

Jaargang 32 / 2024

Op 'e Steiger

Verenigingsblad



VAREN DOOR GRONINGEN • BOEGBEELD HT RACE STOPT •
BOSWACHTER EN WIJKAGENT OP HET WAD • NIEUWE
COÖRDINATOR JEUGDZEILEN • RONDJE ENGELAND • CHAT
MET RUDOLF • TSJERK HIDDESSLUIZEN • NAVIGATIEAPPS •
KOFJES DERDE JEUGD • BENOEMD TOT ERELID • EN MEER



RUBBER PROFILES



DE EXPERT IN TPE RUBBERPROFIELEN

THE EXPERT IN CUSTOM MADE PROFILES
DER EXPERTE IN TPE GUMMIPROFIELEN

RUBBER PROFIELEN VAN TOPKWALITEIT

TOP QUALITY RUBBER PROFILES
GUMMIPROFILE IN HÖCHSTE QUALITÄT

 +31 (0) 321 74 40 42

 info@dgrubberprofiles.nl

 www.dgrubberprofiles.nl

 DG RUBBER PROFILES B.V.

Loofklapper 16a

8256 SL Biddinghuizen



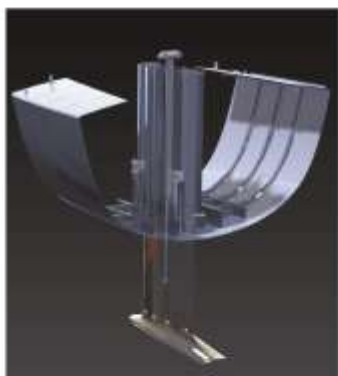
Atlantic
Yachts for worldwide adventures



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

Doe mee



Hans Voorneveld

COLOFON

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

REDACTIE

Jan Kloeze
Bernard Kramer
Astrid Pascal
Anje Valk
Charlotte de Vries

OPMAAK

Bernard Kramer

ADVERTENTIEVERKOOP

Menno van Kammen

PRODUCTIE

Grafisch Centrum Harlingen

COVER

Grommer 'Richel' in het Veendiep bij Bellingwolde. Zie pagina 12.

Voelt u zich vrij? En bent u welwillend? Dan wilt u misschien wel iets doen voor onze vereniging, als vrijwilliger bijvoorbeeld. Dat kan op tal van manieren. Een keertje grasmaaien. Een klusje op de steiger. Het organiseren van een activiteit. Of gewoon een keer achter de bar staan in het Allemanshuus tijdens de vrijdagmiddagborrel of bij een lezing of film op de maandelijkse clubavond.

Ik weet het, ik heb al vaker een oproep gedaan. Voor vrijwilligers, voor commissieleden, voor bestuursleden. Maar, zoals wel wordt gezegd, herhaling is de kracht van de boodschap. En onze vereniging draait nu eenmaal op samenwerking, vrijwilligers en meedoen. Neem het prachtige clubblad dat u nu gaat lezen, de *Op 'e Steiger 2024*. Een glossy blad waar redactieteam, vormgever en heel HWSV trots op mogen zijn. Een blad dat de identiteit van onze club mede bepaalt en dat zich kan meten met professionele magazines. Gemaakt in nauwe samenwerking, door een team vrijwilligers.

We zijn gelukkig met onze gezellige haven en ons mooie clubhuis. Ooit begonnen door vrijwilligers die gezamenlijk de schouders zetten onder hun plan om watersport voor Harlingers bereikbaar te maken. Na hen voortgezet, uitgebreid, onderhouden en gemoderniseerd door, opnieuw, vrijwilligers.

Maar het gaat niet alleen om die haven en dat clubhuis, hoe belangrijk die ook zijn. Het gaat ook om de activiteiten die in onze club worden georganiseerd. We willen immers meer bieden dan alleen een veilige ligplaats voor onze boten. We willen graag een bruisende vereniging blijven, met sociale contacten tussen de leden, die samen plezier beleven aan hun watersport. Om dat te realiseren zijn weer die vrijwilligers nodig. En gelukkig is er een harde kern van leden die daar samen de schouders onder willen zetten. Maar die groep is niet zo groot en

wordt steeds ouder. Er zijn ook nogal wat leden die we niet zo vaak zien, die we ook niet zo goed kennen. Dat bleek wel tijdens de ledenraadpleging dit jaar. Met hen die daaraan meededen hebben we leuke en inspirerende bijeenkomsten gehad. Tegen hen die niet kwamen zeg ik: doe mee, laat horen wat je ervan vindt, kom naar de vrijdagmiddag borrels, kom naar de lezingenavonden, help mee met de klussen op de haven, stap in een commissie of in het bestuur. En bedenk niet alleen wat de club voor jou moet doen, maar ook wat jij voor de club kan doen. Meedoen, één van de kernwaarden waar het in onze club om draait, net als samenwerken en vrijwilligers. Dat maakt het leuk om lid te zijn. En wil je meedoen, laat het weten aan een van de bestuursleden of commissieleden. Je vindt ze in het Allemanshuus of op pagina 51 van dit blad.

En soms is er dan een mooie verrassing. Deze *Op 'e Steiger* staat vol met mooie verhalen over de activiteiten binnen onze club, over zoete of zilte tochten van onze leden. Over allerhande interessante maritieme zaken. Wat er niet in staat, maar wat ik hier toch met veel plezier wil noemen, is dat er twee nieuwe bestuursleden zijn aangetreden die zich spontaan hebben aangemeld om mee te doen. Sjirk Venema is nu onze havencommissaris en Jan Schuil onze penningmeester. Met hen zijn de Ouwe Seunen weer in het bestuur vertegenwoordigd en voor een watersportvereniging in Harlingen is dat een mooie zaak.

Ik wens u veel leesplezier, fijne feestdagen en een gezond en voorspoedig nieuwjaar. Een nieuw jaar ook waarin we elkaar regelmatig zien en spreken op de steiger, in het Allemanshuus of bij een clubactiviteit en waarin we plezier beleven aan onze watersport.

Hans Voorneveld

Voorzitter Harlinger Watersportvereniging

IN DIT NUMMER



6

BOEGBEELD HT STOPT

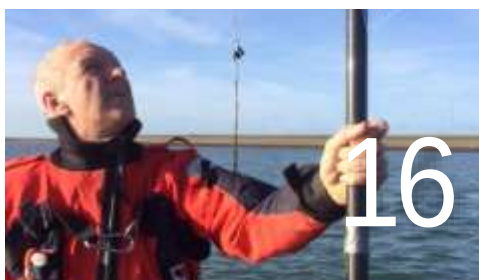
Jouke van Keulen neemt na vele jaren afscheid van de HT Commissie, maar blijft verbonden aan de HT Race.



12

MET DE GROMMER DOOR GRONINGEN

Jouke de Jong en Janny Wolrich over hun vaartocht door de provincie Groningen.



16

IN HET ZOEKLICHT

Hans van der Hoek over zijn werk bij de Waddenunit: boswachter en wijkagent op het Wad.



20

ANKE DE VREEZE

Kennismaking met de nieuwe Coördinator Jeugdzeilen bij de HWSV.

RONDJE ENGELAND

Jan Kloeze en Yvonne Knappe voeren door het Caledonisch Kanaal naar de Hebriden.



22

CHAT MET RUDOLF

Gesprek op afstand met de HWSV-brugwachter Rudolf Onnes.



30

ONZE VOORDEUR

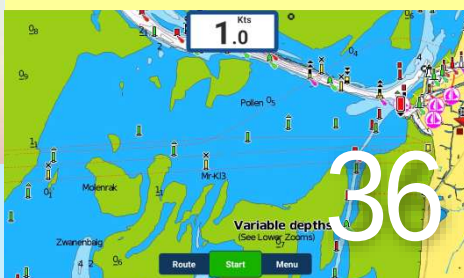
Verslag van de lezing van Nico Huisman over de geschiedenis van de Tsjerk Hiddessluizen.



32

DIGITALE NAVIGATIE

Henk Deinema nam het initiatief om een aantal leden bij elkaar te roepen om kennis te delen over allerlei navigatieapps.



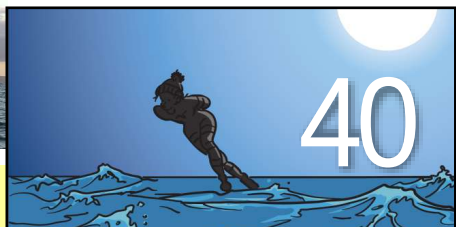
36



38

KOFJES DERDE JEUGD

Jan van der Molen vertelt over zijn sloepje en de tweede opknabbeurt van dit opvallende scheepje.



40

LIJK OP SLEPTOUW

Lees en huiver. Een nieuw spookverhaal van Nico Pellenbarg met een illustratie van Dolf Siere.



44

ERELID

Bernard Kramer is benoemd tot erelid tijdens de ALV in maart 2024.

En verder:

HT RACE 2024 9

Zeilen met rustig weer

WIE LIGT DAAR? 10

Wie ligt er in box 54?

LEDENRAADPLEGING 45

Kennismaking met nieuwe leden

BOEK OVER SJORS 46

Je kanne 'n boek over 'm skrieve...

PEDDELPLOEG IN ACTIE 47

Voor Skjin Wetter in de grachten

RECEPT 48

Een culinair verhaal uit de kombuis:
American Hash

BESTUUR EN COMMISSIES 51



BOEGBEELD HT RACE STOPT

Jouke van Keulen (rechts met pet) tijdens prijsuitreiking op Terschelling, HT Race 2018

Tekst Charlotte de Vries / foto's Dorus Breidenbach/Bernard Kramer

Twintig jaar lang organiseerde hij alle zaken rondom de HT Race: de beveiliging, de contacten met eerst de Rijkspolitie te Water – later ook met Rijkswaterstaat, de haven van Terschelling, het palaver voor de begeleidingsschepen, de catering en slaapplaatsen voor de commissieleden, de feestlocatie op Terschelling, de locatie voor de prijsuitreiking in Harlingen. Twintig jaar lang was hij hét gezicht van de HT en stond hij voor de troepen. Nu neemt hij afscheid van de commissie, maar Jouke van Keulen blijft altijd verbonden met de HT.

‘Als jongetje van tien voer ik ten tijde van de HT Race al mee met mijn vader die bij de Rijkspolitie te Water werkte. Mijn vader was bestuurslid van de HWSV en daarmee ook organisator van de HT Race. Destijds deed het bestuur dat allemaal zelf’, Joukes ogen glimmen als hij terug denkt aan die tijd. Het was Hidde Risselada die hem in 2000 vroeg om mee varen met de HT. Het jaar daarvoor had Jouke zijn Zeevalk gekocht en hij had net een plekje in de haven gekregen naast Hidde, die de Zeevalk uitermate geschikt achtte als begeleidingsschip. Tot 2001 verzorgde Jacob Blom het palaver

voor de begeleidingsschepen, in 2002 was het Sjors Dotinga. Vanaf 2003 nam Jouke – de eerste die niet deel uitmaakte van het bestuur – die taak voor zijn rekening en dat bleef hij tot en met afgelopen zomer doen. En met verve: iedereen kende de grote man met zijn vriendelijke uitstraling, zijn ruige witte haren en zijn bulderende stem die elke zaal zonder microfoon stil kreeg.

STEEDS COMPLEXER

Er is in de loop der tijd veel veranderd. Vroeger waren er korte lijntjes tussen de HT-organisatie en de Rijkspolitie te Water.

Maar die kwam steeds meer op de achtergrond te staan; Rijkswaterstaat nam het over en ging zich actief met de wedstrijd bemoeien. Er moest een veiligheidsplan komen en de voorwaarden om de wedstrijd te kunnen organiseren werden steeds strenger. ‘Het moet in 2005 zijn geweest dat we een speciale HT Commissie oprichtten. De noodzakelijke professionalisering van de race vergde meer en meer tijd en inzet van de bestuursleden. Dat werd ondoenlijk voor het bestuur, het werd te complex.’ Uiteraard maakte Jouke deel uit van deze nieuwe commissie. Hij had in korte tijd goede contacten opgebouwd met alle betrokken externe partijen. ‘Betrokkenheid is belangrijk’, vindt Jouke, ‘je moet je vol voor de Race willen inzetten. Het kost veel tijd maar geeft ook veel voldoening. Het mooiste van de wedstrijd is misschien wel het moment dat alle schepen de haven van Harlingen verlaten en naar buiten varen, wat een machtig gezicht is

Jouke van Keulen neemt afscheid van de HT Commissie



Optreden Piter Wilkens tijdens de 70ste HT Race 2016

dat!' Vroeger deden er wel meer dan 200 schepen mee. Dat is veranderd.

LICHTPUNTJES

Ook de instelling van de deelnemers is veranderd. 'Waar we destijds in Trebol de mooiste feesten hadden en de prijsuitreiking uitbundig gevierd werd, vaart nu een groot aantal deelnemers op vrijdagavond al naar huis. Dat is heel jammer, maar ik vrees dat ook hier de individualisering van de samenleving zijn tol eist. De deelnemers lijken minder solidair. Iedereen heeft het druk.' Toch ziet Jouke ook lichtpuntjes: 'Dit jaar organiseerden we de inschrijving en het palaver voor de deelnemende schepen, het palaver voor de begeleidingsschepen én de feestelijke prijsuitreiking bij onszelf op de

haven en op de *Regina Andrea* die maar net voor het sluisje paste. We hebben veel complimenten gekregen en een groot aantal wedstrijdzeilers gaf aan het ontzettend leuk te vinden dat we het nu eens bij de HWSV organiseerden. Dan weet je dat je de juiste keuze hebt gemaakt. Ik denk dat we dit moeten vasthouden en uitbouwen, we kunnen er nog veel meer uit halen.'

ELEMENTEN

Een zeilwedstrijd organiseren is altijd spannend. Er zijn zoveel elementen waar je geen grip op hebt. 'Ik herinner me jaren dat er echt harde wind stond, ga je dan door of blaas je de wedstrijd af? En wat te doen als helemaal geen wind staat? Er waren soms onervaren zeilers die met hun gezinnetje

deelnamen en zich rot schrokken van de baan die ze moesten varen. Ergens tussen de eilanden ging het veel woester dan ze ooit hadden gedacht. Dat maakt zeilen op de Waddenzee zo spannend: het spel van stroming en golven, het loerende gevaar van de Pollendam, die zandbank die net wat dichterbij was dan gedacht. Ondanks alle moderne navigatiemiddelen zit er nog wel eens een boot aan de grond.'

JUBILEUMEDITIE

Joukes meest memorabele race was wel de 70ste editie. 170 schepen deden mee. Er stond harde wind; 30 schepen bleven in Harlingen. Nog spreekt men over het fantastische feest in de Tonnenloods van Rijkswaterstaat die donderdagavond op



Jouke met de Zeevalk tijdens de HT Race 2018



Voormalig startschip HA 48

Terschelling. 'De Friese troubadour Piter Wilkens en de Terschellinger band Coffeedick traden op en DJ René. Het was een doorslaand succes, terwijl misschien niet iedere deelnemer iets met die Friese jongens had.'

BEGELEIDINGSSCHEPEN

Bijzonder is dat Jouke vroeger wel zeilde, in kleine open boten op binnenwater. Zelf heeft hij nooit als deelnemer meegedaan aan de HT Race, altijd als begeleider op zijn eigen schip. De HT Race is de enige zeilrace waar begeleidingsschepen meevaren. Allemaal vrijwilligers. Dat is kort na de oorlog ontstaan en zo gaat het nog steeds. Het geeft veel deelnemers een veilig gevoel dat er altijd een motorboot in de buurt is. Het startschip neemt een speciaal plekje in

binnen de wedstrijd. Dat was tot voor kort de HA 48, het stoere schip van Joop Puite. Afgelopen jaar nam de *Valge* van Gerard de Boer voor het eerst die rol op zich. Klein probleem: de *Valge* heeft maar één mast. 'We hebben een er tweede mast op geplaatst, speciaal voor de wedstrijd! Die mast ligt nu in onze opslag. We hopen hem nog vaak op de *Valge* te plaatsen.'

Bijzondere vermelding verdienen de prijzen. Deze verkreeg Jouke bij kunstenaar Jantine Kroeze, die nationaal en internationaal bekend staat om haar ontwerpen voor sportprijzen.

TOEKOMST

Elk jaar worden de veiligheidseisen strenger en moet er aan meer voorwaarden worden voldaan. Toch gelooft Jouke dat de HT Race

zal blijven bestaan en dat we dat als HWSV in eigen beheer blijven doen. De toekomst van de race valt of staat met een commissie met verstand van zaken én een goede en gezonde samenwerking met alle partijen: de KNRM, Rijkswaterstaat, de haven van Terschelling en bovenal de gemeente Harlingen, die in Joukes ogen nog weleens de kracht van de HT onderschat. 'We betekenen echt wat voor de stad!' Voor de begeleidingsschepen zullen Klaas Jan Boessenkool en Bertina Bruins de rol van Jouke overnemen. Maar voor de overige eventorganisatie zoekt de commissie nog versterking. 'Wat ik mijn opvolgers wil meegeven?' Jouke hoeft niet lang na te denken. 'Heb plezier, geniet ervan en set troch!'



Startschip Valge



Prijsuitreiking HT Race 2024



Tekst Bernard Kramer / foto's Dorus Breidenbach

Harlingen-Terschelling Race 2024 met rustig weer

De HT Race op donderdag 20 juni en vrijdag 21 juni werd voor de 76ste keer gevaren door 116 zeilschepen in 9 verschillende klassen. Het was een HT Race met rustig weer.

Op de eerste dag was er geen of weinig wind. Het rustige weer vergde opperste concentratie van de zeilers om toch ieder zuchtje wind te kunnen benutten. In het begin van de race draaide de wind voortdurend en viel soms helemaal weg.

De stroom bepaalde vooral de voortgang. Op de terugreis naar Harlingen stond er een vriendelijke wind uit het noordoosten van 3 Bft, later in de middag toenemend naar 4 Bft. De spinakers en halfwinders konden meteen na de start omhoog en tot in de Blauwe Slenk blijven staan. Omdat alle schepen dezelfde koers voeren was het soms dringen bij de tonnen. Het leverde een flinke aanvaring op tussen een lemmeraak en een scherp jacht, waarbij de mast van het jacht het moest ontgelden.

Gelukkig raakte niemand gewond en verliep de race verder zonder incidenten. De prijsuitreiking op vrijdagavond vond plaats op het HWSV-terrein, waar het partyschip de *Regina Andrea* lag afgemeerd. Het schip voer met de race mee met genodigden en belangstellenden. Het achterdek van het schip vormde een mooi podium om de prijswinnaars te eren. Wethouder Sijsma reikte de prijzen uit en Jouke van Keulen trad voor de laatste keer op als spreekstalmeester bij de HT Race.



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 Hans en Marjolijn Gobes met hun *Syrinx*.

Wie ligt er in box 54?

De *Syrinx*, een Excellent 960 motorboot, ontstaan uit de mallen van de Amerglass 32. Gezamenlijk eigendom van Marjolijn en Hans Gobes. Lid sinds 2000, direct nadat we in Harlingen zijn komen wonen.



Waar komt de naam vandaan?

Uit de Griekse mythologie: Syrinx was een waternimf die achterna werd gezeten door de halfgod PAN. In paniek vluchtte ze de kant op en veranderde zich in riet. Waarna PAN het riet afsneed en er de panfluit van maakte.

Hoe is de liefde voor het varen ontstaan?

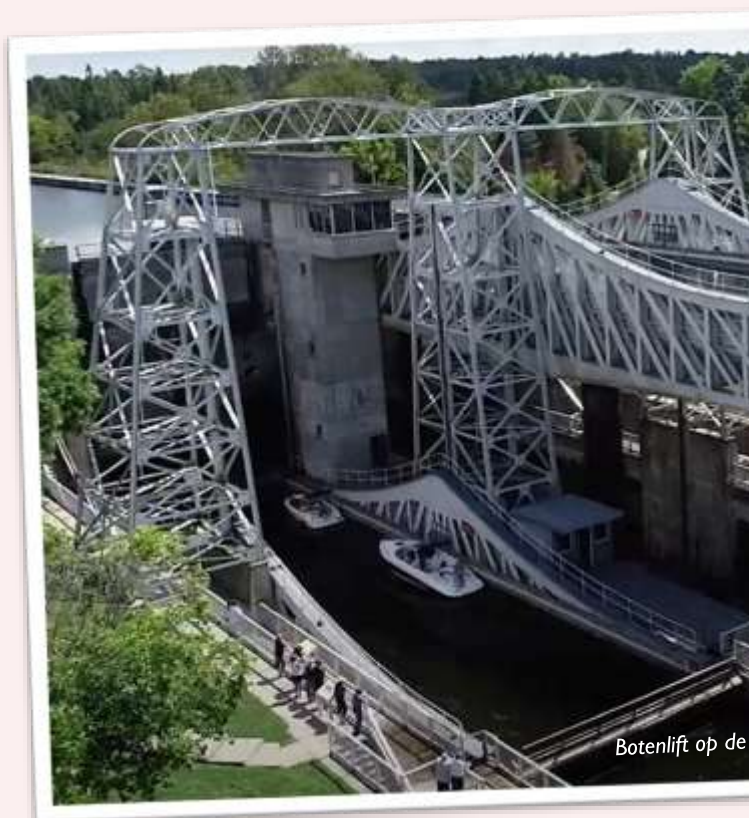
Mijn pleegvader heeft, voordat hij registeraccountant werd, gevaren als stuurman op de grote vaart. Al jong leerden mijn broer en ik zwemmen, roeien en zeilen. We vonden in een sloot een Lark in zeer slechte staat. Die hebben we opgeknapt en voorzien van een mast en tuigage. Daarna kregen wij de Vrijbuiters Z 36, *Graaf van Lumey* genaamd. Daarmee hebben wij bekende zeilwedstrijden gewonnen. Onder meer Loosdrecht, Kaagweek en Sneekweek.



Welke tochten hebben jullie al gemaakt en welke avonturen beleefd?

Wij bevaren het liefst rivieren, vanwege de mooie omgeving, historische steden en navigatiecomplexiteit (waterstanden, brughoogte) en de Nederlandse en Duitse wadden (wantij). Voorbeelden: België (Schelde, Dender, Leie en Maas), Frankrijk (Somme, Seine, Marne, Moezel, Meurthe, Saône, Doubs), Duitsland (Eems, Rijn, Saar, Weser, Elbe, Oder), Oostenrijk/Hongarije (Donau) en de Duitse Waddeneilanden.

Vier van de reisverslagen van Hans en Marjolijn zijn gepubliceerd in het blad *Motorboot*; voor abonnees gratis te (her)lezen.



Wat staat er nog op de "bucketlist", waar wil je nog heen varen?

Onze dochter woont in Amerika. Op mijn wensenlijstje staat een tocht (met een huurboot) met mijn kleinkinderen op de Rideau river. De enige, deels gekanaliseerde rivier in Noord-Amerika. Die loopt van Kingston aan Lake Ontario, 500 km van onze dochter vandaan en eindigt in Ottawa (Canada). De gekanaliseerde rivier is 150 km lang / 1 week rustig varen.

Je hebt een bijzonder levensverhaal, daar heb je zelfs een boek over uitgebracht. Is dat nog verkrijgbaar?

Nee, wel kan ik een paar voor Harlingen/watersport relevante feiten vermelden. Mijn bet-bet overgrootvader kwam met zijn gezin (10 kinderen) in 1815 in Harlingen wonen. Harlingen was toen erg vruchtbaar, hij vertrok in 1818 met 13 kinderen naar Hoogeveen. In de zomer van 1961 heb ik als vakantiewerker als steward bij Doeksen op de oude *Friesland* en op de Zeesleepboot *Holland* gevaren. Ook heb ik op de *Randfontein*, een passagiersschip, als steward gevaren. Daarna heb ik in Montreux (Zwitserland) de Hogere Hotelschool voltooid. Met als leukste baan daarna de Marina Stavoren (binnenhaven) als directeur in twee jaar opgebouwd en geleid.



Hans je bent niet meer de jongste kapitein. Voor veel watersporters een lastig onderwerp, maar denk je wel eens na over een leven na de boot?

Mijn eerste reactie is, voor mij is er geen leven na verkoop van onze boot! Maar huren kan altijd! Als alternatief denk ik wel aan een houseboat of een camper. In het begin van ons huwelijk hadden we een Peugeot J7 bus, zelf omgebouwd tot camper. Daarmee mocht je destijds nog aan de openbare weg de nacht doorbrengen.

Jij hebt je altijd ingezet voor de vereniging. We tellen nu bijna 400 leden, maar lang niet iedereen is even actief. Hoe denk jij dat de vereniging daarmee om zou moeten gaan?

Ik zie en hoor om mij heen dat verenigingen steeds minder kunnen rekenen op de vrijwillige inzet van de leden. Bij herhaling heb ik op de jaarvergadering voorgesteld om een begin te maken met te zoeken naar een mogelijke oplossing. In mijn optiek betekent dat behoud van de verenigingsstructuur naast een meer commerciële exploitatie van de jachthaven.

Vragen Charlotte de Vries





MET DE GROMMER DOOR GRONINGEN

Veendiep bij Bellingwolde

Tekst en foto's Jouke de Jong en Janny Wolrich

Jouke de Jong en Janny Wolrich maken met hun Grommer *Richel* in mei 2024 een vaartocht door Oost Groningen. Ze varen daarbij een interessante route die ze door kleine vaartjes, stille natuurgebieden, vele sluizen en schilderachtige historische plaatsen voert. Hier ben je met een kleinere motorboot in het voordeel. Op verzoek van de redactie doen ze verslag van hun ontdekkingsreis.



Sleutel voor bruggen en sluizen

De route start in Harlingen. Met een overnachting in het haventje in het Diepsterbos gaan we de volgende dag in Zoutkamp een sleutel halen voor de bruggen en sluizen in Groningen. Dat zijn er heel veel! Langs het altijd prachtige Reitdiep vervolgen we onze tocht door de stad Groningen, het Eemskanaal en het Slochterdiep (waar we voor het eerst van vele keren de sleutel gebruiken), naar het Schildmeer. We overnachten daar aan een steiger aan de zuidkant. Er loopt een fraai fietspad in het natuurgebied, rond het meer.

BELLINGWOLDE

De volgende dag via de Groeve naar het Eemskanaal, daarna via het Eemskanaal en Oosterhornhaven naar Termunterzijl om te overnachten. De volgende dag gaan we het Termunterzijldiep op. Een mooie vaart, smal en opeens ben je in de stilte.

We komen bij Scheemda uit op het Winschoterdiep, varen dan verder oostwaarts tot de Pekel Aa en vervolgens tot het Bulsterverlaat. Deze

zelfbedieningssluiz komt uit in de Westerwoldse Aa, waar we stuurboord uit gaan onder het vaste bruggetje (2.30m) door naar het zuiden. We passeren nog twee vaste bruggen en gaan dan bakboord uit het Veendiep op. Wat een verrassing is deze vaart! Het heeft meer iets van een brede sloot. Met de overhangende bomen en vennen waan je je in een compleet andere wereld – voor grotere boten niet of lastig toegankelijk.

Halverwege het Veendiep is bij Bellingwolde een eenvoudig jachthaventje met een behoorlijk aantal ligplaatsen. Het Veendiep is tot de Groene Sluis naar het Verenigd of B.L.Tijdenskanaal een verrassend mooie route. Het is ook mogelijk voor grote schepen om vanaf Winschoten naar Nieuwe Schans te varen en dan het B.L.Tijdenskanaal op te varen, maar dan mis je deze mooie route.

BOURTANGE

Bij Veelerveen gaat het B.L.Tijdenskanaal over in het Ruiten-Aa-kanaal. Na nog twee

bruggen en de Vlagtweddersluis komen we bij de Bourtangersluis. Hierna gaan we direct bakboord uit het Bourtangerkanaal op. In Bourtange is een klein jachthaventje met restaurantje, waar het goed toeven is. De volgende dag bezoeken we de vestingstad Bourtange.

RUITEN-AA-KANAAL

We vervolgen de tocht naar Ter Apel. Nog maar kort weer op het Ruiten-Aa-kanaal gaat het temperatuuralarm van de motor. De buitenboordaanzuig van het koelwater blijkt te zijn verstopt met de ruim in het water aanwezige bladeren, bloesem en andere plantaardige 'troep'. Een ooit gelezen tip bracht uitkomst. Via het wierfilter met een slang de afsluiter van binnenuit schoonblazen. Dit blijkt ook later tijdens deze prachtige tocht nog een aantal malen nodig. Probleem opgelost!

Onderweg worden we flink aan het werk gezet met de vele bruggen en sluizen die we allemaal zelf moeten bedienen. Maar het wordt een goede routine, soms met hulp van een vriendelijke automobilist. En tot tweemaal toe van een lokale bewoner met familie in Harlingen! Slechts een van de zelfbediende sluizen gaf een storing waar een monteur voor nodig was - en die kwam gelukkig snel.

TER APEL

Hoewel de naam Ruiten-Aa-kanaal het idee geeft een rechte vaart te zijn, is niets minder waar. Naarmate we Ter Apel naderen wordt het landschap minder vlak en op het laatst varen we door het bos naar Ter Apel, wat zeer verrassend is. Wat een schitterende tocht.

Voorbij Ter Apel kan je bakboord via het

Ter Apelkanaal en het Haren-Ruitenbroek-kanaal naar Duitsland. Deze route was echter afgelopen voorjaar gestremd. We treffen in Ter Apel een mooie jachthaven met een goed restaurant en een mooi terras.

Hier blijven we een paar dagen om wat te fietsen (even naar Duitsland), het bijzonder fraaie klooster van Ter Apel te bezichtigen en Hotel Boschhuis te bezoeken. Dat ligt midden in het bos en is een van de mooiste plekken van Ter Apel en heeft een uitstekende keuken.

Ons plan was om vervolgens zuidelijker te gaan naar Barger-Compascuum via de Veenvaart naar de Verlengde

Hoogeveensche Vaart, maar dat is nog een flinke tocht en daar zagen we vanaf door tijdgebrek. Dat bewaren we voor een volgende keer.

Daarom vertrekken we de volgende dag om 8.00 uur met de brugwachter in een konvooi(tje) vanaf Ter Apel naar het Musselkanaal en vervolgens het Stadskanaal op met heel veel sluizen (7 stuks). Hier is duidelijk merkbaar hoe enorm het hoogteverschil is op deze route. De vele beweegbare bruggen daarbij zijn niet meer te tellen en het is een lange, maar wel heel mooie tocht die we als gezegd in konvooi varen.

Onderweg nog tweemaal de koelwaterinlaat



Termunterzijldiep



Ruiten-Aa-kanaal

moeten klaren. Dit is wel iets om rekening mee te houden als je hier langs gaat en je inlaat echt aan de onderzijde van je schip zit. Bij Bareveld gaan wij bakboord uit: het Grevelingskanaal en het Kieldiep, en daarna stuurboord over de Leinewijk naar het Zuidlaardermeer. Bij de Leinebrug in Kropswolde eindigt de konvooivaart. (Als je de andere kant op vaart is het zaak ruim tevoren je te informeren en te melden bij de brugwachters die de hele route met je meegaan op hun scooters.) Blij verrast komen we hier terecht in natuurgebied Wolfsbarge met een mooie aanlegplaats. Groningen

De volgende dag vervolgen we de tocht via het Zuidlaardermeer, Drentsche Diep en Winschoterdiep naar de stad Groningen. Er was ons aangeraden om af te meren op het kruispunt bij de Groninger Motorbootclub. Daar zijn uitstekende voorzieningen en het is een goed uitgangspunt om de stad te bezoeken. Verder naar de stad kan ook – in de Oosterhaven – maar daar is het beduidend drukker met veel verkeerslawaaï.

ADUARDERZIJL

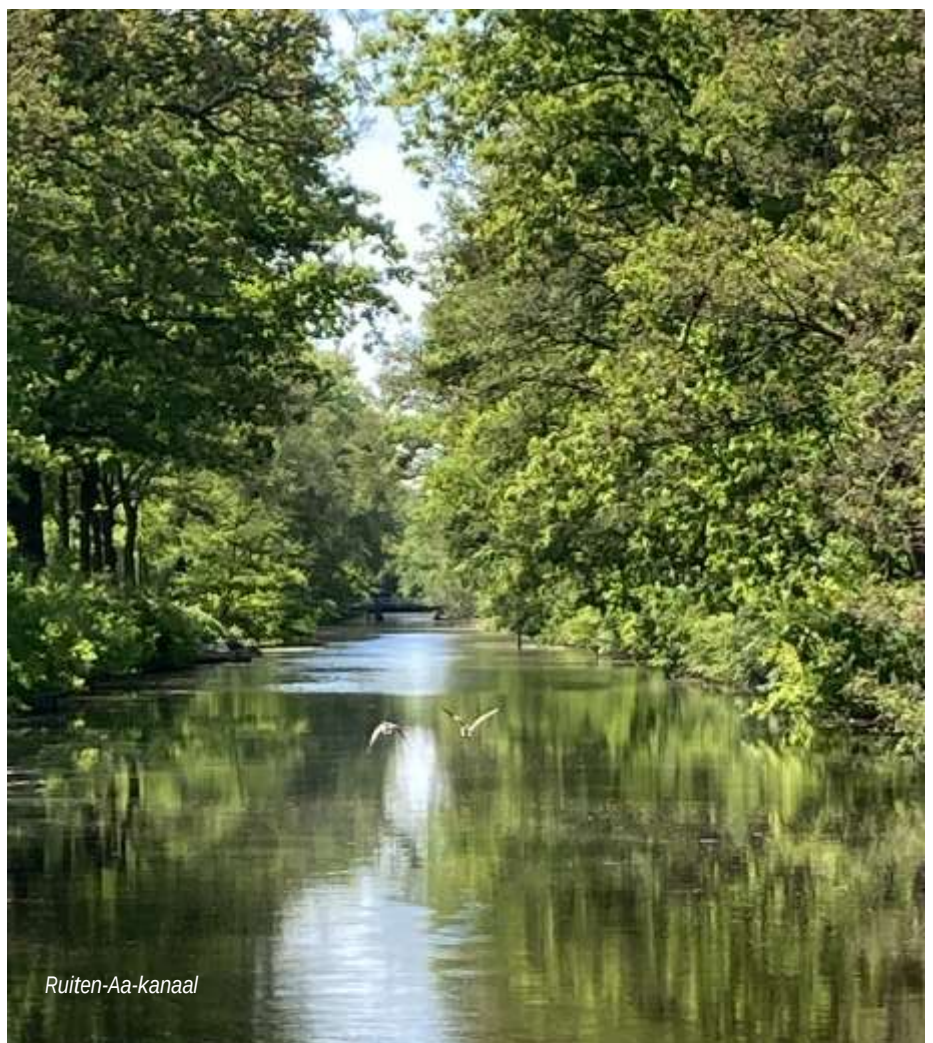
We vertrekken uit Groningen en via een stukje Van Starkenborghkanaal nemen we het prachtige Aduarderdiep naar

De vaart wordt steeds smaller en ondieper

Aduarderszijl. De ligplaats bij het Reitdiep blijkt te zijn verdwenen, maar even daarvoor bij de camping en kleine jachthaven vinden we een prima aanlegplaats, vlakbij het fietspontje dat via het Reitdiep naar Sluis Schapsterzijl gaat.

PIETERBUREN

We varen richting Pieterburen. Omdat de diepte daar maar één meter is, en onze diepgang 0,90m, willen we proberen om daar te komen. Via een stukje Reitdiep gaan we bij Schouwerzijl de Kromme Raken op, de Hoornse vaart en vervolgens de Pieterbuurstermaar. De vaart wordt steeds smaller en ondieper, maar het is prima te doen dankzij de goede waterstand. Einde van de vaart is Pieterburen. Wat een grappige en schitterende tocht!



Ruiten-Aa-kanaal

Het Hoogeland op z'n mooist. Pieterburen is natuurlijk bekend vanwege het wadlopen en de Zeehondenopvang. Maar deze laatste verhuist begin januari 2025 naar Lauwersoog.

ZOUTKAMP

Het einde van de tocht komt in zicht. De Pieterbuurstermaar weer af en via Hoornsevaart en Hunsingokanaal naar Zoutkamp voor overnachting. We vallen daar midden in de 'Visserijdagen'. Druk en gezellig.

Mocht je plannen hebben bij Zoutkamp richting Ulrum te gaan, informeer dan of de sluis al klaar is. Er wordt daar druk gewerkt aan onder meer een nieuwe sluis en brug. De volgende dag varen we naar het Lauwersmeer. In de Zoutkamperril hebben



we samen met een ander jacht nog een bootje losgetrokken dat met toenemende wind hopeloos vast zat, zonder communicatie. Daarna nog een overnachting in ons geliefde Diepsterbos.

Via de Dokkumer Ee en Leeuwarden terug naar Harlingen. We meren 's middags aan op onze vertrouwde plek in de verenigingshaven.

Janny en Jouke/m.s. Richel



In het zoeklicht

Boswachter en

Tekst Jan Kloeze, foto's Waddennunit

Velen kennen de Asterias sinds jaar en dag als het finishschip van de HT Race. In het dagelijks leven voert het bijna 40 meter lange werkschip van de Waddenunit op de (westelijke) Waddenzee onderzoeks- en handhavingstaken uit.

De Waddenunit is onderdeel van het ministerie van LNV en werkt nauw samen met Rijkswaterstaat. Hans van der Hoek is een van de vier inspecteurs/gezagvoerders/bemanningsleden op de Asterias: **'We zijn allemaal gelijk en wisselen elkaar af in al die rollen', zegt hij.**

Naast de Asterias behoren ook de kleinere schepen *Krukel*, *Phoca* en *Harder* tot de vloot van de Waddenunit. Daar zijn steeds drie bemanningsleden aan boord. In totaal bestaat de Waddenunit dus uit dertien mensen. 'Wij zijn de boswachters en wijkagenten op het Wad,' zegt Hans.

EXOTEN

De schepen worden ingezet voor onder meer vogel- en zeehondentellingen, het nemen van watermonsters, het onderzoeken van de kwaliteit van in percelen groeiende mosselen en het bewaken van de eventuele komst van exoten zoals momenteel de oprukkende Filipijnse tapijtschelp. De Waddenunit heeft eveneens een handhavingfunctie en kan processen-verbaal uitschrijven als bijvoorbeeld een kitesurfer zich buiten het toegestane gebied begeeft. 'Vogels zien zo'n vliegend scherm als een grote roofvogel. Dat kan heel verstorend zijn.' Ook houden ze oog op de recreatievaart en de visserij. Toch neemt de handhavingfunctie van de Waddenunit slechts zo'n tien procent van hun taken in beslag.

MELKEN

Het leeuwendeel van de werkzaamheden bestaat uit wettelijke onderzoeks- en





wijkagent op het wad

Hans van der Hoek

beheertaken ter ondersteuning van de mossel- en garnalenvisserij. Deze taken worden voornamelijk door de *Asterias* uitgevoerd, omdat de mosselvisserij zich uitsluitend in het westelijk waddegebied afspeelt, het operationele gebied van de *Asterias*. Om het werk toe te lichten, ontkomt Hans niet aan een kort mosselcollege: 'In de periode van maart/april tot en met juni melken de mosselen, zoals dat met een mooi woord genoemd worden. Dat houdt in dat de mossel miljoenen zaad- en eicellen loslaat in het water. In het water

vinden deze cellen elkaar en vormen het nieuwe mosselzaad. Mosselvisserij oogsten dit mosselzaad om het uit te zetten op mosselpercelen, bijvoorbeeld in het Oosterom, de Doove Balg, Inschot en de West-Meep. Er zijn tientallen van dit soort percelen, waar zeil- en motorboten trouwens gewoon overheen varen.'

KARDINALEN

Dat geldt niet voor de mosselzaadvanginstallaties (MZI's). Die zijn duidelijk afgebakend door kardinalen, zoals

in de Texelstroom en naast het Scheurrak. Het zijn kwetsbare gebieden, waar het mosselzaad zich heeft gehecht aan touwinstallaties die in het water hangen, eigenlijk vergelijkbaar met wat er gebeurt als er in een zeehaven te lang een landvast overboord hangt. Maar dan op veel grotere schaal. 'Tot voor kort schraapten mosselvisserij al het mosselzaad met korren van de bodem, waar de piepkleine mosseltjes zich aan zandkorrels hechten,' vertelt Hans. Maar dat soort bodemberoering is uiteraard nadelig voor



HARLINGEN B.V.

**600 m2
SHOWROOM**

**RECREATIE-
EN
BEROEPSVAART**

Nieuwe Vissershaven 9 8861 NX Harlingen Tel. +31 517 431644 www.civ-harlingen.nl

UW GRAFISCHE TOTAALOPLOSSING!

**GRAFISCH
CENTRUM
HARLINGEN**

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

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

WWW.GCHARLINGEN.NL | WWW.WADDENPRINT.NL

het zeeleven. Daarom is men gaan experimenteren met andere vormen van mosselzaadhechting en hoewel vissers oorspronkelijk huiverig waren voor deze innovaties die natuurlijk ook extra kosten met zich meebrachten, is men er volgens Hans nu blij mee. 'Het oogsten van mosselzaad is een stuk zekerder geworden met deze techniek,' zegt hij. Momenteel wordt zestig procent van al het mosselzaad in MZI's geoogst, vertelt hij. In 2029 moet dat honderd procent zijn.

FUNEST

De verdeling van de mosselpercelen is streng geordend. Daarbij speelt de Waddenunit en met name de *Asterias* een essentiële rol door piketpaaltjes (dennenboomstaken) volgens vastgelegde coördinaten te plaatsen op de hoeken van de percelen. Hans: 'Het is erg belangrijk dat dit heel precies gebeurt, met een maximale afwijking van niet meer dan tien centimeter! De percelen kunnen 300 meter lang zijn. Als zo'n piketpaaltje een halve meter verkeerd staat, kan dat funest zijn voor de oppervlakte van iemands perceel.'

VLEES

Met de grote kraan op het schip neemt de *Asterias* samen met de *Phoca* bovendien op zo'n 300 plaatsen monsters van de mossel-



Vogeltelling op het wad

en kokkelstand op het Wad. Op basis daarvan extrapoleert Wageningen Marine Research hoeveel ton schelpdiervlees (los van de toegewezen percelen) in de Waddenzee aanwezig is. Dit jaar is dat bijvoorbeeld 33,3 miljoen kilo mosselvlees. Hans: 'Slechts twintig procent daarvan mogen de vissers oogsten. De rest is voor de vogels.' Iets soortgelijks doen ze om de kokkelstand en bijvoorbeeld ook de hoeveelheid *Ensis* (scheermessen) te bepalen. *Ensis*-monsters nemen ze op 160 verschillende plaatsen.

VERDRINKEN

De natuurlijke vijand van de mossel is de zeester – opvallend dat juist het schip dat de mosselstand bewaakt, naar dat diertje is genoemd, want *Asterias* is Latijn voor zeester. 'Als er teveel zeesterren op een perceel zitten,' zegt Hans, 'dan nemen de vissers hun mosselen op. Ze vissen de

mosselen op en leggen deze in het ruim neer. Dan varen ze het zoete water op. Vervolgens pompt men daar het ruim met de mosselen vol met zoet water. De zeesterren verdrinken in korte tijd, waarna men het zoete water weer loost. Men vaart vervolgens naar het perceel op de Waddenzee en zaait de mosselen daar weer uit in het zoute water.' Iets dergelijks doet men ook als er ernstige stormen zijn aangekondigd. Dan brengen de vissers hun mosselen tijdelijk naar beschutte gebieden onder Terschelling en Ameland. Hans, lachend: 'Mosselvissers zijn eigenlijk mosselboeren.'

VOORRECHT

Inmiddels kent Hans het Wad als zijn broekzak. Hij is er elke dag te vinden. Minstens eens per week overnacht de *Asterias* ergens op het Wad, in principe voor anker, maar als het moet kan het schip ook droogvallen. Voor die gelegenheden is er een speciale generator aan boord die geen koelwater van buiten hoeft op te zuigen, maar een intern koelsysteem heeft. Wat vindt hij nou het mooist aan het Wad? Hans: 'Wat dacht van je de luchten, de vergezichten, de geultjes?' zegt hij. 'De dynamiek van het Wad is ongekend. In elk jaargetijde is het een voorrecht om dit werk te mogen doen.'

Zesentwintig jaar HWSV-lid

Hans van der Hoek werkt nu zes jaar bij de Waddenunit. Hiervoor was hij onder meer gezagvoerder op de *Stormmeeuw*, een douaneschip. Maar het langst zat hij bij de politie. Tien jaar op de motor. Elf jaar bij de recherche en drie jaar bij de waterpolitie. Hij deed in zijn jonge jaren de politieschool en later in deeltijd de zeevaartschool. Al zesentwintig jaar is hij lid van de vereniging. Met zijn vrouw Henriëtte Westra vaart hij op de *Westhoek*, een Hallberg Rassy 35 uit 1976, te vinden in box 48. Samen staan ze geregeld achter de bar in het Allemanshuus.

ANKE DE VREEZE



Tekst Astrid Pascal

Als de deur opengaat op de Zoutsloot 86 word ik zonnig welkom geheten en naar binnen geloodst. Het pandje is warm en gezellig en de eigenaresse is een knappe slanke vrouw met een jeugdige uitstraling. Niets aan haar verraaft haar inmiddels 47 rondjes om de zon. Het witte huisje uit 1776 staat pal tegenover de ingang van de HWSV. Samen kijken we vanuit de woonkamer naar de mast van haar grote trots, een Marieholm 26. Haar eerste éigen boot, in maart jl. aangekocht.

De nieuwe

‘Toen ik het huisje vierenhalf jaar geleden kocht, wist ik niet eens dat de jachthaven tegenover mij lag’, grinnikt Anke. Het was een prachtige verrassing. Ze straalt intense tevredenheid uit, onze nieuwe Coördinator Jeugdzeilen. Die tevredenheid is ook weer niet zo verrassend, want Anke is *nét* terug van een mooie zeiltocht van A Coruña naar Madeira. Het was gemiddeld 6 Bft, met ruime wind op een prachtige Swan van 60 voet. De Swan is de Victoria van de Zeezeilers van Marken, Ankes parttime werkgever. Het was een vlotte overtocht, met optimaal genieten.

ZEILMEISJE

Wie is deze Anke, onze nieuwe bevrogen vrijwilligster die het stokje heeft overgenomen van Bas Koudenburg, dat willen we weten. Welnu, een Friezin uit een zeilend gezin, daar begon het mee. In Hemelum grootgebracht, als middelste van drie kinderen. Stond lokaal bekend als het ‘zeilmeisje’ want was altijd op het water te vinden. De bootjes tot haar beschikking groeiden met haar mee: van Piraatje naar Kolibri en Schakel, toen de Victoire 22 van heit en mem, en niet veel later stond ze naast haar heit aan de helm van zijn Engelse kotter. Met 17 gaf ze les aan een lokale zeilschool. Wind en water, meer leek Anke als jongeling niet nodig te hebben.

HARLINGEN

Maar Friesland werd te klein na haar studietijd in Leeuwarden en ze verruilde het Friese voor Amsterdam. Daar genoot ze van de reuring, van het internationale, van de drukte. Ze zette er een succesvol eigen bedrijfje op in het Nederlandse taalles geven aan expats. Anke bleef 18 jaar in de hoofdstad, en maakte aldaar zeer regelmatig

Coördinator Jeugdzeilen

gebruik van deel-boten, want het water bleef trekken. Toen Covid kwam en de wereld op slot ging, was dat voor haar het startsignaal om na te denken over een nieuwe stap in het leven. Wonen in de buurt van water, een eigen woning vinden, een eigen boot vinden, haar werk vanuit huis uitoefenen. Dromen worden werkelijkheid voor hen die hun zeilen zetten en koers houden. De Afsluitdijk moest eerst terug over. Na even rondkijken in Makkum werd Anke verliefd op Harlingen en gooide het anker uit.

JEUGDZEILEN

Als vrijwilligster bij HWSV Jeugdzeilen viel ze gelijk met haar neus in de boter, blijkt al gauw. 'We hebben een superleuk team, we zijn met z'n tienden', vertelt Anke enthousiast en ratelt vrolijk de namen van haar collega's op: 'Ruerdtsje, Jelger, Jari, Alida, Tjerk, Jente, Margriet, Matthijs, Frouke en ikzelf. Aan het eind van het seizoen gaan we met z'n allen als slotdiner pizza eten, superleuk!' Het verenigingsleven spreekt haar aan, net als de Zoutslootbuurt. Overall leuke burens, met HWSV als toffe overbuurman.

DELFIN

De letters zijn al van de recent aangekochte Marieholm afgekrabd. Het schip heeft nog wat werk nodig dus moet ze nog op het droge, en gelijk daarna komt er een nieuwe doop. Delfin zal ze heten, geïnspireerd door Ankes zeetochten, vernoemd naar de prachtige sterke slanke dolfijnen die vaak als metgezellen voor de boeg sprongen. Als alle klussen gedaan zijn, wil Anke mooie tochten gaan maken met *Delfin*. Het Wad, IJsselmeer, Markermeer, Amsterdam, Friese meren, ze zijn stuk voor stuk prachtig. Ook wil de vrouw die de Portugese kust, de

Golf van Biskaje, en Schotse en Ierse zeeën al op haar naam heeft staan, nog met de Zeezeilers mooie reizen blijven maken. Bijvoorbeeld Noorwegen, Azoren en een Atlantische Oceaan oversteek. De zacht sprekende kapitein blijkt een avonturier in hart en nieren.

ZEILLESSEN

Wat spreekt haar aan in kinderen zeilles geven? Anke wil graag dat kinderen plezier krijgen op het water en dat het zeilen een positieve ervaring is die ze spelenderwijs hebben opgedaan. En dat ze dat watersportplezier mee kunnen nemen in hun verdere leven.

'Het leven op het water is een kwestie van inslingeren, doorslingeren en uitslingeren'

Ook denkt ze dat zeillesen iets kunnen betekenen voor de wat oudere kinderen die al op de middelbare school zitten. Ze hoopt dat er wat meer bootjes bij HWSV komen die geschikt zijn voor deze doelgroep, zodat de tieners zich verder kunnen ontwikkelen in het reilen en zeilen op het water. Anke hoopt dat de samenwerking met de waterscouts zich uitbreidt, zodat de HWSV-kinderen bij het scoutingclubhuis kunnen zeilen en/of aan de andere kant van de Tsjerk Hiddessluizen bij de Willemshaven. 'Dat zou tof zijn', bekrachtigt ze.

MEEBEWEGEN

Heeft Anke nog tips en trucs om door te geven aan zeilers op de club?

De Coördinator Jeugdzeilen knikt bedachtzaam. Zelf volgt ze altijd haar eigen advies op als ze voor de Zeezeilers van Marken op pad gaat. 'Probeer uitgerust aan boord te stappen en je niet te verzetten maar mee te bewegen met het schip, ook als je zeeziek wordt. En juist dan vooral goed water blijven drinken.' Het leven op het water is volgens haar een kwestie van inslingeren, doorslingeren en uitslingeren. 'Je moet vooral de dingen doen die je leuk vindt', benadrukt ze tot slot, 'en het is fijn als je daarin ook iets voor anderen kunt betekenen. Zoals met het Jeugdzeilen. Daar word ik gewoon blij van...' Ze lijkt even kort na te denken over hoe de afgelopen jaren zijn uitpakkt. Het spreekwoordelijke "huisje, boompje, beestje" is voor Anke "huisje, bootje, reisje". Met een sausje verenigingsleven eroverheen. Ze knikt nog eens ter bevestiging: 'Já, ik ben écht content!'



NIET PIEPEN DAT JE EEN ZEILER BENT

Tekst Jan Kloeze, foto's Jan Kloeze en Yvonne Knappe

Rondje Engeland:
door het Caledonisch Kanaal
naar de Hebriden

Eindelijk aangekomen in Hartlepool



Flamborough Head is een *pain in the ass*. Op de tweede nacht van een drie maanden lange zeilreis komen we die verrekte uitstulping in de oost-Engelse kustlijn maar niet voorbij. Deze reis moet ons door het Caledonisch Kanaal naar de Hebriden brengen, waarna we via Ierland en de Engelse zuidkust terug naar Nederland varen; een rondje Engeland dus.

Op 17 juni 2024 vertrekken we en op 19 juni komen we na 275 mijl uiteindelijk als verreweg de laatste van ons flottielje in Hartlepool aan. Onze Winner 9.50 is het kleinste scheepje van de vloot. Dat we achteraan liggen is dus logisch. Maar als we bij Flamborough Head niet hadden geprobeerd tegen wind, stroom en een stroboscopisch wasbord van golven in te kruisen, had dat uren gescheeld. En dan was bovendien de stroom grotendeels mee blijven staan.

Wat hebben we dus meteen al op de eerste etappe geleerd? Niet piepen dat je een zeiler bent. Als het tegenzit bij een windmolenpark, een klif of een boei – zet de motor bij. Ben je er eenmaal voorbij en heb je weer tijd en ruimte, dan kan de motor uit. Heb je geen tijd en ruimte maar nog wel wind dan kies je voor motorzeilen. Dat scheelt niet alleen diesel, het gaat ook harder. Ik kan je vertellen, na de les van Flamborough Head hebben we deze fout niet meer gemaakt.

FLOTTIELJE

We, dat zijn Yvonne Knappe (62) en ikzelf – Jan Kloeze (65). We varen met de *Wilson*, als gezegd een Winner 9.50. Het flottielje was samengesteld door Ocean People, het bedrijf van Paul en Yvonne Matthijssen uit



Waterval in Neptune's Staircase

Herkingen. Zij organiseren sinds 2001 elk jaar een aantal groepsreizen voor zeil- en soms ook motorboten, naar bestemmingen als Londen, de kanaaleilanden, de Solent of juist naar meer noordelijke wateren bij Zweden of Denemarken. Eens in de vijf jaar doen ze een tocht van drie maanden, soms naar de Azoren, soms naar het noorden en dit keer dus rondom Engeland. Het grootste schip in het flottielje is een 55-voets Halberg Rassy. De meeste boten zitten tussen de 37 en de 39 voet. In totaal zijn we met z'n twaalfen, inclusief de Sentijn 37SQ van Ocean People zelf. In de eerste week vaart

mijn zoon Karel als opstapper met ons mee (tot aan Edinburgh). En later monstert Leon, de schoonzoon van Yvonne, aan (van Dublin naar Falmouth).

LOCH NESS

Voor het eerst en waarschijnlijk voor het laatst varen we over Loch Ness. Het beroemde meer is net een windtunnel: je hebt de wind mee of tegen. Het wordt een langzame kruiptocht naar Fort Augustus bij een tegenwind tot 30 knopen en een bizar hevige golfslag die onze snelheid soms terugbrengt tot minder dan een knoop.



Neptune's Staircase - Caledonisch Kanaal



Lochaline (Sound of Mull)



Op de tweede dag nemen we Neptune's Staircase, een slustrap met acht sluizen. Regen valt met bakken uit de grijze hemel. Het water loopt in stroompjes langs de hoge sluisdijken en stuift weer op uit de sluisbakken. Het is zo nat dat bij twee bemanningsleden in het flottielje de reddingsvesten spontaan ontploffen. Als we in de laatste sluis liggen, moeten we lang wachten op een brugopening en laten de sluismeesters in een klaterend geraas alvast het water over de deuren vallen om de sluizen achter ons gereed te maken voor een volgende schutting. Wij liggen tegen die sluisdeuren aan. Gelukkig raakt het water ons reddingsvlot, dat achter op het zwemplatform is vastgebonden, net niet. Anders was dat ook ontploft. In Corpach kijken we naar de EK-wedstrijd van Oranje tegen Turkije. Op 10 juli, mijn verjaardag, volgt de halve finale tegen

Engeland. Dan zijn we in Tobermory, na een tussenstop in Dunstaffnage, vlakbij Oban.

HEBRIDEN

Het hoogtepunt van de reis ligt zonder meer hier, in de Hebriden, de eilandengroep tussen Schotland en de Atlantische oceaan, bekend zo niet berucht vanwege de eindeloze stroom lagedrukgebieden die over dit gebied trekken. Het is er kaal, koud, ruw, onherbergzaam, maar juist in die kwaliteiten ook schitterend. Je zeilt tussen rotsachtige, middelhoge bergen (de hoogste – Ben Nevis – haalt ongeveer 1300 meter) over helder water dat bij 35 meter al ondiep begint te worden. Het weer verandert soms een paar keer per dag – zoals de Schotten zeggen: 'Four seasons in one day'. Vaak is het mistig en lijken de wolken uit de bergen op te rijzen. Regelmatig vaar je dwars door waterkolken, over stroomrafelingen en in

'kyles' (vernaauwingen) waar het tot acht knopen kan stromen. Eilanden hebben namen als Muck, Rum, Canna, Skye, Lewis en Harris. Beroemde plaatsen zijn behalve Oban en Tobermory ook Mallaigh, Plockton, Portree en Stornoway. Natuurlijk leggen we eveneens aan in iets minder bekende oorden als Loch Maddy, Lochaline en Lamlash.

ONVERSTAANBAAR

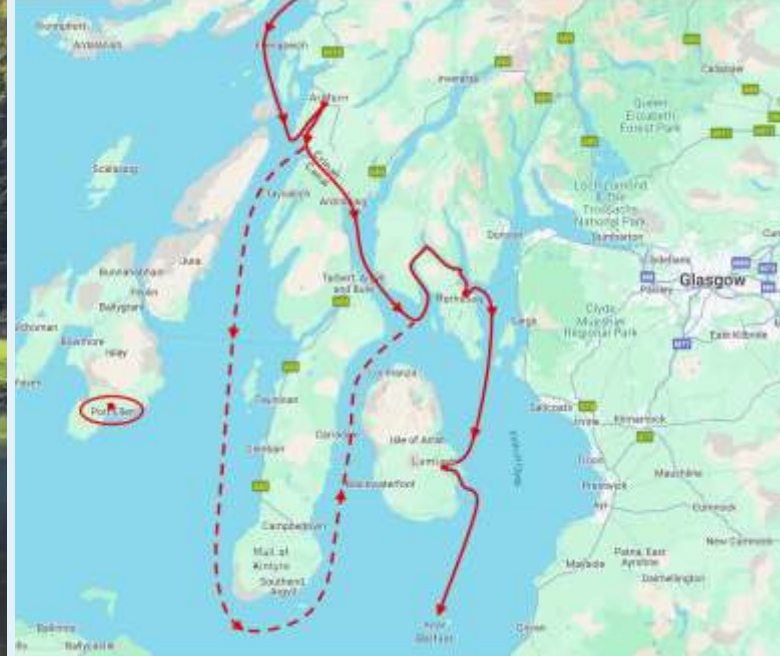
Vanwege aanhoudende depressies skippen we na Stornoway, de noordelijkste haven op de Buiten Hebriden, de tocht naar het iconische Saint Kilda, een piepklein inmiddels onbewoond eilandje dat nog zo'n 50 mijl verder naar het westen de oceaan op ligt. We hadden er wel kunnen komen, maar je kunt daar alleen ankeren in een baai die bij de voorspelde windrichtingen onveilig zou zijn. Jammer. We kiezen voor Loch Maddy op Isle of Harris, ook nog onderdeel van de



Stornoway - vergane glorie



Crinan Canal



Buiten Hebriden, maar niet aan de oceaanzijde. De steigers zijn hier maar net hersteld nadat een storm de haven vernielde. Ook nu is het lager wal. De havenmeester probeert ons binnen te praten, maar zijn Schots is vrijwel onverstaanbaar. *Jack in the Box* (een X382) ligt er als eerste en neemt (met toestemming) de marifoon van de havenmeester over. We stapelen zeven schepen aan een toch nog tamelijk gammele steiger. De rest moet voor anker.

KLOTSBAK

Omdat we het programma moesten omgooien, komen we een tweede keer in Tobermory op Isle of Mull terecht. Het is een idyllisch plaatsje met de bekende huizen in pasteltinten, een gezichtsbepalende whiskystokerij en een hotel-restaurant hoog op de klif met een fantastisch uitzicht over

Iemand noemt
de Crinan-vaarders
mild spottend
'Whisky Alfa
Tango Juliette Echo
Sierra's'

de baai. Maar de haven is een vervelende klotsbak. Dat mag ook weleens gezegd worden. Als de wind verkeerd staat (uit noordelijke richtingen) stuiteren boten naar verluidt soms gewoon de steiger op.

WEDSTRIJD

Op een korte etappe van Tobermory naar Lochaline, een inham van Sound of Mull, eindigen we voor het eerst en voor het laatst als winnaar. Natuurlijk deden we nooit wedstrijdjes. Zeiden we. Op de langere afstanden leggen we het altijd af tegen lengte, ook al kunnen we met onze Winner vaak verrassend lang bij blijven.

Maar op dit afzienbare traject, voor de wind met 2 tot 3 Bft, vlagjes opzoeken, boom erin, boom eruit, grijpen, niet grijpen, konden we zelfs de X met zijn carbonmast en 3Di-zeilen voorblijven!

SWELL

Een volgende bestemming is Ardfert, een fraaie haven in een westelijke inham van het schiereiland Kintyre. Daar liggen we drie dagen verwaaid in afwachting van de tocht naar Port Ellen, havenplaatsje op het eiland Islay dat bekend is vanwege het grote aantal whisky-distilleerderijen. We hebben op voorhand al een rondleiding geboekt. Maar



Zeilen in de mist



Wedstrijdjes deden we niet – not

de Reeds waarschuwt voor forse *swell* bij de aanhoudende west tot zuidwestelijke wind vanaf 5 Bft. Zeilers zijn gedwongen flexibel. Het leven is aan boord slechts beperkt maakbaar. Dat is soms jammer, maar ook de charme van het reizende bestaan.

CRINAN CANAL

Aan de oostzijde van Kintyre ligt Campbeltown, eigenlijk de bestemming na Port Ellen, nu op een afstand van zo'n honderd mijl. Om daar te komen, moeten we echter Mull of Kintyre ronden, door Paul McCartney romantisch in kerstsferen bezongen, maar in werkelijkheid een beruchte rots waar de Ierse zee zich met geweld omheen krult.

Het weergaatje is goed, maar bevat weinig wind. Het is hollen of stilstaan in de Hebriden. Dat betekent opnieuw motorbootvaren. Maar niet voor ons. Met onze 18 pk tweecilinder Yanmar kunnen we de grotere Bavaria's (42+), Koopmansen en Rassy's in het flottielje op geen stukken na bijhouden; we zouden het goede tijdstip om de Mull te ronden missen. Eerder vertrekken is geen optie. Daar is het weergaatje te klein voor. Gelukkig hebben de Schotten al in de negentiende eeuw begrepen dat er een alternatief voor Mull of Kintyre moest komen, niet om recreanten te faciliteren want die waren er toen nog niet, maar om vissers en koopvaardij een kans te geven

relatief snel en veilig de oostzijde van Kintyre te bereiken. Dus groeven ze het Crinan Canal, een mini-Caledonian Canal van slechts negen mijl lang, met zeven bruggen en vijftien sluizen, die tegenwoordig mede door personeelsgebrek deels door de passanten zelf bediend moeten worden. Het kanaal doet vanwege de kleine sluizen en de nauwe doorvaartjes ook sterk denken aan het Göta Kanaal, dat indertijd eveneens voor de commerciële vaart is gecreëerd, maar tegenwoordig net als het Crinan Canal daar veel te smal en te ondiep voor is geworden. Die associatie komt niet uit de lucht vallen: het Caledonian, Crinan en Göta Kanaal zijn alle drie door dezelfde ingenieur ontworpen, de in Schotland geboren Thomas Telford.

ONTHAASTING

Zes boten splitsen zich in goed overleg af van het flottielje en kiezen voor dit kanaal. De eigenaar van de ruim veertien meter lange Noordkaper krijgt bij het begin van het kanaal, waar we een transit-ticket kopen, de argwanende vraag hoe diep zijn schip steekt. Nou, het minst van ons allemaal, namelijk slechts 1,5 meter met opgehaalde kiel. Maximale diepgang hier is 2 meter (volgens de pilot zou het 2,2 meter moeten zijn, maar de sluismeesters adviseerden ons het bij 2 meter te houden –



Typisch beeld voor de Hebriden



In het laatste licht op weg naar Weymouth

in de praktijk was het nergens minder dan 2,5 meter!). We doen drie dagen over negen mijl. Een kwestie van onthaasting. Het lijkt trouwens wel alsof de regengoden het erom doen, want ook in dit kanaal valt het water soms met bakken uit de hemel. Maar goed, op de laatste dag is het grotendeels droog en kiezen we bij Ardrishaig opnieuw zee, op weg naar Rothesay op het Isle of Bute. Daar zijn de anderen via Mull of Kintyre, Campbeltown en Tarbert inmiddels ook al aangekomen. Iemand noemt de Crinan-vaarders mild spottend 'Whisky Alfa Tango Juliette Echo Sierra's'.

TOILETMUSEUM

Het gebied oost van Kintyre met eilanden als Bute en Arran wordt wel de Solent van Schotland genoemd en is inderdaad veel vriendelijker en beschutter van karakter dan de ruige wereld van Skye en Lewis. Hier staan fraaie huizen in mooi aangelegde tuinen tegen groene berghellingen, terwijl op Lewis vrijwel elk huis eruit ziet als een grijsbetonnen dependance van een verbanningsoord. In het water liggen overal *moorings*, niet om verweerde kimkielertjes vast te houden maar om klassiek gelijnde, overhangende tweemasters en ander fraais te showen. En waar Stornoway op Lewis toch echt vergane glorie ademt, biedt Rothesay fraaie boulevards met tweede

huizen van rijke Glasgowers, redelijke stranden en natuurlijk het adembenemende kasteel Mount Stuart. Niettemin zijn de havenfaciliteiten beperkt. Je maakt als havenbezoeker gebruik van een oud, antiek toiletmuseum uit de Victoriaanse tijd dat tegelijkertijd de functie van openbaar toilet heeft en druk wordt bezocht door de passagiers van de veerboten die hier aanleggen.

De outer en inner harbour worden in

Al met al zijn we honderd dagen op pad geweest en kunnen we wel honderd verhalen vertellen

Rothesay van elkaar gescheiden door een brug. Pas bij laag water is goed te zien dat een platform onder de brug wel een meter doorloopt tot in de brugdoorgang, die bovendien erg smal is. Een duidelijk waarschuwingsbaken ontbreekt. Een van ons knalde er halftij met zijn roerblad bovenop, gelukkig zonder ernstige schade.

TERUGREIS

Na Rothesay varen we naar Lamlash op Arran waar we een nachtje aan een mooring

liggen om de volgende ochtend vroeg de Hebriden te verlaten. We steken het North Channel over naar Bangor, bij Belfast. Hoewel we dan pas een maand of twee onderweg zijn en nog bijna dertig dagen te gaan hebben, voelt het alsof de terugreis is begonnen.

HONDERDUIT

Er is nog zoveel meer te vertellen. Over Granton Harbour in Edinburgh bijvoorbeeld, waar we tot aan de romp van het schip in de modder zakten. Over de onderzeeër die we boven water zagen varen, daarna uit het oog verloren waarna een *security vessel* ons over de marifoon dwong de koers te verleggen omdat de *submarine* misschien wel onder ons aan het duiken was. Over de vele dolfijnen, papegaaiduikers, Jan-van-Genten en zelfs enkele walvissen die we mochten ontmoeten. Over onze belevenissen op de Ierse Zee, die zijn reputatie eer aan deed en bijna de hele vloot van ervaren zeilers zeeziek maakte (wij niet gelukkig). Over de Engelse zuidkust waar we in hoog tempo langs talloze Flamborough Head-achtige kliffen voeren; denk aan Land's End, Start Point, Portland Bill en Beachy Head. Al met al zijn we honderd dagen op pad geweest en kunnen we wel honderd verhalen vertellen.

BIJRINUS

ROPES & MORE ...

KONINGSWEG 3 • 8801KN • HARLINGEN • INFO@BIJRINUS.NL • WWW.BIJRINUS.NL




**Wij keuren uw
Blusmiddelen,
Veiligheidsmiddelen
& Gereedschap**

Ook op uw boot.

Worden uw brandblussers wel jaarlijks gekeurd?
Laat uw brandblusmiddelen jaarlijks keuren. 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.
Bel 085 - 073 16 83, ga naar vecened.nl of scan de QR-code.



 Brandblusser
  Brandhappel
  Noodverlichting
  AED
  EHBO koffer
  Scheepsaart
  Gereedschap

Hermesweg 13 | Harlingen | 085 - 073 16 83 | vecened.nl



Peter Kuiper

voor oog en oor.

BRILLEN - CONTACTLENZEN - HOORTOESTELLEN

Voorstraat 42 Harlingen www.peterkuiper.nl 0517-412987



VELTMAN
VERLICHTING

Advies en leveren elektromateriaal,
verlichting en lichtadviezen.
Dealer Nautic LED



NauticLED

Open op afspraak 06-53166728
info@veltmanverlichting.nl

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 de Expert!

Vraag naar de mogelijkheden van onze technische dienst




Expert Hogerhuis
Voorkant 80, Harlingen | 0517 412887
expertnl@harlingen.nl | harlingen@expert.nl



expert.nl



**Meubelmakerij
't HELMHOUT**

Voor meubels op maat,
draaiwerk en
klein scheepstimmerwerk

Marijke van der Klei
Noorderhaven 18, 8861 AN Harlingen
0517 414233/06 33619334

www.hethelmhout.nl



**SHIPDOCK
DRAAISMA B.V.**



Onderhoud motoren
Scheepsreparaties
Onderdelen
Antifouling verkoop
Winterberging
Onderhoud

Morsestraat 5 Franeker 0517 392077
www.shipdockdraaisma.nl info@shipdockdraaisma.nl

*Café 't Noorderke
&
Restaurant
Noorderpoort*



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

CHAT MET RUDOLF



Kennismaking met HWSV-brugwachter Rudolf Onnes

15 oktober 2024

Hoi Rudolf,
Een paar weken terug was je hier bij de
HWSV de brug aan het draaien, nu zit je in
Frans Polynesië. Kun je iets vertellen over
hoe je daar terecht bent gekomen? 19:30 ✓

In 2018 zijn Damaris en ik met onze
Contest 36s, de Carrousel, tegelijkertijd
met de uittocht van de tallships en onder
begeleiding van het Wilhelmus uit de
haven van Harlingen vertrokken. Eerst via
Terschelling, Rotterdam en Zeeland naar
Frankrijk en Noord-Spanje. Via Portugal en
Zuid-Spanje en Marokko naar de Canarische
eilanden. Toen naar de Kaapverdië en van
daar uit de oversteek naar Frans Guiana en
Suriname gedaan. Omdat Damaris 's zomers
bij de KLM vliegt en 's winters onbetaald
verlof heeft zijn we in april via enkele
Caribische eilanden naar Curaçao gezeild
en hebben de boot daar laten over zomeren.
Het volgende winterseizoen zijn we de
overige abc eilanden naar Colombia gezeild
want het leek ons wel leuk om vanuit Chili
met een auto door Patagonië en Vuurland
te reizen. Helaas moesten we door COVID
19 vervroegd terug naar Nederland. Het
jaar daarop zijn we naar Panama gezeild en
uiteindelijk door het kanaal gegaan. Daar
maken ze daar een hele toestand van maar
dat vertel ik misschien later nog wel eens.
Aan de andere kant, de 'pacific' hebben we
de boot weer op de kant gezet en zijn weer
naar Nederland vertrokken. 20:08

Ik vertel straks verder. Moet even brood
halen 🍞 20:09

Voor het ontbijt? 20:10 ✓

Ja 😊 het is hier 08:11 precies 12:00
tijdverschil 20:12

Tot later, dan maar. 🍌 🍷 20:14 ✓

Zo fijn hier. Stokbrood en croissantjes net als
in Frankrijk 🇫🇷 20:59

In januari 2023 zijn we vertrokken naar de
Galapagos eilanden. En een maand later
de grote oversteek naar Frans Polynesië.
Mijn jongste zoon Wessel stond op de kade
van Nuku Hiva te wachten. Met hem zijn we
door via de atollen van de Tuamotu's naar
de Society eilanden gezeild op een eilandje
Raiatea met uitzicht op Bora Bora hebben
we de boot weer op de kant gezet en zijn
terug gegaan naar huis. Afgelopen winter
zijn we niet terug gegaan van wege het 'el
Niño' effect. Maar dat bleek achteraf alles te
zijn mee gevallen. 1 oktober zijn we dus na
anderhalf jaar weer bij de boot en zijn haar
weer vaarklaar aan het maken voor nieuwe
avonturen. De bestemming dit jaar is niet
spectaculair want we willen hier nog een
seizoen blijven want het is hier wel erg mooi. 21:41

Volgende vraag a.u.b. 21:42

Wat een geweldig mooie reis. Je bent
dus in de zomer telkens weer thuis.
Je bent sinds vorig jaar brugwachter
en invalhavenmeester tijdens het
zomerseizoen. Hoe kwam je daar terecht? 21:50 ✓

De eerste jaren dat ik terug was had ik
genoeg te doen als damaris aan het vliegen
was maar na een paar jaar waren de zoons
wel geholpen en moest ik wat anders gaan
verzin. Dus dacht ik dat brugwachter
wel wat voor mij was. Ik heb jaren lang bij
de Franekerpoortsbrug gewoond en sinds
ik het huis verhuur miste ik de plek wel. Dus
trok ik mijn stoute schoenen aan en ben
gaan solliciteren. Na een 'zware' selectie
procedure werd ik zowaar aan genomen
en werk er van half juni tot en met de
visserrijdagen. Ik heb er geen dag spijt van
gehad. 22:01

Wat maakt het zo leuk? 22:03 ✓

16 oktober 2024

Het contact met vakantievierders is altijd
vrolijk en als het niet zo vrolijk is, want
sommige mensen... dan heb je nog altijd
collega's met wie je er uitgebreid om kan
lachen. Je bent niet alleen het visitekaartje
van de vereniging maar ook van Harlingen.
En van het wad, ik heb al menigeen uitgelegd
hoe het werkt op het grote sop, de do's and
don'ts en of het wel slim is om überhaupt het
wad op te gaan. Ook de vaste koffie drinkers
geeft een mooie afleiding. In die zin is het
ook spijtig van het heengaan van Koos. We
missen hem wel. 04:43

Contact met mensen, daar gaat het om. Zijn
er bijzondere dingen gebeurd? 08:10 ✓

21 oktober 2024

Ja er zijn veel bijzondere momenten met
mensen die door de brug moeten en dat gaat
soms wel eens fout. Het blijft een lastige
knik in het vaarwater vlak na zo'n smalle brug
dus er gaan wel eens boten als een bal in
een flipperkast door de brug.
Het principe van eerst de boten de tuin uit
en dan de boten er in valt niet voor iedereen
te begrijpen en zo heb ik wel eens een boot
gehad die niet aan de kant wilde wachten
omdat hij meende al lang genoeg te hebben
gewacht. Na een paar verzoeken heb ik
de brug nadat de tuin kant zich langs hem
heen gewurmd had de brug weer dicht
gedaan. Dat was tegen zijn zere been en
hij zou wel even naar mij toekomen. Na
verloop van tijd heb ik voor hem de brug
weer open gedaan en ben vervolgens naar
de Singelbrug gefietst en heb de jongens
van de havendienst gevraagd of ze de brug
nog een uurtje dicht konden houden. Zo dat
hij niet verder naar de zuidoostersingel kon
doorvaren. Zo gezegd zo gedaan en daarna
weer lekker lachen op het havenkantoor. 21:59

Kun je nog iets over je interesse voor watersport vertellen. Hoe is dat ontstaan?

22:03 ✓

22 oktober 2024

Ik ben ooit geboren in Drenthe aan de Drentsche Hoofdvaart. Dat had weinig met watersport te maken. In de zomer gingen we vaak naar het Blauwemeer bij Hoogersmilde. Daar maakten mijn broer en ik op een opblaasboot met behulp van een bezemsteel en een oud laken van mijn moeder onze eerste zeilboot. Toen ik een jaar of tien was werd ik voor het eerst naar een zeilschool bij Heegh gestuurd. Ik vond het fantastisch. Op mijn 13de kocht mijn vader een polyester Vaurien voor ons en daar waren we zomers lang zoet mee. Tot dat hij vond dat hij zelf ook wel weer eens wilde zeilen. Vaurien verkocht en 16m2 gekocht. Toen begon het feest helemaal. Eindeloos door Friesland (dat heette toen nog zo 😊). Ondertussen mochten we met een oom mee die een Hallberg-Rassy 38 had. In het begin van de zomer voeren we naar Landsend en aan het eind van de zomer weer terug. Daar tussen in ging hij dan met zijn familie hoppen langs de zuidkust van Engeland. Halverwege jaren negentig kochten mijn broer en ik een Cal 39. Een Amerikaanse boot waar we eigenlijk het zeezeilen en vooral het manoeuvreren op hebben geleerd.

00:06

Kun je nog iets over je achtergrond/ levensloop vertellen?

08:55 ✓

23 oktober 2024

Oké 21:13

Ik was ooit opgeleid na veel omzwervingen en scholen tot interieur architect op de kunstacademie in Amsterdam. Na die opleiding ben ik begin jaren negentig gaan wonen in Almere en samen met mijn toenmalige vrouw een bureau begonnen. Daar kreeg ik ook drie zonen. Ondertussen zeilde ik natuurlijk ook nog en in de zomer van '99 lag ik met de boot en de familie in de Noorderhaven toen ik om mij heen keek en dacht dit is toch het perfecte decor voor Sinterklaas, ik zag hem met zijn schimmel daar al over de daken lopen. Toen besloten wij een huis te gaan zoeken in Harlingen het moest wel aan het water zijn en bij een beweegbare brug. Ooit had ik met een 16 m2 bij de brug in Woudsend gelegen voor café-restaurant "de Watersport". Wat een feest was dat. Toen besloot ik dat ik ooit nog eens bij zo'n zelfde plek wilde wonen. Uiteindelijk vonden we ons brugwachtershuis bij de Franekerpoortsbrug. Nog regelmatig worden al mijn verwachtingen in gelost en 'geniet' ik van mijn stoutste dromen wat manoeuvreren van met name huurboten betreft. In 2005 eindigde mijn huwelijk en dus ook ons bureau en ik legde mij vanaf toen volledig op het nieuw leven inblazen van de Harlinger Mixed Hockeyclub en ondertussen kreeg ik ook een relatie met Damaris. In 2018 ben ik mijn omzwervingen begonnen over de wereld met onze Carrousel, een Contest 36s uit '87. En zijn inmiddels anderhalf jaar in Frans Polynesië. In de zomer zijn we altijd in Nederland vanwege de familie en Damaris moet en wil dan haar beroep als stewardess bij de KLM blijven uitoefenen. En dat scheelt ons ook weer in de reiskosten 😊

21:39

Zijn jullie al weer onderweg? En wat zijn je plannen voor de komende maanden in Polynesië?

21:42 ✓



Damaris van der Veen

We zijn al wel weer een maand in Frans Polynesië maar de boot heeft heel groot onderhoud nodig. De houten spanten zijn ooit van multiplex gemaakt maar zijn al hun stijfheid en stevigheid door inwateren verloren en moeten dus vervangen worden. Gelukkig betaald de verzekering voor een deel mee. Maar het is wel een langdurig proces. Ze maken de spanten nu van een soort foam dat wordt in gelamineerd. De werf waar het gedaan wordt is wel een goede werf want er liggen hier wel 7 hele grote catamarans met een opengereten onderkant omdat ze probeerden een koraalrif over te steken. Na Curaçao is dit de eerste werf waar we het gevoel hebben dat ze weten waar ze het over hebben en hoe het moet. Dus dat is wel fijn. De boot is nu anderhalf jaar in FP maar hij mag hier maar maximaal 2 jaar zijn dus we moeten begin maart het land weer uit. We gaan dan via Tonga en nog wat eilanden en wat atollen naar Fiji waar we hem weer een half jaar laten liggen. Ondertussen krijgen we in de winter nog wat vrienden over. Dus het wordt weer erg gezellig, maar eerst maar de boot weer eens in het water. Dat kan nog wel een weekje duren.

22:02

Nog een hele klus dus. Tot slot. Zien we je volgend seizoen weer in de haven als brugwachter?

22:04 ✓

Als het aan mij ligt wel. Ik vind het erg gezellig met Moniek, Piet, Sjors en met Sjik als havencommissaris en alles en iedereen die langs komt voor koffie en een 'slap ouwehoer' verhaal.

22:08

Mooi. Bedankt voor je antwoorden. Sterkte met klussen en een hele mooie reis en tot over een half jaar dan maar.

22:11 ✓

Vragen Bernard Kramer

Foto's Rudolf Onnes en Damaris van der Veen



Contest 36s Carrousel



Tsjerk Hiddessluizen

ONZEVOORDEUR DOOR DE JAREN HEEN

Tekst Jan Kloeze foto's Provincie Fryslân, Nico Huisman

De Tsjerk Hiddessluizen vormen als het ware onze voordeur, zo stond het in de uitnodiging voor de lezing van Nico Huisman over de geschiedenis van de sluizen. Dat sprak veel leden aan, want het Allemanshuus zat op vrijdag 23 februari aardig vol met belangstellenden. Nico bleek een begenadigd spreker en hoewel inmiddels gepensioneerd, nog altijd zeer **betrokken bij 'zijn' sluizen.**



Bouwput, eind jaren '40., brugkelders al gereed, sluismuren nog in de bekisting

Voor een sluis is water nodig. Daarom ging Nico in zijn verhaal terug tot 1901 toen voor het eerst geopperd werd om een vaarweg van Groningen via Lemmer naar Amsterdam te realiseren. In 1920 werden concrete plannen gemaakt en vanaf 1935

werd er daadwerkelijk begonnen met het graafwerk voor het Prinses Margrietkanaal. Al snel begrepen de uitvoerders dat het slim zou zijn om een kanaal tussen Leeuwarden en Harlingen aan te laten sluiten, zodat het achterland via de zeehaven van Harlingen

voor grotere schepen ontsloten werd. Vanaf 1937 werd het Van Harinxmakanaal gegraven. Dit gebeurde in het kader van de werkverschaffing, want de dertiger jaren van de vorige eeuw was een tijd van hoge werkloosheid en armoede. Via de sluisjes in Harlingen stad konden slechts schepen met een lengte van maximaal 55 meter worden gesluisd. Zo kwamen de Tsjerk Hiddessluizen op de kaart; de grote sluis kreeg een lengte van 120 meter, de kleine van 50 meter.

MIDLUMERWEG

Voordat de bouw van de sluis kon worden gerealiseerd, stonden er letterlijk heel wat voeten in de aarde. Dat zagen we op de prachtige, oude foto's van historisch Harlingen met de enorme bouwput waarin stoommachines de dienst uitmaakten. Zie de beelden bij dit artikel met op de achtergrond de oude watertoren. Ook is te zien dat de Noorderpier opnieuw werd aangelegd. Het kanaal stopte abrupt aan de Midlumerweg, want de oorlog kwam er tussen en tijdens de bezetting lagen het graafwerk aan het kanaal en de bouw van de sluis stil. Pas in 1947 werd het werk herbegonnen, leidend tot de feestelijke opening van de grote en de kleine sluis in 1951.

KILOMETERS

Hierna concentreerde Nico's lezing zich op de veranderingen die sindsdien aan de sluis en vooral aan de bediening ervan zijn aangebracht. Tot 2001 bijvoorbeeld, werd de grote sluis op drie punten bediend, namelijk op honderdveertig, op tachtig of op vijftig meter. De mannen liepen van sluisdeur naar sluisdeur heen en weer. Als ze alleen de kleine sluis moesten schutten



Bouwput, 1947 met rechts: watertoren

beperkte de afstand zich tot vijftig meter. Nico: 'We liepen met gemak meerdere kilometers per dag.' Dat was overigens aan het imposante postuur van sluismeester A. van der Veen niet af te zien, maar dat terzijde.

ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

Ook de brugbediening vond in het begin buiten plaats. Later kwam er een hokje met een dak en nog later stond er een huisje met twee bedieningsniveaus: de onderste voor de sluisdeuren, de bovenste voor de

brug. Dit huisje werd bijna gehalveerd toen er een fietspad naast de weg moest komen. Op dit punt in zijn verhaal gekomen, toonde Nico een prachtig filmpje uit 1999 waarbij in de aftiteling trouwens de naam van onze eigen redacteur Bernard Kramer voorkwam. In het filmpje werden vooral de arbeidsomstandigheden voor de sluiswachters besproken, want het was duidelijk dat er een nieuw bedieningshuis moest komen met een centrale en geautomatiseerde bediening. Dat is uiteindelijk in 2001 gerealiseerd. Nico: 'Het comfort is fijn, maar het contact met de scheepsbemanningen is jammer genoeg deels verloren gegaan.'

DELTAHOOGTE

Niet onbesproken mag blijven dat niet alleen de dijken maar ook de sluiswanden opgehoogd moesten worden naar Deltahoogte; opnieuw een forse aanpassing. Dat gebeurde in 1999. Ook is in dit kader misschien niet algemeen bekend dat de Tsjerk Hiddessluizen eveneens een functie hebben in het bewaken van de waterkwaliteit in Friesland. Bijvoorbeeld

door het zuurstofgehalte in het water op te krikken of het zoutgehalte terug te brengen. Na overvloedige regenval spuien de sluisen bij laag water het overtollige water en zo houden ze de Friese boezemwateren op peil.

MUSEUM

Het zal niemand zijn ontgaan dat in 2023 opnieuw een renovatie van de sluisen en de brug in gang is gezet. Maar wat weinigen weten is dat de oude bedieningsruimte onder de brug een klein museum herbergt.



EEN LEVEN ALS BRUGGEN- EN SLUIZENMAN



Daar is onder meer nog altijd de oude elektronica uit de jaren vijftig te zien, net als de telefooncel voor passerende schippers – van groot belang toen mobiele telefoons nog niet bestonden. Ook zijn er analoge peilschalen te zien, net als bijvoorbeeld een houten ijsstamper en een hekkelhark. Op dit moment is het museum niet voor publiek geopend, maar mocht het zover komen, belooft Nico, dan neemt hij belangstellende leden mee voor een rondleiding. Daar houden we hem aan!



In 1974 begon Nico Huisman bij de provincie als sluis- en kanaalkantonnier. Dat hield in dat hij het onderhoud van de Tsjerk Hiddessluizen en van het Van Harinxmakanaal verzorgde. Drie jaar later werkte Nico als sluiswachter op de Turfroute in Appelscha waar hij tot 1982 twee sluizen en drie bruggen bediende. Daarna zat hij een aantal jaren op de Drachtsterbrug en op de Fonejachtbrug. Medio 1989 kwam hij terug als sluiswachter op de Tsjerk Hiddessluizen in Harlingen, waarna hij omstreeks 1999 scheepvaartmeester werd. Dat was een combinatiefunctie: 's zomers bij de scheepsinspectie en 's winters op de sluis. De laatste vier jaar was hij tevens mobiel verkeersleider bij Rijkswaterstaat, hier op het Wad. In 2018 ging Nico met pensioen.



Oude bedieningsgebouw



Oude bedieningsknoppen



Analoge getijklokken



Stoommachines



Interieur oude bedieningsgebouw



DIGITAAL NAVIGEREN IN HET ALLEMANSHUUS

Tekst Bernard Kramer

‘Luitjes, digitaal navigeren is het nieuwe navigeren. Tenminste zo vergaat het mij. Het lijkt me aardig om in de winter met maximaal tien leden van onze vereniging enkele keren bij elkaar te komen om wetenswaardigheden **en tips uit te wisselen over de verschillende applicaties.**’ Zo introduceerde Henk Deinema zijn initiatief om met verwante geesten een paar avonden kennis uit te wisselen over digitale navigatie. Het was nadrukkelijk niet zijn **bedoeling om een cursus digitaal navigeren te geven: ‘Verwacht van mij geen deskundige van al die apps. Ik ben maar een eenvoudige wadkruiper. Loop ik vast, jammer dan. Het doel is om van elkaar te leren en wat om te pieren met de apps.’**

Het verzoek van Henk viel in goede aarde. Er kwam zelfs een kleine wachtlijst. Uiteindelijk werden er vier avonden gevuld. Welke apps men zoal gebruikt, was een van de eerste vragen die op tafel lag. En er zijn nogal wat apps. Niet alleen navigatieapps, maar ook weerapps en AIS-trackers. Er zijn er zoveel. Het was ondoenlijk om ze allemaal door te nemen. Het gesprek spitste zich toe op de meest gebruikte: Navionics Boating, Waterkaart Live, NV Charts, Quick Tide en Open CPN (zie kader). Ook Boat Beacon werd genoemd als een betaalbare realtime AIS-tracker. Op de groepsapp ging

het gesprek nog even door. Verschillende mensen probeerden het uit en hielpen elkaar bij het installeren van de apps.

NAVIONICS EN QUICK TIDE

Navionics Boating is een van de meest gebruikte en gebruikersvriendelijke apps. Zo’n programma heeft altijd veel meer mogelijkheden dan je gebruikt. Best aardig om dan een keer het hele menu door te nemen en van anderen tips te krijgen wat ze wel en niet gebruiken. Bijvoorbeeld: hoe zet je markers en routes in de kaart en importeer je gpx-bestanden? Voor varen op

het wad is Quick Tide een onontbeerlijke app. Deze getijdenapp is een heel handig hulpmiddel bij de routeplanning op het wad en het passeren van wantijen. Je hebt dan wel enige basiskennis van het wadvaren nodig. Wat was ook al weer het verschil tussen LAT en NAP en hoe pas je de twaalfdenregel toe? Steeds borrelden er nieuwe vragen en oplossingen op, die met elkaar gedeeld werden.

Om apps met elkaar te vergelijken, gingen uit te testen ging Henk vaak naar vaste punten op de waddenkaart. Een geultje tussen twee platen ten zuiden van het Molénrak was favoriet. Al gauw kreeg dit de bijnaam ‘het geultje van Henk’. Er ligt zelfs een waddentochtje naar deze plek in het verschieft.

OPEN CPN

In totaal zijn er vier avonden geweest. De laatste avond vertelde Charterschipper Daan Visser over zijn ervaringen met Open CPN. Een open-source programma met veel gedetailleerde informatie, voor velen lastig

Al gauw kreeg het de bijnaam het 'geultje van Henk'

te installeren.

In het nieuwe seizoen krijgt dit initiatief een vervolg, mede door het enthousiasme van de deelnemers. Een van de deelnemers op de groepsapp: 'Dank Henk: super initiatief. Interessante materie en goed gezelschap! Hoop op vervolg.'

VERVOLG

Dat vervolg komt er met 4 bijeenkomsten in 2025: 3 febr, 17 febr, 3 mrt en 14 mrt van 20:00-22:00 uur. Er zijn nog 3 plaatsen beschikbaar. Vorige keer zijn er allerlei applicaties aan de orde geweest. In 2025 richt Henk zich specifiek op Boating, vroeger van Navionics nu van Garmin. Eigenlijk de meest gebruikte app. Ook aandacht voor de nieuwste tablets, zoals Sailproof en de nieuwste iPad. Maar mocht er toch behoefte zijn aan het behandelen van specifieke apps, dan passen we het aan. De eerste keer even bij kletsen, kennismaken en afspraken voor de komende tijd maken. Bij interesse, meld je bij Henk Deinema via Whatsapp (06-22473772).



Navionics Boating

Betaalde navigatieapp met gedetailleerde actuele zee-kaarten voor zowel plotter als Android- smartphones/tablets en Apple-apparaten.



NV Charts

Digitale kaarten gratis te downloaden bij aanschaf papieren kaarten van NV Verlag.



Open CPN

Open-source software die gebruik maakt van openbare gegevens van o.a. Rijkswaterstaat. Gratis te gebruiken.



Waterkaart Live

Betaalde digitale waterkaart van Nederland met informatie over bruggen en sluisen en de actuele scheepvaartberichten. Maakt gebruik van open overheidsdata. Relatief goedkoop.



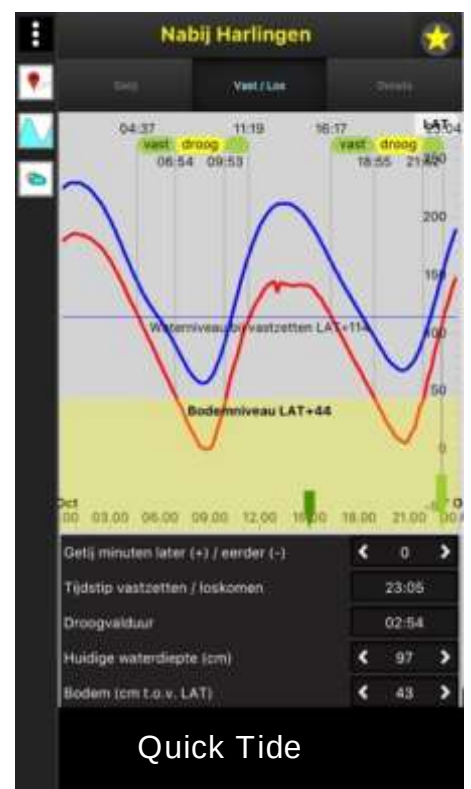
Boat Beacon

Betaalde AIS-tracker met realtime gegevens en aanvaringsdetectie. Werkt alleen met een internetverbinding.



Quick Tide

App voor het berekenen van de getijden en het passeren van ondieptes op het wad. Actuele waterstanden en dieptegegevens. Gratis voor leden van de Wadvvaarders, Toerzeilers en Kustzeilers. Kijk op Nautin.nl voor meer info.





KOFJES DERDE JEUGD

Tekst Anje Valk foto's Jan van der Molen

Aan het wandelpad langs het Zuiderbolwerk, dicht bij de Kerkpoortsbrug, ligt al jaren een opvallend sloepje, sierlijk en stoer van lijn, spits kontje. Het is eigendom van onze clubgenoot Jan van der Molen. Een tijdlang is het weggeweest, maar afgelopen voorjaar lag het er opeens weer! Het had duidelijk een metamorfose ondergaan.

Het was niet moeilijk om Jan op z'n praatstoel te zetten. Dit is z'n verhaal: 'Ik vond het bootje 24 jaar geleden. Het was

een wrak, ruim 5 meter lang en ca. 2 meter breed. Het lag in een loods op Prinseneiland in Amsterdam. 't Was van oorsprong een Noors visbootje en het kan dus wel een zeetje hebben. Verder weet ik jammer genoeg niet zoveel van de geschiedenis, maar het sprak me wel aan en ik heb het gekocht.

Het was alleen maar een polyester romp met twee ingelamineerde stringers, zonder dek, en er was een los pakketje sloophout bij. Gewoon een lege eierschaal dus, zonder enig verband: je kon de romp met de hand torderen. Er zat een restant van een

benzinemotortje in: een Marstal met dynastart, totaal verrot. Iemand in Heerenveen wilde nog wel 350 guldens geven voor de dynastart.

AAN HET WERK

Ik heb de boot meegenomen en hem in de garage gezet. Eerst een ontwerp gemaakt waarbij ik de oude raamdelen nog mooi kon inpassen en toen toog ik aan het werk. De spanten ingelamineerd, een nieuw dek gemaakt van supra hechthout (25 jaar garantie) en dat belegd met echt teak. 'n Nieuw motortje gekocht: een Vetus 2 cil. 12 pk en dat ingebouwd, met vetsmering op de schroefas. In de voorpiek bouwde ik een 25 liter dieseltank. Verder twee accu's, een twee-pits gasstel en een mobiel wc'tje. Een mooi kapje laten maken en Greet Visser maakte de kussens, zodat we er met twee man in konden pitten. Toen nog even schuren, verven en antifouling erop en varen met die hap.

STERRENHEMEL

Hij bleek ook prima op het Wad en als je uit de stroomgaten (deining) blijft, dan gaat 'ie



‘Alles is met epoxy verlijmd, er zit geen schroefje in’

als de brandweer. Dat is niet moeilijk, hij steekt maar zo'n halve meter, dus je kan mooi vlak langs de platen varen. Heel Friesland doorgevaren en natuurlijk aan de Elfstedentocht voor sloepen meegedaan en de turfroute. Dat doe ik niet weer. Veel te druk en veel kapsoneslijers. Het is een heerlijk bootje. 's Avonds douw je hem in een boerensloot, je trekt een fles wijn los en laat de biefstukken in de roomboter medium aanbranden, gebakken aardappelschijfjes erbij en dan genieten van de sterrenhemel en de stilte van de natuur.

LEKKAGE

Maar na 12 jaar begon 'ie te lekken door het dek. Een timmerman van de SRF hield me voor dat ook al was het multiplex watervast, als het nat werd onder het teak, dan ging het toch gewoon rotten. Teakdekken hou je bijna nooit waterdicht. BALEN. Maar ja.

Na 20 jaar werd het lekken te gek. Dus het bootje weer de garage in en het hele dek eruit gesloopt. Weer watervast multiplex – je hebt geen keus – maar nu met kunststofteak (net echt) erop en een mahoniehouten boeisel. Alles is met epoxy verlijmd, er zit geen schroefje in. De ramen heb ik neerklapbaar gemaakt, zodat ik onder alle bruggen in Friesland kan doorvaren. Overigens, onze spoorbrug is de laagste beweegbare brug in Friesland. De binnenhelmstok, die altijd al in de weg zat, heb ik vervangen door een stuurwielkje. Bij vol gas ging 'ie altijd op z'n kont staan, dus heb ik er achterop een paar stroomgeleiders aan gelamineerd. 't Bootje ligt nu veel vlakker met een beetje gas. De dieselolietank van 25 liter was bij nader inzien nogal groot, en daar krijg je met die rotdiesel van tegenwoordig allerlei

bacterietroep in. Dus heb ik een klein tankje van 10 liter in de motorkist ingebouwd.

Dat tankje haal ik er 's winters uit.

Toen alles klaar was, moest er nog een nieuw kapje op. En ja, dat was wel even jammer, want de zeilmakers hebben het smoordruk. Dus heb ik het seizoen met het ouwe kapje gevaren, dat er niet goed meer op past, want ik heb de dek-lay-out helemaal veranderd. Slapen doe ik niet meer aan boord. Nu gaat een tentje mee en ik heb een paar van die uitklapzittingen

gekocht. Je zit als passagier 1e klas, als tenminste het riet niet te hoog is.'

NAAM

Waar komt de naam KOF vandaan? Na enig diep nadenken schiet 't hem te binnen: 'Heel vroeger deed ik aan modelbouw, en heb ik een flitsende snelle raceboot gemaakt. Die heette Kiss of Fire, vandaar.'

Bedankt Jan, en nog heel veel plezier met je mooie bootje!



LIJK OP SLEEPTOUW

Een verhaal van Nico Pellenbarg met een illustratie van Dolf Siere

Kapitein ter Zee Harmen Hamstra Lzn zat lui achter het roer van zijn zeiljacht. Hij schoot helemaal niets op want er stond geen zuchtje wind. Maar dat kon de slaperig geworden roerganger niets schelen. Hamstra had eindelijk vakantie. Hij had zich de hele zomer een slag in de rondte gewerkt in verband met de reorganisatie van de Marine-afdeling waar hij werkte. Nu, in het naseizoen, kon hij nog wat vrij nemen. Zo dobberde hij in de warme septemberzon op het IJsselmeer, drie mijl west van Makkum. Hij was alleen aan boord, zijn vrouw en kinderen zaten aan het vlakbij gelegen strand van Makkum. Windstil. Hij dutte bijna in.

Tot hij een vreemd voorwerp, op enige afstand van de boot, in de gaten kreeg. Het leek een lichaam, Hamstra had vaker lichamen in zee zien drijven. Langzaam naderbij komend zag hij dat het inderdaad een lichaam was. Het lijk van een man.

Hamstra wist wat hem te doen stond. Hij meldde zijn lugubere vondst per marifoon aan Scheveningen-radio en aan de nabij gelegen Lorenz-sluizen op de Afsluitdijk. Men verzekerde hem dat de politie snel ter plaatse zou zijn.

Intussen probeerde Hamstra het lijk met een touw aan de boot vast te binden. Hij kon het lichaam in zijn eentje niet gemakkelijk aan boord krijgen, trouwens, dat moest hij maar aan de politie overlaten. Maar hij moest verhinderen dat het lijk weer weg zou drijven. Terwijl hij het touw bevestigde bekeek hij het lijk nog eens. Het was zo te zien van een nog jonge man, flink uit de kluiten gewassen, grote bos zwart haar, in zeilkleding. In de kraag van het zeiljack zat een etiketje met de naam en het adres van de eigenaar: Sikke Goslinga, Lelystad. Dit detail besloot Hamstra maar niet via de radio bekend te maken, weet wat een opschudding daar voortijdig van kon komen. Hoofdschuddend nam hij weer plaats achter het roer, stak een pijp op en ging zitten wachten op de politie. Het lijk sleepte zachtjes wiegend achter de zeilboot aan.

Hamstra schrok plotseling op uit zijn gemijmer toen iemand zich uit het water omhoog hees en druipend aan boord klauterde.

Verbijsterd, bevend over zijn hele lijf, zag hij hoe het tot leven gekomen lijk steun zocht bij de kajuit en op een bankje neerzeeg.

Dit was kennelijk het laatste wat de drenkeling nog kon presteren want hij raakte, na enig gekreun, weer buiten bewustzijn.

Bijgekomen van de schrik begon Hamstra te proberen weer leven in de persoon te brengen. Dat lukte nog vrij snel, vooral toen hij de man wat cognac in zijn mond goot.

‘Bent u Goslinga? Wat is er gebeurd?’ informeerde hij toen de drenkeling wat bij zinnen was.

‘Ja, Sikke Goslinga,’ antwoordde de man bibberend, ‘ik lag al heel lang in het water, ik ben omstreeks middernacht over boord geslagen.’

‘Dat kan niet,’ reageerde Hamstra, ‘dan zou u vijftien uur in het water gelegen hebben, onmogelijk!’

De jongeman keek verongelijkt. ‘Toch wel! Ik ben goed getraind en gespecialiseerd in lange afstand zwemmen. Toen ik inzag dat ik niet gauw opgepikt zou worden begon ik overlevingstechnieken toe te passen. Ik was gelukkig warm aangekleed, dat scheelt, ook al lig je in het water. En het water was vrij warm. Maar ten slotte raakte ik buiten bewustzijn. Toen u aan me begon te sjorren kwam ik weer wat bij en verzamelde mijn laatste krachten om aan boord te komen. Geef me nog eens wat cognac!’

Inmiddels kwam de motorboot RP4 van de Rijkspolitie snel naderbij. Het blauw-grijze gevaarte minderde snelheid en maakte langsij vast. Agenten en een arts sprongen aan boord.

‘Daar zijn we dan, waar is het lijk?’

Hamstra wees op zijn druipende passagier, nog zoekend naar een passende verklaring.

Het gelaat van de agent versomberde.

‘Meneer, nou even geen grapjes! Ik herhaal, waar is dat lijk?? Als u de boel in de maling neemt bent u er gloeiend bij.’

Hamstra legde het geval uit. Verbaasd keken de agenten naar Sikke.

‘Is dat waar?’

‘Jawel, hik, ik ben, hik, gisteravond te water geraakt. En nu ben ik eindelijk opgepikt. Gelukkig heeft deze sympathieke heer cognac aan boord. Geef me nog een glas!’

De agenten keken elkaar ongelovig aan. Inderdaad was er die nacht



een melding binnengekomen van een dame, Belinda Goslinga, die haar man als vermist opgegeven had. Over boord geslagen op het IJsselmeer door een onbekende. De vrouw had verward geklonken. Maar deze drenkeling oogde veel te fit, had vast geen nacht in het water gelegen en leek nu aangeschoten, wellicht dronken. Toch een grap, in scène gezet door vrienden die eens een gekke stunt wilden uithalen?

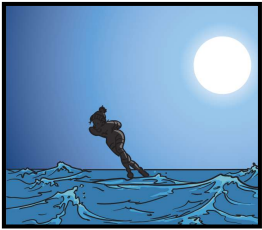
‘We geloven het niet,’ zei de ene agent ten slotte, ‘er zou een lijk zijn, en nu is er geen lijk, maar wel een stel dronken grappenmakers. U hoort er nog van, maak de borst maar nat. We maken proces-verbaal op.’

‘Maar ik dacht echt dat het een lijk was,’ probeerde Hamstra nog. ‘We geloven het pas als we een lijk zien!’ antwoordde de agent woedend. U werkt nota bene bij de Marine, u zou beter moeten weten. We zullen uw superieuren wel even inlichten. Ik zou maar vast nadenken over een ander baantje, goedemiddag!’

Met gemengde gevoelens zagen Hamstra en Sikke de politieboot terugvaren naar Makkum. Ze probeerden hun toestand na te gaan. ‘We zitten in de nesten,’ concludeerde Hamstra, ‘ik kan ze niet eens helemaal ongelijk geven want de schijn is wel wat tegen ons. Maar wat is er de afgelopen nacht eigenlijk precies gebeurd? Ben je inderdaad door iemand het water in geslagen? Door wie? Hoe ging dat alles in zijn werk?’

Sikke dronk zijn glas leeg en vroeg weer om een nieuw. Dat kreeg hij maar Hamstra vond dat hij nou ook maar eens wat moest eten. Kauwend en slikkend deed Sikke zijn merkwaardige relaas.

‘Belinda en ik hebben vakantie en we varen met onze motorboot, de Dolfijn, langs de IJsselmeerhavens. Gisteren waren we in Hindeloopen. Het was zo’n mooie avond, bladstil, volle maan. We besloten een romantisch nachttochtje op het IJsselmeer te maken. Flesje wijn opengetrokken, lekker muziekje. Tot er iets gebeurde. In het maanlicht kwam er een figuur op ons af. Hij zweefde over het



VERVOLG LIJK OP SLEEPTOUW

water, het leek wel wat op schaatsen. Hij was ineens bij ons vroeg of hij aan boord kon komen. Daar hadden we niet van terug. Ik gaf vol gas en wilde zo snel mogelijk wegwezen. Toen sprong hij aan boord en stompte mij in het water. De rest weet u. Ik zou wel eens willen weten wat er met Belinda gebeurd is. Kennelijk heeft ze alarm geslagen en mijn verdwijning doorgegeven. Dat zou betekenen dat ze zelf oké is. Gelukkig. Ik hoop dat met de kinderen ook alles in orde is.'

Hamstra hoorde het verhaal aan.

'Ik weet niet of je de waarheid vertelt, het klinkt allemaal erg vreemd,' zuchtte hij ten slotte. 'Eigenlijk zou ik er niets mee te maken willen hebben. Maar mijn probleem is dat ik er nu juist wèl bij betrokken ben en dat ik tevens verdacht wordt van onterechte grappen. Het kan mij mijn carrière kosten. Ik wil dit zaakje daarom tot de bodem uitzoeken en mijn, of liever onze, onschuld aantonen. Ik wil een oplossing en jij moet me daarbij helpen.'

'Dat wil ik wel,' zei Sikke na enig nadenken, 'vergeet niet dat ook ik mijn naam gezuiverd wil zien en bovendien wil ik weten wat hier achter zit, stel dat mij weer eens zo iets overkomt als ik hier in de buurt vaar.'

Onderwijl startte Hamstra de hulpmotor, zeilen had geen zin want er was nog steeds geen wind. Hij dacht na en keek Sikke aan.

'Goed. Laten we dan nu naar Hindeloopen varen. Jouw vrouw zal daar wel zijn, met je boot. Vanavond gaan we dan weer het IJsselmeer op, kijken wat er gebeurt. In spoken geloof ik niet, wat of wie het is, we zullen het ontmaskeren. Als hier een kwalijke grapjas achter steekt reken ik met hem af voor ik hem aan de politie over draag, reken daar maar op, die vent is zuur!'

Sikke grijsde wat en dacht er het zijne van. Tenslotte hadden hij en Belinda enige ervaring met spookachtige situaties.

Die avond verliet de Dolfijn tegen twaalf uur de haven van Hindeloopen met aan boord Hamstra, Sikke en Belinda. Tersluiks keek Hamstra in het maanlicht af en toe naar de mooie schippersvrouw. Wat een schoonheid! Lang blond haar golfde over haar schouders, haar perfecte figuur werd nog geaccentueerd door de natuurlijke gratie van haar bewegingen. Om haar hals droeg ze een zware zilveren ketting.

Belinda was inderdaad beeldschoon. Dat was ze altijd al geweest maar nu ze iets ouder werd (ze was achtentwintig) en al twee kinderen had, was ze nog eens extra opgebloeid. Ze begon naam te maken als fotomodel. Hamstra wist niet dat ze er alles aan deed om in vorm te blijven. Eerst had ze samen met Sikke op schaatstraining gezeten en later was ze samen met hem aan het zwemmen

begonnen. Daar kreeg ze echter snel genoeg van, ze was overgeschakeld op oosterse vechtsporten. Vrouwen moesten zich kunnen verdedigen, vond ze. Sinds enige tijd was ze in de leer bij de ninja's.

Voor ze het wisten was de spookachtige verschijning in aantocht. Als een grote zwarte schaduw onder de maan stormde de gedaante over het water op de Dolfijn toe. Hamstra gromde en tastte in zijn broekzak naar zijn pistool, hij voelde zich redelijk op zijn gemak met zijn Beretta.

Hij kreeg niet eens de tijd om het wapen te trekken. De gedaante sprong aan boord en maaide, alsof hij aanvoelde wat Hamstra van plan was, de officier over de reling het IJsselmeer in. Daarbij lette hij even niet op Sikke die hem beentje probeerde te lichten. De zwarte gedaante wankelde maar herstelde zich. Kwam toen op Sikke af. 'Geen moeilijkheden maken hè!' klonk het hees, 'dan lazer ik jou ook maar over boord!' Hij deed een uitval naar de wegduikende schipper.

Belinda was toevallig in de kajuit toen dit allemaal gebeurde. Ze kwam op het lawaai af en zag hoe de zwarte schim zich gereed maakte Sikke te bespringen. Getraind door de ninja's aarzelde ze niet maar tastte in haar decolleté, een zware verzilverde werpster losmakend van haar halsketting. Ze had nog de tijd er met de punt van een mes een kruis in te krassen, toen wierp ze de ster met kracht naar de aanvaller.

De werpster sloeg in en groef zich in het voorhoofd van de zwarte gedaante. Deze zakte rochelend in elkaar. Maar hij was niet dood. 'Jullie hebben mij te pakken, ik kan nu niets meer, het zilveren kruis heeft mij verlamd,' sprak de gedaante zachtjes. 'Ik hoop maar dat jullie mij nu thuisbrengen.'

Verwonderd keken Sikke en Belinda elkaar aan.

'Wat ben je voor iemand?' vroeg Sikke ten slotte.

De gedaante sloot de ogen. Hij zag er vreemd uit. Een ijsmuts, jasje en broek uit de jaren veertig/vijftig, houten schaatsen aan zijn voeten. Na een poosje begon hij weer te spreken.

'In de strenge winter van zevenenzeventig ben ik al schaatsend verdwaald op het toen helemaal bevroren IJsselmeer. Ik ben door het ijs gezakt en verdronken. Maar ik wil naar huis. Ik probeer, als ik de kans krijg, 's nachts boten aan de klampen en hoop zo nog eens thuis te komen. Gisteren ging het mis, vandaag ook weer. En ben ik zelfs uitgeschakeld. Nu vraag ik jullie, breng mij toch thuis. Ik heet Mulder, ik kom eigenlijk uit Drachten.' Vermoeid deed hij zijn ogen weer dicht en leek te verstijven. Was hij overleden?

De eerste zorg was nu Hamstra weer aan boord te krijgen. Dit lukte

vrij snel, hij was niet te ver weggedreven. Na hem aan boord gehesen te hebben overlegden ze met zijn drieën wat ze moesten doen. 'We brengen hem maar aan wal en lichten de politie in,' stelde Sikke voor.

'Ja, dat lijkt me ook het beste, dan heeft de politie eindelijk een lijk. Dat wilden ze toch zo graag?' merkte Hamstra sarcastisch op.

De politie nam het lijk in ontvangst en kon natrekken dat er in de winter van negentien zevenenveertig inderdaad ene Mulder uit Drachten op het bevroren IJsselmeer zoek was geraakt. Maar nu, anno twee en negentig, dit kersverse lijk van Mulder? Men begreep er niets van.

In ieder geval werden Hamstra en Sikke ontslagen van verdere rechtsvervolging, in zoverre konden zij tevreden zijn. Hamstra's carrière was gered. Nog aangeslagen door het vreemde avontuur namen ze afscheid en namen zich voor over een poosje, als de emoties wat waren weggeëbd, nog eens een borrel op de goede afloop te drinken.

Intussen zat de politie nog behoorlijk met het vreemde lijk in haar maag. Het mocht dan wel zo half en half duidelijk zijn wie de overledene was maar een officiële afhandeling inclusief overhandiging van het lichaam aan de nabestaanden en teraardebestelling leek erg moeilijk. Hoe een en ander goed uit te leggen? Ambtelijk bleven er te veel niet te beantwoorden vragen over.

Er wordt gefluisterd dat de autoriteiten, bang voor vreemde complicaties, zich geruisloos van het lijk ontdaan hebben door het heimelijk weer terug te gooien in het IJsselmeer. Natuurlijk voorzien van voldoende gewichten om opdrijven te voorkomen. Dit alles is niet na te gaan, de archieven zwijgen op dit punt.

Het betekent echter wél dat de ongelukkig verdronken schaatser misschien weer kan gaan spoken in pogingen om alsnog thuis te komen. Vreemde ontmoetingen met de zwarte gedaante moeten dan ook in de toekomst niet uitgesloten worden geacht.

© copyright by N.P. Pellenbarg 1992

advertenties

Slag in de Ronde het bordspel



Bestel een spel voor de feestdagen



Laat Witte Swaen varen!



Wordt u vriend van Willem Barentsz?



Van je vrienden moet je het hebben!

STICHTING EXPEDITIESCHIP WILLEM BARENTSZ
WWW.BARENTSZ.NL



ERELID

Tekst Astrid Pascal

Staat van dienst: lid sinds 1992. Van 2006 tot 2018 als bestuurslid, waarvan de laatste vijf jaar als voorzitter. Sinds 2019 tot heden redacteur en grafisch **vormgever van Op 'e Steiger**.

Verenigingsman pur sang. In 2024 benoemd tot erelid.

Met een dergelijke staat van dienst heeft de man die tegenover mij zit vast veel te vertellen, vermoed ik, ondanks dat hij bekend staat als bescheiden met ingetogen aard. De stille kracht van de vereniging. Ik schuif aan bij de eettafel in zijn sfeervolle woning aan de Zuidoostersingel, waar hij samen met zijn vrouw Wiesje de Groot woont. Het is er gezellig met stapels boeken en weelderige planten. Ik word zeker niet teleurgesteld. Bernard is een boeiende verteller. Zijn naam staat voor 'sterk als een

beer' en is hem 71 jaar geleden gegeven. Sterk moest de kleine Bernard dan ook zijn toen hij op zevenjarige leeftijd zijn vader verloor en als oudste kind in het gezin naast zijn moeder kwam te staan. Bernard is een geboren en getogen Harlinger. Een echte ouwe seun. Aan de Brouwersstraat stond zijn wieg. Het hoekpand waar zijn moedige moeder in haar eentje de kost verdiende voor het gezin heeft nog steeds de reclame van weleer op de voorgevel. Een sigarenwinkeltje.

Bernard volgde als jongeling de opleiding die later bekend zou komen te staan als Communicatiewetenschappen. Is zijn hele leven docent Audiovisuele Vormgeving geweest bij de NHL en heeft die kwaliteiten later een-op-een ingezet voor de HWSV. Met onze website en dit blad als getuigenis. Tevens verzorgt hij alle nieuwsbrieven en doet alle externe communicatie rondom de HT Race. Hij regelt geluid en video bij verenigingsavonden en is altijd beschikbaar als er iets gedaan moet worden. Meehelpen en iets maken maakt me blij, vertelt de in schipperstrui gehulde HWSV'er.

ZEEKRAAL

Echter, om zijn hart nóg sneller te laten slaan zet hij koers naar het Wad. Op zijn *Zeekraal*, een knikspant platbodem. Een eigzinnig en praktisch schip, oftewel 'een aparte vogel', lacht Bernard.

Een poëtische inslag wordt blootgelegd als het erelid het Wad beschrijft als het spel van wind en water, van tij en platen, als het hoorspel van vogelgeluiden en gekabbel.

Varen op het Wad is vrijheid, het één zijn met de natuur, het los zijn van land, het wiegen van zijn geliefde Zeekraal onder zich. Het immer veranderende zeegezicht. Overigens, de Nederlandse naam Waddenzee is eenvoudigweg ontstaan omdat je er van tijd tot tijd doorheen kunt waden. De Waadsee op z'n Frysk, oftewel de doorwaadbare zee. Volgens Bernard zijn het juist deze ondieptes die het Wad zo spannend maken.

VASTLOPEN EN LOSKOMEN

De oud-voorzitter kijkt me aan en legt geduldig uit dat het vertrekken vanuit Ameland met drie uren voor hoogwater weliswaar een mooi tochtje is, maar ook wat... eh... saai. Welnu, datzelfde tochtje één uur voor laagwater is een prachtig avontuur langs zandplaten met zeehonden, waddenvogels, en met het risico van vastlopen als extra boeiend element. Met een platbodem kun je je tijd nemen, stelt hij. Eb en vloed wachten op niemand, maar juist op een platbodem kom je los van de tijd want per ongeluk expres vastlopen op een plaat maakt deel uit van de charme. Dan kun je het Wad extra goed observeren. Mag je dingen láten in plaats van doen. Juist in het vastlopen kun je loslaten. Er glijdt een glimlach over zijn gezicht. Even is hij één met een zoete herinnering.

Bernard verruilde in 2018 het Nederlandse Wad voor een lange reis naar Stockholm en het Göta Kanaal. Drie maanden lang ging de nieuwbakken pensionado op avontuur. Niet lang daarna volgde een andere



Zeekraal

‘Seist niet veul,
maar ast wat seist
is ’t raak!’

ondernemende tocht naar Berlijn via de Oostzee. De *Zeekraal* was gewillig ook al is zij beter geschikt voor het Wad dan voor andere zeeën. Op het verlanglijstje rest nog De Halligen, een archipel van kleine eilanden midden in het waddengebied van Sleeswijk-Holstein. De meeste zijn niet door dijken of duinen beschermd en lopen bij extreem hoogwater nog weleens onder. Alleen de kleine terp-nederzettingen steken dan nog boven de zee uit. Bernard knikt verlangend. Ondiep water in al zijn variaties bekoort hem. Zo simpel is het gewoon.

LEUK

Wat hem ook bekoort, is het HWSV-verenigingsleven. Al 32 jaar lang. Erelid zijn ervaart hij enerzijds als een mooie blijk van waardering. Anderzijds, ‘ach, er zijn wel meer mensen die veel doen’, relateert hij. ‘Maar ik ben er ook wel trots op’, voegt hij snel toe, om dit even later weer af te zwakken omdat het ook wel een beetje gênant is. Leuk, maar had heus niet gehoeven is zijn conclusie.

De HWSV ziet je gewoon als een dijk van een man van weinig woorden en veel daden, stel ik vast. Bernard veert verrast omhoog. ‘Dat heb ik van mijn opa Bernard, dat zei mijn tante Cor altijd!’

‘Wat zei tante Cor dan altijd?’, informeer ik nieuwsgierig.

‘Seist niet veul, maar ast wat seist is ’t raak!’ Ik knik instemmend. Tante was spot-on. Bernard Kramer heeft een aardje naar zijn vaders vaartje.



(NIEUWE) LEDENRAADPLEGING

Tekst en foto Jan Kloeze

METEN IS WETEN

Nieuwe leden van de vereniging blijken een buitengewoon diverse achtergrond te hebben, variërend van timmerman, monteur en ondernemer tot zorgbestuurder, docent en zeevarend marineofficier. De manier waarop ze zich voor de vereniging willen inzetten hangt deels samen met hun expertise. Dat is een van de uitkomsten van de raadpleging, begin dit jaar door het bestuur georganiseerd.

Indachtig het adagium ‘meten is weten’ organiseert het bestuur regelmatig dit soort ledenraadplegingen om er achter te komen wat er leeft onder de leden, welke verwachtingen men heeft van de vereniging en, niet in de laatste plaats, op welke manier mensen zich eventueel voor de vereniging willen inzetten. Soms laat de opkomst te wensen over, maar dat geldt niet voor de bijeenkomst die begin dit jaar werd gehouden en zich specifiek richtte op nieuwe leden. Maar liefst tweeëntwintig nieuwe leden gaven gehoor aan de uitnodiging van het bestuur en meldden zich in het Allemanshuus.

LIGPLAATS

Daar stelde het bestuur zich voor en gaf voorzitter Hans een korte introductie van de achtergrond van de vereniging, waarbij hij onder meer benadrukte dat HWSV zowel een gezellige

ledenvereniging als een commercieel bedrijf is. De andere aanwezige bestuursleden lichtten toe wat de belangrijkste aspecten van hun portefeuille zijn. Vooral toenmalig havencommissaris Albert Koffeman werd aandachtig beluisterd. Want de meeste nieuwe leden wonen in Harlingen en willen (weinig verrassend natuurlijk) primair een veilige, vaste ligplaats voor hun schip. Zoveel blijkt uit de enquête die ter plekke door alle aanwezigen werd ingevuld. Op de vraag ‘wat verwacht je van de HWSV?’ lieten velen in verschillende toonaarden weten dat ze een gezellige vereniging verwachtten met gelijkgestemden, met vaste baravonden, maar ook met advies over varen of onderhoud. In ruil daarvoor verklaarden velen zich bereid klussen op de haven uit te willen voeren. Bardiensten zijn ook populair, net als groenonderhoud. Eén persoon is bereid subsidieaanvragen te doen voor de vereniging.

NEVENEFFECT

Al met al was het een leerzame bijeenkomst, zowel voor het bestuur als voor de nieuwe leden. Niet te onderschatten neveneffect is dat mensen elkaar op zo’n avond leren kennen en elkaar vervolgens op de haven of in de stad tegenkomen en daardoor sneller niet meer zo ‘nieuw’ zijn (dat geldt in ieder geval voor steller dezes).



BOEK OVER ERELID SJORS

Tekst Astrid Pascal

Sommige mensen hoeven niet eens meer met voor- én achternaam aangekondigd te worden. Sjors is daar één van. Op zaterdag 16 november viel hem een bijzondere eer toe, een boekpresentatie met hem als onderwerp. Een boek dat had moeten gaan over zijn voormalige woon- en bedrijfspand, veranderde van koers en ging over hem. De auteur, Jan Kleinpenning, had de intentie om de achtergrond van zijn recente aankoop aan de Zuiderhaven te onderzoeken. Nummer 43, een pand uit 1872.

Na enig onderzoek bleek dat het vooral de roemruchte voormalige eigenaar Sjors Dotinga was, die deze locatie je gaf. Sjors en zijn nimmer aflatende stroom van activiteiten rondom boten, bootjes, motoren, technieken en onderhoud brachten leven in de brouwerij. Of beter gezegd leven op de kade. Alhoewel de brouwerij er ook goed bij boerde, maar dat terzijde. De Technische Jachtservice van Sjors was een synoniem voor kwaliteit. Zijn stamtafel had altijd plek om bij te praten, om deals te sluiten, om nieuwe snufjes uit te proberen, om gerust te stellen, maar vooral om inventieve oplossingen te bedenken voor lastige technische problemen. Altijd met koffie of een andere versnapering erbij. Het boek verhaalt over hoe het bedrijf jarenlang floreerde onder Sjors zijn bevoegde leiding met Alie aan zijn zijde. Een breed scala aan klanten uit binnen- en buitenland wist hem daar ruim 20 jaar lang te vinden. Vele klanten werden vrienden.

MEMORABELE HERINNERINGEN

Het boekje heeft ook een 11-tal brieven opgenomen, memorabele herinneringen van burens, klanten, vrienden en familie, aangevuld met mooie foto's. Ons erelid glunderde ingetogen tijdens de presentatie. Iets verlegen ook. Het is tenslotte niet vaak dat iemand kan zeggen het onderwerp van een boek te zijn. In de mancave aan de overkant

van het HWSV-clubhuis is er een nieuwe vertelling bijgekomen, voor als het gerstenat vloeit. Sommige dingen veranderen niet. De nalatenschap van Sjors' stempel op de wereld is opgetekend voor de volgende generaties. Prachtig. Vragend om een reactie van de feesteling op de avond zelf, viel Sjors stil. Haalde ontroerd zijn schouders omhoog. 'Mooi', wist hij te zeggen, knipperde even met zijn ogen en keek weg. Vier letters die mijns inziens een perfecte samenvatting zijn van de grote eer die hem ten deel viel.



Zuiderhaven 43

HWSV Peddelploeg in actie voor Skjin Wetter



Tekst Astrid Pascal foto's Bernard Kramer

Op 5 oktober 2024 hebben de leden van de nieuw opgerichte peddelafdeling van HWSV hun gespierde schouders onder Skjin Wetter 2024 gezet.

Onze aspiranten gingen enthousiast aan de slag met kano's, kajakken en supplanken om afval uit het water te vissen. Naarstig om zich heen speurend gleden de peddelaars door het gebied van de Noordergracht en Noordoostersingel. Dit stuk was hun specifiek toegewezen omdat het in beheer is bij de HWSV, vanaf het Van Harinxmakanaal tot de Singelbrug. Water en oevers werden ijverig van onrechtmatigheden ontdaan. De buit werd in de haven aan land gebracht en in de container gedumpt, waarna er gezellig koffie werd gedronken. Een van de kanoërs merkte op dat er eigenlijk verassend weinig op te ruimen viel in het hun toegewezen gebied, wat natuurlijk uitermate positief is! De activiteit was zeker voor herhaling vatbaar vond de peddelploeg, en niet alleen op een jaarlijks aangewezen moment. Ook een maandelijks opruimrondje van de HWSV-oevers stuitte op geen enkel bezwaar van de goedgehumte sportievelingen. Voor nu blijft de groep

maandelijks bijeen komen om kennis en vaardigheden uit te wisselen en – voor wie zin heeft – gezamenlijke vaartochten voor te bereiden. Er wordt ondertussen ook gewerkt aan een kleinschalig kano-rek op de haven.

PEDDELPLOEG

De Peddelploeg staat open voor nieuwe leden bij wie het plezier er graag afspat. Watersportplezier staat hoog in het HWSV-vaandel. Met de kanoërs en suppers is een nieuwe groep watersporters aangeboord. Onze club was ruim 90 jaar vooral voor alle eigenaren van pleziervaartuigen onder de 15 meter, gemotoriseerd of onder zeil.

Dat zal zeker zo blijven. Echter, onze oevers lenen zich ook voor (meer jeugdige) watersporters die zich verbonden voelen met het maritieme, zonder eigenaar van een zeil- of motorboot te zijn. Zij kunnen nu laagdrempelig actief en sportief lid worden en mogelijk evolueren naar een ander vaartuig op termijn. Begeesting moet gelegenheid krijgen. Watersportplezier verbindt ons.

De pessimist klaagt over de wind. De optimist verwacht dat de wind verandert. De realist past zijn zeilen aan, ook in het verenigingsleven. De HWSV heet alle peddelaars van harte welkom.



Aftrap Skjin Wetter aan boord van Di Adventure van de Waterscouts

Recept

AMERICAN HASH

Tekst Anje Valk

Sommige oud-zeevarenden zijn goed in het opdissen van mooie verhalen, want wie ver reist, kan veel verhalen, zegt het spreekwoord. Op internet zijn fora te vinden waar je zulke verhalen en gesprekken kunt lezen. Bijvoorbeeld Kombuispraat en Scheepspraat. De conversatie gaat nogal eens over een belangrijke kant van het vaak eentonige leven aan boord, te weten het eten.



Dit verhaal van ene Jos Komen kwam ik tegen, ergens uit de jaren zeventig:

Bij de Nederlandse Christelijke Koopvaardij kon je aan het menu zien, welke dag het was.

Op zondag: soep van de dag en kip met patat en appelmoes.

Maandag: dezelfde soep, maar dan met groente erbij, dus groentesoep, en bruine bonen met toebehoren (Groningse rijsttafel).

Dinsdag: dezelfde soep, maar met tomatenpuree erbij, dus groentetomatensoep, en karbonade.

Woensdag: dezelfde soep, dan werd er macaroni in gegoooid en was het minestrone-soep en uiteraard een bal gehakt bij de hoofdmaaltijd.

Donderdag: de ouwe soep was op en je kreeg dan vermicellisoep en nasi of bami.

Vrijdag: de soep vooraf was vermicellisoep met hetgeen de kok over had en verder uiteraard vis.

Zaterdag: snert, ook als je in de tropen zat, met pannenkoeken.

's Avonds kregen we ook warm eten, de soep van de dag en daarna labskaus, Boston baked beans, macaroni (die de volgende dag de soep inging), American Hash, of een andere mix met gebakken aardappels. Leuk hé, dat ik me dit na zoveel jaar nog kan herinneren. Het was bij iedere Hollandse maatschappij hetzelfde.

Raar dat het bekende menu aan boord nog invloed heeft als je al jaren aan de wal werkt. Als je vrouw vraagt: Wat zullen we morgen eten?, dan denk je automatisch: morgen is het zaterdag, dus snert met pannenkoeken... En kip met patat op zondag?

Over de maandagse Groningse rijsttafel (bruine bonen) merkt Jos Komen nog op: 'Van oude Grunnegers heb ik ooit vernomen dat de scheepswerven als extraatje bij aankoop van een nieuw schip 10 ton bruune boon'n meeleverden. Heel voedzaam: vitamine B, ijzer, koolhydraten, vezels en mineralen. Meer had een mens toch nait nodig? Alles wat in vlees zit, zat ook in de boon'n. Dus een stukje vlees was er ja nait. Wel veel vetspek. Ik heb dit écht niet verzonnen, ook niet uit mijn duim gezogen. Schoot me toevallig te binnen.'

RECEPT

American Hash was een standaard gerecht op de vrachtschepen van de HAL. Hoewel standaard; elke kok had er weer een eigen versie van.

NODIG

1 kg aardappelen
1 theelepel zout
1 kleine gele ui
1 middelgrote rode paprika
2 grote of 4 kleine teentjes knoflook
paar stengeltjes verse peterselie
1 ons geraspte Parmezaanse kaas (ongeveer 1/4 kopje), plus meer voor het serveren
2 eetlepels olijfolie
2 eetlepels ongezouten boter
1/4 theelepel versgemalen zwarte peper
1/2 theelepel zoete paprikapoeder

BEREIDEN

Snijd de aardappelen in kleine blokjes. Doe ze in een middelgrote steelpan, voeg 1/2 theelepel zout toe en voeg ruim koud water bij zodat ze 2 cm onder staan. Breng aan de kook op middelhoog vuur, zet het vuur laag en kook ze tot ze net gaar zijn, zo'n 7 minuten.

Giet de aardappelblokjes af, doe ze over op een bakplaat of een snijplank en spreid ze uit om te laten drogen.

Snijd ondertussen 1 kleine gele ui in blokjes (ongeveer 1 kopje). Snijd de rode paprika in blokjes (ongeveer 1 kopje). Hak 4 teentjes knoflook fijn (ongeveer 1 flinke eetlepel). Hak de verse peterselieblaadjes grof tot je 1/4 kopje hebt.

Verhit 2 eetlepels olijfolie en 2 eetlepels ongezouten boter in een grote koekenpan met zware bodem op middelhoog vuur. Voeg de ui en paprika toe en bak tot ze zacht beginnen te worden, ongeveer 3 minuten. Voeg de knoflook toe en roer tot deze geurig en licht goudbruin is, ongeveer 1 minuut. Voeg de aardappelen toe en breng op smaak met de resterende 3/4 theelepel zout en 1/4 theelepel zwarte peper. Bak, onder af en toe roeren, tot de aardappelen, ui en paprika op sommige plekken bruin zijn, zo'n 5 minuten. (Dit hangt af van de grootte van je koekenpan. Als de groenten na een paar minuten nog niet bruin zijn, zet het vuur dan hoger.)

Haal de koekenpan van het vuur. Voeg de peterselie, Parmezaan en 1/2 theelepel zoet paprikapoeder toe en roer om te combineren. Proef en breng op smaak met meer grof zout en zwarte peper als dat nodig is. Bestrooi met meer Parmezaanse kaas voor het opdienen.

Opmerking: Voor een meer smeuijge hash kun je de Parmezaanse kaas vervangen door je favoriete smeltende geraspte kaas zoals cheddar of goudse.

JE MAAKT HET
HELEMAAL MET HET
JUISTE MATERIAAL!



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

IT-WIZZARD
Internet speciaal voor
de scheepvaart

Voor meer informatie ➡

Internetaanboord.com Of bel 085 0290 591

HOUT DAT ONS
VERDER BRENGT

Cloezia

Deze houtsoort is een zeer duurzame en sterke oplossing voor diverse toepassingen in de waterbouw. De levensduur van Cloeziana hout is met meer dan 25 jaar gelijk aan de groeitijd van de boom.

- Duurzaamheidsklasse 1, D50
- Uitsluitend duurzaam FSC
- Paalwormbestendig
- Draagt bij aan CO2 reductie
- Uit voorraad leverbaar

VAN SWAAY
DUURZAAM HOUT
sinds 1891

0517 - 41 30 00
harlingen@vanswaay.nl

BIJKO

• Jachtbouw (o.a. Carline en Noordkaper)	• Jachtservice
• Jachtstalling (keuze uit verwarmd, vorstvrij & onverwarmd)	• Hellingen (tot 20 ton)
• Jachthaven (40 ligplaatsen)	• Jachtverhuur
• Reparatie & onderhoud (o.a. staalbewerking, scheepsbetimmering & technische installaties)	• Toeleverancier (o.a. van Raymarine & Perkins)

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

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

Jan Schuil

Zoutsloot 117

8861 SW Harlingen

06 14016165

penningmeester@hwsv.frl

Havencommissaris

Sjirk Venema

Zoutsloot 62

8861 SZ Harlingen

06 51282809

havencommissaris@hwsv.frl

Algemeen bestuurslid

Albert Koffeman

Noorderhaven 95

8861 AM Harlingen

06 53955132

COMMISSIES

Activiteitencommissie

Anje Valk

Marijke van der Klei

activiteiten@hwsv.frl

Jeugdzeilen

Anke de Vreeze

en vrijwilligers

jeugdzeilen@hwsv.frl

Kantinecommissie

Charlotte de Vries

Jesse Smaal

en vrijwilligers

HT-Commissie

Klaas Jan Boessenkool

Bertina Bruins

Menno van Kammen

Bernard Kramer

Elmer Torensma

Peter Verhoeven

Hans Voorneveld

info@htrace.nl

Havencommissie

Sjirk Venema

Peter van der Klei

en vrijwilligers

technical@hwsv.frl

HAVEN

Noordergrachtswal 34

8861 SK Harlingen

06 27033205

Havenmeesters

Moniek Dotinga

Piet van Beijeren

06 27033205

havenmeester@hwsv.frl

Brugwachters

Sjors Dotinga

Rudolf Onnes

Sjirk Venema

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



FA. P.H. WALINGA

SCHEEPS- EN AANNEMERSBENODIGDHEDEN

info@walinga.nl / www.walinga.nl



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



RUBBER

H O L L A N D

**PRODUCTEN VERKRIJGBAAR
BIJ DE VOLGENDE 3 WWW**

WERF

WATERSPORTWINKEL

WEBSHOP ZIJNDE NAUTISCH

BEKIJK ONZE PRODUCTEN OP
WWW.DGRUBBERHOLLAND.NL