

Jaargang 30 / 2022

# Op 'e Steiger

Verenigingsblad



## AVONTUUR OP EEN TALLSHIP

JUBILEUMACTIVITEITEN  
VERBOUWING ALLEMANSHUUS  
NELSON SUMMER RALLY  
HISTORIE HARLINGER WATERSPORT  
SYMPOSIUM DUURZAAMVAREN  
SCHEEPSBOUWERSLATIJN  
HT RACE 2022





# 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!  
Vaag naar de mogelijkheden van onze technische dienst.



## Expert Hogerhuis

Voorstraat 80, Harlingen | 0517412887  
expert.nl/harlingen | harlingen@expert.nl



expert.nl



vecened  
brandveiligheid & veiligheid

Wij keuren uw  
Blusmiddelen,  
Veiligheidsmiddelen  
& Gereedschap

Ook op uw boot.

### Worden uw brandblussers wel jaarlijks gekeurd?

Het is zeer belangrijk dat brandblusmiddelen jaarlijks worden gekeurd. Alléén dan bent u er zeker van dat uw brandblusmiddelen betrouwbaar werken.

Ook stelt uw verzekering eisen aan het periodiek keuren van blusmiddelen.

### Bespaar direct op uw keuringskosten

Benieuwd wat u kunt besparen? Vraag nu een offerte aan en wij laten u zien wat u kunt besparen. Bel 085 - 073 16 83, ga naar [vecened.nl](http://vecened.nl) of scan de QR-code.



Hermesweg 13 | Harlingen | 085 - 073 16 83 | [vecened.nl](http://vecened.nl)

# DE JONG BOEKEN

## MARITIEME BOEKEN

RUIME KEUZE IN GEBRUIKTE BOEKEN

NIEUWSGIERIGHEID  
ALS KOMPAS

NIEUWE BOEKEN  
OP VOORRAAD EN  
OP BESTELLING.

ROND DE WERELD  
IN ACHT JAAR

Stjepan Rogić  
& Willem van der Loo



OOK VOOR:  
VAARWIJZERS  
VAARKAARTEN  
REISVERHALEN

Noorderhaven 4 Harlingen [dejongboeken.nl](http://dejongboeken.nl)

# Café 't Noorderke & Restaurant Noorderpoort



Noorderhaven 17-19, 8861 AJ Harlingen  
0517 415043 [www.hetnoorderke.nl](http://www.hetnoorderke.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



VELTMAN  
VERLICHTING



NauticLED™



DEALER NAUTIC LED

Voorstraat 50  
8861BM Harlingen  
0517 430935  
info@veltmanverlichting.nl

*Peter Kuiper*  
voor oog en oor.

**BRILLEN - CONTACTLENZEN - HOORTOESTELLEN**

Voorstraat 42 Harlingen [www.peterkuiper.nl](http://www.peterkuiper.nl) 0517-412987



**DIJKSTRA YACHTSERVICE**

Reparatie | Onderhoud | Verkoop

Officieel Vetus Dealer

Koningsweg 1H, 8861 KN Harlingen

0517-431348

[info@dijkstrayachtservice.nl](mailto:info@dijkstrayachtservice.nl)

[www.dijkstrayachtservice.nl](http://www.dijkstrayachtservice.nl)

***Alles voor een behouden vaart***





Hans Voorneveld

# 90 jaar en springlevend

Dit jaar vierden we dat onze vereniging 90 jaar bestaat. Een respectabele leeftijd. Van enige stramheid is weinig te merken. Integendeel, de vereniging bruist. Op haar eigen Harlinger manier. Zonder grote woorden, maar wel met vaste koers. Die leidt naar een toekomst waar ook volgende generaties watersporters veel plezier kunnen beleven, net als wij nu en de ouderen voor ons.

De renovatie van ons Allemanshuus, de vorderingen met de uitbreiding van de haven. Het zijn zaken waar we trots op mogen zijn. De grote inzet van velen, in de afgelopen 90 jaar en ook nu maken dat mogelijk. De viering van het jubileum is op prachtige wijze georganiseerd door de jubileumcommissie. Een dag voor de jeugd in de grachten van Harlingen en op de Maritieme Academie, een dag voor de toekomst gewijd aan het duurzame varen wat ons aan het hart ligt. En een dag alleen voor de leden. Feestvieren onder elkaar en met elkaar, en hoel! Een volle dansvloer (ja, zelfs Nico Pellenbarg kon niet stil blijven zitten!) en bijzonder leuke **en geestige foto's van onze leden in maritieme outfit** tonen onmiskenbaar het plezier op deze avond. En ik ben er van overtuigd dat deze dag weer extra heeft bijgedragen aan het saamhorigheidsgevoel van onze leden.

De voorzitter hoorde daar eigenlijk bij te zijn om samen met jullie dit feest te vieren. Maar deze voorzitter viert een ander feest en zeilt rond de wereld. Vanaf onze boot leef ik natuurlijk met jullie mee en spijt het me zeer dat ik de feestelijkheden heb moeten missen. Want met elkaar is onze vereniging opgericht en groot gemaakt. Met elkaar gaan we naar de toekomst. De bestuursleden houden mij goed op de hoogte van alle ontwikkelingen. Ik ben er trots op dat we weer een goed jaar hebben gedraaid en dat het verenigingsleven, ondanks twee jaar corona, springlevend blijkt. Ik hoop jullie straks weer te zien in het éénnegentigste verenigingsjaar van onze Harlinger Watersportvereniging en zie er naar uit verhalen uit te wisselen in ons prachtig vernieuwde Allemanshuus. Ook verheug ik me op de volgende HT Race, want in 2023 organiseren we die voor de 75ste keer. Opnieuw reden voor een feestje. Blijf gezond en heel graag tot ziens in 2023!

Hans Voorneveld

*Voorzitter Harlinger Watersportvereniging*

*P.S. al onze avonturen lees je op [dekapiteinenik.nl](http://dekapiteinenik.nl)*

## COLOFON

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

**We zoeken versterking van de redactie. Wie meldt zich?**

### REDACTIE

Anje Valk  
Bernard Kramer  
Charlotte de Vries

### OPMAAK

Bernard Kramer

### ADVERTENTIEVERKOOP

Sander Thomassen

### PRODUCTIE

Grafisch Centrum Harlingen

# IN DIT NUMMER



## TRAINEE TIJDENS TSRH

De HWSV sponsorde 4 trainees. Marit, Sylvana, Femke en Sjoerd doen verslag van hun avontuur op een tallship.



## HWSV HISTORIE

Grepen uit de geschiedenis van de watersportvereniging en jachthavens in Harlingen.



## HT RACE 2022 en 2023

Terugblik op de onstuimige race van 2022 en vooruitkijken naar de 75ste keer.

## VERBOUWING

De verbouwing van het Allemanshuus is in volle gang.



## IN HET ZOEKLICHT

Havenmeesters Hester en Torben willen vooral gastvrij zijn en hebben er zin in.



## DE BETOVERDE TEDDYBEER

Het spookverhaal dat Nico Pellenbarg vertelde in de bus terug van Den Helder.



## 90 JAAR HWSV

Impressie van de jubileumactiviteiten: de Watersportdag, de excursie naar Den Helder en het jubileumfeest.



## NELSON SUMMER RALLY

Allemaal stoere boten in de HWSV-haven. Verslag van de Nelson Summer Rally deze zomer in Harlingen.



## SCHEEPSBOUWERS-LATIJN

Cees Helfrich over de vele termen waarmee je een schip kunt beschrijven.



## SYMPOSIUM

Verslag van de zes workshops over duurzaam varen. Over plastic soep, scheepswrakken, schoon water, antifouling, fossielvrij varen en varen op waterstof.

## En verder:

### WIE LIGT DAAR? 34

Wie ligt er in box 34?

### RECEPT 53

Anje Valk met een pleidooi voor blikvoer én een recept.

### BESTUUR EN COMMISSIES 54





V.l.n.r. de trainees Sjoerd Berends, Femke Kiewiet, Marit van Baalen en Sylvana Sijsma

## JARIGE HWSV SPONSORT TRAINEES TALL SHIPS RACE

Tijdens de opening van het vaarseizoen op vrijdag 8 april overhandigde voorzitter Hans Voorneveld een sponsorbijdrage van 500 euro aan vier trainees, Marit van Baalen, Femke Kiewiet, Sjoerd Berends en Sylvana Sijsma, die deel gaan nemen aan de Tall Ships Race 2022. In het kader van het 90-jarig jubileum maakte de vereniging het voor deze jongeren mede mogelijk hun droomreis te **maken.** **Hans Voorneveld: 'Het stimuleren van de watersport onder jongeren is voor ons erg belangrijk. We geven zeillessen aan kinderen van 8 tot en met 12 jaar en met deze sponsoring steunen we ook de oudere jeugd.' De vier trainees werden geselecteerd uit tien aspirant-trainees, die zich hadden aangemeld bij de HWSV. In deze Op 'e Steiger doen** ze verslag van hun avontuur.

### Verslag Marit van Baalen

## De regels aan boord kwamen neer op: val niet uit de mast en val niet overboord

Van 9-16 juli mocht ik meedoen aan The Tall Ships Races Harlingen. Ik heb samen met 36 andere trainees meegevaren op de Morgenster.

Het avontuur begon op 9 juli al vroeg. We **vertrokken om 7 uur 's ochtends met een** 12 uur durende busrit van Harlingen naar Esbjerg. Eenmaal aangekomen in Esbjerg werden we door onze mentoren naar de boot gebracht. Het was supergezellig op de kade met feest en muziek en op de boot aangekomen werden we warm verwelkomd door onze kapitein Jacob en de rest van crew. Tijdens het avondeten werden de

belangrijkste regels uitgelegd voor tijdens het varen. Deze regels kwamen eigenlijk neer op ten eerste val niet uit de mast en ten tweede val niet overboord.

### MAST KLIMMEN

Hierna werden we opgedeeld in wacht. Ik kreeg de blauwe wacht, deze was van 16-20 uur en van 04-08 uur. Op dag twee was het tijd om een aantal veiligheidsoefeningen te doen. We hebben geleerd wat we moesten doen als er iemand overboord zou vallen, als er brand zou uitbreken en als de boot zou zinken. Vervolgens hebben we geoefend met

het in de mast klimmen. Dit vond ik eerst best even spannend maar eenmaal boven was het toch wel erg gaaf.

### ZEEZIEK

Om 13:30 uur was het aan de Morgenster om uit te varen. Eerst nog even op de motor, maar al snel werden de zeilen gehesen en waren we officieel begonnen met de race. Er stond veel wind dus we voeren meteen 8 knopen en we gingen behoorlijk schuin. Dit was in het begin erg leuk, maar al snel begonnen een aantal trainees zeeziek te worden. Uiteindelijk was



Marit zeilde op de Morgenster

ik een van de weinigen die niet zeeziek was, **totdat ik in de saloon de midnight tosti's** ging maken. Toen werd het mij helaas ook te veel en ben ik bij de rest op het dek gaan zitten en maar vroeg op bed gegaan. Elke nacht werd ik, samen met de rest van de blauwe wacht, om 03:45 uur wakker gemaakt met een kort weerbericht en de mededeling dat onze wacht over een kwartiertje zou beginnen. Om 04:00 uur was het altijd nog erg donker en koud maar gelukkig hadden we thee en koffie en konden we vanaf 04:45 uur genieten van een prachtige zonsopgang. De wachten in de nacht vond ik altijd erg gezellig, er kwamen vaak bijzondere gesprekken op gang. Ik heb



meerdere keren de zonsopgang vanuit de mast bekeken, een heel mooi gezicht. Als we vervolgens weer beneden kwamen, kregen we een heerlijke tosti. Na nog wat spelletjes spelen en even aan het roer staan was de wacht alweer voorbij.

### DERDE PRIJS

We voeren de hele reis vlak achter de Wylde Swan en ondanks dat we volgens de ratings ver voor hen lagen wilden we ze ook graag in het echt inhalen. Op het einde leende zich daarvoor een uitstekende mogelijkheid. We kregen te horen dat de Wylde Swan de finish had gemist en daardoor een klein stukje terug moest varen om opnieuw over de finish te gaan. Helaas is het ons net niet gelukt om ze in te halen. Desondanks heeft de Morgenster toch een trotse 3de plek in klasse A binnengesleept en als kers op de taart heeft de Morgenster nog een prijs gekregen voor de jongste crew en de meest internationale crew.



De Sail In was een erg bijzonder moment: de hele kade stond vol met mensen die ons aan het verwelkomen waren. In Harlingen was er groot feest, we hebben samen met alle crew van de andere boten de crew **parade gelopen en 's avonds was er een grote crew party.**

### GEEN SECONDE

Het was al met al een hele mooie ervaring. Ik heb niet alleen de beginselen geleerd van het zeilen op een tall ship, ik heb ook veel nieuwe mensen leren kennen van maar liefst negen verschillende nationaliteiten. Het leven aan boord beviel me goed, er waren leuke mensen en veel gezelligheid. Er was geen wifi aan boord en eigenlijk heb ik dat ook niet gemist. Ik wil de Harlinger Watersportvereniging heel erg bedanken voor het mede mogelijk maken van dit avontuur. Als iemand zou vragen of ik morgen weer mee zou gaan, dan zou ik geen seconde twijfelen.







Daar vertelde de vorige crew wat ze hadden gedaan tijdens hun watch en daarna mochten wij het overnemen.

De eerste paar dagen was het grootste deel van de watch te vinden aan de zijkant van het schip waar ze stonden over te geven. Ook ik was de eerste paar dagen zeeziek, maar dat hield me niet tegen om zoveel mogelijk mee te doen tussen de keren dat ik moest overgeven. Uiteindelijk knapten de meeste trainees op.

#### ALLIOCHA

Aan boord waren er verschillende dingen die je kon doen. Je kon bijvoorbeeld achter het roer staan, het dek schrobben en de zeilen veranderen. Daarnaast moest er voor de veiligheid en voor de racecommissie ieder uur een logboek-update gedaan worden en de enginerroom worden gecheckt. Bij het logboek ging je kijken op welke koers we zaten, hoe hoog de golven waren en waar de wind vandaan kwam. Onze watchleader heette Alliocha. Hij besloot samen met één ander persoon van de crew wat onze koers zou worden.

## Verslag Sylvana Sijsma

# Ik ben tijdens de reis verliefd geraakt op zeilen en het schip

Ik heb mee mogen varen aan boord van de Wylde Swan. Dit is een Topsail schooner van 53 m<sup>2</sup>. Na 12 uur in de bus te hebben gezeten konden we eindelijk aan boord en werden we verdeeld in watches. Met de andere mensen in je watch zou je het meest samen zijn, aangezien je samen op dek bent, wakker wordt, etc. De binnenkant van het schip is één grote ruimte. Dus als je midden in de nacht wakker moest worden voor een

watch, dan moest je erg stil zijn om de andere trainees niet wakker te maken. Toen we de haven van Esbjerg waren uitgevaren kon het avontuur beginnen. De watches begonnen en iedereen leerde langzaam hoe het schip in elkaar zat. Voor iemand die nog nooit eerder in haar leven had gezeild was het wel aardig koud midden op zee. Aan het begin van onze watch moesten we achter op dek verzamelen.



*Sylvana zeilde op de Wylde Swan*





Voordat we een manoeuvre uitvoerden nam Alliocha de mensen mee die hij nodig had en legde hij uit hoe alles in elkaar zat en wat we nou eigenlijk deden. Dit deed hij vooral midden in de nacht. Hij had altijd een zaklamp bij zich waarmee hij de touwen aanwees. In plaats van aan wat touwen trekken wisten we dus waar we mee bezig waren. Dit maakte de ervaring veel leuker. Na een paar watches kregen we het in de vingers en wees Alliocha niet meer aan welk touw we nodig hadden, maar benoemde hij

het touw, zodat we het zelf konden gaan zoeken. Op een gegeven moment werd ook aan ons gevraagd hoe we de zeilen vonden staan en als we het te veel vonden flapperen mochten we zelf met weinig hulp van de crew kijken welk touw aangetrokken moest worden en hoeveel.

#### GEWELDIGE SFEER

Wanneer we niks hoefden te doen zaten we achterop het schip met zijn allen, terwijl één van de andere trainees met zijn gitaar

muziek speelde en wij allemaal meezongen. De sfeer van de groep was echt geweldig. Op een gegeven moment tijdens de race zaten we in een hogedrukgebied waardoor het bijna windstil was. De enige wind kwam van recht boven en hiermee kwamen we niet vooruit. Dus toen leerden we hoe we moesten knopen leggen en speelden we kaartspelletjes op het main deck. Ook was het perfect weer om te leren klimmen in de mast. Zelf ben ik ook de mast ingeklimmen, ondanks dat ik er eerst doodsbang voor was. Uiteindelijk hebben een paar van mijn medetrainees een liedje gemaakt. De sfeer van onze watch zat er goed in. We hebben ook een dag gehad waar we 24 uur achter elkaar wakker waren en bij andere watches hielpen. Door Alliocha zijn manier van werken hebben we dus oprecht geleerd om te zeilen. De ervaring was zo geweldig dat ik er nu over zit te denken er mijn werk van te maken. Ik ben tijdens de reis verliefd geraakt op zeilen en het schip. Op dit moment ligt de Wylde Swan in Harlingen voor onderhoud waar ik inmiddels vrijwilliger ben geworden en help met het opknappen van het schip voor de Masterskip-reis.







## Verslag Sjoerd Berends en Femke Kiewiet

# Hoge golven, ultieme vrijheid en mooie zonsondergangen

Hoi! Het is alweer een tijdje geleden dat wij jullie mochten ontmoeten in Harlingen. En wat leek het toen nog ver weg; de Tall Ship Races Harlingen. Maar nu mogen we alweer terugkijken op een fantastische week! Ons avontuur begon vier maanden geleden op de Oosterschelde en wauw, wat hadden wij hier een geluk mee!

### ENGELS PRATEN

Ten eerste is het natuurlijk een prachtig schip, van binnen en van buiten. Ook hadden Sjoerd en ik het geluk dat we een van de meest luxe hutten kregen: een 2-persoons hut met privé-badkamer. Maar naast dat het schip van alle gemakken voorzien was, waren het ook de mensen die het avontuur zo leuk maakten. Wij zaten op een schip met 23 trainees waarvan veertien Denen en

negen Nederlanders. Om deze reden mochten wij alleen maar Engels praten; een mooie uitdaging. In het begin merkten we allebei dat we dit erg lastig vonden. Alle uitleg over het schip en alle zeiltermen waren namelijk in het Engels, een soort volledige reset van je eigen bestaande kennis van het varen. Maar we merkten al snel genoeg dat we er vlot aan konden wennen en we zelfs, **als we met z'n tweeën** in onze eigen hut waren, onszelf erop betrapten dat we nog steeds Engels

praatten. Naast dat de trainees enorm leuk waren, was de bemanning ook erg leuk als je met hen in dezelfde watch zat. (Een watch is een groepje van ongeveer acht man waarmee je je shift gaat vervullen. Er waren verschillende tijden waarop je watch kon hebben, namelijk: 8-14 uur, 14-20 uur, 20-24 uur, 24-4 uur en 4-8 uur.)

### DRIEKWART ZEEZIEK

Maar genoeg over het praktische, we gaan zeilen! Op zondagmiddag betrokken we







samen met alle andere schepen naar de Sail Out in Esbjerg. Dit was echt een kippenvelmoment, het was zo mooi! Om zo tussen alle andere grote schepen te varen, voelde het net alsof we in een Middeleeuws schilderij terecht waren gekomen. De golven vielen op dat moment nog erg mee, maar we hadden te vroeg gejuicht. De golven werden hierna flink wat heftiger en daardoor is helaas driekwart van de trainees zeeziek geworden, waaronder ook ik, Femke. De foto van Sjoerd en mij bij **zonsondergang noem ik ook wel 'Minutes from disaster'**; Sjoerd ziet er piekfijn uit en heeft nergens last van, maar bij mij kon er amper een lachje vanaf, zo beroerd voelde ik me. En nog geen paar minuten later hing ik dan ook boven de wc.

De golven vielen mij dus helaas wel tegen, ik kan me herinneren dat ik het toen vergeleek met een achtbaanrit: waar ik normaal uit de

achtbaan zou stappen omdat ik een beetje misselijk word, ging deze achtbaan maar door en door. Aan de andere kant schiep het een band met de andere trainees die hetzelfde doormaakten, je gène was namelijk volledig verdwenen. Gelukkig had Sjoerd minder last van zeeziekte en kon hij de crew blijven helpen met het reilen en zeilen.

#### GENIETEN

De zeeziekte verdween gelukkig na twee en een halve dag en daarna kon ik, net als Sjoerd, steeds meer genieten van het avontuur. Want wat hebben we een bijzondere momenten meegemaakt. We mochten allebei aan het roer staan, koers bepalen, in de mast klimmen, verschillende watches meemaken, zeevont zien, mooie gesprekken met andere trainees voeren, heerlijk eten, ultieme vrijheid ervaren in het net en mooie zonsondergangen zien.

Toen wij woensdagavond aankwamen in Harlingen heeft het voor mij nog nooit zo goed gevoeld om op vaste grond te staan. Ik heb met een Deense vriendin een vreugdedansje gedaan in de haven. Begrijp me zeker niet verkeerd – we hebben intens genoten en verlangen nog steeds vaak terug naar deze week – maar om vaste grond te voelen na zulke golven is niet te beschrijven. Na de Sail In in Harlingen – wat ook ongelofelijk gaaf was om door zoveel mensen verwelkomd te worden – waren er verschillende activiteiten georganiseerd voor de trainees, zoals sporten, de crew parade en tot slot een crew party. En wat was het bijzonder om te feesten met zoveel verschillende nationaliteiten bij elkaar. Zo stond je bijvoorbeeld opeens met de Poolse **bemanning van Dar Młodzieży te dansen!**

#### ONVERGETELIJK

Inmiddels is het dus alweer een tijdje geleden, maar houden we nog steeds contact met een paar trainees. Zo hebben we een aantal mensen alweer teruggezien en heb ik zelfs een Deense vriendin afgelopen oktober weer mogen ontmoeten! Al met al was het een onvergetelijke ervaring! Het was zo bijzonder om dit mee te mogen maken, en daar zijn Sjoerd en ik jullie, HWSV-leden, enorm dankbaar voor! We hebben nog lang niet alles kunnen vertellen en kijken er daarom ook enorm naar uit om onze avonturen met jullie te mogen delen deze winter!







# GREPEN UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE HARLINGER WATERSPORT

*Tekst Nico Pellenburg foto's archief Sjors Dotinga - Nico Pellenburg*

Alle Harlingers, van arm tot rijk, van mager en dun tot dik, houden van water. We zijn allemaal begonnen met balkjetrappen in de singels en een eerste wrakke kano of roeiboot. Daarna met een motorboot naar de Suupsloot bij Herbayum en in de zomervakantie naar Eernewoude. Of zeilen op de Friese meren of een tochtje op zee. Om uiteindelijk met zeegaande jachten buitenlandse havens te bezoeken. Harlingen biedt voor de watersport nog steeds ongekende mogelijkheden. Hoe is het zo gekomen?

De watersport in Harlingen is veel ouder dan de meeste mensen denken. Al in het begin van de 19e eeuw, waarschijnlijk al veel eerder, liep de jeugd te balkjetrappen en zwommen ze in de singels. We zien het op een schilderij van Nicolaas Baur (1767 – 1820). Het doek in het Hannemahuis toont de majestueuze Franekerpoort, gesloopt in 1835 en de Franekerpoortsbrug die nog altijd een belangrijke rol speelt bij de

vaarbewegingen binnen de Harlinger Watersportvereniging.

Er werd in die tijd ook al met jachtjes gevaren. Op een kadastrale kaart van 1832 staan er ineens vier botenhuisen aan de noordzijde van de Zuidoostersingel, bij de Kerkpoortsbrug. De historicus Stefan Elsinga wist de eigenaren te achterhalen: de zeehandelaar Jan Huidekoper, de koopman Pieter Asmus Tuinhout, de



*Schiphuizen bij de Kerkpoortsbrug - 1832*



HWSV vanaf 1954 aan de Noordergracht

scheepsbouwer Folkert Nicolaas van Loon en Pieter Kallenborn die als zaakwaarnemer bekend was. Op een kaart uit 1887 blijken de schiphuizen weer te zijn verdwenen.

### HARLINGER ZEIL- EN ROEIVERENIGING

Ongetwijfeld heeft men in de 19e eeuw vaker het water opgezocht om zich te verpozen. Maar in 1859 werd het georganiseerd aangepakt en werd een



De huidige Kerkpoortsbrug

Harlinger Zeil- en Roeivereniging opgericht. Er werden wedstrijden gehouden waarvan ook afbeeldingen bekend zijn, zie de litho van een wedstrijd buiten de haven, op 4 juli 1860, van W. Troost in het Hannemahuis. In 1877 organiseerde de vereniging, bij de opening van de nieuw aangelegde Willemshaven, een hardzeilwedstrijd op zee die helaas bedorven werd door storm en regen. De auteur J.J. Huizinga beschrijft in zijn boek **“Tot heil onzer ribbenkast”** dat deze vereniging in 1885 bij het 25-jarig bestaan nog eenmaal een jubileumwedstrijd organiseerde waarna ze in de nevelen der geschiedenis verdween.

In 1910 begon de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer met het organiseren van zeilwedstrijden. Uit krantenverslagen weten we dat er in 1914 een grote zeilwedstrijd op de Zuiderzee bij Harlingen gevaren werd in acht klassen: ronde en platbodemjachten, kiel- en midzwaardjachten langer dan 7m en tot 7m, beurt- en vrachtschepen boven de 50 ton en kleiner dan 50 ton, klipperschepen, platbodem vissersvaartuigen en tot slot ook zeilboten. Er werd gezeild om luxe voorwerpen en verder was het een feestelijke gebeurtenis die, afhankelijk van het weer, twee of drie dagen duurde. Fanfarekorpsen marcheerden door de stad en het publiek kon de wedstrijden vanaf de pieren volgen of vanaf speciaal gecharterde stoomschepen. Prijsuitreiking op de Buitensociëteit.

### OPRICHTING HWSV IN 1932

Lange tijd is watersport een luxe sport geweest voor de gefortuneerden. Zij konden zich dure jachten veroorloven: fraai afgewerkte boeiers en Friese jachten, snelvarende scherpe jachten voor de binnenwateren maar ook zeegaande

zeiljachten, en luxe motorboten. Soms werden beroepsschippers aangesteld om de familie een zorgeloze vakantie te bereiden. Rond 1930 kwam hier verandering in. Bredere lagen van de bevolking kregen wat meer vrije tijd en de middenklasse begon over (bescheiden) geldmiddelen te beschikken. Doorslaggevend was misschien dat er nieuwe bouwmethoden voor jachten beschikbaar kwamen: eenvoudiger en goedkoper. Het grote voorbeeld is de methode van de lattenbouw van kapper Bulthuis uit Burgum die grote aantallen BM-ers (Bergumer Meer klasse) heeft opgeleverd. Hiermee kwam de watersport onder het bereik van een groter publiek. De BM-ers hebben, eerst de 12 m<sup>2</sup> klasse en later de 16 m<sup>2</sup> klasse, decennia lang de binnenwateren gedomineerd.



Zeilrace ca. 1914

Rond 1930 was de belangstelling voor de watersport zodanig toegenomen dat er behoefte kwam aan een vereniging en aan een plek om boten af te meren: een jachthaven. Het verhaal gaat dat tijdens de kermis van 1932 enkele Harlinger notabelen elkaar troffen in een poffertjeskraam op de Schritsen en daar plannen maakten voor een Harlinger Water Sport Vereniging (HWSV). De koe bij de horens vattende werd de vereniging direct daarna op 13 juli 1932 officieel opgericht tijdens een vergadering in de Harmonie (hoek Lanen - Kleine Ossenmarkt). De oprichters en





*Drijvende steigers aan de Zuiderpier*



*Steigers aan de Zuiderpier*

bestuursleden van het eerste uur waren mr. J.H. Cornelis, advocaat en procureur te Harlingen, de heer O. Zeijlmaaker en de heer G. Martens. Voorzitter werd de heer D. Matak Fontein.

#### DE EERSTE JACHTHAVEN

Een jachthaven voor de HWSV werd gecreëerd in de Nieuwe Willemshaven. De jachten lagen in de jaren '30 relatief beschut afgemeerd aan een drijvende steiger, bevestigd tussen de windschermen aan de Zuiderpier. Vergelijken met nu waren de jachten nog vrij klein: gemiddeld een 6 m lang. Met 8 à 9 m had je bepaald een groot schip!

Een van de luxe motorboten aan de steiger aan de Zuiderpier was de motorboot Leo, een Maaskruiser. Deze was eigendom van de heer Leen van Drooge, wegebouwer en

jarenlang voorzitter van de Harlinger Water Sport Vereniging. Hij was de initiatiefnemer tot de jaarlijkse Harlingen-Terschelling zeilrace, voor het eerst gehouden in 1946. Deze race wordt nog steeds ieder jaar verzeild en mag zich verheugen in een grote populariteit bij de zeezeilers.

In de eerste jaren van de Harlinger Watersportvereniging vormden kano's een belangrijk bestanddeel van de vloot. Kano's waren relatief goedkoop en heel goed te bouwen door de handige doe-het-zelver, zie de foto van een kano in de Nieuwe Willemshaven in de jaren '30. Let op de lege kades: deze waren kort tevoren vernieuwd en de havenloodsen waren toen nog niet aanwezig!

#### NAAR HET DAVIDSKOLKJE

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de watersport weer op gang. De drijvende steigers werden toen niet langer bij de Zuiderpier vastgemaakt, maar vonden een plaats in het binnenwater: bij de groenteveiling. Deze waterpartij bij de Kerkpoortsbrug, op het kruispunt van Rozengracht, Zuidoostersingel en Bolswardervaart, heet officieel het **'Davidskolkje'**. **Vroeger was dit water,** eigenlijk een zwaikom, groter dan tegenwoordig. Voor de aanleg van supermarkt en parkeerterrein is een gedeelte namelijk gedempt. In de oude situatie was er genoeg ruimte voor de drijvende steigers van de HWSV.

Van eind jaren '40 tot begin jaren '50 konden de leden hier hun schepen afmeren. De charme van deze schilderachtige locatie was dat zowel binnenwater als buitenwater goed te bereiken waren: via de Kleine Sluis en de Grote Sluis voer men naar de havens en vervolgens naar zee. Maar in feite was dit



*Aan het Davidskolkje*

een tussenoplossing. Want de Tsjerk Hiddessluizen waren al in aanbouw, waarmee de situatie drastisch zou wijzigen. Vermeldenswaard is dat in de jaren '90 door de gemeente Harlingen nog een trailerhelling voor kleine bootjes aan het Davidskolkje is aangelegd; deze is later weer verwijderd.

#### DE NOORDERGRACHTSWAL

Na het gereedkomen van het Van Harinxmakanaal en de Tsjerk Hiddessluizen is de HWSV-jachthaven verplaatst naar de Noordergracht, tegenover de begraafplaats.



*HT Race in de jaren '40*



*Kano in de (nog lege) Nieuwe Willemshaven*

Een ideale uitvalsbasis zowel richting Waddenzee als richting binnenwater. In 1954 is de jachthaven officieel in gebruik genomen. Het Friese Statenjacht voer onder de tonen van het Wilhelmus door een lint waarmee de opening een feit was. De provincie en de gemeente hadden gezorgd voor de benodigde steigers en ook voor een verbindingssluisje met het Van Harinxma-kanaal.

De Harlinger Watersportvereniging werd eigenaar van de jachthaven, zorgde voor de exploitatie en liet een schiphuis bouwen met 14 boxen die aan leden werden verhuurd. Een jaar later werd er nog een 15e box tegenaan gebouwd.

In de jaren '90 kon de vereniging uitbreiden met ligplaatsen in de Noordoostersingel voor leden en voor passanten. Daartoe werd de Franekerpoortsbrug beweegbaar gemaakt; deze werd weer, als in oude tijden, een ophaalbrug. Een belangrijke mijlpaal werd in het jaar 2000 bereikt: in de haven werd een clubgebouw met vergaderruimte en sanitair gerealiseerd, het Allemanshuus. In 2011 is de indeling van de jachthaven drastisch gewijzigd en aangepast aan de steeds groter wordende plezierboten. Ook in 2011 werd het botenhuis, het was oud en obsoleet geworden, gesloopt; op deze plek kwam een ligplaats voor de grotere jachten.

#### ACTIVITEITEN

De vereniging is altijd door blijven gaan met het organiseren van de HT Race. Het aantal deelnemende boten is, vergeleken met de beginjaren, veel groter en ook het formaat van de schepen is gegroeid. In 2005, 2007 en 2009 is een zeilwedstrijd Harlingen – Hull vice versa georganiseerd. Een prachtig evenement maar de sponsoring werd na de laatste editie een probleem waarna deze



Suupsloot

tocht de geschiedenisboeken is ingegaan. Gezelligheid hoort ook bij het verenigingsleven. Vaak zijn er gezamenlijke vaartochten voor zeil- en motorboten georganiseerd, de uitjes naar de Suupsloot bij Herbayum en de tochten naar Hempens zijn velen nog niet vergeten. Ook zijn er tochtjes voor de Harlinger bejaarden op touw gezet maar hier bleek na verloop van tijd weinig animo meer voor. Grote successen waren de viering van het 75-jarig jubileum in 2007, de Open Dag in 2008 en de inwijding in 2011 van de nieuwe indeling van de jachthaven in tegenwoordigheid van Staatssecretaris Joop Atsma.

#### TOT BESLUIT

De HWSV viert dit jaar het 90-jarig jubileum. Het is daarom passend dit artikel te beëindigen met een foto van de Venture

die zo'n 75 jaar deel heeft uitgemaakt van de geschiedenis van de HWSV. De Venture werd in 1930 in Engeland gebouwd als stalen reddingsboot (plaatdikte gegalvaniseerd staal 2,5 mm) en kwam aan het eind van de Tweede Wereldoorlog in Nederland terecht. De heer Koster, sluismeester te Roptazijl, later in Harlingen, kocht de boot en bouwde deze om tot gemotoriseerd plezierjacht waarna de familie Koster er nog vele jaren mee gevaren heeft. Zo'n veertig jaar geleden kocht de familie Jorna dit karaktervolle schip en heeft er tot voor kort zeer actief mee gevaren, de laatste jaren als motorjacht. Een schip, net iets ouder dan onze jubilerende HWSV, dat 75 jaar de vlag van onze vereniging gevoerd heeft!



Venture in de jachthaven met HWSV-vlag



# ONSTUIMIGE

Volgend jaar de 75ste editie

Tekst Frank Havik / foto's Menno Onnes



Een stevige wind, met vlagen tot **zo'n 25 knopen, wat in de volksmond** een dikke windkracht 6 betekent. Daarbovenop een fikse golfslag, maar wel met prachtige weersomstandigheden; de HT-Race van 2022 kende vele gezichten. Een echte uitdaging was het wel voor de ruim 100 deelnemende boten die zich op woensdag al verzamelden in de haven van Harlingen. De organisatie was natuurlijk voor de 74ste maal in de vertrouwde handen van de HT-commissie van de HWSV.

De eerste wedstrijddag begon op donderdagochtend met windkracht 4 tot 5. In de middag nam de wind zelfs nog iets toe met soms uitschieters naar een dikke windkracht 5. Op dat moment waren de eerste schepen al bij de Vliestroom waar de snelste boten doorzeilden naar het Stortemelk en de langst mogelijke HT-Zeilraceroute moesten varen. De langzamere boten kregen ook een stevige opdracht. Zij zeilden de één-na-langste route. Er waren op woensdag wel wat problemen voor een aantal schepen. Ze hadden last van fikse golven boven Vlieland in het Stortemelk. Die golven waren er nog

# HT RACE



vanwege een stormwind met uitschieters tot windkracht 9 in de nacht van woensdag op donderdag. Een gebroken voorstag en een aantal boten die besloten al eerder de haven van Terschelling op te zoeken. Voldoende aanleiding om na de traditionele haringparty de kroeg op te zoeken, waarna er nog lang is nagepraat over de eerste fantastische zeildag.

## FORSE DEINING

Op vrijdag was het weerbeeld anders. De eerste start was om één uur in de middag met lekker veel zon. Steeds nam de wind een beetje meer toe tot maximaal 28

knopen: een kleine windkracht 7 en voor de organisatie het sein om de kortste baan terug naar Harlingen te zeilen. Tot onder de platen bij Terschelling ging het prima, daarna kwam er een forse deining het Wad opzetten vanaf de Vliestroom. Voor een aantal boten was er schade, zoals gescheurde zeilen, een zwaard dat losraakte en een gebroken voorstag.

## JUBILEUMEDITIE

Diverse boten kwamen vast te zitten op een zandplaat en moesten door de KNRM worden losgetrokken. Al met al werd het toch een fantastisch tweedaags evenement.

Mede een succes door ondersteuning van een tiental vrijwilligers die met hun motorboten nauwlettend de deelnemers in de gaten hielden. Alleen mogelijk met ondersteuning van de Havendienst van Harlingen en Terschelling, de gemeente Harlingen, de Dienst Waterpolitie, Rijkswaterstaat, de KNRM en heel veel vrijwilligers. In 2023 komt er een jubileumeditie: de 75ste maal dat de HT verzeild wordt. De HT-commissie is reeds begonnen met de voorbereiding van een aansprekend jubileumprogramma, waarbij ook de leden van de HWSV betrokken zullen worden. Tot in 2023!





# ALLEMANSHUUS IN DE STEIGERS

Tekst Charlotte de Vries, foto Sjors Dotinga, schetsen Wytze van der Zee

Begin november was het eindelijk zover, de interne renovatie van het Allemanshuus kon beginnen. Met het oog op de flink stijgende prijzen zijn de plannen onderweg hier en daar wat bijgeschaafd. Onder leiding van Jesse Smaal en Sjors Dotinga is met hulp van vrijwilligers al heel wat werk verzet. Op 'e Steiger staat geregeld op de stoep en doet verslag van de vorderingen.

Met de schetsen van Via Andrea! onder de arm loopt havencommissaris Jesse Smaal de mancave van Sjors Dotinga binnen. Samen nemen ze de tekeningen door en wegen de voorgestelde aanpassingen op (technische) haalbaarheid. Ook maken ze een grove

inschatting van de kosten. Wat drukt het zwaarst op het budget, waar kunnen ze nog wat winnen? Wat zijn de aanvullende wensen die er bij nader inzien altijd zijn. En zouden we misschien toch ramen kunnen maken in de nu volledig dichte zijkant van het clubgebouw? Jesse noteert alle aanbevelingen en bespreekt deze met het bestuur, waarna de begroting steeds gedetailleerder kan worden ingevuld.

## SUBSIDIE

Enkele maanden daarvoor bogen bestuursleden Charlotte de Vries en Sake Wijma zich over een aanvraag subsidie van € 18.000 bij het Iepen Mienskip Fûns Fryslân voor verduurzaming van het clubgebouw als onderdeel van de verbouwingswerkzaam-

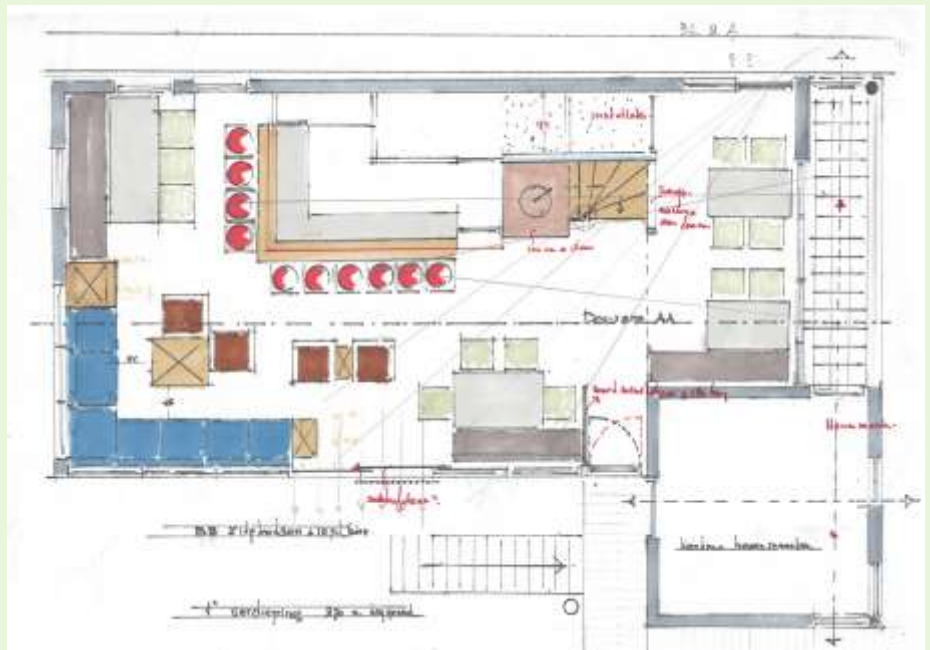
heden. Dat mislukte: ze werden onverbiddelijk afgewezen wegens te magere onderbouwing. Daarop heeft Charlotte de aanvraag aangepast. In plaats van een compact plan van twee kantjes volgde een **veertien pagina's tellend document met een warm verhaal over de HWSV, de ambities van de vereniging en haar maatschappelijke relevantie, aangevuld met vele foto's en een opgehoogd subsidiebedrag van € 23.000.**

Er volgde een presentatie voor de beoordelingscommissie in het buurthuis van Marsum waarna het plan opnieuw werd ingediend. Alle inspanningen werden even later ruim beloond, want in juni van dit jaar stuurde de Provincie een brief waarin het gevraagde bedrag werd toegekend en binnen een mum van tijd stond het op de rekening van de HWSV!

## VOORWAARDEN

**Trots meldden ze hun 'overwinning' aan de overige bestuursleden.** Er was wel een voorwaarde aan de subsidie verbonden die een bepaald deel van de totale begroting vertegenwoordigt. De hoogte van onze uitgaven moeten in lijn blijven met de toegezegde subsidie, anders moeten we alle subsidie teruggeven. Dat betekent dat we weliswaar meer aan verduurzaming kunnen doen maar ook dat we niet zomaar het plan kunnen wijzigen of het totale budget kunnen terugschroeven. Gezien de exorbitante kostenstijgingen waar we de laatste maanden mee te maken hebben, zullen we het gestelde budget wel nodig hebben. Sterker nog, we zullen meer dan vooraf gepland gebruik moeten maken van eigen kracht en veel hulp en inzet van onze vrijwilligers vragen. Met de toegezegde subsidie kunnen we nu wel een hybride warmtepomp en

elektrische boiler plaatsen. Dat werkt natuurlijk goed in combinatie met de zonnepanelen op de het dak. Ook kunnen we van deze subsidie het invalidetoilet en -douche beneden realiseren. De eerder gewenste schuifpuien in de serre aan de oostzijde (richting begraafplaats) komen te vervallen. Daarvoor in de plaats heeft het bestuur Wytze van der Zee gevraagd of we ramen zouden mogen aanbrengen in de gevel aan de noordzijde (richting sluisen). En als dat binnen zijn ontwerp was toegestaan, of hij die ramen ook wilde intekenen. Wytze, inmiddels 84 jaar maar nog steeds architect in hart en nieren, ging enthousiast aan de slag en kwam terug met tekeningen die iets meer behelsden dan de gevraagde ramen. Zoals een goed architect betaamt, tekende hij niet alleen de ramen in maar ook wat ideeën voor de inrichting zoals voor de bar en het trapgat die de ruimte nog lichter en meer open maken. Die suggesties vielen goed bij het bestuur en de bouwcommissie, zoals we het team Smaal/Dotinga voor het gemak maar even noemen.



## LICHT

Om op 1 november een vlotte start met de verbouwing te kunnen maken, zijn Sjors en Jesse met een aantal andere vrijwilligers al een week eerder begonnen met de sloop en afvoer van diverse zaken. De bar ging eruit. De dichte keuken werd gesloopt en de doorgang naar de serre aan de oostzijde is een stuk hoger en breder gemaakt. Ondertussen moest er meteen nagedacht worden over de elektriciteit. Waar komen straks je stopcontacten en stroompunten voor het licht. Dat vereist flink wat puzzelwerk omdat de plannen nog niet helemaal in beton gegoten zijn en enige

flexibiliteit mogelijk moet blijven. De bouwcommissie deert het niet, die gaat pragmatisch te werk en heeft de zaken goed onder controle. Wie de ruimte nu betreedt, merkt meteen dat het veel prettiger en lichter aandoet en dan moeten die ramen in de achterzijde er nog in komen.

## TEAMWORK

In korte tijd is er dus al heel wat werk verzet. Dat hebben we te danken aan de vele vrijwilligers die zich hebben aangemeld om mee te helpen en natuurlijk de bouwcommissie. Onder de vrijwilligers komen we zelfs leden tegen die aanvankelijk niet heel positief tegenover de verbouwing

stonden. Want voor of tegen, ze hebben hart voor de vereniging en als er geklust moet worden, dan zijn ze er. Mooi om te zien hoe ze samen, onder aanvoering van Sjors, de schouders eronder zetten.

## PLANNING

Het streven is dat de verbouwing uiterlijk eind maart gereed is. Dan zal er een openingsfeest voor de leden komen, zodat iedereen kan zien hoe mooi ons clubhuis is geworden. Ben je nieuwsgierig en wil je alvast een kijkje nemen? Loop eens langs en breng wat lekkers mee voor de harde werkers!



Tekst en foto's Bernard Kramer

Het is zijn laatste werkdag van het seizoen als ik Torben spreek. Het is eind oktober en het is stil in de haven. We drinken een bakje koffie in de kantine. Torben Schoonbeek was het afgelopen jaar samen met Hester Grobbe havenmeester in onze haven.

Torben is 19 jaar, studeert aan het Friesland College en woont bij zijn moeder aan het Havenplein in Harlingen. Hij hoeft maar twee dagen in de week naar school en kan daarom zijn studie goed combineren met zijn werk als havenmeester. Een paar dagen later spreek ik Hester. Inmiddels zijn er enkele vrijwilligers enthousiast aan het slopen in de kantine om plaats te maken voor de nieuwe inrichting.

Hester woont samen met Jacobert Nadema in de Hoogstraat, vlakbij de haven. Ze hebben samen vier kinderen. De oudste is 28 en de jongste is 9. Twee jongens, twee meiden. Alleen de jongste woont nog thuis. Ze was in 2021 als vrijwilliger havenmeester en is in 2022 in dienst gekomen. Hester: 'Ik hoorde van Sjors Dotinga dat ze vrijwilligers zochten in verband met de ziekte van Frank

van Schagen en dacht: dat wil ik ook wel eens doen. Ik heb toen in het voor- en najaar wat diensten gedraaid. Ik ben nu in dienst en draai gemiddeld 30 uur per week in het seizoen. In voor- en naseizoen wat **minder en in het hoogseizoen wat meer.**'

Hester heeft een redelijk druk bestaan met een gezin en een man met een bouwbedrijf waar ze ook voor werkt. Ze doet het **allemaal met veel plezier: 'Al met al heel druk, maar wel heel leuk.** En hier op de **haven vind ik het gewoon heerlijk.'** Torben zit nu in het laatste jaar van zijn mbo-opleiding voor autoverkoper. Hij denkt alleen niet dat hij in de autoverkoop zal **belanden na zijn afstuderen: 'Ik heb twee jaar stage gelopen en het moet je wel liggen, zeg maar. Ik wil wel doorstuderen, maar weet nog niet wat.'**

## WATER

Als havenmeester heb je doorgaans zelf ook wel wat met watersport. Hoe zit dat met **onze havenmeesters? Torben: 'Mijn moeder is vroeger zeilinstructeur geweest in Heeg, dus van jongs af aan heb ik het zeilen wel mee gekregen. Mijn moeder komt echt uit een watersportfamilie en mijn broers zeilen ook allebei. We hebben een zeilbootje, dat ligt in Gaastmeer. Het zit wel echt in de familie, de bootjes en het zeilen.'** Hester: **'We hebben sinds drie jaar een valkvet. De boot ligt in Uitwellingerga. We houden van ver varen en willen wat zien. We zijn al in Gouda geweest, in Amsterdam en in Utrecht. Ik heb altijd gevoel dat als ik op de**

boot stap en je gooit los, dan is het klaar, dan voel je ontspanning, vrijheid. Alles glijdt van je af. Ik heb altijd wel wat met het water gehad. Mijn vader heeft altijd gevaren en dan **ben je daar toch mee opgegroeid.'**

## GASTVRIJHEID

Een havenmeester doet veel verschillende dingen. Ze ontvangen de passanten, wijzen ze naar hun plekje, regelen de betaling, maken het sanitair schoon, bedienen de brug, leggen de muntautomaten, doen kleine reparaties. Eigenlijk teveel om op te noemen. Over wat het belangrijkste van al die taken is, zijn ze opvallend eensgezind:

**gastvrijheid. Torben: 'Je wilt mensen gelijk een goed gevoel geven als je ze ontvangt. Dat ze welkom zijn. Je loopt even mee naar hun plekje en helpt bij het aanleggen, maar ook als ze iets zoeken in de stad of een **reparateur nodig hebben, help je ze daarbij.'****

**En Hester: 'Je bent een soort gastvrouw.** Voor mij is het heel erg belangrijk dat iedereen het naar de zin heeft. Dat ze graag weer terug willen komen. Dat geldt ook voor de leden. Even een praatje maken. Ik hoop dat de leden weten dat ik ze



# & Torben



Havenmeesters Hester Grobbe en Torben Schoonbeek

waardeer. Dat ik het leuk vindt als ze langs komen en als ik ze bezig zie op de boot. En er zijn op het ogenblik ook veel zieken. Dan vind ik het belangrijk om te vragen hoe het **met ze gaat.**' **Torben: 'Je hebt ook veel vaste mensen op de haven. Je leert elkaar steeds beter kennen. Ik heb zelf altijd een gevoel van vakantie als ik aan het werk ben, omdat je altijd tussen de mensen zit. Je hoort waar ze geweest zijn en ziet mensen uit het hele land.'**

**Hester: 'Er gebeuren altijd leuke dingen.** Laatst waren er Duitse mensen met een boot die Tetakawi heette, dus ik vroeg hoe komen jullie aan die naam? Toen begonnen ze al te lachen. Ze hadden gelezen over een berg in Mexico die Tetakawi heette en dachten dat is een mooie naam voor onze **boot. Later bleek dat Tetakawi 'geitetieten'** betekende. Toen hebben we vreselijk gelachen. Dat heb ik wel vaker, ook met Duitse gasten, dat je vreselijk veel lol **hebben.'**

## HOOGSEIZOEN

In het hoogseizoen kan het behoorlijk druk **zijn in de haven.** **Torben: 'Als je om 9.00 uur** aankomt zitten de eerste vier, vijf mensen al te wachten voor de deur. Je hebt er in het

hoogseizoen wel een brugwachter bij en een schoonmaakster en iemand die het gras maait. Dat is wel ideaal, want je kunt dan niet alles in je eentje doen. Vanaf 9.00 uur **'s ochtends tot 7.00 uur 's avonds is het dan** een en al drukte. Het loopt de hele dag door. Je komt dan bijna niet aan eten toe, zo druk is het, maar ja dat is ook mooi, want **dan gaat de dag ook sneller.'**

## STUK TAART

Als havenmeester ben je het aanspreekpunt in de haven en krijg je soms heel wat over je **heen.** **Hester: '98% van de gasten die binnen** komen zijn leuk, maar je hebt ook wel mensen die willen dit niet en dat niet. Ze willen bijvoorbeeld niet in een box, maar aan de langsteiger liggen. In het hoogseizoen hebben we die plekken hoog nodig voor de **diepstekende jachten, dus kan dat niet altijd.'** Maar de meeste reacties van de passanten **zijn positief.** **Torben: 'Vooral dat ik een** jonge havenmeester ben vinden ze leuk. Je bent vast de jongste havenmeester van Nederland, zeggen ze dan. Als mensen **'s ochtends vertrekken, komen ze vaak even** naar boven om te bedanken. Gasten die vaker komen en wat langer blijven liggen nemen soms een paar appelflappen of een

stuk taart voor je mee. Ze denken wel aan **je.'** **Hester: 'Het mooiste is als je in de stad** terughoort dat mensen enthousiast zijn over de haven en de havenmeesters. Ik heb een vriendin met een winkel en die hoort nog **wel eens van mensen dat ze in zo'n leuke** haven liggen. **Dat is fijn te horen'.**

## MOOISTE UITZICHT

Dik tevreden zijn ze dus over hun werk als havenmeester. Maar gaan ze er mee door? **Torben: 'Nu is mijn werk hier nog goed te** combineren met mijn studie. Als ik volgend jaar september een hbo-opleiding ga doen, **wordt dat misschien lastiger.' Hij denkt er** nog over na of hij volgend jaar weer havenmeester kan zijn.

**Hester: 'Het was eigenlijk de bedoeling dat** ik niet door zou gaan, maar toen ik weer op de haven kwam en het was mooi weer en ik keek uit het raam van mijn kantoor en dacht: je hebt het mooiste uitzicht hier en je bent ook gek dat je weggaat. Het is soms best heel hard werken, maar toch heb je **een gevoel van vrijheid.'**

Hester is winterhavenmeester in de komende maanden en is dan af en toe een uurtje op de haven. We zien Hester in het seizoen 2023 weer terug als havenmeester.





# DE BETOVERDE TEDDYBEER

Na de laatste knallen van het vuurwerk slenterde Sikke Goslinga 's avonds over de kermis in Harlingen. Hij bleef staan bij de zweefmolen en dacht na. Eigenlijk had hij zin om ergens een bar binnen te gaan en daar met oude vrienden gezellig wat te gaan drinken. Maar ja, de tijden dat hij als vrijgezel onbepaald kon feestvieren waren voorbij. Een paar straten verder, in de Noorderhaven, lag zijn motorboot, de Dolfijn, met aan boord zijn vrouw Belinda en de baby. Ze waren op vakantie en maakten een tussenstop in Harlingen waar ze veel vrienden hadden. Na een gezellige dag was Belinda vroeg gaan slapen en maakte Sikke nog een ommetje.

Intussen liep de kermis op zijn eind. Opgeschrikt door de sirenes van de botsautootjes en het gegil uit de spooktent besloot Sikke door te lopen, naar zijn boot.

Toevallig viel zijn oog op de schiettent. Tussen de rozen, teddyberen en andere attributen zag hij een mollige dame staan. Ze had drie geweren in haar hand en wenkte hem, verleidelijk glimlachend, naderbij. Voor Sikke het wist, had hij vijf gulden betaald voor tien

schoten. Geconcentreerd begon hij te mikken op de stenen pijpjes. Doorgaans was hij hier erg goed in. Hij probeerde eerst een verzameling rozen bij elkaar te schieten. Toen dat gelukt was, besloot hij een reusachtige teddybeer te gaan schieten. Belinda zou zo'n beest vast leuk vinden. Daartoe moest hij echter heel wat pijpjes zien te raken. Halverwege de schietpartij, Sikke legde net aan op het zoveelste stenen pijpje, stond plotseling de vrouw voor zijn geweer. Ze had, gebukt, een paar gevallen roosjes opgeraapt en was ineens gaan staan. Het schot ging af, Sikke had haar niet kunnen ontwijken. De kogel trof haar vol in het voorhoofd.

Verbijsterd zag Sikke hoe de vrouw de teddybeer losmaakte. Hij had kennelijk toch alle pijpjes geraakt. Vals grijnzend overhandigde zij hem zijn prijs.

"Die is voor jou!" zei het mens venijnig, "je schiet me veel te goed.

Veel plezier met dit krenge. Maar je bent er nog niet mee klaar!"

"Het spijt me," hikkelde Sikke, "ik bedoel, mankeert U echt niets? Ik eh..."

"Nee!" antwoordde de mollige schoonheid, "je bent een schietgrage



Dit bijzondere verhaal  
vertelde Nico Pellenbarg  
(zoals alleen hij dat kan)  
op de jubileumdag 1 oktober 2022  
tijdens de busreis van  
Den Helder naar Harlingen.  
Dolf Siere maakte er  
een illustratie bij.

onbenul en kunt niet alles begrijpen. Verdwij maar, welterusten!"  
Nog behoorlijk van de kook arriveerde Sikke even later, zeulend  
met de reusachtige beer, bij de Dolfijn. Behoedzaam tilde hij de wel  
anderhalve meter lange beer aan boord en zette hem in de stoel bij  
het stuurrad. Belinda sliep. Ze werd nauwelijks wakker toen hij naast  
haar in de kooi kroop. De kermis was afgelopen, de geluiden  
stierven weg. Toen sliep ook Sikke in, weggedoken in de weelderige  
blonde haardos van zijn vrouw.

Het echtpaar schrok wakker toen een trilling door het schip voer.  
De beide 110 pk Volvo/Peugeot dieselmotoren begonnen te ronken  
en ook de boegschroef was in werking. Belinda gilte. Sikke vloekte,  
schoot zijn broek aan en stormde de stuurhut binnen. Niemand te  
zien. De beer was uit de stuurstoel gevallen. Sikke schakelde alle  
motoren uit inclusief de navigatielichten die ook al brandden. Niet te  
geloven, hoe kon dit? De kajuitdeur was op slot geweest, niemand  
had binnen kunnen komen. Hoofdschuddend daalde hij weer af naar  
de slaapcabine. De beer deed voorzichtig één oog open en keek  
hem na.

Ongeveer een uur later, het was nog steeds donker, kwam de  
Dolfijn opnieuw in beweging. Deze keer raakte het schip los van de

kade! Te laat kwam Sikke naar boven. Hij zag hoe zijn boot op volle  
snelheid onder de Prins Hendrikbrug door voer, de haven uit. Aan  
de zijkanten afgemeerde bootjes dansten wild op de enorme  
hegvolven van de Dolfijn!

De teddybeer stond grommend aan het stuurrad. Ongelovig keek  
Sikke naar het beest dat met opvallend gemak en grote handigheid  
de boot de Waddenzee op stuurde. Sikke begreep eerst niet hoe hij  
het had maar ten slotte greep hij in. Hij pakte de beer van achteren  
vast met het voornemen hem de kajuit uit te werken en overboord  
te gooien. Maar de beer was te sterk! Het dier draaide zich om en  
sloeg Sikke gemakkelijk de trap af naar beneden. Daarop grendelde  
het de toegangsdeur naar de stuurhut en voer doodgewoon verder.  
De snelheid werd nog opgevoerd! In de ochtendschemering zagen  
Sikke en Belinda boeien en drijfbakens voorbij schieten, de Dolfijn  
stuitte wild op de vrij hoge golven. De baby was wakker  
geworden en begon zacht te huilen. Belinda werd razend.  
"Sikke, doe iets! Maak er een eind aan!"

Maar ze waren machteloos, opgesloten als ze waren beneden in het  
schip. Na een poosje leek de beer er genoeg van te krijgen. Bij de  
ton BS 29, een flink eind buiten de haven, draaide de boot en voer,



**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

**BIJKO**

- 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

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

**VAN SMEDEN**  
• IJZERWAREN • GEREEDSCHAPPEN • BOUWBESLAG

Grettingalaan 2 - 8862 ZC Harlingen  
0517 413241 info@vansmeden.nl

Coöperatieve in- en verkoopvereniging

**CIV**

Lauwerszee u.a.

**HARLINGEN B.V.**

**600 m2 SHOWROOM**  
**RECREATIE- EN BEROEPSVAART**  
Nieuwe Vissershaven 9 8861 NX Harlingen Tel. +31 517 431644 www.civ-harlingen.nl



## VERVOLG DE BETOVERDE TEDDYBEER

veel rustiger nu, terug. En legde weer aan in de haven, op de plaats van vertrek! Intussen had Sikke toch het slot van de kajuitdeur weten te forceren. Hij trok zijn mes en betrad de stuurhut. Belinda kwam achter hem aan met een oud, maar nog deugdelijk harpoengeweer.

De beer zat rustig in de stuurstoel. Vergenoegd keek hij om zich heen, kennelijk tevreden met de door hem geleverde prestatie. Hij trok één wenkbrauw op toen hij het zwaar gewapende echtpaar aan zag komen.

"Wat doen jullie stom!" riep het beest geamuseerd, "jullie hebben toch geen zaagsel in jullie hoofden? De enige die hier zaagsel in zijn lijf heeft ben ik en daarom heeft het geen zin te proberen mij overhoop te steken!"

Sikke liet zijn mes zakken. Hij trachtte na te denken.

"Wat ben jij voor een beer? Waar kom je vandaan? En waarom ben je gaan varen? Dat heb je trouwens te laten, de enige die hier vaart ben ik! Maak dat je weg komt! Of ik prik je alsnog lek en veeg al je zaagsel in de haven!"

Een schaduw trok over het gezicht van de beer.

"Dat laatste lukt je niet, ik ben veel sterker dan jij," sprak het gele pluche dreigend. "En verder heb ik even fijn kunnen varen, ik had daar behoefte aan. En wie ik ben? Weet ik veel? Ik heb alleen maar zaagsel in mijn hoofd. En...."

Hier werden ze onderbroken door de politie die aan boord kwam.

"Een bekeuring wegens te hard en roekeloos varen," snauwde een brigadier, "en direct betalen! Laat het niet weer gebeuren!"

Sikke betaalde zonder tegenwerpingen. Tersluiks keek hij naar de beer. Het beest leek levenloos. Als een echte speelgoedbeer hing hij als een zoutzak scheef tegen een kussen. Toen de politie weg was kwam er weer leven in het beest.

"Toch fideel van je dat je me er niet bij gelapt hebt!" zei de beer dankbaar. "En verder wil ik een poosje meevaren. Ik zal niet al te lastig zijn."

Aldus zaten Sikke en Belinda letterlijk en figuurlijk met de teddybeer opgescheept. Maar het viel inderdaad nogal mee. Hij behield echter zijn ruige manier van varen. Ondanks de voorzorgsmaatregelen van

**Sikke slaagde hij er nog een paar keer in er 's nachts met de boot** tussenuit te knijpen. Zoals bijvoorbeeld op het Sneekermeer.

Overdag was hij echter vriendelijk en zeer bruikbaar. Hij deed zelfs de afwas en speelde af en toe met de baby. Als er bezoek kwam deed hij zijn best niet op te vallen en hield hij zich stom en levenloos. Na verloop van tijd werd hij mededeelzamer.

"Eigenlijk hadden we in die schiettent een rotleven. De bazin was erg slecht, een duivelin, en wij teddyberen konden niet tegen haar op.

Tot jij, Sikke, haar een kogel in het hoofd schoot. Dat deerde haar niet écht, maar toch was ze even de macht over me kwijt en moest ze me aan jou afstaan. Maar ik ben bang dat ze nog terugkomt..."

Een week later lag de Dolfijn afgemeerd bij de brug van Follega, in het zuiden van Friesland. De kermis in het nabijgelegen Sint Nicolaasga was juist afgelopen. Een stoet woonwagens, caravans en vrachtwagens met ingepakte kermisattracties reed over de brug. De beer werd zenuwachtig.

Eén auto met caravan stopte op de brug. Een dikke vrouw stapte uit, kwam naderbij en sprong aan boord.

"Mijn beer!" raasde de vrouw, "waar is hij! Geef hem terug, hij moet mee!"

Sikke probeerde haar van boord te duwen. De beer zag hij niet, die was in het vooronder gedoken.

"Van boord mens! Donder op en snel! Er is hier helemaal geen beer."

"Jawel, ik voel het, hij is hier!" hijgde de feeks. Ze trok een revolver en glipte langs Sikke heen, naar het vooronder.

Op dat ogenblik kwam de beer juist weer tevoorschijn, gewapend met het harpoengeweer.

Een vreselijk gevecht begon. De boot schommelde, ruiten braken en er ontstond een begin van brand. Belinda, net terugkomend van een wandelingetje met de baby, dacht dat het schip in de lucht zou vliegen. Schoten weerklonken, zwarte rook steeg op uit de stuurhut en dreef over het water van de Follegasloot. Ten slotte raakten de beer en de dolzinnige vrouw al vechtend via de rietkraag op de wal en achtervolgden elkaar tot op de brug. Daar kregen ze elkaar gelijktijdig onder schot. Even was het stil, toen weerklonken er twee schoten.

Dat was het einde. Een enorme ontploffing veegde alles van de brug. De brug zelf brak onder het geweld in tweeën. Daarna was het stil. Rookslerten dreven weg.

Van de beer noch van de schiettenthoudster is later ooit nog iets vernomen.

Sikke staat af en toe nog wel eens bij een schiettent. Maar uit voorzorg beperkt hij zich tot het schieten op rozen en ballonnetjes.

En hij kijkt goed uit of hij niets verdachts ziet aan de exploitanten van de tent.....

© copyright by N.P. Pellenburg 1990



# WATERSPORTDAG VOOR DE JEUGD

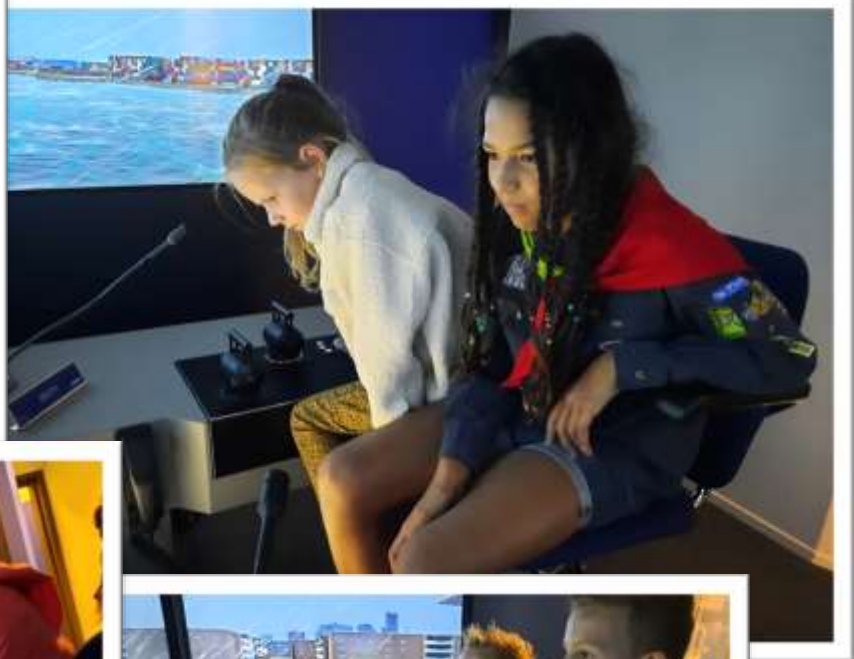


Foto's Bernard Kramer



Zaterdag 10 september was er voor de jeugd een watersportdag. Er kon in de Zuidoostersingel volop worden gesuip, gekanoed en gezeild. Op de Maritieme Academie mochten de kinderen virtueel plaats nemen op de brug van een groot schip. Het was een hele belevenis om op de binnenvaartsimulator aan het roer te staan en door de Rotterdamse haven te varen. Patat en ijs als toetje.









EXCURSIE DEN HELDER



Foto's Bernard Kramer



CAPTAINS DINNER

Zaterdag 1 oktober was een dag vol jubileumactiviteiten voor de HWSV-leden. Een excursie naar het Marine Museum in Den Helder. Later op de dag een smakelijk captains dinner en lekker swingen met de band Soulquake op het jubileumfeest, allemaal in het Entrepotgebouw.





JUBILEUMFEEST

andy Loup  
bar





# STOERE SCHEPEN

## Nelson Boat Owners Club houdt Summer Rally

Tekst Charlotte de Vries, foto's Sipko van Sluis en Sake Wijma

In het eerste weekend van afgelopen september kwam de Nelson Boat Owners Club in Harlingen bijeen. Sjors Dotinga en Sake Wijma organiseerden deze zogeheten Summer Rally en uiteraard kozen zij daarvoor de HWSV als locatie, waar ook meteen de jaarvergadering werd gehouden. Het was een bijzonder gezicht, al die stoere schepen die onze haven aandeden. Trots kijken zij terug op een succesvolle bijeenkomst.

In 1984 richtten Commander Peter Thornycroft en Lord Montagu of Beaulieu de Nelson Boat Owners Club (NBOC) op.

Beide heren waren eigenaar en vooral liefhebber van de Nelson, het snelle Britse schip dat oorspronkelijk gebouwd werd als pilot boot. In 1989 werd Sjors Dotinga de gelukkige eigenaar van zijn eerste Nelson, een 32 footer. Enkele jaren later ruilde hij deze in voor een 34-er. In 2005 bij de doop van zijn derde Nelson van 40 foot, genaamd Solid Rock, vond hij het hoog tijd voor een Nederlandse tak van de NBOC en zo geschiedde.

### EERSTE BIJENKOMST

De eerste Nederlandse bijeenkomst werd natuurlijk in Harlingen gehouden. Sindsdien komt de club, net als in Engeland, twee maal

per jaar bijeen en over en weer zijn de leden welkom.

Op vrijdagmiddag 2 september lopen 24 Nelsons een voor een de haven van de HWSV binnen. Voor alle schepen is een plekje gereserveerd. Aan de langssteiger voor het Allemanshuus ligt het einde middag helemaal vol. Wie niet met eigen schip is, heeft een overnachting in de stad geregeld, een stel uit Engeland is zelfs met de camper gekomen! Traditiegetrouw verzamelen de







bij HWSV

leden zich op de steiger voor een borrel en **'potluck diner'** waarbij iedereen drinken en (zelfgemaakte) hapjes inbrengt om daar gezamenlijk van te genieten. Door de zeer zachte zomeravond kon het internationale gezelschap bestaande uit Nederlanders, Engelsen, Belgen en Duitsers tot in de late uurtjes in en om het Allemanshuus vertoeven met alle ramen en deuren open.

#### NORTH-LINE

Op zaterdagochtend ligt om 10.00 uur de Singelprinses klaar om het hele gezelschap naar North-Line Yachts te varen voor een presentatie en rondleiding door eigenaar Sipko van Sluis. North-Line heeft ooit

toestemming gekregen om schepen te bouwen gebaseerd op het ontwerp van de Nelson. Sipko trakteert zijn gasten op een inspirerend en spannend verhaal over zijn zeereis met zijn North-Line naar de Noordpool en Groenland ondersteund door spectaculaire beelden. Na het bezoek aan North-Line volgt een rondvaart met lunch op de Singel Prinses door de grachten van Harlingen. Aansluitend is er nog een bezoek aan de Witte Swaen (Willem Barentsz), waar vrijwilliger Nico Huisman het gezelschap opvangt en rondleidt. Nico is ook bruggenwipper bij HWSV! Einde middag is iedereen terug op de haven om zich snel om te kleden voor een feestelijke avond met captains diner op de Regina Andrea op het wad.

#### STOERE VERHALEN

Dwars door het feestgedruis van de Visserijdagen begeeft het gezelschap zich in draf naar de Willemskade waar de Regina Andrea al ligt te wachten. Een heerlijk rustige avond volgt waarbij het schip een eindje buiten de haven voor anker gaat. De Nelsonners wisselen stoere verhalen uit over de avonturen met hun schepen. Ook het dramatische verhaal van Sake Wijma

met zijn Sil vorig jaar in België (gepubliceerd **in de vorige Op 'e Steiger)** wordt nog smakelijk gememoreerd. Het feest wordt afgesloten met de spectaculaire vuurwerkshow ter gelegenheid van de Visserijdagen, maar Sjors laat de gasten graag in de waan dat het vuurwerk speciaal voor de NBOC is. De avond duurt nog lang **in de mancave van Sjors...**

#### JAARVERGADERING

Op zondagochtend houdt de NBOC haar jaarvergadering in het Allemanshuus. Vooraf koffie met oranjekoek uit Makkum met het logo van de Nelson club erop. De jaarvergadering duurt zoals altijd niet langer dan een half uur (het afscheid duurt een stuk langer). Nadat iedereen zijn havengeld bij de havenmeester heeft voldaan, vertrekken de schapen onder luid getoeter met hier en daar een flinke rookpluim naar hun thuishaven. De complimenten zijn ondertussen niet van de lucht. Iedereen was onder de indruk van onze prachtige haven, het geweldige programma en de prima organisatie. Het wordt nog een hele klus voor de volgende organisatoren om dat te evenaren. Hulde aan de HWSV en aan Sjors en Sake in het bijzonder.





# SCHEEPSBOUWERSLATIJN



Tekst Cees H. Helfrich

Tewaterlating 29 november 1968

In de meer dan 30 jaren dat ik werkzaam ben geweest bij Scheepswerf en Reparatiebedrijf Harlingen B.V., en later Scheepswerf Harlingen B.V., hebben wij toch wel meer dan 60 schepen in zee gebracht en diverse vaartuigen opgeleverd, waaronder viskotters, binnenvaarttankers, binnenvaartvrachtschepen en speciale vaartuigen zoals de cranebarges voor de Rotterdamse haven. Iedere tewaterlating en oplevering was een mijlpaal, die uiteraard niet ongemerkt voorbij ging, want ook voor de rederij of particuliere opdrachtgever was dit een mijlpaal. Wij bouwden kapitaalgoederen, en hiervoor moesten flinke financiële zaken geregeld worden. Dus ging een tewaterlating met enig ceremonieel gepaard, waarbij zowel de opdrachtgever als de bouwer een toespraakje hield. Je wilde ook weleens iets anders vertellen dan "zeer bedankt voor uw opdracht en een behouden vaart!" Daarom had ik onderstaand verhaal uit de Blauwe Wimpel geknipt, met de bedoeling dit bij de eerstvolgende tewaterlating als tekst voor de speech te gebruiken.

Er zijn tussen schip en mens heel wat overeenkomsten. Om te beginnen wordt een schip – net als een mens – gedoopt en krijgt het een naam. Het heeft ook fysieke eigenschappen. Zo kan het – net als een mens – lang zijn dan wel kort, breed, smal, licht, zwaar, klein,

groot, mooi, lelijk, mager, slank, elegant, wangig of buikig (de "Oranje" van de SMN had een buik!).

Het kan stampen, bonken, beven (wanneer er schade is aan de schroef), gieren, zwaaien, trillen, steunen, kraken (bij zwaar weer kan een leeg schip kraakgeluiden geven), hijgen, tranen (lekkende klinknagels), driftig worden.

Het schip kan zowel saai zijn (eentonig in bouwstijl) als wild, sloom, of lui (dan reageert het niet snel op het roer). Tal van lichaamsdelen van de mens vindt men terug aan boord: neus, hals, knieën, schoot (hoek van een zeil), nagels, romp, huid, baard (verdikking rondom een opening in de huid, bijvoorbeeld de kluispijp), hiel, spieren (rondhouten), kiezen (openingen in de trommel van een ankerspil), wervels en ogen.

Ook kan een schip zweten; in afwijking van de mens doet een schip dat niet naar buiten, maar naar binnen, wat veel netter is (condenswater in de ruimen loopt langs de huid neer). Het gezelschap dat men aan boord treft, is vreemd en gemengd. In de eerste plaats doet het eigenaardig aan dat de bemanning bestaat uit "koppen" hoewel je over het hele schip aantreft: "mannetjes" (= verbindingsplaatjes). Er is ook een koning, maar die regeert niet over enig land want het is de roerkoning (de as waaraan het roer is bevestigd). Soms ontmoet men een Spaanse ruiter.

Het zou vreemd zijn wanneer er geen "tuig" aan boord was.

Klaplopers en neerhalers ontbreken evenmin. Verder treft men er:

grommers, jagers, kwasten, kluivers, knechten, oude wijven (= verkeerd gelegde platte knopen), lummels, zwabbers (= dekbezems), excentrieken, verklikkers, vliegers (roeiboten van binnenschepen), sjouwerlieden (= soort knopen), en windhappers.

Wanneer een groot schip te water wordt gelaten, komen daar apostelen aan te pas. Op een scheepswerf ziet men heel wat mallen en in de roeiboten wel een paar dollen. Blinden komen alleen van pas bij slecht weer.

Ook het dierenrijk is goed vertegenwoordigd. Men ziet: een koekoek, spreeuwen, kikkers, kalfjes en wormen.

Sommige dieren zijn slechts voor een deel vertegenwoordigd: een hennegat, hanepootlopers, zwaanshalzen (= luchtkokers) bokkepoten, een ezelshoofd, klauwen (metalen

vorken om bijvoorbeeld een ankerketting te borgen, een zogenaamde "kettingstopper").

Scheepsbewoners schijnen een voorliefde te hebben voor katten. Soms vindt men kattesporen, katankers, een katteval. Een schip kan een katterug hebben; het kan in katzwijn vallen en soms moet het zeil worden gekat (worden voorzien van dubbele ankers). Sommige onderdelen van een schip schijnen speciaal voor dieren te zijn gemaakt: het kraaienest, mussenstag, hondenkooi, papegaaistok, koebrug en het slakkehuis.

Terug naar de mens, zij het geen levend. Op een schip zijn altijd diverse soorten lijken, te onderscheiden in: onderlijken, bovenlijken, voorlijken en achterlijken. Er zijn aan boord steeds kooien, maar die zijn niet bestemd voor de eerder genoemde dieren. Daarin brengen



Voor de tewaterlating 23 februari 1958

## Geen twee schepen zijn eender, net zomin als twee mensen

de mensen de nacht door, tenzij ze opgescheept zitten met de hondewacht (van 0:00 tot 04:00 uur).

Het voornaamste navigatie-instrument aan boord bestaat uit onder meer alcohol en een roos. Het heeft streken. En nu de alcohol toch ter sprake is gekomen: aan boord van zeilschepen wordt ontzettend veel gehesen en wist u dat Hollandse binnenschippers hun tjalken dikwijls met een losse broek varen? Maar, nu loopt het de spuigaten

uit en daarom naar een wat verhevener niveau. Van alle dingen die de mens heeft gemaakt, heeft alleen het schip een zelfstandige persoonlijkheid, een eigen karakter – men zou haast geneigd zijn te zeggen een ziel! Zo schreef ooit Basil Lubbock, een man die waarachtig wel iets wist van schepen, en hij had gelijk. Elk schip heeft een eigen karakter. Geen twee schepen zijn eender, net zomin als twee mensen. Het blijkt uit de nooit geheel gestorven traditie om de boeg te sieren met een beeld dat het karakter van het schip symboliseert; het blijkt uit de wijze waarop de

zeeman sprak en spreekt over zijn schip, als over een persoonlijkheid, een vrouw.

Een vrouw? Inderdaad. "She is a lady".

Rudyard Kipling, die ook wel iets wist van schepen en van varen, schreef ter verklaring: "The Liner, She's a Lady by the paint upon Her face. . . .".

Er zijn andere, zo mogelijk duidelijker verklaringen: "Because She is so damned expensive in Her rigging" . . . "Because She wants a man to master Her". Het vrouwelijke karakter van een schip is ook wel als volgt aangeduid: "When you want to attract her attention, a whistle is the appropriate signal." Ook in de eigen taal is wel een verklaring te vinden. Ze zit altijd vol kuren, je weet nooit precies wat je aan haar hebt; je moet voorzichtig met haar zijn; met een zoet lijntje krijg je haar altijd waar je haar hebben wilt en: wanneer ze je eenmaal te pakken heeft, kun je niet best meer buiten haar. Waarom dit alles verteld? Om te voorkomen dat nog gesproken wordt van: de "Stella Maris" en "Zijn" lading . . . . She is a lady !



Proefvaart 1958



# Wie ligt daar?

Wie zijn onze vaste ligplaatshouders? In deze rubriek vragen wij een van hen om zich voor te stellen. Deze keer maken we kennis met Kees Ditzel en Joeske van Busschbach met hun Josephine.

## Wie ligt er in box 34?

In box 34 ligt al sinds jaar en dag de Josephine, het schip dat mijn vader Frans Ditzel zelf liet bouwen. Het nam de plaats in van de zeezeilshow Josephine III waarmee ik van jongs af aan al meevoer op het wad. Voor de show hebben we nog twee polyester zeilscheepjes gehad. Toen ik na studie in 1988 weer in Harlingen kwam wonen, schonk Frans mij het schip. Hij wilde graag dat het in de familie bleef en het leek hem goed dat nu alvast te regelen. We zeilden veel samen en losten elkaar ook af bij tochten naar de Oostzee. Eerst lag de Josephine in de Noorderhaven en **“achter de brug” omdat ik zelf nog op de wachtlijst stond en Frans in box 34 de Tajefte had afgemeerd, een klein smal skütsje.**

## Wat voor type schip is de Josephine?

De Josephine is een van de acht of negen gebouwde schepen van het **type Kylix 27”**. Het schip is van duimsdik iroko hout gebouwd met eikenhouten spanten. De afmetingen zijn 8,20 bij 2,45 meter. De Kylix heeft een midzwaard en een diepgang van 1,00 - 1,80 meter. Er varen er waarschijnlijk drie van in Nederland. Als bakdekker, met een kajuit over de hele breedte van het dek, is de ruimte binnen relatief groot, en zelfs voor een deel met stahoogte.



Het is een prachtig, klassiek schip, maar vast ook bewerkelijk.

## Waarom deze keuze?

Het schip was het laatste ontwerp van de Engelsman Maurits W. Griffith (1902 – 1997), die al meer dan 15 schepen had ontworpen, geschikt voor het zeilen langs de Engelse kust. Bij Griffith stond het plezier in het zeilen voorop. Zijn ontwerpen waren klassiek van model en handzaam. Zijn eerste van meer dan 20 boeken over zeilen was het boek *Yachting on a Small*

*Income*. Zijn laatste ontwerp moest een comfortabel, makkelijk single-handed schip zijn, dat zowel op de Noordzee als op de ondiepe kustgebieden van Engeland goed zou kunnen varen.

De Josephine is in 1977 aan de oostkust van Engeland gebouwd op



de werf Bure Marine in Great Yarmouth. Bij de eerste tocht over het kanaal bleek, onder andere door haar geringe breedte, dat het schip snel op één oor lag en ook loefgierig was. Dit werd opgelost door ± 800 kilo lood aan te brengen bij de kielbalk, waardoor het totale gewicht op bijna 5,5 ton kwam te liggen. Met een grotere rolkluiver verdween de loefgierigheid.

Mijn ouders waren op zoek naar een handzaam schip waarmee ze goed én op het wad, én op zee uit de voeten zouden kunnen. Het schip moest de tien meter grote stalen zeilshow, met veel ruimte maar ook veel werk, vervangen toen mijn zus en ik uit huis waren gegaan. Aanvankelijk vroegen zij een vriend, Ben Bouma, toentertijd oogarts in Harlingen, een ontwerp te maken. Van Bouma, die geïnspireerd was door Griffith, voeren al diverse kleinere stalen bakdekkers rond, de Pytheas, de Zwarte Ruiters, de Wadvogel en de Toddler. Hij tekende de Josephine IV, die zou worden uitgevoerd in staal. Het is bij een tekening gebleven, toen de kans zich voordeed een originele Kylix van Griffith te laten bouwen die aan alle eisen voldeed. Prettige bijkomstigheid was dat het pond destijds erg



laag stond en tijdens de bouw kon het interieur worden aangepast: een langere kooi zodat ik met mijn lange benen er beter in zou passen, en een extra luikje om de dieptemeter zowel binnen als buiten te kunnen gebruiken.



*Noordpolderzijl, Borkum op de achtergrond*



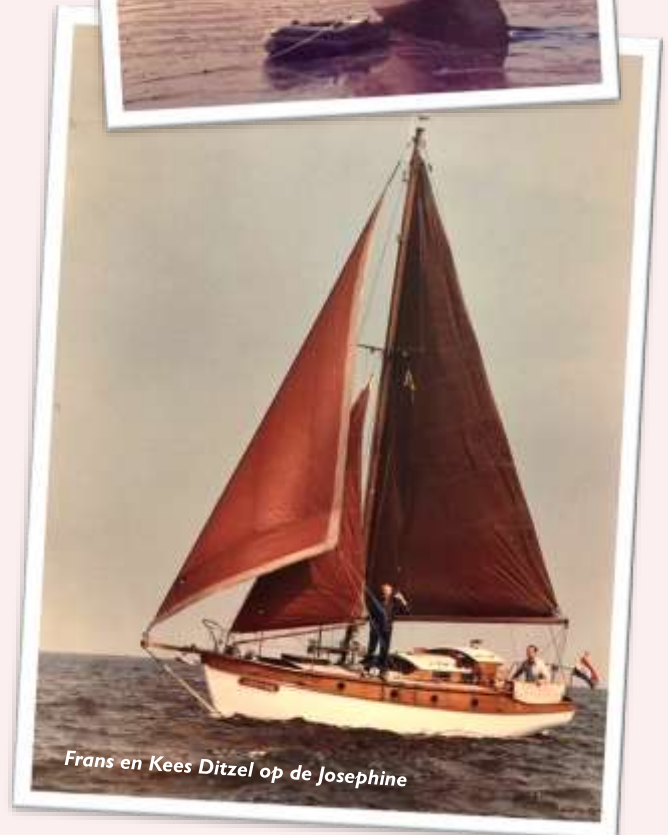
*Onder Terschelling*

### Hoe is de liefde voor het varen ontstaan?

Vanaf ongeveer mijn 18e jaar vaar ik tot op heden samen met mijn vrouw in de weekenden naar de eilanden en in de zomervakanties het Nederlandse en Duitse wad over. En soms door naar Denemarken of Zeeland.

### Toen we nog geen kinderen hadden deden we 's winters

veel onderhoud zelf; met de komst van onze twee dochters hebben we dat uitbesteed. Het onderhoud is echter niet alleen een verfje hier en daar. We zijn aan de derde motor toe, zeer vakkundig door Sjors Dotinga ingebouwd. Het klotsende zoute zeewater eist zijn tol. Vele klusjes heeft hij al door de jaren heen uitgevoerd, zoals een nieuwe ankerlier, welke eens met dikke golven afbrak. Het schip is geen snelle zeiler (5-6 knoop), maar het is wel een goed zeilschip onder alle water- en weersomstandigheden. Verder trekt het schip in havens altijd bekijks en zo zit je nooit om een praatje verlegen. Wij zijn na 45 jaar nog steeds erg blij met de keuze van mijn vader destijds.



*Frans en Kees Ditzel op de Josephine*



*Het wordt weer winter*





De Harlinger Watersportvereniging organiseerde het Symposium Duurzaam Varen vanwege het 90-jarig jubileum. Het evenement vond plaats op 16 september 2022 in de Maritieme Academie.

In deze tijd waarin de zorg voor het klimaat en milieu van levensbelang is, zijn er ook in de watersport allerlei ontwikkelingen om recreëren op het water nu en in de toekomst duurzaam te maken. Hoe lozen

we het vuilwater op een verantwoorde manier en welke antifouling smeren we op de boot? Wat doe je met plastic afval? Wat gebeurt er met al die polyester weesboten, die onze sloten en kanalen verstoppen? En is emissieloos varen in de watersport iets voor de verre toekomst of varen we al over enkele jaren allemaal elektrisch of op waterstof? Wat is de stand van zaken voor wat betreft de technische ontwikkelingen op dit gebied? Welke obstakels zijn er nog? Hoe staat het met de regelgeving? En zijn we

er als watersporter klaar voor? In dit symposium probeerden sprekers en deelnemers antwoorden te vinden op deze vragen.

Tijdens het symposium waren er workshops waarin verschillende aspecten van duurzaam varen aan de orde kwamen zoals elektrisch en fossielvrij varen, plastic afval, varen op waterstof, lozen van toiletwater, gebruik van antifouling en het groeiende aantal **bootwrakken**. **Op de volgende pagina's** doen we verslag van de verschillende workshops.



# DROMEN, ZEILEN, OCEAN CLEAN UP

*Verslag Anje Valk*

Florian Dirkse was de dagvoorzitter van het symposium Duurzaam Varen. Dirkse is zeezeiler en met zijn bedrijf Zeildromen organiseert hij zeilreizen, geeft lezingen, is dagvoorzitter en geeft trainingen op het gebied van duurzaamheid en het waarmaken van dromen. Ook gaf hij op het symposium een workshop over The Ocean Clean Up.

Na zijn studie heeft Florian Dirkse geen idee wat hij wil. Dus eerst maar met een rugzak op reis. Tijdens deze reis (naar o.a. Zuid-Amerika) kreeg hij het aanbod om als co-schipper een boot over te varen van de Cariben naar Turkije. Tijdens deze overtocht ontstond zijn droom om zelf de wereld rond te zeilen. Hij zocht zijn beste vrienden op en tijdens een zeiltocht naar



Frankrijk werd het plan gesmeed. Ze gingen sparen, een boot kopen en dan op pad.

Na een jaar of vier werken en sparen zat er genoeg geld in de pot om een schip te zoeken. Het was 2008 en de koers van de Amerikaanse dollar was bijzonder gunstig, dus aan de overkant van de oceaan gezocht. Nu het concreet werd, haakten twee van de vier af en bleven alleen Florian en Arjen van Eijk over. Zonder het schip te bekijken of te laten keuren, kochten ze - ongezien, via een kennis - een boot op

Curaçao: een oude GibSea uit 1985. Bij het opknappen kwamen ze tot de ontdekking dat het schip bijna uit elkaar viel van osmose. Twee keer schillen, drie maanden lang drogen, laminaat helemaal opnieuw opbouwen, alles schilderen, uitrusting en zeilen bij elkaar krijgen: het is ze gelukt, mede dankzij sponsoring van onder andere Akzo/International. Na grondige voorbereiding, waaronder een medische training door een bevriende neuroloog, en aan boord ondermeer een satelliettelefoon, een paar zonnepaneeltjes, een windmolen, zijn ze in 2009 vertrokken.

## THE GREEN MILES

De reis had een extra doel. Zoals Florian **het formuleert: 'We wilden iets terug doen** voor de oceanen, die zijn letterlijk van wereldbelang: ze zorgen voor 50-70% van







## 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](http://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](mailto:INFO@GCHARLINGEN.NL)

[WWW.GCHARLINGEN.NL](http://WWW.GCHARLINGEN.NL) | [WWW.WADDENPRINT.NL](http://WWW.WADDENPRINT.NL)



de zuurstof, absorberen 10% van de CO<sub>2</sub> en zijn leefgebied van een ongekende biodiversiteit. Bovendien mogen we er **zomaar vrij rondvaren en genieten!** Ze doopten hun zeilreisproject The Green Miles en besloten actief verslag te doen via filmpjes en blogs. Onderweg gingen ze projecten bezoeken die bijdragen aan een schoner milieu. Via samenwerking met het Wereldnatuurfonds (WNF), Rode Kruis, Marine Stewardship Council, Sea Shepherd en de South Pacific Whale Research Consortium hebben ze tal van projecten op hun route bezocht en in beeld gebracht. Zoals een actie tegen illegale haaienvangst rond de Galapagos, door Chinezen, alleen om de vinnen. Miljoenen haaien worden met afgesneden vinnen nog levend teruggegooid om een wrede dood te sterven, alleen maar voor de soep. Ze kwamen onderweg gigantische eilanden van drijvend plastic tegen, in de Indische Oceaan voeren ze een keer urenlang in een dikke olievlek.

#### EENZAME DOLFIJN

Een van de indrukwekkendste ervaringen hadden ze bij een atol in de buurt van Sudan. Een eenzame dolfijn kwam naar hun bijboot en leek om hulp te vragen. Ze hebben het dier verlost van veel visdraad tussen de tanden en om de vinnen. Niet lang daarna kwam er een hele school dolfijnen langs. Het was net of de geredde dolfijn terug was gekomen met zijn vriendjes. Ze lieten toe dat Florian en Arjen ermee zwommen en speelden. Was dit een bedankje? Maar wij gooien die rotzooi toch zelf in zee!

Daardoor sterven er 1 miljoen zeevogels per jaar en 100.000 zeezoogdieren. Met al hun blogs en films en publiciteit trokken ze aandacht van media. Onder meer van de AVRO, waar ze een 8-delige serie **kregen op zondagavond “The Green Miles, zout, zeilen, vriendschap”**. Ze schreven een boek met dezelfde titel, waarvan 10.000 exemplaren zijn verkocht.

#### OCEAN CLEAN UP

Florian wilde hier heel graag meer mee doen. Maar wat? Pas toen hij op internet een TEDx-filmpje tegen kwam van een 17-jarige jongen, een afstudeeropdracht over het opvangen van plastic – dat was Boyan Slat – wist hij de richting. Hij nam contact op en dat werd de start van de Stichting The Ocean Cleanup. De eerste acties werden een groot succes via social media, het werd veel groter dan de beide **jongens met z'n tweeën konden hanteren!** Eerst maar eens een haalbaarheidsstudie,



en een organisatie optuigen. Na 2,5 jaar keihard werken konden ze de wereld in. Met producten, gemaakt van oceaan plastic, probeerden ze mensen over de hele wereld te overtuigen om te investeren.

The Ocean Clean Up groeide uit tot een groot project waarin vele miljoenen omgaan. Eerste daadwerkelijke experimenten om met vangarmen plastic uit de oceaan te vissen lopen, maar zijn nog niet helemaal succesvol. Aanvankelijk werkend met op de zeebodem verankerde netten, werken ze nu met sleepboten.

Florian is inmiddels uitgestapt en zijn eigen weg gegaan. Hij is er van overtuigd geraakt dat de oplossing van het gigantische Plastic Soup-probleem niet ligt in het opruimen, maar in het voorkómen van plastic rommel in de oceanen. Daarvoor moet je bij de rivieren beginnen. Inmiddels is hij betrokken bij diverse startups, zoals de Great Bubble Barrier: bellenschermen die plastic opvangen en tegenhouden voordat het in zee komt. Wereldwijd zijn daarvan nu al vier projecten operationeel in grote rivieren.

#### DROMEN

Daarnaast is bewustwording zijn missie: veelvuldig gevraagd als spreker door grote bedrijven en instellingen en evenementen, zoals het Jubileum van de HWSV. Toen hij in 2009 begon, bestond het begrip Plastic Soup nog niet (het probleem al wél), nu is het een

van de bekendste milieuzorgen. Zijn boodschap: hou nooit op met dromen en maak ze waar! Of, in de woorden van Walt Disney:

**“If you can dream it, you can do it!”**



# SCHOOON WATER

Verslag Bernard Kramer

Het lozen van toiletwater met uitwerpselen in het oppervlaktewater is al jaren verboden. Toch gebeurt het nog steeds. Dat is gevaarlijk voor de gezondheid van zwemmers en in het water spelende kinderen. En voor andere watersporters zoals bijvoorbeeld kanovaarders, suppers, wind- en kitesurfers en zeilers. Hoe we het water schoon houden was het onderwerp van de workshop Schoon Water door Marianne Maatjes.

Marianne Maatjes is werkzaam bij de Stichting Waterrecreatie Nederland en is haar hele leven al een waterliefhebber in hart en nieren. Opgegroeid aan boord van een binnenvaartschip, bracht zij haar eerste werkende jaren door aan boord van internationaal varende zeilschepen, waaronder het Nederlandse tallship de Swan fan Makkum en ook zeilende superjachten. Ook was ze logistiek manager van team Brunel in de Volvo Ocean Race '17/'18. **Nu houdt ze zich onder meer bezig met de campagne Schoon Water.**

## CAMPAGNE

De schoonwatercampagne wordt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat uitgevoerd. De voorlichting richt zich vooral op waterrecreanten met een spoeltoilet aan boord, al of niet met vuilwatertank, die ongezuiverd toiletwater kunnen lozen in het oppervlaktewater. Dit is al sinds 2009 verboden, maar niet alle watersporters



weten dat of houden zich eraan. Het oppervlaktewater raakt vervuild met ziekmakende bacteriën uit het zogenoemde zwarte water dat uit het toilet overboord wordt gepompt. Zwart water is het mengsel van urine, water, poep en wc-papier. Samen moeten we dat voorkomen en ervoor zorgen dat ons oppervlaktewater schoon blijft, zodat we veilig kunnen blijven genieten op en van het water. Bovendien voldoe je ook aan de regelgeving als je het toiletwater op een alternatieve manier afvoert.

## ALTERNATIEVEN

Er zijn verschillende alternatieven voor het overboord pompen van het zwarte toiletwater. Zo is lozen van enkel urine toegestaan, dus kun je bijvoorbeeld het toilet aan boord vervangen door een urinoir. Als dat geen optie is, is het droogtoilet een goed alternatief. Dat heb je bijvoorbeeld al wanneer je gebruik maakt

van een opvangzak in je bestaande toilet, die geur absorbeert en vloeistof omzet in vaste gel. Dit is een oplossing die voor vrijwel alle bestaande toiletten als alternatief gebruikt kan worden. Maar je kunt ook kiezen voor installatie van een speciaal droogtoilet of composttoilet. Een van de opties is het droogtoilet van Ecosave. Deze toiletten scheiden de urine en de poep. Urine wordt apart opgevangen en poep en papier komen in een emmer.

Nog een optie is het vervangen van het pomptoilet door een chemisch toilet, waarvan je de afvaltank bij een voorziening op de wal kunt legen. Ook kun je een vuilwatertank installeren, waarmee je het toiletwater opvangt. Installatie van een vuilwatertank gebeurt sinds 2006 verplicht bij de bouw van nieuwe boten met een vast ingebouwd spoeltoilet. De vuilwatertank kun je legen bij een uitpompinstallatie, bijvoorbeeld in de haven. In ontwikkeling

zijn ook installaties voor aan boord om het eigen toiletwater te zuiveren. Deze zullen voldoen aan de regels in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Het gezuiverde toiletwater mag wel geloosd worden op het oppervlaktewater (maar dat hoeft niet). Tot slot, wanneer bovenstaande opties niet mogelijk zijn, kun je natuurlijk ook gebruik maken van een toilet op de wal, bijvoorbeeld in de jachthaven of een horecagelegenheid.

#### VUILWATERINNAMEPUNTEN

Het in een vuilwatertank opgeslagen toiletwater kan worden afgegeven aan een van de meer dan 300 uitpompstations in Nederland. Er komt echter nog wel eens een melding binnen dat de pompstations slecht werken of zelfs helemaal niet bestaan. Ook enkele workshopdeelnemers hebben **ervaring met niet werkende pompen: 'Laatst was ik in een haven waar wel een Blauwe Vlag fier stond te wapperen, maar de vuilwaterpomp was niet aan de praat te krijgen'. Waterrecreatie Nederland doet op dit moment onderzoek naar de stand van zaken van de uitpompstations en zet zich in voor goed werkende uitpompstations en uitbreiding van de infrastructuur van pompstations op plaatsen waar dat nodig is.**

#### VERZEGELING

Omdat nogal wat watersporters zich niet aan de naleving van het loosverbod houden is er in de Tweede Kamer een motie aangenomen om tot een verzegelingsregeling te komen. Daarbij wordt de buitenwaterafvoer van boordtoiletten en vuilwatertanks verzegeld zodat deze niet langer gebruikt kan worden. Aangezien dit nogal wat praktische problemen oplevert, is de invoering

uitgesteld en wordt die pas over twee of drie jaar verwacht. In de discussie over deze regeling tijdens de workshop werden veel praktische bezwaren geopperd. Een van de aanwezigen vond dat al die bezwaren waarschijnlijk wel terecht waren, maar dat de watersporters het toch vooral aan zichzelf te danken hebben dat de verzegeling **van de afvoerkransen er komt: 'Als iedereen zich aan het lozingsverbod had gehouden, was de verzegelingsregeling er nooit gekomen', ofwel eigen schuld, dikke bult.**

#### PRAKTIJK

Tot slot wisselden de aanwezigen hun eigen ervaringen met de alternatieven uit. Zo hoorden we dat de vuilwatertank minder

stinkt als je geen toiletblokjes in de wc hangt en het verteringsproces beter werkt als je een stukje rauwe kipfilet in de vuilwatertank gooit. Veel positieve ervaringen zijn er met de toiletzakken die je in het toilet hangt. Sommigen gebruiken korrels voor de geur en het omzetten van vloeistof in een gel. De gebruikte zakken kunnen in een afsluitbare emmer en daarna gewoon bij het restafval. Bij gebruik van composteerbare zakken mogen ze zelfs bij het GFT-afval.

*Naast de presentatie tijdens de workshop is voor dit verslag gebruik gemaakt van teksten van de websites [varendoejesamen.nl](http://varendoejesamen.nl) en [waterrecreatienederland.nl](http://waterrecreatienederland.nl). Hier is ook meer informatie vinden over dit onderwerp.*



*Vuilwaterstation van de Marrekrite*



# FOSSIELVRIJ VAREN

*Verslag Bernard Kramer*

De Stifting foar Elektrysk en Fossylfrij Farren yn Fryslân (SEFFF) is een onafhankelijke stichting die zich sinds 2008 ten doel gesteld heeft om fossielvrij varen in Fryslân te stimuleren. De stichting is opgericht als onderdeel van het Friese Merenproject met als speerpunten: promotie, voorlichting, kennisontwikkeling, onderwijs en ontwikkeling van fossielvrije vaarroutes. Ale Bok en Gert Colenbrander van deze stichting verzorgen deze workshop.

Aanvankelijk hield SEFFF zich vooral bezig met elektrisch varen maar tegenwoordig is de focus verbreed naar alle opties voor fossielvrij varen. Ruwweg spreken we dan over aandrijving met verbrandingsmotoren die varen op fossielvrije diesel en over varen met elektromotoren.

In het begin van de workshop inventariseren Ale en Gert met welke motoren de deelnemers aan de workshop varen. Bijna iedereen vaart met een dieselmotor, verschillende mensen tanken GTL en een enkeling laat de motor lopen op Neste MY Renewable Diesel. De informatiebehoefte op het gebied van fossielvrije diesel is het grootste, dus daar starten ze mee in de workshop.

## FOSSIELVRIJE DIESEL

*Wat is Renewable Diesel en wat is HVO100?*  
Blauwe Diesel is een vorm van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). In praktijk



*Blauwe diesel*

noemen veel mensen in Friesland alle HVO Blauwe Diesel. De merknaam Blauwe Diesel is eigendom van het Friese bedrijf Future Fuels Wholesale, die in 2017 hun HVO deze naam mee gaf. Echter de producent Neste vond de naam Blauwe Diesel niet internationaal genoeg, dus heet de HVO100 voortaan Neste MY Renewable Diesel. Dan heb je nog HVO20 of HVO50. Dat is HVO in verhouding 20%/50% gemengd met gewone diesel. Deze mengvormen worden in Nederland verkocht onder de naam Blauwe Diesel 20 en Blauwe Diesel 50.

*Wat is GTL en wat is het verschil met HVO?*  
GTL staat voor Gas-To-Liquids. Het is een synthetische diesel, die gemaakt wordt uit aardgas en is daarom een fossiele brandstof, die niet duurzaam genoemd mag worden. GTL heeft een samenstelling die vergelijkbaar is met die van HVO100. Deze synthetische diesel brandstoffen verbranden

schoner dan conventionele diesel en stoten daardoor bij verbranding veel minder schadelijke stoffen uit dan gewone diesel.

*Is HVO100 hetzelfde als biodiesel?*

Nee. Biodiesel wordt ook wel FAME (Fatty Acid Methyl Ester) genoemd en is gemaakt van plantaardige olie, frituurvet of dierlijk vet. Door een veresteringsproces is de glyceride uit de grondstof gehaald en de brandstof dun vloeibaar geworden. HVO heeft een ander scheikundig procedé ondergaan door de plantaardige olie te behandelen met waterstof. Daardoor heeft het een andere samenstelling dan FAME, waardoor het een veel hoogwaardiger product is.

*Waar wordt HVO100 van gemaakt? En concurreert het met voedselvoorziening (Food for Fuel)?*  
HVO die gebruikt wordt voor Neste MY en

Blauwe Diesel wordt gemaakt van restvetten en oliën uit de voedingsmiddelenindustrie en restaurants. Het heeft dus eerst een voedseldoel gediend. Het is in Nederland ongewenst om HVO te maken uit pure plantaardige oliën die ook gebruikt kunnen worden in de voedselvoorziening.

*Waar kan ik HVO100 tanken?*

Er zijn meerdere locaties in Friesland waar je bij tankstations aan het water HVO100 kunt tanken:

- **Wester watersport Earnewald**
- **RFU jachtspecialist Irnsum**
- **Jachthaven Langweerderwielen**  
Boornzwaag
- **Texaco Veenema Sneek**
- **Jachtcharter Wetterwille Terherne**
- **Schraa Watersport Woudsend**
- **Sirag Watersport Warns**

*Vermindert het gebruik van Blauwe diesel en HVO100 de kans op verstopping van de brandstoffilters?*

De wettelijk verplichte toevoeging van biodiesel (FAME) aan gewone diesel veroorzaakt bij lage omgevingstemperaturen een vette substantie die filters kan verstopen. HVO100 bevat geen biodiesel en is geschikt voor het gebruik bij extreem koude weersomstandigheden, tot min 41 graden.

*Kan HVO100 gebruikt worden in alle bootmotoren?*

HVO bevat geen aromatische koolwaterstof componenten. Dat is wel het geval bij de gewone diesel. Bij oudere dieselmotoren veroorzaken deze aromaten in de gewone diesel zwelling van rubber afdichtingen.

Ervaring met het toepassen van de synthetische brandstoffen GLT of HVO100 leert dat de gezwollen pakkingen weer krimpen naar de oorspronkelijke vorm. Hierdoor kunnen er kleine lekkages ontstaan. In oudere dieselmotoren is waakzaamheid daarom gewenst. Om problemen te voorkomen is het raadzaam om alle afdichtingen van rubber die in contact komen met de brandstof te vervangen door Viton. Vanaf 2010 zijn alle motoren reeds voorzien van Viton afdichtingen.

*Kan ik gewone diesel en Blauwe Diesel en HVO100 door elkaar gebruiken?*

Ja. Blauwe Diesel en HVO100 zijn zogenaamde drop-in fuels. Dat betekent twee dingen. Je kunt zonder aanpassingen Blauwe Diesel of HVO100 in je motor gebruiken. En je kunt ook te allen tijde wisselen tussen Blauwe Diesel of HVO100 en gewone fossiele diesel.

*Waarom valt het gebruik van Blauwe Diesel en HVO onder duurzaam en schoon varen?*

Bij de verbranding van HVO wordt evenveel CO<sub>2</sub> uitgestoten als bij de verbranding van fossiele diesel. Deze CO<sub>2</sub> is echter afkomstig uit biologische grondstoffen en niet uit

fossiele grondstoffen waardoor deze uitstoot niet leidt tot de toename van de CO<sub>2</sub> concentratie in de atmosfeer. Bij de productie van HVO wordt nog wel gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen. Daardoor **bedraagt de uitstoot van “vuile” CO<sub>2</sub> van**





fossiele oorsprong over de gehele WTW (well-to-wheels) keten maar ongeveer 10% van de uitstoot bij de verbranding van fossiele diesel (waar ook GTL toe behoort). Naast dit grote duurzaamheidsvoordeel geeft de verbranding van HVO ook veel minder schadelijke stoffen dan de verbranding van gewone diesel. Wetenschappelijke studies en tests op de wegen hebben aangetoond dat door HVO100 te tanken, de volgende vermindering in de uitstoot van schadelijke stoffen wordt gerealiseerd, vergeleken met de uitstoot bij gebruik van conventionele zwavelvrije diesel:

- tot 33% lager niveau van fijne deeltjes
- tot 9% minder stikstofoxiden (NOx)
- tot 30% minder koolwaterstoffen(HC)
- tot 24% lagere uitstoot van koolmonoxide (CO) verlaagde niveaus van poly-aromatische koolwaterstoffen (PAK).

Bron: Factsheet NESTE MY Renewable Diesel  
Bovendien is HVO100 geurloos en ruikt je geen uitlaatgassen zoals bij gewone diesel en is het uitlaatgeluid minder. Dus vooral voor

de wind een stuk gezonder en aangenamer varen.

*Heeft Blauwe Diesel/HVO nog andere voordelen voor gebruik in de boot?*

Een regelmatig voorkomend probleem bij het gebruik van dieselbrandstof aan boord van schepen is bacterievorming. Gebruikers van GTL en HVO melden met enige regelmaat dat deze problemen zijn opgelost sinds ze zijn afgestapt van het gebruik van conventionele diesel.

## HVO is geurloos en je ruikt geen uitlaatgassen

Echter, bacterievorming vindt plaats op het grensvlak tussen water en dieselolie in de tank. Bacteriën houden zich op in het water, maar voeden zich met stoffen uit de dieselolie. De ene stof is misschien wat smakelijker dan de andere, maar er bestaat

geen dieselbrandstof die deze voedingsstoffen niet bevat. Voorwaarde voor het optreden van bacterievorming is dus het aanwezig zijn van vrij water in de brandstoftank. Het is daarom van groot belang te voorkomen dat er water in de brandstoftank komt. Een veel voorkomende oorzaak in de recreatievaart is dat in de wintermaanden bij een niet volledig gevulde tank condensatie van waterdamp op de koude tankwand plaatsvindt en het gevormde water door de dieselolie naar de bodem van de tank zakt.

*Heeft gebruik van Blauwe Diesel en HVO100 nadelen?*

**Ja. Het is wat duurder. Ga uit van zo'n 15 tot 20 cent per liter.** Dat is per liter best fors maar als je omrekent hoeveel liter je gebruikt op jaarbasis, dan valt het totaalbedrag wellicht mee. Als je bijvoorbeeld per jaar 500 liter diesel tankt, dan scheelt dat per jaar €100. Daarvoor vaar je wel heel veel duurzamer en schoner.

### ELEKTRISCH VAREN

Het voordeel van elektrisch varen is, dat je zonder motorgeluid en zonder uitlaatgassen kunt genieten van de rust, de ruimte en de natuur. Elektrisch varen is goed voor het milieu, de boot stoot immers geen schadelijke stoffen uit tijdens het varen. En **wie zijn accu's oplaadt met groene stroom** doet dat indirect ook niet.

**De hoeveelheid energie die je in accu's mee kunt nemen op het water is maar beperkt, en de aanschaf van de accu's is één van de grootste kostenposten van elektrisch varen.** Daarom is het verstandig te kiezen voor een rompvorm die voor zo weinig mogelijk weerstand in het water zorgt en ook voor een aandrijflijn met een goed rendement.



Veel elektrische boten die nu op de markt zijn, voldoen aan deze voorwaarden. Ze zijn qua aanschaf misschien nog wel duurder dan een reguliere boot, maar in het gebruik zijn ze aanzienlijk goedkoper.



### Hoe lang kan ik varen?

Met een goed gevulde accu kun je rustig een dagje over de Friese meren tuffen, mits je de juiste motor en voldoende accucapaciteit aan boord hebt. Voor een sloep met een waterlijn lengte van 4 meter is een motorvermogen van 1 kW voldoende, voor een grote sloep van 10 meter is dat 8 kW.

De benodigde accucapaciteit hangt sterk af van de tijdsduur van de vaartocht tussen twee oplaadmomenten. De tabel hieronder geeft een indicatie hoeveel de beschikbare accucapaciteit moet zijn om 8 uur met een sloep te kunnen varen zonder op te laden. Voor een vaarduur van 4 uur volstaat de helft van de accucapaciteit.

Het aanbevolen motorvermogen in de tabel is ruwweg het dubbele van het motorvermogen dat benodigd is om de economische kruissnelheid te kunnen varen. SEFFF adviseert om met een elektrisch aangedreven boot een economische kruissnelheid aan te houden die niet hoger is dan 70% van de maximale snelheid van de boot, de zogenaamde rompsnelheid. Bij hogere snelheden neemt het benodigde aandrijfvermogen zeer sterk toe.

Op de website van SEFFF is een rekenmodel te vinden om te bepalen wat het gewenste vermogen van de elektromotor en de accucapaciteit moet zijn voor een specifiek vaartuig.

Naast de presentatie tijdens de workshop is voor dit verslag gebruik gemaakt van teksten van de website [SEFFF.frl](http://SEFFF.frl). Hier is ook meer informatie vinden.

Lengte op de waterlijn	Water verplaatsing vaarklaar	Romp snelheid	Economische kruissnelheid	Benodigde beschikbare accucapaciteit *)	Aanbevolen motorvermogen	Maximum vaarsnelheid bij aanbevolen motorvermogen
4 m	0,5 ton	9 km/h	6,5 km/h	2 kVAh	0,5 kW	8 km/h
	1 ton			3 kVAh		8 km/h
7 m	1,5 ton	12 km/h	8,4 km/h	12 kVAh	4 kW	11 km/h
	3 ton			17 kVAh		10 km/h
10 m	4 ton	14 km/h	9 km/h **)	28 kVAh	10 kW	12 km/h
	8 ton			39 kVAh		11 km/h

\*) De accucapaciteit die beschikbaar moet zijn om 8 uur op economische kruissnelheid te kunnen varen. Voor loodaccu's bedraagt deze beschikbare accucapaciteit twee derde van de nominale C20 waarde.  
\*\*) De maximum vaarsnelheid in het Friese Merengebied.



# WATERSTOF EEN WONDERMIDDEL?

*Verslag Charlotte de Vries*

In de media lijkt het vaak alsof waterstof dé oplossing is voor de energietransitie. Wat is waterstof eigenlijk? Welke mogelijkheden zijn er om waterstof(gas) als brandstof te gebruiken. Welke praktische problemen zijn er, bijvoorbeeld met bunkeren en opslag van waterstofgas? Wanneer is varen op waterstof echt duurzaam? Pieter Zandhuis verkent de huidige stand van zaken van het varen op waterstof en vertelt over de ervaringen die ze er op de Maritieme Academie mee hebben.

Pieter Zandhuis is als Project Officier en Simulation Expert verbonden aan de Maritieme Academie Harlingen. Tevens is hij projectleider van het waterstof-proefproject van de academie. Hij is opgeleid als maritiem officier op de Hogere Zeevaartschool Willem Barentsz en is stuurman geweest op de Holland Amerika Lijn.

Pieter legt eerst uit wat waterstof is. Hij neemt de deelnemers eerst mee naar de middelbareschooltijd. Wie goed heeft opgelet in de klas weet nog dat waterstof een chemisch element in de scheikunde is. Waterstof heeft als symbool H, van het

Latijnse Hydrogenium. In het Engels heet het hydrogen. Het heeft atoomnummer 1, ofwel het eerste element op het Periodiek Systeem en staat daarom helemaal linksboven. Waterstof is een kleurloos, smaakloos, niet giftig en niet radioactief gas. Het komt in de natuur alleen voor in verbindingen als water ( $H_2O$ ) en aardgas ( $CH_4$ ). Waterstof is een vluchtig element dat zelfs door staal heen gaat. In de lucht valt het uiteen. Een waterstoftank zal dus een coating moeten hebben waardoor het gas niet kan ontsnappen. Waterstof is lichter dan lucht, LPG is zwaarder dan lucht. Onze

huidige gasleidingen zijn geschikt voor transport van waterstof en dat maakt het gebruik van waterstof als vervanger voor aardgas interessant. In tegenstelling tot benzine is er bij ontbranding in de open lucht weinig gevaar op explosie, juist omdat waterstof zo vluchtig is. Toch zijn we nog wat huiverig omdat een ongeluk als met zeppelin de Hindenburg ons nog helder op het netvlies staat, hoewel daar sprake was van andere complicerende factoren en waterstof op zich niet direct de boosdoener van het drama was.

## ELEKTROLYSE

Om waterstof te maken is energie nodig. Dat kan door stoom-methaan reforming, waarbij aardgas de hoofdbron is en waterstof aan het gas wordt onttrokken. Een schonere vorm van waterstof opwekken is door elektrolyse: met groene stroom wordt water opgesplitst in

waterstof en zuurstof.

Steeds vaker horen we dat het elektriciteitsnet vol zit en overbelast raakt. Dat betekent dat stroom van windmolens, **waterkracht of zonnepanelen op zo'n** moment onbenut blijft: overtollige stroom. Om de beschikbare groene stroom volledig te benutten en overtollige stroom te voorkomen, kan men deze stroom gebruiken voor elektrolyse om groene waterstof te maken. Waterstof is dan energiedrager/opslag en als zodanig een belangrijke toevoeging op het totale aanbod van (groene) energie.

## BRANDSTOFCEL

Waterstof kan in combinatie met een fuel cell (brandstofcel) worden ingezet voor de **aandrijving van auto's of schepen. De** brandstofcel is te vergelijken met een batterij die energie levert voor de motor. Net als een batterij produceert de brandstofcel energie via een chemisch proces. In de brandstofcel worden waterstof en zuurstof met elkaar gemengd, wat positieve en negatieve deeltjes (ionen) oplevert, die via een anode en kathode naar elkaar toegeleid worden, waarna ze met elkaar reageren. Dit levert energie op voor de aandrijving van de elektromotor. Wat in de volksmond een auto op waterstof heet, is dus eigenlijk een elektrische auto met een brandstofcel, gevoed met waterstof en zuurstof. Zolang de waterstof met groene energie wordt gemaakt uit water is het de schoonste vorm van brandstof. Het enige wat uit de uitlaat komt, is water. Een nadeel van rijden op waterstof is, dat zowel de brandstoftank (gastank) als de brandstofcel flink wat ruimte innemen. Opslag van

waterstof is ook mogelijk in diesel, ammoniak of natriumboorhydride (een poeder). Dat laatste gebeurt al op proef bij (binnenvaart)schepen, dan zit het poeder met de waterstof in de kiel van de boot. Het project waar Pieter Zandhuis verantwoordelijk voor is, is het ombouwen van opleidingsschip Emeli van diesel naar waterstof. Het schip had twee dieselmotoren waarvan de ene nu is vervangen door een op waterstof werkende brandstofcel die een elektromotor aandrijft. Technisch is er dus van alles mogelijk, maar het schip ligt aan de kant omdat het mis gaat bij de certificering. De Europese wet- en regelgeving loopt in de praktijk achter op deze ontwikkelingen en vormt een belemmering bij de invoering van nieuwe, duurzame technieken. Certificering kan nog wel jaren op zich laten wachten.

## GROTE VRAGEN

De komende jaren zal er als gevolg van de energietransitie van fossiele naar duurzame energie steeds meer gevraagd worden van het elektriciteitsnet, doordat we meer elektriciteit gaan gebruiken. De grote vragen die voorliggen zijn:

- **Hoe ga je om met de opslag? Waterstof is** nu nog aardig volumineus. De provincie Friesland wil een waterstofstation bouwen. Een van de kandidaten van de workshop raadt aan om dat dan wel op een kruispunt van wegen én vaarwegen te doen. Dan kan zowel het wegvervoer als de scheepvaart ervan gebruik maken.
- **Hoe kunnen we de aanpassing van de** Europese wet- en regelgeving versnellen? Certificering van het gebruik van alternatieve brandstoffen als waterstof zou

op korte termijn mogelijk moeten zijn.

## • Hoe en waar gaan we waterstof

toepassen? In de industrie wordt al door verschillende grootverbruikers waterstof gemaakt en gebruikt als energiebron. Maar dat gaat vaak nog op een niet-duurzame manier. Kan de overheid de industrie bewegen om over te stappen op groene bronnen als basis voor de productie van waterstof of moet die roep om groene waterstof vanuit de markt komen?

## • Durven autofabrikanten, investeerders en

andere spelers op de markt vol in te zetten op waterstof in combinatie met brandstofcellen? En hoe krijgen we aanbod en vraag dichter bij elkaar?



## VEELBELOVENDE TOEKOMST

Conclusie: waterstof gaat op korte termijn waarschijnlijk niet een hoofdenergiebron worden. Er is immers altijd energie nodig om het te produceren, en voor verschillende toepassingsmogelijkheden en efficiënter opslaan ervan is nog veel onderzoek nodig. Maar als energiedrager en voor de opslag van energie kan het een belangrijke aanvulling vormen op het totale aanbod van duurzame energie, mits met groene stroom en via elektrolyse geproduceerd. Waterstof is misschien geen wondermiddel, maar heeft wel een veelbelovende toekomst.



# ANTIFOULING

Verslag Nico Pellenburg

Antifouling is de verzamelnaam voor alles wat men doet om de onderkant van de boot aangroevrij te houden. Het is ook de naam van de speciale verf die wordt gebruikt om aangroei van algen, wier en schelpen tegen te gaan. Tijdens de workshop door Peter Bakker, vrijwilliger bij Waterrecreatie Nederland, kwamen de verschillende soorten antifouling aan de orde en de effecten op het milieu. Ook werd besproken wanneer deze geschikt zijn, afhankelijk van ligplaats, vaargebied, gebruik en type van de boot.

Voordeel van de toepassing van antifouling is dat door tegengaan van de aangroei het schip sneller vaart en de brandstofkosten omlaag gaan. Nadeel is dat antifouling giftig is voor plant en dier, en uiteindelijk ook voor de mens. Maar gelukkig zijn er milieuvriendelijke alternatieven. De spreker presenteert een tabel van Milieu Centraal die een leidraad kan zijn bij de keuze van aangroeiwerende middelen.

## ALTERNATIEVEN

De keuze “welke behandeling van het onderwaterschip” en “welke antifouling” is nog niet zo eenvoudig. Let daarbij op een aantal factoren:

- **Wat is belangrijk voor je boot, waar denk je vooral aan?** Wil je de verflaag jaarlijks vervangen, vaar je op zoet of op zout water?
- **Welke soort coating: harde of zachte coating, of zelfklevende folie?** Zelfklevende folie bijvoorbeeld voldoet goed op zoet, maar niet op zout water.
- **Ultrasoon geluid coating (in combinatie met diverse soorten antifouling).**
- **Vetten (in de praktijk niet erg handig).**
- **Prijs van de antifouling per m<sup>2</sup> in**

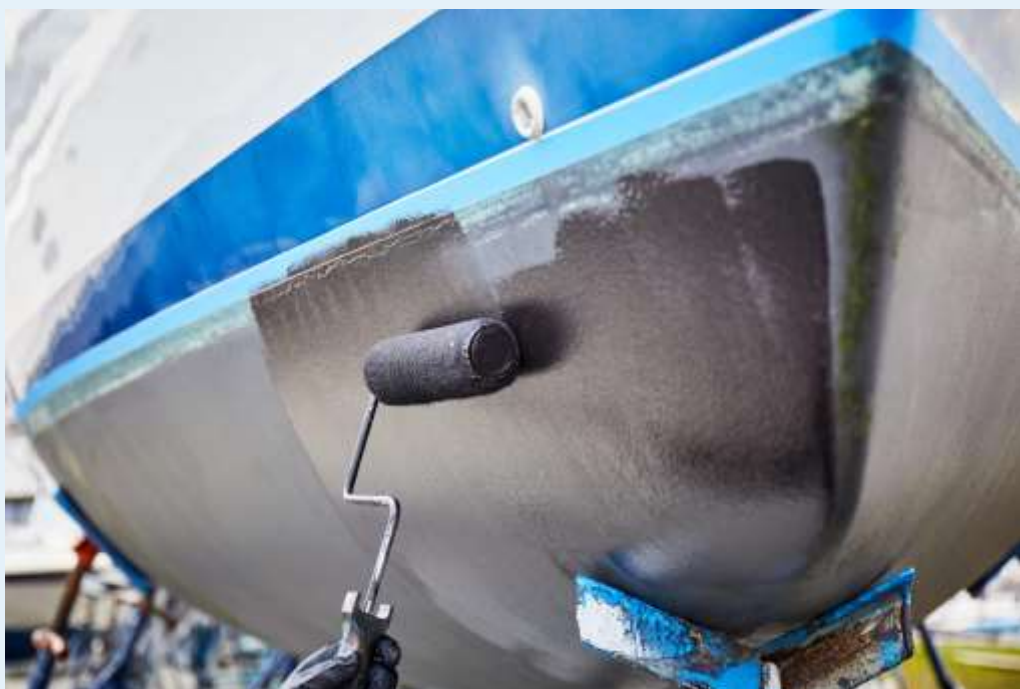
combinatie met de gewenste beschermingstijd (wat is uiteindelijk voordeliger?).

- **Aangroeiwerende “wraps” zijn dunne polyesterfilms met vezeltjes die tegen het onderwaterschip worden geplakt.** Er zijn goede resultaten mee bereikt maar ze zijn toch niet overall effectief (in de Harlinger buitenhaven minder goede ervaringen).
- **De zelfslijpende koperhoudende antifouling, tamelijk milieuvriendelijk,**

zal waarschijnlijk over enige tijd van de markt verdwijnen. Ook de zelfslijpende kopervrije antifouling blijkt trouwens niet heel milieuvriendelijk te zijn.

## SCHADELIJKHEID

De toxische toestand van het oppervlaktewater in Nederland is problematisch te noemen. In 50% van het oppervlaktewater is sprake van een schadelijke situatie, 38% is relatief ernstig vervuuld hetgeen inhoudt dat er soorten verdwijnen. In slechts 12% is sprake van een relatief milde situatie. Maar waar praten we eigenlijk over? In het oppervlaktewater in Nederland zit ongeveer 8% teveel koper, een betrekkelijk kleine overschrijding van de norm. Zink is een veel groter probleem, hiervan zit er 42% teveel in het oppervlaktewater. Het aandeel van de



# VOORKOM VERVUILING IN JOUW KIELZOG

Vergelijk verschillende soorten antifouling

watersport in de hoeveelheid zink is echter heel klein.

Op boten aangebrachte antifouling is schadelijk voor het milieu. Maar ook de fabricage van antifouling is milieubelastend en zelfs het aanbrengen op de boten is gevaarlijk. Daarbij moeten de nodige beschermende maatregelen in acht genomen worden.

Ook de ultrasone coatings zijn nadelig voor het onderwaterleven, vooral voor micro-organismen.

**“Wraps” werken niet goed en laten bovendien vaak los. Bij de “wraps” speelt ook het probleem dat ze na gebruik moeilijk af te voeren zijn; hier bestaat bijvoorbeeld geen recycling voor.**

## MOEILIJKE KEUZE

Voor de gewone burger en jachteigenaar is het erg moeilijk kiezen wat je het beste kunt doen. Je werkt gewoon in een grijs gebied (zie de tabel van Milieu Centraal). Er is nog **geen “one size fits all” in de wereld van de antifouling**. Geen enkele antifouling werkt in de praktijk heel erg goed. Op zoutwater werkt antifouling nog slechter dan op zoet water.

## REGELGEVING

Er zijn heel effectieve antifouling maar niet alles is in Nederland toegestaan. De meer effectieve antifouling zijn meestal gevaarlijker voor het milieu.

De BPR-regelgeving van de Europese Unie geldt voor biociden. Daarbij valt nog op dat voor de commerciële vaart veel meer uitstoot wordt toegestaan dan in de recreatieve vaart!

Antifouling zonder biocide valt niet onder de BPR-regels. Die zou men dus mogen gebruiken. Ook voor zinkoxide bestaat geen

	Milieu-belasting	Werkzaamheid (praktijktest)		Hoe lang gaat het mee?	Zelf aanbrengen of door bedrijf?	Gemiddelde kosten per jaar
		zoet water	zout water			
Bootlift/droogstallen	●●●●○	📊	📊	10+ jaar	👤🏠	€€€€
Boottrailer/droogstallen	●●●●○	📊	📊	10+ jaar	👤🏠	€€€
Wrap met vezeltjes	●●●●○	📊	📊	5-10 jaar	🏠	€€
Harde coating	●●●●○	?	?	5-10 jaar	🏠	€
		?	?	1-5 jaar	👤	€€
Non-stick of foul release coating zacht**	●●●●○	📊	📊	1-3 jaar	👤🏠	€€
+ Ultrasoon systeem (combinatie)***	?	📊	📊	10+ jaar	🏠	€€
Vetten****	?	📊	📊	<1 jaar	👤	€
Harde koperhoudende antifouling	●●●●○	📊	📊	1 jaar	👤	€
Zelf-slijpende antifouling	●●●●○	📊	📊	1 jaar	👤	€€
		📊	📊	1 jaar	👤	€€

\* Fabrikanten melden dit type product niet aan voor de praktijktest of werking was onduidelijk.  
 \*\* Let op dat er geen perfluor- of tinverbindingen in zitten.  
 \*\*\* Ultrasoon systeem altijd in combinatie met harde of foul release coating.  
 \*\*\*\* Vraag de jachthaven of ze boten met vetten accepteren in de kraan, of er extra geld voor vragen.

€ minder dan € 100 per jaar.  
 €€ tussen € 100 en € 200 per jaar.  
 €€€ tussen € 200 en € 300 per jaar.  
 €€€€ meer dan € 300 per jaar.

Berekening gebaseerd op boten tussen de 5 en 8 meter lang.

verbod; organo-tin is eveneens toegestaan in antifouling.

Voor het verwerken en aanbrengen van antifouling bestaan veiligheidsregels maar een algemeen geldende regelgeving ontbreekt. Bekijk goed de informatie bij het product, raadpleeg de bijsluiter!

## AANBEVELINGEN

- **Stap** zoveel mogelijk over van koperhoudende naar koper-vrije antifouling.
- **Zet alleen het bovenste deel van het**

onderwaterschip in de antifouling; dieper onder water is minder licht en is er minder aangroei.

- **Breng niet ieder jaar een nieuwe laag** antifouling aan.
- **Ga meer varen, dat geeft een gunstiger** effect op het milieu dan stilliggen.





# SCHEEPSWRAKKEN

## EEN ONDERSCHAT EN GROEIEND PROBLEEM

Verslag Nico Pellenburg

Wat doen we met al die oude polyester boten die liggen weg te kwijnen in **sloten en kanalen? Wat zijn de risico's voor het milieu? Wat moet je als eigenaar van een boot die het opknappen niet meer waard is?** Er zijn voor eigenaren onvoldoende (laagdrempelige) mogelijkheden zijn om zich te **ontdoen van een dergelijke boot. Dit resulteert in zogenoemde 'end of life vaartuigen' of 'weesboten' op willekeurige locaties op en rond het water.**

Abel Pleysier, consultant, inventariseerde in opdracht van de Provincie Noord-Holland deze problematiek en zocht naar oplossingen. Oplossingsrichtingen zijn betere samenwerking van verschillende instanties op het gebied van nautisch beheer, betere registratie van boten, en financiële regelingen. Hans van Smoorenburg (Stichting Jacht Recycling) is een man van de praktijk en belicht de gang van zaken bij het slopen en recyclen van een polyester boot. Welke onderdelen zijn nog van waarde en kunnen gedemonteerd en wat gebeurt er met het polyester? Ook hier speelt de vraag: wie betaalt de rekening?

Abel Pleysier heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland een detailstudie gedaan. Vroeger werden plezierjachten van hout en staal gebouwd maar thans zijn er vooral veel polyesterboten. Veel jachten zijn

van oudere datum: het onderhoud valt dan tegen en vele zijn in feite technisch afgeschreven. Nu zitten we met een grote hoeveelheid wrakken en weesboten waarvan de omvang landelijk niet eens

bekend is. Meer inzicht in de problematiek is hard nodig maar is moeilijk te krijgen omdat het beheer nogal versnipperd is.

Om te beginnen is er geen registratie, dus ook geen zicht op het aantal boten en de eigenaren. Daarbij is ook de veiligheid uit beeld geraakt, denk onder andere aan brandgevaar (benzine, diesel, gasflessen, accu's). Men zou zich een soort APK-keuring voor boten wensen. Opsporing van gevaarlijke situaties en toezicht zijn vooralsnog te complex.

De vergunningverlening is eveneens erg versnipperd. Vergunningen, vaarvignetten en dergelijke zijn per regio of zelfs per gemeente vaak verschillend. Voor een doorvaart door de Amsterdamse regio zijn bijvoorbeeld zo'n tiental verschillende vaarvignetten nodig! Daarbij komt nog dat allerlei belastingen lokaal kunnen verschillen.

Ook het nautisch beheer is versnipperd, evenals het waterkwaliteitsbeheer. Als beheerders van vaarwegen en waterkwaliteit zien we Rijkswaterstaat, de provincies, de waterschappen, de recreatieschappen en de gemeenten, plus hier en daar particuliere bedrijven; een beheer gespreid over veel instanties. Daarbij komt dat het beheer en onderhoud van de vaarwegen vaak reactief is.

De watersportbranche is wel redelijk georganiseerd, bijvoorbeeld in HISWA-Recron. Ook is er een sterke lobby. Maar als individuele booteigenaar ben je niet direct vertegenwoordigd.

#### KENMERKEN WRAKKENPROBLEEM

Opvallende punten zijn met name:

- **het gaat om dumping van wrakken van** veelal kleinere motorboten;
- **de eigenaren van de boten zijn niet meer** te achterhalen: elke identificatie is voor het dumpen van de wrakken verwijderd;
- **de wrakken zijn milieubommen:** onder andere diesel, gas, giftige verfstoffen en grote hoeveelheden niet afbreekbaar polyester;
- **de concentraties van wrakken, de 'hotspots' vindt men op nevenvaarwater,** de kleine achteraf gelegen wateren;
- **meest gaat het daarbij om provinciale** wateren;
- **waterschappen laten het nautisch beheer** vaak bewust over aan de gemeenten;
- **er is geen uitwisseling tussen de diverse** organisaties en registraties;
- **met de aanpak van de wrakken-**problematiek zijn kosten gemoeid die in de praktijk voor beheersinstanties en -organisaties een hindernis zijn.

Voor waterschappen is opsporen en opruimen relatief kostbaar omdat de

organisatie daar niet op is ingericht. Voor gemeenten ligt dit anders. Een duidelijk positief voorbeeld is Amsterdam.

Het probleem hangt ook samen met de mentaliteit van het publiek. In Noord- en Zuid-Holland lijken wrakken gemakkelijker in het milieu te worden achtergelaten, in Friesland gaat men verantwoordelijker met de oude boten om.

#### OMVANG PROBLEEM

In Nederland zijn 400.000 à 500.000 plezierjachten actief. Een beduidend aantal daarvan is oud en vaart niet meer; alleen al in de provincie Noord-Holland zijn er 1000 à 1500 wrakken met een lengte groter dan 10m. Opruiming van deze boten kost geld.

De afvoer van deze wrakken kost al gauw €1500,- per boot. En dan gaat het alleen nog maar om de kosten aan transport; ontmanteling en vernietiging zijn hierin niet meegerekend.

In totaal kost het opruimen van de wrakken in Nederland waarschijnlijk tientallen miljoenen euro's. Het exacte bedrag is niet bekend want men weet landelijk niet precies om hoeveel boten het gaat.

Het probleem zit trouwens niet eens zozeer

in het totaal aantal afgedankte boten. Het **gaat vooral om de 'hotspots' die vanwege de** concentratie van cosmetisch afwijkende boten een probleem vormen voor milieu en landschapsbeleving.

Hiermee hangt samen het probleem van de illegale bewoning van sommige van deze boten. Je kunt deze bewoners van de boten verwijderen maar dan dient er voor onderdak elders gezorgd te worden.

Kortom: het probleem van de weesboten is complex en vraagt om oplossingen in werkelijk alle richtingen: bestuurlijk, financieel, organisatorisch, wetgeving, technisch (recycling, duurzamer botenbouw) en vooral (landelijke) registratie.

#### POLYESTERPROBLEEM

Polyester is een composiet, bestaande uit verschillende componenten: hars en weefsel. Helaas is het technisch nog niet haalbaar dan wel te kostbaar om deze uit elkaar te halen en de stof op die manier af te breken.

Verbranding blijft dan over als enige optie. Het polyester wordt tot nu toe als ongesorteerd afval aan de verbrandingsovens aangeboden. Door de onbrandbare vezels kampen die met dichtslibbende filters,







en ook giftige antifouling is een probleem. Men is dus terughoudend. Maar uiteindelijk wordt toch alle polyester verbrand. Niet alleen bij afgedankte boten speelt het probleem van het polyesterafval, het speelt in nog sterkere mate bij de verwerking van wiken van windturbines. Deze zijn ook van polyester en bovendien enorm groot. Daarbij komt de korte levensduur: een polyester boot gaat ongeveer 40 of 50 jaar mee, de bladen van windturbines zijn na tien jaar al aan vervanging toe! Het probleem van de oude polyester rotorbladen is enorm en dus nog veel groter en urgenter dan dat van de scheepswrakken. In de (kapitaalkrachtige) hoek van de windturbines wordt druk gezocht naar een goede verwerking van polyester en de hoop is dat het polyesterwrakkenprobleem hierin kan meeliften.

## LOGISTIEK EN RECYCLING

Hans van Smoorenburg werkt bij de Stichting Jacht Recycling en legt uit hoe het

recyclingsproces in elkaar zit. Dat gaat van beoordeling van het object en plan van aanpak, via berging, transport, opslag en eigenaar opsporen naar demontage en ontmanteling, zoveel mogelijk recycling dan wel afvalverwerking. De Stichting Jacht Recycling werkt deels met vrijwilligers en werkt deels bedrijfsmatig. De stichting werkt zoveel mogelijk samen met andere organisaties en ook overheden. De medewerking van de overheid valt vooralsnog tegen. Vooral het Rijk toont geen initiatieven.

Je zou bijvoorbeeld kunnen denken aan een verwijderingsbijdrage voor boten, zoals die nu al voor auto's bestaat. Eigenlijk zouden procedures om tot een verwijderingsbijdrage voor boten te komen snel gestart moeten worden. Daarnaast moeten fondsen

gecreëerd worden om de bootwrakken op te ruimen.

Voorts zou men regels moeten opstellen voor een duurzame botenbouw en voor de te gebruiken bouwmaterialen. In de autobranche bestaat een dergelijke regelgeving al; voor boten is die er nog niet.

## AANBEVELINGEN

- **Los** eerst het dringende probleem van verwerking van de polyester rotorbladen van windturbines op, laat de aanpak van polyester scheepswrakken daarop meeliften.
- **Meer initiatieven van de overheden, vooral** het Rijk, zijn dringend gewenst; denk aan registratie van boten en eigenaren;
- **Kom tot effectieve samenwerking tussen** de overheden.
- **Ontwerp goede financiële regelingen: een** verwijderingsbijdrage voor boten en fondsen waaruit wrakopruijing bekostigd kan worden.
- **Maak voorschriften voor duurzame** botenbouw en stel eisen aan duurzame bouwmaterialen.
- **Demontage en ontmanteling van** scheepsonderdelen kan geprofessionaliseerd worden.



# Recept BLIKVOER

Tekst Anje Valk

Blikvoer, we kijken er een beetje op neer, de benaming alleen al. Maar dat is ten onrechte. In het algemeen doet ingeblikt voedsel aan voedingswaarde zeker niet onder voor **'verse' equivalenten. 'Vers' zet ik bewust tussen** aanhalingstekens, want hoeveel dagen zijn er niet al verstreken tussen de oogst, jouw aankoop en het moment van bereiding? Vervoer, opslag, alle dagen in de supermarkt, alle dagen in jouw koelkast? Ingeblikte groenten of vis komen direct van het land of uit zee en worden meteen verwerkt en ingeblikt. En zijn daarna jarenlang houdbaar.

Het inblikken van voedsel is een uitvinding van begin 19e eeuw. In de legers en de marine was behoefte aan lang houdbaar, gemakkelijk te bereiden voedsel. Inmaken in glas (wecken en pasteuriseren) kenden ze al, maar voor grootschalige toepassing was glas zwaar en kwetsbaar. Blikconserven waren een uitvinding voor Napoleons troepen, overgenomen door de Engelsen en inmiddels niet meer weg te denken in de moderne samenleving. De allereerste conservenblikken waren grote, zware, met lood dichtgesoldeerde trommels. Met beitels of bajonetten moesten deze worden geopend, of soms met een welgemikt gewerschot. Het solderen had ook gevaren in zich, is later gebleken. Zo had de Franklin-expeditie naar de Noordwestelijke Doorvaart, met twee voor die tijd moderne schepen (de *Erebus* en de *Terror*), bij vertrek in 1845 voor drie jaar voedsel bij zich, waaronder grote hoeveelheden blikconserven, een nieuwe vinding. De expeditie is ten onder gegaan, beide schepen zijn spoorloos verdwenen, en ettelijke zoek- en reddingsacties bleven vruchteloos. Aan de hand van Inuit-overleveringen zijn wat sporen gevonden als graven, resten van een kampement en een brief. Niet lang geleden zijn dankzij moderne sonartechniek de wrakken gevonden op de ijzige zeebodem. Ze blijken in verbijsterend goede staat te verkeren. Reconstructie aan de hand van de vondsten wijzen op loodvergiftiging als niet te onderschatten factor bij de teloorgang van de schepen. Veel later pas werden conservenblikken lichter en handzamer en kwamen er handige blikopeners. Tegenwoordig wordt veelal aluminium toegepast en kunnen blikjes met een lipje worden geopend. Ze zijn niet meer weg te denken in het dagelijks leven, zeker niet aan boord.

Het is goed om permanent een basisvoorraad houdbaar voedsel aan

boord te hebben, zoals een flink assortiment blikken, maar ook rijst en pasta. Heel lekker en geschikt is ook gedroogde worst zoals salami en chorizo, olijven en noten. Blikken tomaten of tomatenstukjes zijn heel handig voor pasta of om soep van te maken. Blikjes spinazie komen goed van pas voor bij een kaasomelet. Rode paprika is in glas te krijgen: heerlijk. Uien en knoflook zijn een **lange tijd houdbaar. Met zo'n basisvoorraad kun je dagen buiten de** bewoonde wereld blijven, lekker droogvallen, ankeren, zonder te veel zorgen om boodschappen.

Hier is een makkelijk maar heel lekker recept voor aan boord, gemaakt met allemaal houdbare ingrediënten:

## TONIJNSPAGHETTI MET KAPPERTJES EN ZWARTE OLIJVEN

Recept uit 'Koken met Vis uit Blik' van Bart van Olphen.

Voor 4 personen:

2 theelepels tomatenpuree

**2 paprika's in stukjes (vers of glasconserven)**

3 blikjes tonijn in olijfolie (uitlekgewicht 100 gram)

Blik tomatenpulp of tomatenstukjes

2 theelepels kappertjes

4 eetlepels zwarte olijven, in stukjes

1 laurierblaadje

1 pak spaghetti

Versgemalen zwarte peper, wat zout

100 gram geraspte of geschaafde Parmezaanse kaas



Verhit een scheutje olijfolie in een flinke, diepe koekenpan. Bak de tomatenpuree een minuutje in de olie. Voeg de stukjes paprika toe en bak ze beetgaar (als je paprika uit glas hebt, kan die zonder bakken later toegevoegd). Werk de tonijn een beetje los met een vork en voeg die toe. Schep alles een paar keer om. Voeg de tomatensaus, de kappertjes, de stukjes olijven en het laurierblad toe en schep alles nog een paar keer om. Draai het vuur laag, leg een deksel op de pan en laat alles door en door warm worden. Schep een enkele keer om.

Kook intussen de spaghetti beetgaar volgens de aanwijzingen op de verpakking. Giet hem af en schep hem door de saus. Breng alles verder op smaak met wat zwarte peper en desgewenst wat zout.

Dien het op in diepe borden met de Parmezaanse kaas.



# 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

Jesse Smaal

De Rietgans 22

8862 LT Harlingen

06 53943790

havencommissaris@hwsv.frl

Technische zaken

Peter van der Klei

Noorderhaven 18

8861 AN Harlingen

06 13927431

technical@hwsv.frl

Algemeen bestuurslid

Vacature

## COMMISSIES

Activiteitencommissie

Vacatures

Jeugdzeilen

Bas Koudenburg (vacature)

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

Hester Grobbe

06 27033205

havenmeester@hwsv.frl

Plv. havenmeesters/brugwachters

Theo Nobel

Sjors Dotinga

Ben van Gulick

Nico Huisman

Sjirk Venema

## ZONDER PETER....



Op 18 juli 2022 is Peter Hans overleden.

**Peter was redacteur van Op 'e Steiger sinds 2010.** Behalve zijn redactionele bijdragen fotografeerde Peter ruim 12 jaar bij alle activiteiten van de HWSV. Een deel van die **foto's kwam in dit blad terecht. Bij het** samenstellen van dit nummer moesten we het doen zonder Peters bijdrage. We hebben hem gemist. We zullen nog vaak aan hem denken wanneer we putten uit zijn onmetelijke fotoarchief.

*Anje, Bernard en Charlotte*



't HELMHOUT

MEUBELMAKERIJ  
SCHEEPSTIMMERWERK

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

WWW.HETHELMHOUT.NL

Karsten  
- wonen -



Zuiderhaven 17  
8861 CK Harlingen  
0517 412224

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



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](http://www.onderzeil.nl)



FA. P.H. WALINGA  
SCHEEPS- EN AANNEMERSBENODIGDHEDEN

[info@walinga.nl](mailto:info@walinga.nl) / [www.walinga.nl](http://www.walinga.nl)



Hermesweg 17 8861 VN Harlingen / T 0517 413290  
F 0517 418003 / [info@walinga.nl](mailto:info@walinga.nl) / [www.walinga.nl](http://www.walinga.nl)





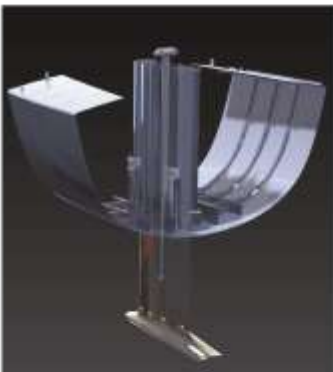
*Atlantic*  
Yachts for worldwide adventures



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