

WATERSPORTVERENIGING

# DE ZEEVANG



**NIEUWE LEDEN 8**



**TECHNIEK:ANKEREN 12**



**FOTO'S VOORJAARSWERK 16**



**FILMTIP: RED DOT ON THE OCEAN 23**



**SIDNEY HOBART RACE 27**



**bij 't Vuur**  
**Technisch Installatieburo**

Hamerstraat 16 1135 GA Edam Telefoon: 0299 371541 info@bijtvuur.net www.bijtvuur.net



**De Boer**  
ACCOUNTANTS

Voorhaven 26, 1135 BR Edam  
Telefoon: 0299 371771  
www.deboeraccountants.nl

**Bij voor-  
en tegenwind**

Kwaliteit voor iedereen

**LA GALERA**

ITALIAANSE SPECIALITEITEN

**CAFE DE GEVANGENPOORT**

Heerlijk uitgebreid uit eten in het sfeervolle en relaxte restaurant La Galera of écht ongedwongen een heerlijke verse pizza nuttigen in het aangrenzende café De Gevangenpoort. In beide gelegenheden kan men genieten van de Italiaanse specialiteiten die zorgvuldig worden bereid. De avond kan ontspannen worden afgesloten in het café, waar altijd een speciaal bier op één van de taps is aangesloten of er kan gekozen worden uit het ruime aanbod van goede wijnen.

### **LA GALERA**

7 dagen per week  
lunch tot 16.00

restaurant: 12.00 - 21.30  
keuken: sluit om 21:00

### **DE GEVANGENPOORT**

12.00 - 01.00  
lunch tot 16:00

vr en za: 12.00 - 02.00  
zondag: 10.30 - 22.00

**Reserveringen: 0299 371971 of 374252 of lagalera.nl**



## Haven:

Zeedijk 4  
1135 RC Edam  
Havenmeester GSM 06 577 797 88  
Rabobankreknr. NL05RABO0108638898  
Website www.wsvdezeevang.nl

## Voorzitter:

Dennis Oudkerk Pool 06 532 938 52  
voorzitter@wsvdezeevang.nl

## Penningmeester (tijdelijk):

Rob van Berkel 06 415 181 36  
penningmeester@wsvdezeevang.nl

## Secretaris:

Lenneke van der Mark 06 109 167 46  
secretaris@wsvdezeevang.nl

## Bestuursleden:

Hans Rigter 06 22663682  
havenbeheer@wsvdezeevang.nl  
Mathijs Wanders haven@wsvdezeevang.nl

## Vrijwilligerscoördinator: Dennis Oudkerk Pool

Pieter de Bruijn 06 513 897 51

## Ledenadministratie:

ledenadministratie@wsvdezeevang.nl

## Vertrouwenspersonen

Theo van Zijl 06 343 458 25  
Saskia Moolhuijzen 06 219 336 99

## Debiteurenadministratie:

debiteurenadministratie@wsvdezeevang.nl

## Technische commissie: Mathijs Wanders

### 1. Werkgroep beheer en onderhoud:

Jan Groot 06 204 481 38  
Kees Berk 06 535 620 68  
haven@wsvdezeevang.nl

### 2. Werkgroep in- en uithijs:

Siard Hovenkamp 06 108 892 64  
Paul Sloots  
Mathijs Wanders  
Kees Berk 06 535 620 68  
Jan Groot 06 204 481 38

### 3. Werkgroep plaatsing:

Otto Schoenmaker  
Martin de Lange  
Dieke Hovenkamp  
plaatsing@wsvdezeevang.nl

## Dagelijks beheer commissie: Vacant

### 1. Werkgroep havenmeesters:

Kees Berk 06 535 620 68  
Ria Nieuwendijk 0299 37 11 89  
havenbeheer@wsvdezeevang.nl

### 2. Huishoudelijk beheer clubgebouw:

Roel Rozenga 06 124 049 75  
Jan Groot 06 204 481 38  
Saskia Moolhuijzen 06 219 336 99  
Jan Willem Fühning 06 237 966 88  
Jowanneke Hageman

clubhuis@wsvdezeevang.nl

### 3. Werkgroep groenbeheer:

Jean Nibbering 06 484 159 45  
Theo van Zijl 06 343 458 25  
Roel Rozenga 06 124 049 75  
Randolf Kruithof 06 835 183 26

### 4. werkgroep fietsen en bagagekarren

Rob Snijder 0299 84 20 64

### 5. Legionella administratie

Jan Wagter 06-36227311

## Communicatie commissie: Lenneke van der Mark

### 1. Werkgroep ICT:

Niels Meijer  
Maarten Visser  
Ron Roco  
Simon Rijk

ict@wsvdezeevang

### 2. Werkgroep evenementen:

Ans de Bruijn 0251 65 59 17 of 06 307 283 11  
Sanne Koblitz-Dekker 06 22 98 13 74  
Ron de Loos  
Henk Fokkens

evenementen@wsvdezeevang.nl

### 3. Werkgroep clubblad:

Jochem Bakker  
Jeroen Determan  
Randolf Kruithof  
Ronald van Vliet 06 811 822 58  
Janwillem Witsen Elias 06 254 907 26  
redactie@wsvdezeevang.nl

### Vormgeving:

Studio KEK!; Yvette Boonstra; Janwillem Witsen Elias;

### 4. Werkgroep elektra

Ronald Borgts

## Wedstrijdzeilcommissie: Dennis Oudkerk Pool

Michiel Ensink 06 429 307 27  
Paul Sloots 06 512 182 99  
Ruurt Meulemans 06 150 488 69  
wedstrijdzeilen@wsvdezeevang.nl

## Jeugdzeilcommissie: Dennis Oudkerk Pool

Hans Boonstra 06 18322564  
Pauline Akkerman  
jeugdzeilen@wsvdezeevang.nl



Beste watersporters, Het is nu door de helft van Maart dat ik dit schrijf en afgelopen paar dagen was het al echt heerlijk lenteweer, ik zag al diverse boten op het Markermeer genieten van de eerste prachtige dagen, zon en wind, dat is waar we het voor doen. Volgende maand gaan de boten weer drijven en hebben de meesten hun schepen weer vertroeteld tot prachtige glimmende vaartuigen, een enkeling heeft bij het poetsen toch een ander idee. ☹ ( ik weet dat ik deze tekst al eerder heb gebruikt) maar vind het gewoon echt jammer dat er een aantal leden of lieden zijn die totaal niets aan hun boot doen, verkopen misschien een optie??? Er zijn namelijk best wel wat wachtenden die graag hun plek over willen nemen. Wij willen toch met z'n allen een leuke haven waar iedereen graag komt. Zorg dus dat je boot vaarklaar is en er netjes uitziet, dat is voor iedereen leuk en dat wil je zelf toch ook. Met vaarklaar bedoelen we dat je de boot zonder hulp van anderen kunt verplaatsen, m.a.w. je start de motor, gooit de landvasten los en bent vrij om te gaan. In de afgelopen maanden is er weer een hoop gedaan en nog steeds zijn er diverse mensen bezig om alles op en in de haven netjes te krijgen, diverse palen zijn vervangen en men heeft zich wezenloos gesplitst om de lijnen tussen de palen uniform te krijgen. Petje af voor alle hulp die er is geweest. Wij zijn met het bestuur in gesprek met vele werkgroepen en worden daarbij goed geholpen, blijkbaar is alles qua cijfers enorm duidelijk aangezien er op het bekende vragenuurtje niemand is gekomen.

Op 28 maart is de algemene ledenvergadering en wij hopen jullie daar weer te zien. Vanuit het bestuur wensen wij jullie een mooi vaarseizoen en tot snel op de haven.  
Dennis Oudkerk Pool (zoek de wind)



foto Yv@



## Wachten

April is een ingewikkelde maand voor de watersporter. Je boot is nog niet klaar en het is opeens lente of je gekoesterde 'objet de désir' staat te glanzen op de kant in de stromende regen bij een graad of vijf. Het enige wat dan helpt is berusting. Laat het over je komen. Ga 'voor anker' en pak een goed boek, kijk een filmpje, besteed je aandacht aan een nieuw gerecht en wacht. Wacht... want onvermijdelijk komt het nieuwe vaarseizoen eraan. In dit nummer zijn alle ingrediënten voor dat wachten aanwezig. Ook het bestuur neemt de tijd om te filosoferen over de vereniging: wat gaat er goed, wat kan er beter en wat hebben we daarvoor nodig. En als laatste: Yvette Boonstra stopt na 10 jaar bij de redactie. We danken haar voor haar tomeloze inzet en zijn dus op zoek naar een nieuw redactielid. Heb je een vlotte pen en een beetje verstand van digitale vormgeving? Stuur dan een mailtje naar: [redactie@wsvdezeevang.nl](mailto:redactie@wsvdezeevang.nl)



Ons clubblad is afhankelijk van uw inzendingen. Stuur tips, ervaringen, bloopers mooie foto's en reisverhalen naar ons mailadres:

[redactie@wsvdezeevang.nl](mailto:redactie@wsvdezeevang.nl)

### WhatsApp groep 'WSV de Zeevang'

We hebben de WhatsAppgroep 'WSV de Zeevang' gemaakt. Die is alleen voor leden en hun vaste bemanningsleden. Het beheer wordt gedaan door de redactie van ons clubblad. Zo kunnen we snel korte berichten met elkaar delen. Berichten die interessant kunnen zijn voor veel leden, geen individuele berichtjes. Bijvoorbeeld vaartips voor het Markermeer, onderhoudstips, dingen die je wil verkopen, als je een bemanningslid voor een tocht zoekt, een leuke vaarfilm, etc.



Als je wilt kun je je erop abonneren. Via de QR code of door een mailtje te sturen naar [redactie@wsvdezeevang.nl](mailto:redactie@wsvdezeevang.nl)

Scan of upload deze QR-code met de WhatsApp-camera om deel te nemen aan deze groep



# INGEZONDEN

Altijd een mooi gezicht, de intocht van Sinterklaas.

Foto's Saskia Moolhuizen





## NIEUWE LEDEN

### DE NIEUWE LEDEN STELLEN ZICH VOOR

Hallo,  
wij zijn de familie Dijkema uit Amsterdam.  
We hebben met ons zessen op onze boot “Hoogtij”, een Beneteau First 29, de afgelopen jaren fijne zeilvakanties gehouden rond het IJsselmeer, in Friesland, Zeeland en naar de Waddeneilanden.  
De afgelopen jaren lagen wij in de jachthaven van Naarden, maar na een aantal keer als passant Edam aangedaan te hebben, leek ons dat een gezelliger haven.  
Ook de ligging sprak ons enorm aan omdat je een stuk gemakkelijker andere plaatsjes of de Markerwadden aandoet. Ook hebben we een klein open bootje op het jollenveld liggen waar de jongens mee kunnen zeilen.

De komende jaren verwachten we vooral weekendjes op de boot te zijn en minder lange vakanties. De jongens zijn wat groter, en we willen ook genoeg tijd voor onze andere hobby; fietsen en bikepacken.  
Wellicht als we in de toekomst een boot aanschaffen waar we meer fietsen op mee kunnen nemen dat we die twee dan combineren en weer wat lagere zeiltochten gaan maken.

Tot ziens in de haven! Ramon en Rebecca, Hugo, Samuel, Filip en Thomas



Wij zijn Frans en Anneke Hoeksema en liggen met ingang van 2025 met onze Bavaria 42 Cruiser “IMPULSE” op ligplaats A4 in de haven van de WSV de Zeevang. Echt nieuw in de haven zijn we niet. Sinds 2018 overwinteren we in de haven en hebben ons toen aangemeld als aspirantlid. Na 43 jaar in de Grashaven in Hoorn verhuizen we nu naar Edam. Wij zeilen dus al vele jaren en ons huidige schip is de vijfde IMPULSE. Meestal gaan onze zomerreizen naar Scandinavië maar ook wel naar Ierland, Schotland en de Shetland-eilanden. Nu wij beide met pensioen zijn kunnen we langer weg en nieuwe gebieden bereiken. Zo zijn we de laatste jaren naar de westkust van Noorwegen en de Botnische Golf geweest.  
We hopen dit nog vele jaren vol te houden met Edam als uitvalsbasis.







Mijn naam is Zoran Kovacevic, en sinds kort ligt mijn boot Pusu, een Sunwind 31, in jullie mooie jachthaven. Ik woon in Amsterdam met mijn vriendin Ellen, mijn pubers Ilon en Artan, en onze hond Harrie.

Zeilen is iets wat ik als kind af en toe deed, maar pas later echt heb opgepakt. Samen met Ellen ben ik opnieuw verliefd geworden op zeilen, na een paar Bavaria-charters in Friesland. Dat smaakte naar meer! Inmiddels heb ik vaarbewijs, marifoon, CWO-diploma's én een eigen boot. Die vonden we op Marktplaats: compleet, maar met een motor die het maar een kwartier volhield. Inmiddels zit er een gereviseerde in en zijn we de wereld aan het verkennen - al is dat voorlopig nog vooral het Markermeer en een rondje eilanden en Waddenzee.

Mijn droom? Steeds verdere reizen, uiteindelijk de wereld rond als de kids uitvliegen. Maar tot die tijd geniet ik van elk zeilmoment, solo of met bemanning. En sleutel ik graag aan de boot en maak ik 'handige' technische oplossingen - zoals een live windmeter vanaf de boot voor in de woonkamer, enigszins tot onbegrip van Ellen.

Heb je tips voor een geslaagde overstek naar Engeland? Of hoe NMEA0183 wel te laten werken? Ik hoor ze graag!



## VERBONDEN



# Gesplitst

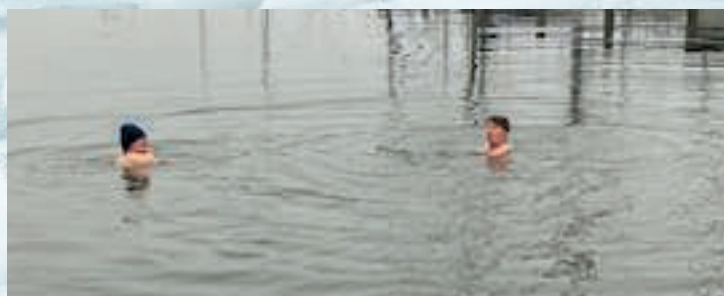
Tussen de meerpalen en de steigers in de haven lopen lange lijnen. Erg handig als je je box in vaart, bijvoorbeeld met een verradelijke dwarswind. Die lijnen hebben door invloed van o.a. uv straling niet het eeuwige leven. Kortom aan de slag. Nieuwe lijnen en nieuwe splitsen om de lijnen op een goede manier te bevestigen. Een beste klus!



## Alleen als het ijs en ijskoud is

Martin en Harry zijn niet seizoensgebonden

*"You can leave your hat on"*





# ACCU'S OVERVERHIT

Op 28 juni 2024 kwam het berichtje in de WSV-app van Randolph:

***Aan het eind van het hek staat de kruitwagen van het fonteinkruidstation met daarin de accu's van onze boot (de Desperado C3) deze zijn vandaag door onbekende oorzaak oververhit geraakt en hierbij is in de boot waterstofgas vrijgekomen. De brandweer is geweest, heeft de accu's verwijderd en deze moeten nu afkoelen. Hierbij komt nog steeds (een geringe hoeveelheid) waterstofgas vrij.***

***Blijf bij de kruitwagen vandaan, laat deze staan en hou vrij van open vuur.***

***Dankzij een van melder van 14,95 en kordaat optreden van onze havenmeester van dienst is een ramp afgewend.***



# Ankerkeuze en ankeren

## Door Ronald van Vliet

Elk schip hoort een anker aan boord te hebben. Op de eerste plaats is het een veiligheidsmiddel om in geval van nood te voorkomen dat een schip aan lagerwal strandt. In de praktijk gebruiken we het anker vooral om recreatief voor anker te gaan of om achter te overnachten.

Nieuwere modellen, zoals bijvoorbeeld Rocna, Delta of Spade leveren per kg meer houdkracht dan traditionelere modellen. Hiervoor verwijs ik naar de diverse ankertesten die op internet terug te vinden zijn. Het anker hoort altijd gebruiksklaar te zijn. De ankerketting of ankertros dient altijd met het schip verbonden te zijn. Bij gebruik van een ankertros bij voorkeur een voorloopketting van minimaal 1 scheepslengte lang gebruiken.

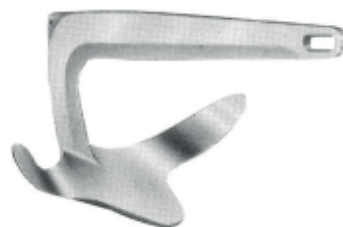
**$\text{Ankergetal} = \text{Romplengte} + \text{Breedte} + 1/2 \text{ Masthoogte} + 1/3 \text{ Bezaansmasthoogte}$**

### WELKE MAAT ANKER NODIG

Het voor jouw boot geschikte ankergewicht, kettingdiameter en lijndiameter kan bepaald worden door het ankergetal te berekenen en vervolgens in bijbehorende tabel de juiste maat op te zoeken. Hierbij dient, vooral op stromend water, ook rekening gehouden te worden met de waterverplaatsing. Bij twijfel de eerst volgende zwaardere uitvoering kiezen.

Sterk genoeg is een ankerketting al gauw. Immers een gegalvaniseerd stalen 6 mm ketting heeft al een breeksterkte van ca. 1.600 kgf, dus lang voordat de ketting breekt is het anker al lang uit de bodem (of het boegbeslag van het dek) getrokken. Het gewicht is vooral gewenst om voldoende doorhang te verkrijgen zodat de hoek waaronder aan het anker getrokken wordt niet te groot wordt en het anker zich goed ingraaft. Ook werkt een doorhangende ketting als een schokdemper. Zwaarder

is altijd beter, maar het gaat wel ten koste van de handelbaarheid en kan ook de vaareigenschappen ongunstig beïnvloeden. Immers het gewicht van 10-tallen meters zware ketting plus het anker liggen tijdens het varen doorgaans helemaal voorin (en boven de waterlijn) wat niet gunstig is voor het vaargedrag in zeegang.



bruce



Gegalvaniseerde ankerketting DIN 766	Breeksterkte Grade 30	Breeksterkte Grade 40	Gewicht per m	Gewicht per 30 m
6 mm	1.600 kgf	2.000 kgf	0,75 kg	23 kg
8 mm	3.200 kgf	4.000 kgf	1,35 kg	41 kg
10 mm	5.000 kgf	6.200 kgf	2,25 kg	68 kg
13 mm	8.100 kgf	10.000 kgf	3,90 kg	117 kg

Overigens mag een ketting niet tot de breeksterkte belast worden, maar tot de veilige werkbelasting. De veilige werkbelasting voor gegalvaniseerd stalen ankerkettingen is 25% van de breeksterkte.

**HOEVEEL KETTING OF LIJN UIT TE BRENGEN** Afhankelijk verwachte weersomstandigheden en waterdiepte moet er meer of minder ketting of ankerlijn uitgebracht worden. Als vuistregel wordt bij licht weer 3 à 4 x (waterdiepte + boeghoogte) aangehouden. Bij zwaar meer ketting en/of lijn uitzetten; tot ca. 7x (waterdiepte + boeghoogte). Om te weten hoeveel ketting of lijn er uitgelopen



*paraplu anker*

is kunnen op regelmatige afstanden met bijvoorbeeld verf of tye-wraps merktekens aangebracht worden. Bijvoorbeeld 1 merkteken na 5 meter, 2 merkteken na 10 meter, 3 merktekens na 15 meter enz.

**Snubber:**

Bij gebruik van alleen ketting is het, vooral in golfslag, raadzaam om een snubber te gebruiken. Dit is een flexibele polyester of nylon lijn van ca. 6 meter lang, eventueel voorzien van een extra rubber demper, die met een



*stokanker*

speciale haak (duivelsklauw), harpsluiting of met een knoop bevestigd wordt aan de ketting en aan de andere kant vastgezet op een bold. Als de ketting nu een stuk gevierd wordt neemt de snubber de kracht over en hangt de ketting tussen snubber en boot in een ruime lus. De flexibele snubber werkt als een schokbreker. Dit dient een dubbel doel; minder kans op uitbreken anker en ontlasting boegbeslag.



*duivelsklauw*

**Ankergewicht:**

Om meer doorhang in de ankerketting of tros te creëren kan men een extra ankergewicht aan een lijn langs de ankerketting of tros een stuk naar beneden laten zakken. Voor het verbinden van dit ankergewicht met de ketting of tros kan bijvoorbeeld een harpsluiting gebruikt worden.

**Ankerboei / neuringlijn:**

Als je het helemaal netjes wilt doen kan er een ankerboei met



*danford*

een lijn een het anker bevestigd worden, zodat duidelijk te zien is waar jouw anker zich onder water bevindt. Vaak zit er op ankerschacht vlak bij de vloeiën een oog voor een neuringlijn. Aan dit oog kan de lijn van de ankerboei bevestigd worden. Bijkomend voordeel is, dat mocht het anker zich zeer diep ingegraven heeft en niet los wil komen, de ankerboeilijn als neuringlijn gebruikt kan worden om het anker uit de bodem te krijgen. Er wordt dan namelijk onder een andere hoek aan de vloeiën getrokken waarbij deze makkelijker lossen. Bij bepaling lengte ankerboeilijn rekening houden met waterdiepte en eventuele rijzing op getijdewater.

## TECHNIEK



delta

### VOOR ANKER GAAN

Kies een geschikte ankerplek zodanig dat de boot ook bij draaien van de wind (of stroming) vrij in de rondte kan zwaaien zonder te dicht bij een opstapel of vaargeul te komen. Als we een geschikte ankerplek hebben gekozen hebben deze langzaam met de kop in de wind naderen en pas nadat de boot helemaal stil ligt (of nog liever: achteruit deinst) het anker aan de ketting of tros langzaam tot de bodem laten zakken. In geen geval het anker en lijn in het water werpen; dat geeft nl. kans op een onklaar anker als de ankerketting bovenop het anker belandt. Vervolgens, al ketting of tros stekende, langzaam achteruit varen en als er genoeg lengte gestoken is de ankerketting (of tros) op een bolder vastzetten. Vervolgens de motor kort stevig in zijn achteruit zetten om te controleren of het anker goed houdt. Vergeet niet de verplichte ankerbal in de mast te hijsen. Om te controleren of het anker niet krabt kan je een periodiek een peiling op een vast punt nemen of een ankeralarm in stellen op de GPS. Er zijn ook ankeralarm-apps die je op je mobieltje kunt gebruiken.

### ANKER OP GAAN

Vaar langzaam richting het anker terwijl gelijktijdig de ankerketting/tros ingehaald wordt. Haal het anker op en vergeet het niet op zijn vaste plek te borgen.

Veel plezier achter het anker.



poolanker



CQR



paddestoel (rubberboten)



kobra



rocna



spade

Ankergetal	Water: verplaatsing (ton)	Delta, Kobra (kg)	Rocna, Spade (kg)	CQR (kg)	Bruce, Danforth (kg)	Ketting- diameter (mm)	Lijn- diameter (mm)
13	0,8	4	4	6,8	3,6	6	12
13	1,4	6	6	6,8	5,9	6	12
13	2,0	6	6	6,8	5,9	6	12
15,5	1,3	6	6	9	5,9	6	12
15,5	2,4	8	8	9	5,9	6	12
15,5	3,4	10	10	11,3	10	6	12
18	2,1	8	8	9	10	6	12
18	3,8	10	10	11,3	10	6	12
18	5,4	10	10	11,3	10	6	12
20,5	3,1	10	10	11,3	10	6	12
20,5	5,5	10	10	15,8	18,1	8	14
20,5	8,0	15	15	15,8	18,1	8	14
23	4,5	15	15	15,8	18,1	8	14
23	8,0	15	15	15,8	18,1	8	14
23	11,5	20	20	20,4	18,1	10	14
25,5	6,0	15	15	15,8	18,1	8	14
25,5	11,0	20	20	20,4	18,1	10	14
25,5	15,5	20	20	20,4	29,4	10	14
29,5	9,2	20	20	20,4	18,1	10	14
29,5	17,0	25	25	27	29,4	10	14
29,5	24,0	25	25	27	29,4	13	16
33	13,5	25	25	27	29,4	10	14
33	24,0	33	33	27	29,4	13	16
33	34,0	33	33	34	38,5	13	18
37	18,0	33	33	34	38,5	10	16
37	33,0	40	40	48	38,5	13	18
37	48,0	40	40	48	x	13	18



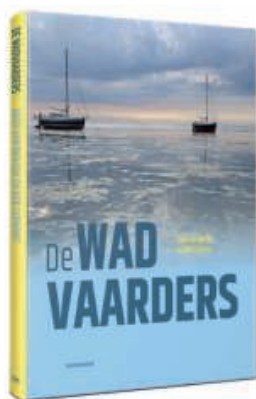
net uitgekomen!



# de Wadvaarders

## boekbespreking – Jeroen Determan

Het nieuwe boek "De Wadvaarders" is geen technisch boek over stromingen, geulen, betonning of ankerplaatsen, maar gaat over de woelige geschiedenis van het wad-varen. Over acties, het ontstaan van de erecode, droogvallen, voorschriften en worstelingen met de overheid. Een feest-uitgave wegens het 35 jarig bestaan van de vereniging Wadvaarders.



De Wadvaarders - 2005.  
Addo v.d. Eijk en Rob  
Leemans.  
Uitg. Noordboek, 96 blz,  
met tientallen foto's. Isbn:  
9789464713145. € 24,90

De vereniging begon als actiegroep – tegen het afsluiten van bepaalde delen van de Waddenzee. Zij had als motto Vrij en Verantwoord. De Wadvaarders groeide door tot een organisatie die zich richt op overleg, samenwerking en verantwoord gedrag. Toen de overheid tot de ontdekking kwam dat de Waddenzee een belangrijk natuurgebied was, probeerde Den Haag de natuur te beschermen door de recreatievaart zoveel mogelijk in te perken. Overleg met Staatsbosbeheer (die toen ook het wad beheerde) ging moeizaam. Droogvallen leek in hun ogen wel een doodzonde. Toch is de vereniging nu een gewaardeerde gesprekspartner – na een aantal heftige acties zoals de bezetting van het vogelwachtershuisje op de Engelsmanplaat.

Auteur Rob Leemans zegt: "Varen op de Waddenzee gaat niet vanzelf. Het vaargebied vraagt om tochtplanning, koers houden en je kunnen aanpassen aan veranderende omstandigheden. En bij dat laatste hebben we het niet alleen over de zee zelf maar ook over de wereld van de plannenmakers." Rob geeft ook praktische tips over het varen op de Waddenzee. Hij benadrukt dat wadvaren echt iets anders is dan varen op de binnenwateren; het vraagt om een goede voorbereiding, maar ook om de bereidheid

af te wijken van je oorspronkelijke reisplan. In het boek vind je ook welke spullen je persé (en in goede orde!) aan boord moet hebben. En waarom.

Het is een prettig leesbaar boek. De hoofdstukken gaan o.a. over problemen rond de Richen en de Dellewal. Over "bestuurlijke spaghetti" waar de wadvaarders in terecht kwamen. Over verstoring van de natuur. We lezen smeüige verhalen met kleurrijke anekdotes. Over absurde voorschriften en verboden – opgesteld door ambtenaren die wel hun bureaublad kenden... maar die nog nooit zelf op het wad hadden geschipperd. Een mooi geschenk. Of een boek om lekker rustig te lezen als u bent droog-gevallen.



Hoezo verstoring v d natuur? Zeehonden komen bij hoog water graag even nieuwsgierig snuffelen. foto Robbert van der Eijk

Foto kotter en zeilboot: Vissers en recreatievaart waren niet altijd vrienden! foto: Jacob Kiewied. Beeldbewerkin beide foto's: Yv@

**VOORJAARSWERK**









- Dealer van Yanmar motoren en service dealer van Volvo motoren.
- Reparaties aan alle merken motoren.
- Jaarlijks monteren wij 10 tallen nieuwe / gereviseerde motoren met garantie.
- Ons motto is: je monteert pas een nieuwe als het niet meer te repareren valt.
- Vele klanten zijn erg blij met ons aankoop begeleiding traject.
- Motor aankoop keuringen.



Galgriet 5F 1141 GA Monnickendam Telefoon: 0299 652 385  
[info@jachtservicedewaterman.nl](mailto:info@jachtservicedewaterman.nl) [www.jachtservicedewaterman.nl](http://www.jachtservicedewaterman.nl)

ALS U EEN GOEDE VAART WILT  
 BEHOUDEN, DAN IS VERS,  
 GEZOND PROVIAND EEN MUST.  
 IEDERE GEZONDE KOERS  
 BEGINT BIJ



**Gerard Visser**

Prinsenstraat 12 Edam tel. 0299-371753

WIJ ZIJN MAANDAG T/M VRIJDAG  
 IEDERE BEGIN VAN DE AVOND  
 GEOPEND

**W.PRINS b.v.**

Onderhoud en Reparatie  
 van Scheepsdieselmotoren  
 en keerkoppelingen.  
 Dealer van: Vetus(-Deutz)  
 en Man-Nanni



Haven 47  
 1131 EP Volendam  
 Tel. 0299-363409  
 Fax. 0299-369179

**Zelf uw schip schilderen**  
**Ook bij koud of vochtig weer**  
 Tot 0 °C / 99 % rel. Luchtvochtigheid



**Onze speciale 1 componenten verven:**

- \* Sterker dan 2 componentenverf
- \* Op bestaande verflagen aan te brengen
- \* Uitstekende corrosiebescherming
- \* Bestrijdt osmose
- \* Vochtbestendig binnen 30 minuten
- \* Voor boven- en onderwaterschip
- \* Minimale voorbehandeling
- \* Aan te brengen met kwast, rol of spuit
- \* Super slijt- en stootvast
- \* Reeds bewezen in industrie en offshore

mcu coatings



Tel.: 0299-687777  
[info@degouw.eu](mailto:info@degouw.eu)  
[www.degouw.eu](http://www.degouw.eu)

Wij repareren trailerbare schepen tot 6,5-T

**Jachtwerf en Machinefabriek de Gouw, Purmerend**



**NISSAN**  
 DEALER  
 AUTOBEDRIJF  
**HERMAN SCHILDER**

Oosthuizerweg 15  
 Telefoon 0299-371626  
 1135 GH EDAM

**BEKEND OM ZN PERFECTIE**

*Is uw boot al gas goed gekeurd ?*



- |            |                      |
|------------|----------------------|
| Gaskeuring | Hiswa certificaat    |
| Service    | Jaarlijkse controle  |
| Onderhoud  | Nieuwe gasonderdelen |

Groot Westerbuiten 27 1135 GJ Edam 0299-374347 06-36227311  
 E-mail: [jws.edam@gmail.com](mailto:jws.edam@gmail.com)



Een reddingboot... Ook U zou in een situatie terecht  
 kunnen komen dat u er 1 nodig heeft..

Maar wij hebben uw hulp net zo hard nodig.

Met uw donatie kunnen wij 24/7 klaar blijven staan  
 voor mens en dier in nood op het Markermeer!

Wordt nu donateur en steun ons werk.

IBAN: NL02 RABO 0367 3182 61

Of vul de machtiging in op onze website  
[www.stationwarder.nl](http://www.stationwarder.nl)



Wat staat ons te wachten in 2025?

We hebben nog een Bingo-avond op de planning staan (datum volgt) en natuurlijk de opening van het vaarseizoen 2025. Zet 17 mei alvast in je agenda voor dit jaarlijkse feest op de haven!



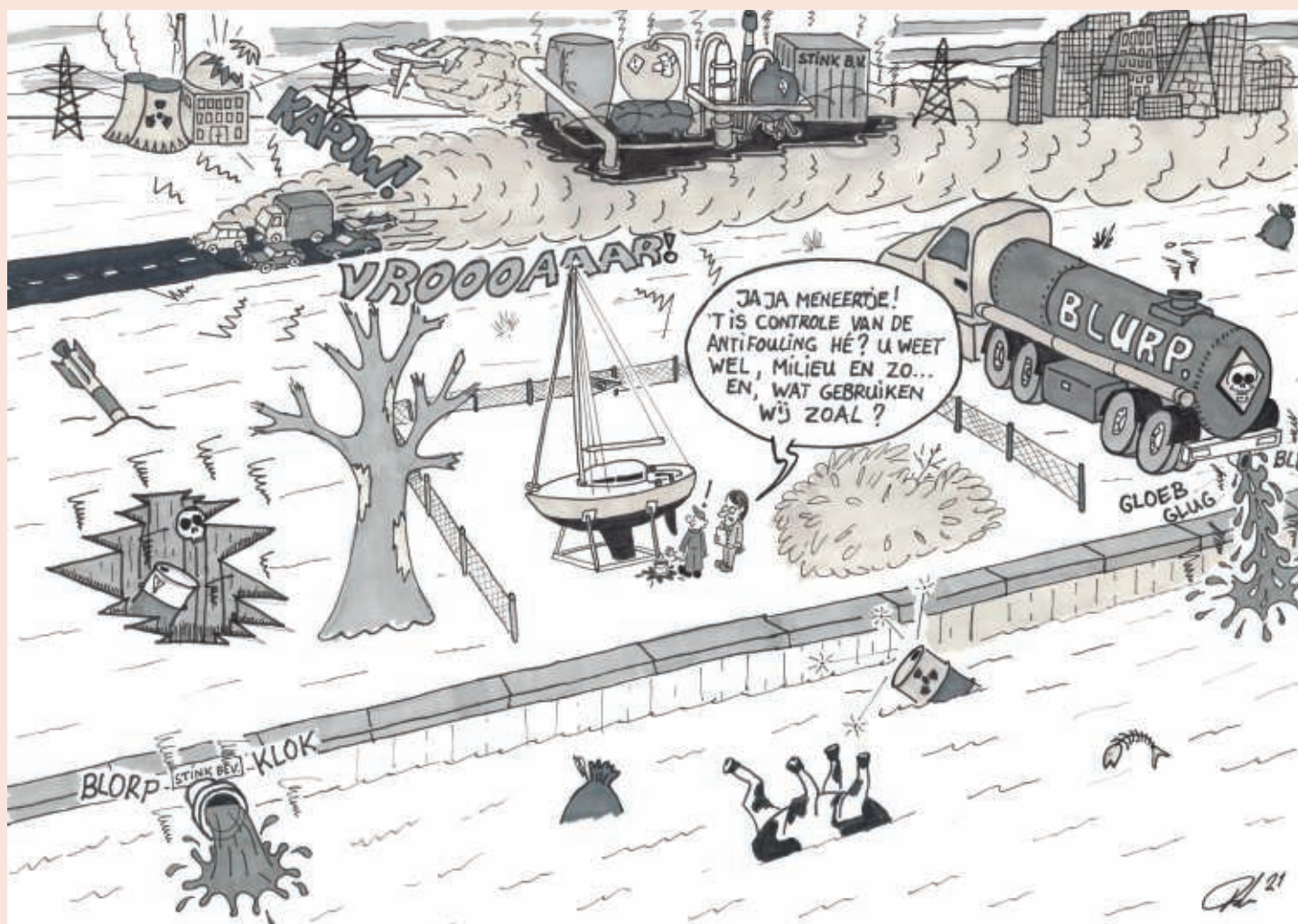
Na het behalen van de Gouden Diamant in 2024 had Ans eigenlijk besloten om de werkgroep te verlaten. Gelukkig blijft ze nog een jaartje om de werkgroep te versterken, Anita heeft helaas moeten besluiten de werkgroep te verlaten vanwege haar drukke baan. Omdat de Werkgroep Evenementen nu uit slechts 2 leden bestaat, gaan we het anders aanpakken: we roepen leden op om actief mee te denken én te helpen bij de organisatie van evenementen! Marije Leuning en Martin de Lange hebben al mooie bijdragen geleverd, en ook het event van Simon is een goed voorbeeld van vernieuwing van activiteiten op de haven. We zoeken nog leden die bijvoorbeeld een Rondje Noord-Holland of een Zoutwatertocht willen organiseren, of leuke ideeën hebben voor de opening van het zeilseizoen. Uiteraard staan we ook open voor alle andere suggesties, neem gerust contact op met Ans of Sanne om jouw ideeën te bespreken.

Ondanks deze nieuwe aanpak blijven we op zoek naar nieuwe werkgroepleden die op regelmatige basis willen helpen bij de organisatie en uitvoering van evenementen. Interesse? Stuur een mail naar [evenementen@wsvdezeevang.nl](mailto:evenementen@wsvdezeevang.nl).

### Happy Hour 2025

Het succesvolle Happy Hour gaat ook in 2025 door! Elke zondagmiddag in juni, juli en augustus van 17:00 tot 19:00 uur. Heb jij een leuk idee of thema voor een Happy Hour, zoals de oesterproeverij of het Midzomerfeest vorig jaar? Meld je dan aan bij Sanne via 06 22 98 13 74 of [evenementen@wsvdezeevang.nl](mailto:evenementen@wsvdezeevang.nl). Het Happy Hour kan alleen een succes blijven dankzij de inzet van onze leden!





Randolf Kruihof

advertentie

Energie besparen op maat  
**DuurzaamAan**

Wij werken aan energiebesparing voor particulieren en bedrijven!

Bij ons kunt u terecht voor:

Zonnepanelen

Zonneboilers

Warmtepompen

Energie Neutraal (ver)bouwen

[duurzaamaan.nl](http://duurzaamaan.nl)

Aambeeldstraat 10, 1135 GC Edam, Tel: 06 2260 9280  
E-mail: [info@duurzaamaan.nl](mailto:info@duurzaamaan.nl)



## Salade Niçoise

Door Ronald van Vliet

### Ingrediënten:

150 gram haricots verts  
(eventueel te vervangen door sperziebonen)  
3-4 vleestomaten  
½ komkommer  
1 rode paprika  
3-4 dunne lenteuitjes  
1 blik tonijn (ca. 225 g)  
8-12 zwarte olijven  
3 eieren, hardgekookt  
1 blikje ansjovisfilets

### Voor de vinaigrette:

5 eetlepels olijfolie  
1½ eetlepel azijn  
mespunt mosterd  
peper en zout

### Bereiding :

Kook de haricots verts in licht gezouten water beetgaar. Giet ze af en spoel ze direct af met koud water. Laat de haricot verts uitlekken.

Ontvel de tomaten en snijd ze in parten.

Was de komkommer en snijd de ongeschilde ½ komkommer in stukken.

Snijd de paprika in reepjes.

Snijd de lenteuitjes in schuine stukken van ca. 2 - 3 cm.

Laat de tonijn uitlekken.

Ontpit de zwarte olijven en snijd ze door de helft.

Pel de eieren en snijd ze in 4 parten.

Laat de ansjovisfilets op keukenpapier uitlekken.

Maak de vinaigrette; meng hiertoe olijfolie met azijn en mosterd en breng op smaak met peper en zout.

Doe de haricot verts, partjes tomaat, partjes komkommer, reepjes paprika en stukjes lenteui in een schaal en schenk hierbij de vinaigrette. Meng dit alles en voeg stukjes tonijn en de zwarte olijven toe. Meng opnieuw en garneer de salade ten slotte met de partjes hardgekookt ei en ansjovisfilets.

### TWEEMAAL DE NOORDZEE



#### In gesprek met de Noordzee

Het voortdurend knechten van land en zee zit in de Nederlandse genen. Baggeren, rechttrekken wat krom is en windmolenparken uitstrooien over zee; we doen wat ons goeddunkt zonder de zee of het land ooit iets te vragen of te bedanken. Die bazige houding ten opzichte van de natuur heeft Arita Baaijens altijd verbaasd. Op haar reizen ervaarde ze dat in andere culturen de stem van bossen, bergen en rivieren wel serieus wordt genomen. Waarom in Nederland dan niet? In dit boek neemt Baaijens een duik in het diepe en onderzoekt wat meestal over het hoofd wordt gezien. Wat wil het wier? Wat wil de oester? Ze broedt op een plan om de Noordzee bestuurskamers binnen te loodsen waar men uitsluitend over, maar nooit mét de zee praat. Zal ze daarin slagen? En wat vindt de Noordzee van haar plan?

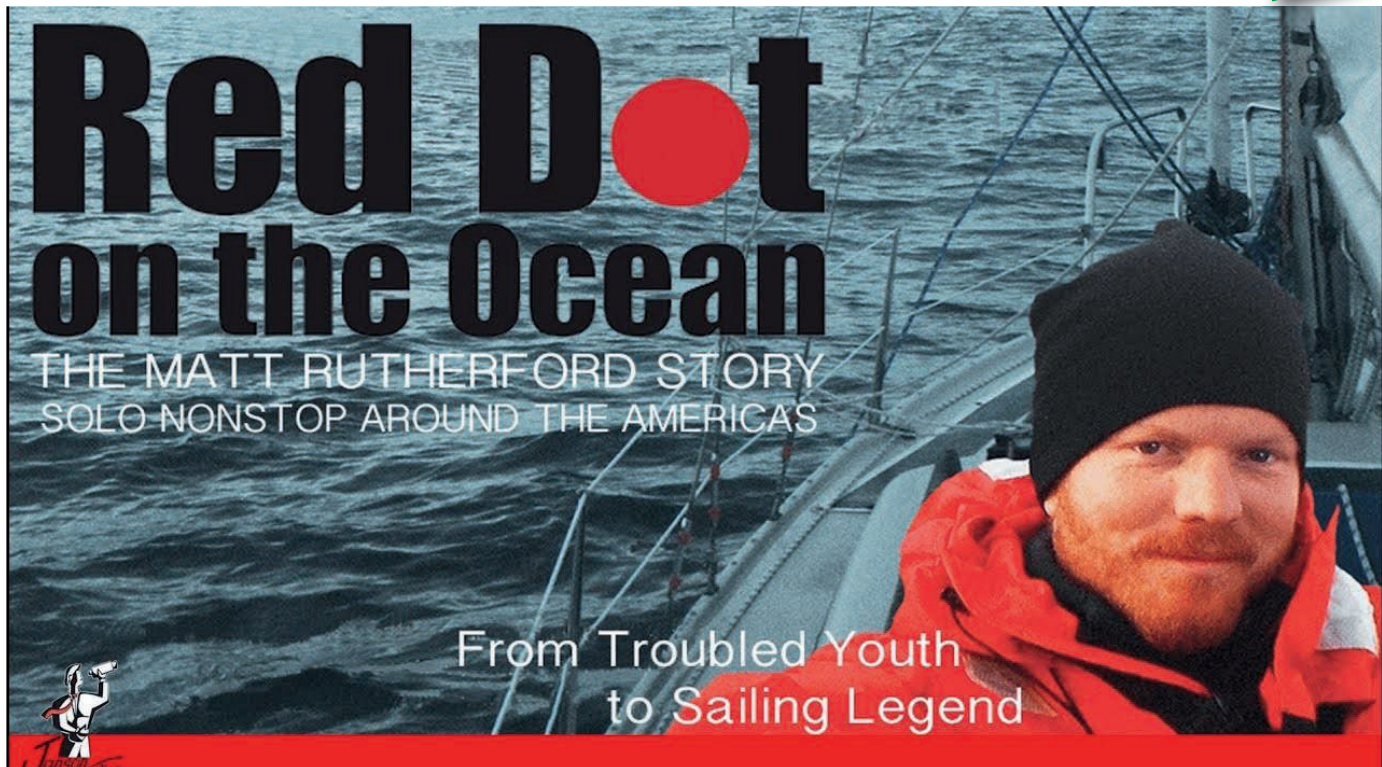
In gesprek met de Noordzee breekt het debat open over onze omgang met natuur en voert je een onbekende wereld binnen waarin taal stroomt, garnalen filosofische problemen oplossen en de zee heel dichtbij komt.



#### Langs de kust

Nederland is vanouds een internationaal georiënteerde handelsnatie met open grenzen, de zee was het wenkend perspectief. Maar de internationale concurrentie van de afgelopen decennia heeft ervoor gezorgd dat het aantal Nederlandse scheepswerven, rederijen en zeelieden drastisch is afgenomen. De zee is uit de publieke belangstelling verdwenen. Tegelijkertijd dwingen de zorgen over het milieu en klimaat Nederland tot een andere omgang met het water, van dijkverzwaringen tot het prijsgeven van land aan zee. Maandenlang voer journalist en schrijver Thijs Broer in zijn zeiljachtje langs de kust van Nederland. In stormbuien en windstiltes, door de drukbevaren scheepvaartroutes voor Rotterdam en tussen de stille zandplaten op het Wad; Hij vond zijn weg van Zeeuws-Vlaanderen tot Delfzijl, en sprak met zeelieden, vissers, loodsen, duikers, zeezeilers, marinemensen, reders en redders.

Hoe is het om op en met de zee te leven? Hoe heeft de relatie tussen de Nederlanders en de zee zich de afgelopen decennia ontwikkeld? En wat betekent dat voor ons zelfbeeld? Langs de kust is het levendige, persoonlijke verslag van een zoektocht naar wie we zijn: kustbewoners die de zee opnieuw moeten ontdekken.



Door **Randolf Kruithof**

Deze keer een zeilfilm (documentaire) die ons verteld dat je met een problematische jeugd ver kunt komen in een (kleine) zeilboot. Onze held deze keer is Matt Rutherford wiens kindertijd ver van ideaal te noemen is. Matt groeide op in een christelijke sekte, kampte met leerproblemen en begaf zich daardoor meer op straat dan in de lessenaar. Zijn jeugd was uitzichtloos en daar bovenop belandde hij op z'n 17de in de gevangenis.

Na het lezen van boeken over o.a. Ernest Shackelton en de arctische pioniers raakte hij geobsedeerd met het zeilen. Matt gaf zijn leven een positieve draai, kocht ongezien een 27voet zeilboot van internet en leerde zichzelf zeilen. Vervolgens zeilde hij van Amerika naar Europa, door naar West Afrika en terug over de Atlantisch Oceaan naar de Caribische eilanden.

Hierna had hij de smaak te pakken en vatte het plan op om non stop rond Noord en Zuid Amerika te zeilen en dat via de Noordwest passage, een route die doorgaans niet of nauwelijks begaanbaar is door het ijs. Professionele zeilers kwalificeerde het plan als een zelfmoordmissie en verklaarde hem voor gek. Als de ijsbergen in de Noordwest passage hem niet fataal zouden worden dan de metershoge golven bij kaap Hoorn wel.

Matt Rutherford is hiermee de eerste persoon die solo en non-stop de Amerikaanse continenten omzeilde, en dat alles in een kleine zeilboot van 27 voet. Zijn reis duurde 5 maanden en bracht hem door enkele van de zwaarste oceaanomstandigheden ter wereld, inclusief de stormachtige wateren van de Stille Oceaan en de Noordelijke Atlantische Oceaan.



## VAN HET BESTUUR

---

De tussenstand, hoe zit het bestuur erbij?

Op je werk is het heel normaal om je af en toe af te vragen hoe het gaat. Afgelopen bestuursvergadering zaten we bij elkaar en toen bedachten we dat we ieder voor zich een paar vaste vragen gingen beantwoorden om elkaar en de leden te laten weten hoe we er nu in zitten. Wat gaat er goed, wat kan er beter en wat heb je nodig? Pragmatisch als we zijn beantwoorden we de vragen binnen een dag, we zetten de antwoorden in onze groepsapp en klaar!

### HET RESULTAAT

*Mathijs Wanders (technisch beheer)*



### WAT GAAT ER GOED?

De bestuursvergaderingen gaan super. We zijn pragmatisch en doortastend. Vooral wanneer we de werkgroepen ontvangen, komen we tot goede ideeën en oplossingen. Ik zou het fijn vinden dit vaker en met alle werkgroepen te doen. De sfeer binnen de vereniging is goed en door de leuke evenementen en happy hours voelt het als een hechte club. De in- en uithijs is een geoliede machine, met rust en goede sfeer. Na het vertrek van Ron Brandjes is Hans Rigter opgestaan om zijn functie in te vullen als dit door de leden akkoord wordt bevonden. Hans heeft één vergadering bijgewoond en ook dit klikt goed.

### WAT KAN ER BETER

Veel vrijwilligers verzetten veel werk, maar ook best veel leden zijn niet zo actief. Ik zou dat graag beter willen verdelen. Zo zoeken we nog mensen voor de werkgroep keuken renovatie. Komend voorjaar volgt er weer een klusronde en ik hoop ook wat nieuwe gezichten te zien.

### WAT HEBBEN WE NODIG?

Jeugd meer betrekken bij de club en vooral de wedstrijden. Misschien zelfs een leuk wedstrijdbootje waarin ze (onder begeleiding) op woensdag kunnen varen. De mastenkraan lijkt ons een verrijking voor de vereniging omdat we dit op de in/uithijsdagen niet meer doen. We zoeken technenuten om dit vorm te geven. Verder hebben we positiviteit en gezondheid nodig.

*Dennis Oudkerk Pool (voorzitter)*

### WAT GAAT ER GOED?

De samenwerking tussen bestuur en werkgroepen is erg fijn, elkaars kwaliteiten benutten geeft een hoop voordeel, hierdoor is er vaak goede en professionele ondersteuning. We willen de haven blijven vernieuwen, verbeteren, vergemakkelijken en natuurlijk te verduurzamen! De nieuwsbrief vind ik een mooie manier om alle leden tussentijds op de hoogte te houden wat er gedaan wordt

### WAT KAN BETER?

Dat alle, lees echt ALLE leden, een vrijwilligerstaak op zich nemen, helaas reageren er een aantal gewoon niet. Dat we ons met velen nog sterker maken om het maaien van de waterplanten mogelijk te maken en dat dit echt een probleem is, denk o.a. aan de veiligheid van de jeugdzeilers, boten komen soms nog nauwelijks vooruit of krijgen zelfs schade aan de schroef. Dat we de met elkaar vastgestelde regels nakomen en respecteren (boot netjes en vaarbaar houden, geen kacheltjes aan boord tijdens de winterstalling )

### WAT IS ER NODIG?

Een mooie nieuwe keuken en een andere inrichting van het clubgebouw, denk aan meer zicht richting de haven, een mastenkraan die ook andere kleine hand- en spandiensten kan verrichten, hoeft niet zwaar en kostbaar te zijn.







Lenneke van der Mark (secretaris)



#### WAT GAAT ER GOED?

De afgelopen twee jaar heb ik ontzettend veel contact gehad met allemaal mensen die heel veel doen voor onze haven. Zo ongelooflijk dat we met elkaar zo'n heel bedrijf kunnen draaien op vrijwillige basis. Dat betekent toch wel wat! Ik vond het fijn om te merken dat steeds meer mensen ons ook weten te vinden. Ook om suggesties voor verbetering te doen en dan is het natuurlijk geweldig als ze dat ook zelf, met anderen, gaan uitvoeren.

We hebben in het bestuur een goed team, we zijn aan elkaar gewaagd, respecteren elkaars mening, mopperen en lachen met elkaar, en komen soepel tot besluiten.

Als secretaris was ik verantwoordelijk voor de invoering van i-Marina. Dat is een grote verandering geweest voor vooral de havenmeesters. Ik vind dat het goed gelukt is. Ze hebben het goed opgepakt, ieder op zijn eigen manier natuurlijk. Dat is de vrijheid van de havenmeester. Door i-Marina hebben we nu één systeem voor passanten en ledenadministratie, dat scheelt zoveel werk!

De nieuwsbrief maak ik elke maand met plezier. Dat is voor mij ook altijd weer zo'n moment waarop samengevat te zien is wat er allemaal gebeurt. En dan wil ik hier ook nog de nieuwe website noemen waar we de vereniging supermooi op kunnen presenteren aan de passanten. De inhoud van het ledendeel verzorg ik.

#### WAT KAN ER BETER?

Ik vind dat ik wel heel veel tijd bezig ben voor de club. Dat is een eigen keuze, omdat ik het nou eenmaal leuk vind om dingen aan te gaan. Daarbij speelt ook dat ik met pensioen ben en toch nog wel graag een soort baantje wil hebben. Nu kan ik zelf bepalen waar ik mijn tijd in stop. Maar een beetje minder en er wat meer mensen bij betrekken zou niet verkeerd zijn. Daar wil ik de komende tijd een plannetje voor maken.

Wat me tegenviel was dat er ongeveer 50 mensen niet reageerden op ons verzoek om een vragenlijst in te vullen waarin je kon aangeven wat je voor de club doet en waarvoor we je kunnen benaderen. Waarom zou je niet meewerken aan zoiets simpels? We gaan het ze telefonisch vragen en ze alsnog bevragen.

#### WAT HEB IK NODIG?

Iemand die met mij het beheer van i-Marina gaat doen, dus iemand die alle functies van i-Marina kent. Peter Kunst heeft zich daarvoor aangemeld. Hij is zich aan het oriënteren en gaat dan misschien de ledenadministratie overnemen.

## LEDENMUTATIES

#### INSCHRIJVINGEN ASPIRANTLEDEN

Jasper Beenakker  
Cormac Burmania  
Valerie Deckers en Maurick den Boon  
Lex Schokker  
Ton van Belle  
Kees de Roode

#### UITSCHRIJVINGEN

jollenveld Jasper Breider  
jeugdlid Dinand Arzino  
jollenveld Ger Kluwer

#### VAN ASPIRANT NAAR LID

Bram van Spengen C23  
Gijs Hulskemper E20  
Frans Hoeksema A4  
Zoran Kovacevic C9  
Ramon Dijkema D14



# Sidney-Hobart aan boord van J-Bird

Beeld en tekst

Bram van Spengen





*Ons nieuwe lid, fotograaf en filmmaker Bram van Spengen doet verslag van zijn deelname aan de Sydney Hobart race*

### **Race**

De Sydney-Hobart Yacht Race is een van de zwaarste en meest prestigieuze oceanoraces ter wereld. De race start traditioneel op Tweede Kerstdag in Sydney en voert de deelnemers over 628 zeemijlen (ongeveer 1.165 km) langs de oostkust van Australië, door de beruchte Bass Strait, om uiteindelijk te finishen in Hobart, Tasmanië. Het weer kan extreem onvoorspelbaar zijn sommige jaren zijn snel en relatief eenvoudig, terwijl andere jaren worden gekenmerkt door zware weer en moeilijke omstandigheden.

### **Start**

De start van de Sydney-Hobart is altijd hectisch. Overall om ons heen liggen boten klaar, toeters klinken, en de spanning is voelbaar. Aan boord van J-Bird is iedereen gefocust. Annika, onze schipper, stuurt ons scherp naar de startlijn. We hebben niet de beste start maar wel een veilige. Deze race win je niet bij de start.

### **Bijzondere boot**

J-Bird III is een bijzondere boot. Ze is een van de allereerste TP52's, gebouwd als romp nummer 2 van deze iconische klasse. Annika en Thommo hebben haar als volledig verwaarloosde boot gekocht en zelf gerestaureerd en omgebouwd tot een modern schip met een elektrische aandrijving, volledig gevoed door hernieuwbare energie. Deze boot heeft al een aantal keren de race gevaren met verschillende eigenaars. Maar dit is de 2e keer als J-bird III en eclectisch aangedreven.

### **Alles moet op beeld**

De eerste dag varen we ruime wind met 30-35kn wind langs de kust van New South Wales. De wind is gunstig, en we weten dat we zoveel mogelijk mijlen moeten maken voordat de omstandigheden slechter worden. De boot wordt tot het uiterste gepusht en we halen snelheden van 28kn boatspeed!! Ik ben zowel bemanningslid als cameraman voor The Spirit of Yachting, dus terwijl ik mijn taken aan boord uitvoer, probeer ik ook zoveel mogelijk vast te leggen. De focus van de bemanning, de tactische beslissingen, alles moet op beeld.

### **Extreem zwaar**

In de nacht trekt de wind nog verder aan aan en worden de golven hoger. Op de ochtend van de tweede dag horen we via de VHF dat twee zeilers zijn omgekomen. Dit nieuws slaat in als een bom. De sfeer aan boord wordt zwaarder, iedereen beseft hoe gevaarlijk de omstandigheden zijn. Maar we moeten door. Wanneer we Bass Strait naderen, draait de wind zoals voorspeld naar het zuidwesten met ongeveer 15-20kn. Golven bouwen zich op door het diepte verschil in de Bass straight en de temperatuur daalt snel. De wind komt vanuit Antarctica... We varen scherp aan de wind, wat in deze condities extreem zwaar is. De boot beukt door de golven, elke klap voelt als een mokerslag. Water slaat constant over het dek, en iedereen is doorweekt. Slapen is bijna onmogelijk, en elke handeling kost energie. Toch moeten we gefocust blijven—een fout kan grote gevolgen hebben.

### **Water in de boot**

Halverwege de oversteek merken we dat er water binnenkomt. Een lager van de roerkoning is een paar cm omhoog gekomen. We houden het goed in de gaten, maar het is geen acuut probleem. Terwijl een paar bemanningsleden het probleem aanpakken, focussen de rest van ons op snelheid en veiligheid. De tweede nacht is slopend. De wind blijft hard, de golven blijven hoog, en we varen nog steeds zo hoog mogelijk aan de wind. Iedereen is uitgeput, maar niemand klaagt. Dit is de Sydney-Hobart.

### **Tasmanië**

Op de derde dag bereiken we de kust van Tasmanië. We horen dat 30 boten zich hebben moeten terugtrekken. De realiteit van de Sydney-Hobart is hard—de oceaan bepaalt de regels, en niet iedereen haalt de finish.

### **Fantastisch resultaat**

De laatste uitdaging is de Derwent River. Hier kan de wind compleet wegvallen, maar we weten snelheid vast te houden. Na drie dagen en zeventien uur op zee, komen we als tiende boot over de lijn. Een fantastisch resultaat na zo'n zware race.

# wat zeilt daar?

### Mirror Dinghy

Lengte 3,30 m

Breedte 1,40 m

Diepgang 0,70 m

Massa 61 kg

Bemanning 1 of 2 personen

Materiaal romp hout

Zeilen Grootzeil 4,8 m<sup>2</sup>

Fok 1,9 m<sup>2</sup>

Spinnaker 4,4 m<sup>2</sup>

Ontwerp Jack Holt en  
Barry Bucknell

Jaar 1962

In de jaren zestig schreef de Engelse krant "The Daily Mirror" een prijsvraag uit. Ontwerp een bootje die jij in jouw garage kunt bouwen én op het dak van je auto kunt vervoeren.

De winnaar, Jack Holt ontwierp een compleet bouw pakket voor een zeilbootje.

In de jaren zeventig was de mirror heel populair. nu nog steeds heb je in Monnickendam het mirrorpaviljoen, genoemd naar dit leuke bootje.



## gear

Bij het jeugdzeilen dragen alle deelnemers een reddingvest. We noemen dat vaak zwemvest, maar dat is niet goed. Het verschil tussen een zwemvest en een reddingvest is dat een zwemvest je helpt drijvend te houden en een reddingvest je ook echt kan redden.

Een reddingvest heeft een grote kraag, heeft meer drijfmateriaal aan de voorkant en heeft een riempje tussen de benen.

De grote kraag en dat er meer drijfmateriaal aan de voorkant zit maakt dat je vanzelf omdraait in het water ook al ben je bewusteloos. Je gezicht is dan uit het water zodat je kan ademen. Het riempje tussen je benen zorgt ervoor dat je in het water niet uit je reddingvest zakt. Natuurlijk is het heel belangrijk dat je reddingvest goed past! Bij de zwembadles wordt je reddingvest getest, met jou erin.

# Moesje

wij zeilen

C(W)O2-neutraal

*Moesje*

Foto: Yv@ Moesjes zijn gemaakt door de waterscouting Erskine A'dam



# schiemanswerk

Het apevuistje wordt aan het eind van een dunne lijn gemaakt, vaak met een verzwaring erin, zoals een moer of een steentje. Het was de bedoeling dat het dunne lijntje aan een dikke tros vastgebonden zat. Het apevuistje werd dan van af het schip naar de wal gegooid en daar kon men met behulp van het dunne lijntje de dikke tros inhalen om het schip ermee vast te leggen. Je kunt het ook gebruiken als sierknoop voor aan je fietssleutel (met kurk erin zodat het kan blijven drijven) of als hanger of als knoop aan een kledingstuk of als stopper zodat het lijntje niet door een oog schiet of door het blokje schiet.

Bij de WSV wordt er elk jaar 'de gouden diamant' uitgereikt. Jammer genoeg is de knoop op de award geen diamantknoop maar een apevuistje. In de vorige editie van dit blad stond hoe je de diamantknoop maakt.



Maak twee/drie slagen en leg ze netjes naast elkaar om je wijs- en middelvinger heen. Hou tussen je wijs- en middelvinger daarbij een beetje ruimte.



Leg twee/drie slagen loodrecht op de eerste drie. Deze slagen kun je tussen je wijs- en middelvinger door leggen.



Haal de knoop nu voorzichtig van je vingers. Leg twee/drie slagen door de twee lussen waar je vingers in hebben gezeten.



Stop nu eventueel tussen de losse windingen een verzwaring of het kurkje. Of doe in het ene uiteinde een achtknoop en stop die ertussen. Trek nu voorzichtig slag voor slag aan om de knoop te fatsoeneren.



## Ahoy Zeilmaten,

Ben jij een held op sokken met reddingsvest aan,

Op zaterdag 30 november 2024 was een winterligger alleen onderweg naar De Zeevang om zijn boot bij ons in de winterstalling te brengen. Het was een gure, koude dag met een gemiddelde temperatuur van 4 graden. Hij belde naar de haven om te vragen of er iemand beschikbaar was om hem op te vangen, want hij had het erg koud.

Gelukkig kreeg deze schipper onze eigen Lenneke aan de telefoon. Zij herkende de ernst van de situatie en zette een hulpactie op touw. Met behulp van de KNRM werd het schip opgespoord, en tweeënhalf uur later werd de schipper opgenomen in het ziekenhuis met onderzoelingsverschijnselen.

Deze column gaat echter niet over deze schipper, ik weet niet waarom hij in deze situatie terecht is gekomen en of ik het in zijn plaats beter had gedaan. Nee, deze column gaat over de heldendaad van Lenneke. Want één ding weet ik zeker: ik had het niet beter gedaan dan zij – met mogelijk ernstige gevolgen.

Het is makkelijk om te denken dat jij in een noodsituatie de held zou zijn. Maar totdat je echt in zo'n situatie belandt, kun je dat niet met zekerheid zeggen. Onderzoek toont aan dat de meeste mensen in noodsituaties opvallend kalm blijven. Maar kalm blijven is iets anders dan doortastend handelen.

Drieëntwintig jaar geleden woonde ik op een woonscheepje in de Zaanbocht. Op een dag kreeg de Mercurial Latistar, een meeltankschip van 86 meter, technische problemen. Het schip miste de bocht en voer recht op de kade af, waar een tiental plezierbootjes met opvarenden lag afgemeerd. Het was alsof ik naar een slow-motion ramp keek; het schip voer immers niet snel. Mijn woonboot lag aan de overkant, dus ik zat dus op de eerste rang. Ik weet nog dat ik mijn telefoon in de ene hand had en mijn fototoestel in de andere. Destijds had je daar nog twee handen voor nodig. Maar ik kon niet beslissen: moest ik de hulpdiensten bellen of foto's maken? Ik deed uiteindelijk geen van beide. Ik was zo beduusd dat ik volledig bevroor. Een echte held op sokken dus.

Afgelopen zomer, toen ik havenmeester was, hoorde ik een alarm afgaan op een schip. Toen ik andere leden vroeg of iemand het telefoonnummer van de eigenaar had, reageerden ze laconiek "Oh, vanwege dat alarm dat afgaat?" In november hoorde ik opnieuw een alarm op de haven. Twee boten verderop waren professionals van een bootonderhoud-service aan het werk. Toen ik hen vroeg of iemand al actie had ondernomen, keken ze me aan alsof ze water zagen branden. In dit soort situaties denk iedereen dat iemand wel actie onderneemt maar niemand die het daadwerkelijk doet. Uiteindelijk is iedereen boos op iemand omdat niemand deed wat iedereen had moeten doen. In al deze voorbeelden was er uiteindelijk geen of alleen maar materiële schade. Maar op 28 juni 2012 explodeerde een woonboot bij mij om de hoek op de Oude Schans in Amsterdam. In een straal van zeker 100 meter sneuvelden alle ruiten. Een 15-jarige jongen die toevallig voorbij fietste raakte ernstig gewond door rondvliegend glas. De verzekeraar van de woonboot beriep zich op een oude regel

uit de vrachtaart: de schade veroorzaakt door een schip kan nooit groter zijn dan de waarde van dat schip. Maar de letselschade van die jongen was veel hoger. De moeder van de jongen vertelde in een interview dat ze een opmerkelijk advies kreeg. Uit onderzoek bleek dat het gasalarm op de woonboot minstens 24 uur had geloeid. Men suggereerde dat ze iemand aansprakelijk moest stellen die het alarm had gehoord maar niets had gedaan. Want de schade zou mede zijn ontstaan doordat omstanders geen actie hadden ondernomen terwijl ze het alarm moeten hebben gehoord. Uiteindelijk kwam het niet tot een rechtszaak omdat er een schikking met de verzekeraar werd bereikt. Maar stel dat dit niet was gelukt? En stel dat jij dat alarm toevallig had gehoord... Wat dan?



Fair winds, en moge je in een crisissituatie een held zijn, op sokken.





# MATHIJS BOUW

Mathijs Bouw B.V.

Beitelstraat 29

1135 KX Edam

E-mail: [info@mathijstimmerwerken.nl](mailto:info@mathijstimmerwerken.nl)

Telefoon: 06 47508141



# Slot JACHTBOUW

Nieuwbouw  
Reparatie - Onderhoud  
Staal - Aluminium - R.V.S.

Schelphoek 100  
1621 MK Hoorn  
T 0299-654737  
E [info@slotjachtbouw.nl](mailto:info@slotjachtbouw.nl)

# CORBA WATERSPORT

NIJVERHEIDSTRAAT 9B  
EDAM

0299 - 372451  
MOB 06-53308693



- ▶ Buitenboordmotoren
- ▶ Belua/Yam rubberboten
- ▶ Aluminiumboten
- ▶ Accessoires
- ▶ Motorenrevisie van alle soorten verbrandingsmotoren



Oosthuizerweg 7 • 1135 GH Edam • tel 0299 371802  
[info@wamowatersport.nl](mailto:info@wamowatersport.nl) • [www.wamowatersport.nl](http://www.wamowatersport.nl)



concept • reclame • advies • vormgeving  
beeldbewerking • websites • drukwerk  
Warder • 0654732939 • [www.studiokek.nl](http://www.studiokek.nl)



**HP VERZEKERINGEN**  
HYPOTHEKEN • FINANCIËEL ADVIES



Kijk op:  
[www.hpverzekeringen.nl](http://www.hpverzekeringen.nl)  
en bereken uw premie

**Telefoon: 0299-689100**



## Metstrade door Jochem Bakker

*Van 19 tot en met 21 november 2024 stond de Amsterdam RAI in het teken van de Metstrade Show, dé ontmoetingsplek voor professionals uit de watersportindustrie. In 1988 begon de beurs als de Marine Equipment Trade Show, oftewel METS. Tegenwoordig heet het de Metstrade Show, wat grappig genoeg staat voor Marine Equipment Trade Show. Trade Show, een pleonasme. Misschien per ongeluk, maar het Griekse woord pleonasmós betekent overvloed, wat eigenlijk heel passend is voor dit evenement.*

Met meer dan 1.500 exposanten en ruim 18.000 individuele bezoekers is dit wereldwijd de grootste zakelijke beurs voor de maritieme sector. Exposanten en bezoekers uit de hele wereld komen drie dagen lang naar Amsterdam om zaken te doen. Strak georganiseerd. Overvloedig is een manier om Metstrade te beschrijven, maar tegelijkertijd klopt dat ook weer niet. Elke exposant huurt vrijwel dezelfde standaardstand in veelvoud van 3 m<sup>2</sup>, meteen laagdrempelig te houden en de focus vooral op de producten te leggen. Natuurlijk zijn er bedrijven met duidelijk grotere budgetten, maar inhoud staat voorop. Toch is er zeker een overvloed aan producten. Je kun het zo gek niet bedenken of het is hier te vinden.

De meer dan 1.500 exposanten zijn verdeeld over twaalf hallen, die weer zijn ingedeeld in thematische paviljoens. Zo heb je het Superyacht Paviljoen, waar oplossingen worden gepresenteerd voor problemen die de gemiddelde watersporter zich niet eens kan voorstellen, en waar geld voor de exposanten duidelijk geen rol speelt. Aan de andere kant van het spectrum is er het Startup Paviljoen, wat zeker niet minder interessant is. Exposanten kunnen er ook voor kiezen om samen met hun landgenoten een paviljoen te vormen, zodat ze als natie laten zien waar ze in uitblinken. In totaal zijn er negentien landengebieden, van Noorwegen tot Australië en van Zuid-Korea tot Canada. Verspreid over de hallen zijn ook podia waar panels met experts hun visie op

de toekomst delen. Verwacht op Metstrade echter geen extravagante stands zoals op een consumentenbeurs. Hier draait alles om inhoud. Toch is het letterlijk een reis om de wereld in twaalf hallen. Je ziet duidelijk hoe verschillende landen hun presentatie aanpakken: van standaard wit en strak tot de chaos van een Alibaba-webpagina. Soms bemand door uitsluitend serieus kijkende blanke mannen (laten we eerlijk zijn, de gemiddelde Nederlandse watersporter is die serieus kijkende blanke man), en soms door lieflijk ogende Aziatische vrouwen, terwijl hun baas – die bedacht heeft dat “No mess, no stress” een goede slogan is – van een afstandje stilletjes toekijkt.

### **Metstrade versus HISWA: twee werelden**

Metstrade is duidelijk anders dan bijvoorbeeld de HISWA, waar jaarlijks meer dan 30.000 bezoekers op afkomen. Bezoekers van HISWA blijven meestal één dag en stellen eindeloos vragen over producten die ze waarschijnlijk nooit zullen kopen. Voor exposanten is dit een kans om directe feedback van de markt te krijgen.. p Metstrade ligt dat anders. Hier draait het om zakelijke contacten en deals sluiten. Als consument voelt het soms ongemakkelijk om te veel aandacht van de exposanten op te eisen. Rond drie uur 's middags verschijnen de borrelhapjes, en overal op de beurs zijn plekken ingericht voor ontmoetingen, meestal vermomd als gezellige cafés, barretjes of restaurants.

Veel van deze plekken zijn uitstekend toegankelijk voor exposanten en hun gasten.

Toch is er een goede reden om als consument naar Metstrade te gaan: de toegang is gratis. Tot enkele dagen voor de beurs kun je je online registreren voor een gratis toegangsbewijs, geldig voor alle drie de dagen. Nu de HISWA haar glans wat heeft verloren, zullen waarschijnlijk meer consumenten de stap naar Metstrade zetten. Voorlopig lijkt de organisatie dit niet te ontmoedigen door een toegangsprijs in te voeren, zoals bijvoorbeeld een hoge entree voor consumenten terwijl exposanten hun zakenrelaties gratis kunnen uitnodigen.

### **Duurzaamheid in de watersport: een langzame transitie**

De watersportindustrie staat niet bepaald bekend als de meest milieuvriendelijke sector. De meeste boten worden nog steeds gemaakt van materialen waarvan we eigenlijk niet weten hoe we ze moeten recyclen. Ook de omschakeling van fossiele brandstoffen naar duurzamere alternatieven verloopt op het water een stuk trager dan op het land. Kijk bijvoorbeeld naar de parkeerplaats: daar staan regelmatig volledig elektrische auto's, terwijl het eerste volledig elektrische schip zich nog moet melden. Dit komt deels door de lange levensduur van 'marine equipment', maar ook door de beperkte ruimte op boten. Fossiele brandstoffen hebben nu eenmaal een ongeëvenaarde energiedichtheid. Toch is er op Metstrade een duidelijke trend zichtbaar. Tijdens de Design Awards en in de stands zie je steeds meer aandacht voor duurzaamheid en de energietransitie. Dit wordt vooral duidelijk bij de opkomst van elektrische motoren, accu's en energiebeheersystemen, die steeds vaker de traditionele verbrandingsmotoren vervangen.

### **Metstrade 2024: meer dan een beurs**

Metstrade 2024 heeft opnieuw bewezen dat het meer is dan een beurs: het is een platform waar de toekomst van de maritieme sector wordt gepresenteerd. Hoewel het voor de eindconsument soms wat overweldigend kan zijn, is het een uitstekende manier om een vinger aan de pols van de watersport te houden. In 2025 vindt de Metstrade Show plaats van 18 tot en met 20 november. Als het beleid hetzelfde blijft als in 2024, kun je tot begin november gratis toegangsbewijzen verkrijgen door je te registreren via [www.metstrade.com](http://www.metstrade.com).

### *Dingen die ik heb gezien op de beurs*

#### **Ezraft**

Hoewel ze geen eigen stand hadden op de beurs liep ik de bedenkers Hans en Frank wel tegen het lijf. Zij hebben een lichtgewicht dingy ontwikkeld die niet alleen heel licht is (12kg) maar ook nog eens heel klein opgevouwen kan worden en in een zak van 85x30x30 cm kan worden opgeborgen. Best indrukwekkend voor een dingy van 2,70 m lang. Speciaal voor de leden van WSV de Zeevang biedt Ezraft 10% korting als je besteld met kortingscode Zeevang [www.ezraft.com](http://www.ezraft.com)

#### **Enteron**

Enteron biedt een complete vuilwaterbehandelingsinstallatie. In een tank van 150 x 60 x 57,5 cm wordt het vuilwater door filters gepompt en biologisch behandeld. Na de behandeling kan het water

veilig en legaal overboord worden gepompt. Gezien het grote formaat verwacht ik niet dat Enteron bij ons in de haven veel klanten zal vinden, maar ik sprak de bedenker en hij vertelde mij dat vooral het volume belangrijk is, niet de vorm. Dus het is heel goed mogelijk dat botenbouwers een dergelijk systeem in de toekomst als optie in bijvoorbeeld de bilge aanbieden. De prijs is nog wel een dingetje. Zonder een exacte prijs op te geven, vertelde de bedenker mij dat je moet rekenen op €10.000. [www.enteronsolutions.com](http://www.enteronsolutions.com)

#### **Inductiebeschermer**

Door de razendsnelle ontwikkeling in batterijtechnologie is het aantrekkelijk om over te stappen op een inductiekookplaat op de boot. Dit is niet alleen veel veiliger dan koken op gas, de 'brandstof' is ook universeel verkrijgbaar. Een hittebestendige siliconen inductiebeschermer met antislip zorgt ervoor dat de pannen blijven staan waar je ze hebt neergezet. Voor een paar tientjes heb je er al een.



#### **Hoosjebootje**

Met een Drainman hoef je je bootje nooit meer leeg te hozen, de wind en de golven doen dit voor je. De 'pomp' plaats je tussen de landvasten en elke keer als de boot aan de landvast trekt, zuigt hij een guls water overboord. Er zijn verschillende aanbieders online te vinden met prijzen van €60 tot €75.



#### **Vierhonderd paarden in een schoenendoos**

In mijn eerste woonschip stond een motor die zo groot was dat je er met 10 liter benzine niet omheen kwam. Dit monster gaf maar liefst 56 pk. Het Zwitserse E Falke introduceert de i400 elektrische motor, die je qua formaat als handbagage in het vliegtuig kunt meenemen. Ik heb er een briefje van €5 bijgelegd als referentiepunt. E Falke vermeldt niet wat hij kost, maar ik vermoed dat het meer is dan mijn €5.



