lang om een ivoren(?) beeld heen draaide dat Atlas met de wereldbol op z'n nek voorstelde. Ik vond het mooi en bijzonder want de wereldbol was zodanig bewerkt dat er nog wel 10 steeds kleiner wordende wereldbolletjes in zaten. Maar het moest 500 dollar kosten en dat was wel veel geld, dus ging het over. Toen ik dat later eens in Nederland bij een handelaar in Chinese prullaria vertelde, zei hij me dat ik een gouden kans gemist had want volgens hem was dat beeld zeker wel het honderdvoudige waard. Dus als ik nog een keer naar China wil dan weet ik in ieder geval waar ik wezen moet.

Recept

THE DUTCH CURE

Tekst **Anje Valk**

Haring heet een gezonde vis te zijn. Dat is volgens de moderne inzichten vooral vanwege het hoge gehalte aan Omega3, goed voor hart en vaten en vol vitamines.

Ooit is de haring heel gezond geweest voor de Hollandse en Zeeuwse economie, nadat (volgens overlevering) in 1380 Willem Beukelszoon uit Biervliet het haringkaken uitvond. Deze vinding leidde tot de eeuwenlange Hollandse en Zeeuwse hegemonie in de haringvisserij op de Noordzee. Haringkaken gaat trouwens als volgt: van de jonge, nog niet geslachtsrijpe haring worden de kieuwen en de ingewanden weg gesneden. Behalve de alvleesklier, die blijft zitten. Enzymen uit de alvleesklier laten de haring rijpen waardoor de typische smaak ontstaat. Dankzij de langere houdbaarheid van de vis konden de vissers de jonge haring al gaan bevissen op verafgelegen noordelijke visgronden, zoals Orkney, Shetland en zelfs de Faroer, voordat deze naar de zuidelijke Noordzeekusten ging trekken. De thuisreis kon weken duren, maar dat was geen probleem, want de vangst bedierf niet.

Haring is ook goed – zegt men -- tegen een kater na overvloedig alcoholgebruik. Zo vond ik in een ouderwets kookboek vol zeemansrecepten (*The Cook is the Captain*, Harald Hollander) een recept met de veelzeggende naam 'The Dutch Cure' (Hollandse remedie). Dit geneeskrachtige gerecht zou zeelui van hun stekende koppijn afhelpen na hun vrolijke braspartijen. We praten over oude

tijden, toen er nog geen paracetamol was, en schepen nog van hout en mannen van staal waren. In feite is het recept de voorloper van de tegenwoordig nog steeds bekende en populaire haringsalade, met als enige verschil dat wij daar rode bietjes aan toevoegen.

HARINGSLAATJE

Benodigd:

8 zure haringen, 1 middelgrote ui (of 2 eetlepels zilveruitjes), Wat zoetzure augurken, 2 frisoete appelen, 4 gekookte aardappelen(stevig), 200 gram gekookte rode biet.

Voor de saus:

2 eetlepels olie, 1 eetlepel azijn, 1 eetlepel mayonaise, 1 flinke theelepel mosterd, zwarte peper. Eventueel een schepje volle yoghurt of zure room.

Slablaadjes of ruccola en misschien wat dille voor de garnering.

De haring in reepjes snijden. De appelen schillen, klokhuisen verwijderen en in stukjes snijden. De (gekookte en afgekoelde) aardappelen ook in blokjes verdelen. De rode biet en de augurken in stukjes snijden en de ui fijn snipperen.

Slasaus aanmaken met de opgesomde ingrediënten.

Alle ingrediënten vermengen en overgieten met de lichte slasaus. Op een koele plaats bewaren tot vlak voor het opdienen. Opmaken op een bedje van slabladeren. Serveren met scheepsbescuit of toast.



HT RACE



Tekst Bernard Kramer / foto's Menno Onnes

De voorbereiding is

Na twee jaar coronapech hopen veel zeilers dat de HT Race 2022 toch weer een keer door kan gaan. De race is vroeg in het seizoen gepland op donderdag 12 mei en vrijdag 13 mei. De HT-commissie is inmiddels drukdoende met de voorbereidingen van het zeilevenement. Wie zijn de mensen achter de HT Race en wat komt er allemaal kijken bij de organisatie?

Spin in het web bij de HT Race is Jon van der Weide, de wedstrijdsecretaris. In 2019 heeft Jon deze taak overgenomen van Jacob Blom. De wedstrijdsecretaris regelt naast alle voorkomende correspondentie o.a. de benodigde vergunningen voor de wedstrijd en maakt samen met de wedstrijdleiding de wedstrijdreglementen en het wedstrijdreglement. Tijdens de wedstrijd bevindt hij zich op het finishschip en houdt zich vooral bezig met de administratie van de uitslagen. Door de coronapandemie is er sinds het aantreden van Jon nog maar één keer een HT Race gezeild, maar komend jaar kan het naar verwachting dan eindelijk weer doorgaan. Wellicht nog wel met enkele restricties. Een van de eerste zaken die geregeld moet

worden is het bepalen van de wedstrijddata en dat is een hele puzzel. Er zijn nogal wat voorwaarden: Het moet ergens tussen begin mei en half juni plaats vinden. Op een maandag en dinsdag óf een donderdag en vrijdag. Het mag niet samenvallen met andere evenementen zoals de Schuttevaer Race en Oerol en het tij moet gunstig zijn. De wedstrijdsecretaris zoekt het uit en doet een voorstel aan de rest van de commissie. Meestal zijn er maar één of twee mogelijkheden. Het tij dicteert.

WEDSTRIJDLEIDERS

Voor de wedstrijdleiders Frank Havik en Johan Klaver beginnen de voorbereidingen met het doornemen van de wedstrijdreglementen. Naast alle regels over

het verloop van de wedstrijd en de veiligheid zijn de te varen routes een punt van zorg. Het is van belang dat van alle boeien in de route duidelijk is aan welke kant ze gepasseerd moeten worden. En aangezien er jaarlijks nogal wat verandering aan de ligging van de boeien op het wad moet dit zorgvuldig uitgezocht worden. Dat is belangrijk is, bleek bijvoorbeeld enkele jaren geleden, toen de regel voor het passeren van de kardinaal P9BO46 (Pollendam/Boontjes) voor verschillende uitleg vatbaar was. Enkele deelnemers vochten tot aan de Zeilraad (het hoogste



2022

begonnen

college van beroep in het wedstrijdzeilen) uit wie er gelijk had. Dat soort situaties wil je voorkomen. Ook de controle of alle schepen aan het bepaalde in het wedstrijdreglement voldoen, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, is een verantwoordelijkheid van de wedstrijdleiding.

START

Tijdens de race zijn Johan en Frank op het startschip aan het werk. Iedere 10 minuten start er een klasse. Ze zorgen dat de startprocedure correct verloopt en roepen

schepen terug als er een valse start is. Afhankelijk van de weersomstandigheden bepalen ze per klasse de wedstrijd baan. Bij gunstige wind kan de baan wat langer gemaakt worden tot in het Stortemelk en bij minder weer direct stuurboord uit de Noord-Meep in. Ook kan het voorkomen dat de wedstrijdleiding de race helemaal afblaast, bijvoorbeeld als er harde tot stormachtige wind is voorspelt en of als er juist te weinig of helemaal geen wind is.

VOLGBOTEN

Uniek voor de HT Race is dat een hele vloot volgboten de race begeleiden. Jouke van Keulen coördineert de inzet van deze schepen. De wedstrijd baan is ingedeeld in sectoren en per sector houdt een aantal volgschepen de zeilers in de gaten. Hoewel de schippers op de eerste plaats zelf verantwoordelijk zijn voor de veiligheid geven de volgschepen vooral de beginnende wedstrijdzeilers op open water een vertrouwd gevoel. De instructies voor het uitoefenen van de toezichthoudende taak van de schippers van de volgschepen zijn vastgelegd in een veiligheidsplan. Ook onderdeel van het veiligheidsplan is de communicatie met de KNRM en het Centrale Meldpunt Waddenzee. Zo ontvangt VC Brandaris de lijsten met

schepen en deelnemers en informeert de wedstrijdleiding voorafgaand aan de wedstrijd bij de verkeersleiders naar bijzonderheden.

EVENT

Naast de wedstrijd zelf valt er nog van alles te organiseren, zoals de sponsorwerving, publiciteit, website, inschrijving aan de vooravond van de wedstrijd, haringparty, prijsuitreiking, programmaboekje en persberichten. Sander Thomassen en Jouke van Keulen regelen deze zaken. Een paar jaar geleden is ervoor gekozen om de organisatie van de wedstrijd aan zich te scheiden van de organisatie van het feestje eromheen, omdat anders het één wel eens ten koste gaat van het ander.

JUBILEUM

Het vieren van het jubileum dat aanvankelijk voor 2021 gepland was, is twee jaar uitgesteld. Door het corona-afstel is de 75ste HT Race pas in 2023. Hoe dit feest gevierd gaat worden is nog niet duidelijk. Een jubileumuitgave met sterke verhalen over de 75 wedstrijden is één van de opties. (Heb je verhalen of mooie foto's van vroege edities stuur ze naar info@htrace.nl).

AANTREKKELIJK HOUDEN

De HT Race heeft in de loop der jaren een goede reputatie opgebouwd. De deelnemers hebben veel waardering voor de organisatie en er is een grote groep vaste deelnemers. Door vernieuwingen te realiseren, bijvoorbeeld het werken met meerdere wedstrijd banen, probeert de commissie er alles aan te doen om de race aantrekkelijk te houden voor bestaande en voor nieuwe deelnemers.



SAMENSTELLING BESTUUR EN COMMISSIES

BESTUUR

Voorzitter

Hans Voorneveld
Noorderhaven 107
8861 AM Harlingen
06 51192551
voorzitter@hwsv.frl

Secretaris/Ledenadministratie

Charlotte de Vries
Zuiderhaven 76
8861 XV Harlingen
06 25045334
secretaris@hwsv.frl

Penningmeester

Sake Wijma (waarnemend)
Zuiderhaven 76
8861 XV Harlingen
06 51854999
penningmeester@hwsv.frl

Havencommissaris

Peter van der Klei (waarnemend)
Noorderhaven 18
8861 AN Harlingen
havencommissaris@hwsv.frl

Technische beheersaangelegenheden

Peter van der Klei
Noorderhaven 18
8861 AN Harlingen
technical@hwsv.frl

Algemeen bestuurslid

Henk Deinema
Noorderkade 23
8861 HJ Harlingen
henk.deinema@hwsv.frl

Algemeen bestuurslid

Vacature

COMMISSIES

Activiteitencommissie

Vacatures

Jeugdzeilen

Bas Koudenburg
jeugdzeilen@hwsv.frl

HT-Commissie

Jon van der Weide
Frank Havik
Johan Klaver
Jouke van Keulen
Sander Thomassen
info@htrace.nl

HAVEN

Noordergrachtswal 34
8861 SK Harlingen
06 27033205
info@hwsv.frl

Havenmeester

Frank van Schagen
06 27033205
havenmeester@hwsv.frl



De HWSV bestaat 90 jaar in 2022 en dat gaan we natuurlijk vieren! Een jubileumcommissie bestaande uit Ilse Oelbers, Nico Pellenbarg, Henriëtte Westra en Bernard Kramer heeft inmiddels de koppen bij elkaar gestoken om te komen tot een spetterende jubileumviering. Er zijn al veel ideeën opgeborend, maar het is nog te vroeg om het jubileumprogramma te presenteren. Toch willen we een tipje van de sluier oplichten. De festiviteiten zullen zich in het najaar ergens in september of oktober afspeelen. Je hebt er in het vorseizoen dus geen last van.

Er zal in het programma aandacht zijn voor drie doelgroepen: de eigen leden, de jeugd en de relaties (zoals gemeente, watersportverbond, andere verenigingen enz.). Voor de leden zal er in ieder geval een feest georganiseerd worden en er is ook gedacht aan een gezamenlijk uitstapje. Voor de jeugd komt er o.a. een dag met verschillende soorten watersport. Als het even kan samen met waterscouts en zeekadetten. En voor relaties en leden is er een symposium over duurzaamheid in de watersport. Maar alles kan nog veranderen. In het voorjaar hoort u meer.



't HELMHOUT

MEUBELMAKERIJ
SCHEEPSTIMMERWERK

M.A. VAN DER KLEI
NOORDERHAVEN 18
8861 AN HARLINGEN
0517 - 414233
06 - 33619334

WWW.HETHELMHOUT.NL

**JE MAAKT HET HELEMAAL
MET HET
JUISTE MATERIAAL!**



S VAN SMEDEN
IJZERWAREN, GEREEDSCHAPPEN EN BOUWBESLAG

**groot- en detailhandel in ijzerwaren,
gereedschappen & bouwbeslag**
GRETINGALAAN 2 - 8862 ZC HARLINGEN
Tel. 0517 - 41 32 41 - Fax 0517 - 41 74 29



• **Jachtbouw**

(o.a. Carline en Noordkaper)

• **Jachtstalling**

(keuze uit verwarmd, vorstvrij & onverwarmd)

• **Jachthaven**

(40 ligplaatsen)

• **Reparatie & onderhoud**

(o.a. staalbewerking, scheepsbetimmering & technische installaties)

• **Jachtservice**

• **Hellingen**

(tot 20 ton)

• **Jachtverhuur**

• **Toeleverancier**

(o.a. van Raymarine & Perkins)

BIJKO Jachtbouw – Koningsweg 4 – 8861 KN Harlingen
T: 0517-415116 W: bijko.nl E: info@bijko.nl

**HOUTWERKERIJ
DE
SCHEPELING**
MOOIE DINGEN VAN HOUT



- SCHEEPSSIER
- NAAMBORDEN
- HALFMODELLEN
- SCHEEPSTIMMERWERK

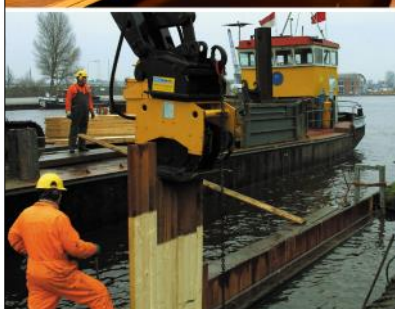
www.deschepeling.nl
Noorderhaven 111
8861AM Harlingen
Tel: 0517 641292
GSM: 06 10702630
mooiedingen@deschepeling.nl




**Specialist in
duurzaam
waterbouw-
hout**

VAN SWAAY
DUURZAAM HOUT
sinds 1891

Van Swaay Harlingen BV
Tel: +31 (0)517 413000
www.vanswaay.nl
harlingen@vanswaay.nl



FA. P.H. WALINGA
SCHEEPS- EN AANNEMERSBENODIGDHEDEN

info@walinga.nl / www.walinga.nl



Hermesweg 17 8861 VN Harlingen / T 0517 413290
F 0517 418003 / info@walinga.nl / www.walinga.nl



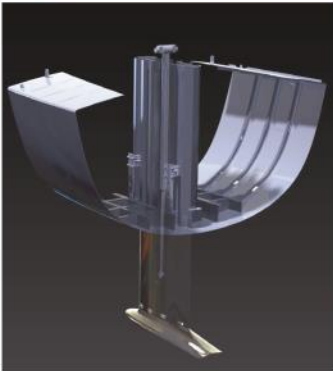
Atlantic
Yachts for worldwide adventures



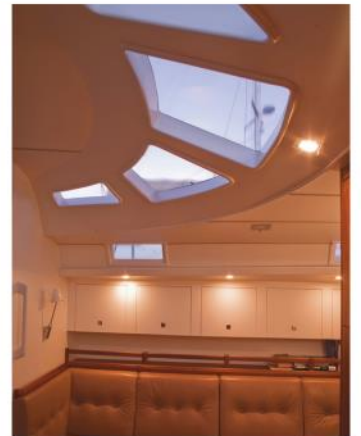
Simplicity in sailing



Pleasure for worldwide cruising



Build for the wild side



Atlantic Yachts

Ook om zorgeloos uw schip te verkopen via onze makelaardij met eigen verkoophaven en goed opgeleide mensen is Atlantic de juiste keuze.

Sibadaweg 34 8861 VG Harlingen Tel: +31 517 417658
info@atlanticyachts.nl www.atlanticyachts.nl