

**NIEUWS UIT DE KRABBENKREEK**

# WSV Sint-Annaland



# BOULEVARD MARITEAM

'Alles bij de hand in Sint-Annaland'

## Creek Sails & Service

Moderne zeilmakerij voor al uw nieuwe jachtzeilen, afdekzeilen en bootkappen. Tevens kunt u bij Creek terecht voor al uw reparaties, onderhoud en een juist advies voor uw zeilen en tuigage.

**CREEK**  
SAILS & SERVICE

+31 (0)619 634 007 | [www.creeksails.nl](http://www.creeksails.nl)  
[info@creeksails.nl](mailto:info@creeksails.nl)

## De Valk Zeeland BV

Zeer actieve Hiswa jachtmakelaars in luxe zeil - en motorjachten vanaf 10 mtr, enthousiast en deskundig partner als het gaat om verkopen van uw jacht. Ook het adres voor waarde taxaties, advies over verzekeringen, financieringen, BTW zaken en transport.



**DE VALK**  
YACHTBROKERS

+31 (0)166 601 000 | [www.devalk.nl](http://www.devalk.nl)  
[sintannaland@devalk.nl](mailto:sintannaland@devalk.nl)

## Novanta Yachtservice BV

Novanta verleent onderhoud en service aan snelvarende motorjachten zoals Fairline, Princess, Sunseeker, Sealine, Azimut en Sessa.

**NOVANTA**

+31 (0)643 210 476 | +31 (0)621 647 385  
[www.novanta.nu](http://www.novanta.nu) | [info@novanta.nu](mailto:info@novanta.nu)

## Mariteam Shipyard

Mariteam Shipyard is een allround watersportbedrijf met een watersportwinkel, een scheepswerf, een botenkraan tot 80 Ton, binnenstalling, buitenstalling en een professionele service organisatie die alle technische en cosmetische watersport klussen aan kan.



**MARITEAM**  
SHIPYARD

+31 (0)166 657 020 | [www.mariteamshipyard.nl](http://www.mariteamshipyard.nl)  
[info@mariteamshipyard.nl](mailto:info@mariteamshipyard.nl)

## Enjoy Sailing Zeeland

Een onvergetelijke tijd op het water  
Enjoy Sailing Zeiljachtverhuur,  
Zeilopleidingen, Zeil evenementen.



+31 (0)650 745 560 | [www.enjoysailing.nl](http://www.enjoysailing.nl)  
[info@enjoysailing-zeeland.nl](mailto:info@enjoysailing-zeeland.nl)

## Kooij Ship Operation BV

"Voorsprong door glans"  
Duurzaam en betaalbaar spuitwerk, al meer dan 20 jaar hoogste kwaliteit.  
Strak en glad onder- en boven de waterlijn.



+31 (0)166 657 333 | [www.jachtspuiterij.nl](http://www.jachtspuiterij.nl)  
[info@jachtspuiterij.nl](mailto:info@jachtspuiterij.nl)

## Seastar yachtcare

Voor vakkundige cosmetische werkzaamheden aan uw plezierjacht, zoals polijstwerk, schuurwerk, poetsen/waxen, teakreiniging en periodiek onderhoud. Seastar Yachtcare, het adres voor doordacht onderhoud van uw jacht.



+31 (0)626 356 617 | [www.seastaryachtcare.nl](http://www.seastaryachtcare.nl)  
[marco@seastaryachtcare.nl](mailto:marco@seastaryachtcare.nl)



# Colofon

## Watersportvereniging Sint-Annaland

Postadres: Postbus 6 – 4697 ZG SINT-ANNALAND  
 Bezoekadres: Havenweg 12 – 4697 RL Sint-Annaland  
 E-mail: [secretaris@wsv-sint-annaland.nl](mailto:secretaris@wsv-sint-annaland.nl)  
 Website: [www.wsv-sint-annaland.nl](http://www.wsv-sint-annaland.nl)  
 Bank: Rabobank Oosterschelde NL68 RABO 0303 0052 97

## Bestuur

Caroline van Doorn	voorzitter	06 29044468
Peter van Dijk	secretaris	06 24541733
Dick Vogelaar	penningmeester	0167 564283
Kees Bultink	penningmeester	06 55167333
Toine Kop	havencommissaris	06 53750958
Alphons van de Ven	evenementen commissaris	06 53447161
Pieter Tielemans	communicatie commissaris	0499 472001

## Havenmeester

Cees Smits	0166 653079
	06 53647935

## Clubhuis

### De Buutengaets II

Havenweg 12 – 4697 RL Sint-Annaland  
 Bert en Gina Coelers  
 Telefoon: 0166 652634

## Redactie

Mariel Brockhus	076 8897051
Lou Geuze	0166 612616
Martine Daems	06 28311354
Marja van der Kraan	0166 677544
Cees Meijer	071 5892848
Nathalie van Sprundel	0166 604282

E-mail redactie: [redactie@wsv-sint-annaland.nl](mailto:redactie@wsv-sint-annaland.nl)



# Inhoudsopgave

2

<b>COLOFON</b> .....	1
<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	2
<b>VAN DE VOORZITTER</b> .....	3
<b>VANUIT DE BESTUURLIJKE HOEK</b> .....	4
<b>VANUIT DE KOMBUIS</b> .....	7
<b>CLUBVERHALEN</b>	
Een ervaring .....	9
Daders en scheepskerkhoven .....	12
Zeeuws stikje .....	13
Eerste ervaring met GTL diesel .....	36
<b>WHAT'S IN A NAME</b>	
Kookaloo .....	11
<b>REISVERHALEN</b>	
Dwars door zonnig, zuiver Zweden: Het Göta Kanaal .....	15
<b>INTERVIEW MET COR DE WAAIJ</b>	
Bij wedstrijden geen besteklade mee .....	32
<b>EVENEMENTEN</b>	
De 8 Uren van de Oosterschelde en finishen bij lichte wind .....	37



Foto: Nathalie Putman

VAN DE VOORZITTER

## BTW?

Het leven van een voorzitter gaat niet altijd over rozen. De redactie van ons clubblad 'stalkt' mij drie keer per jaar met het verzoek om tijdig mijn voorwoord aan te leveren. Het afgelopen jaar werd de deadline naar voren gehaald. Vandaar dat ik op een prachtige 31 oktober, de laatste dag van het zomervaseizoen, mijn hoofd breek over wat ik voor de december uitgave van Nieuws uit de Krabbenkreek zal gaan schrijven.

Laat ik mijn persoonlijke mening maar eens geven over het btw dossier. Tot op de dag van vandaag maken wij als vereniging gebruik van de sportvrijstelling in de btw. In de afgelopen jaren hebben wij gedurende de havenrenovatie veel in onze haven geïnvesteerd. Als bestuur hebben wij ons dan ook een aantal keren de vraag gesteld of btw-heffing voor de vereniging niet voordeliger zou zijn. Onomstotelijk is iedere keer vastgesteld dat de btw-vrijstelling voor onze club zeker op termijn gunstiger uitpakt.

Al vele jaren loopt een discussie tussen de EU Commissie en het Nederlandse Ministerie van Financiën of de verhuur van ligplaatsen door watersportverenigingen wel vrijgesteld mag zijn van btw. Dit jaar heeft het EU Hof van Justitie geoordeeld dat Nederland zijn btw-regime voor watersportverenigingen moet aanpassen.

Op het moment dat jullie mijn voorwoord lezen, is inmiddels duidelijk hoe het 'btw-kwartje' is gevallen. Terwijl ik mijn voorwoord schrijf, staat dat nog niet geheel vast. Het wel of niet btw-plichtig zijn van de verhuur van ligplaatsen hangt af van de vraag of de boot waarvoor de ligplaats wordt verhuurd geschikt is voor sportbeoefening. Actieve sportbeoefening laat zich in algemene zin omschrijven als een actieve inspanning van lichaam en/of geest met het oogmerk om het lichamelijk en/of geestelijk welzijn te verbeteren, waarbij competitie- en/of spelelementen/spelregels een rol spelen.

Duidelijk is inmiddels geworden dat alle vormen van roeien, kanovaren en zeilen, aan te merken zijn als sport. Over de verhuur van de ligplaatsen voor 'boten' geschikt voor deze watersporten is de vereniging geen btw verschuldigd. De discussie spitst zich nu toe op de verhuur van ligplaatsen voor motorboten. De Staatssecretaris is van mening dat een motorboot niet geschikt is voor sportbeoefening en dat ook de verhuur van een ligplaats voor een motorboot door een watersportvereniging vanaf 1 januari 2017 belast is met 21% btw.



Mijns inziens is er binnen onze vereniging echter geen onderscheid tussen onze leden met een zeilboot of motorboot. Zodra we op onze haven komen zijn we, ongeacht het type boot, allemaal bezig met een actieve inspanning van lichaam en/of geest en alleen al door het varen op onze Oosterschelde verbeteren we ons lichamelijk en/of geestelijk welzijn.

De watersportbeleving blijft in mijn ogen voor motorbootvaarders en zeilers gelijk, ook als de overheid besluit dat er wel een onderscheid is

en motorbootvaarders btw moeten gaan betalen over de huur van de ligplaats en zeilers niet. Dit zou ik echt betreuren.

Ik wens jullie mede namens de overige bestuursleden fijne feestdagen en een gelukkig, sportief en actief 2017 toe en zie jullie graag tijdens onze nieuwjaarsreceptie op zaterdag 14 januari.

*Caroline van Doorn*  
voorzitter

.....

VANUIT DE BESTUURLIJKE HOEK

## Update

Met een goed gevoel kijken wij terug op de Algemene Ledenvergadering van 13 november, die in een plezierige sfeer verliep. Er kwamen serieuze onderwerpen aan bod en op zijn tijd was er een grap en een rol. Onderstaand een selectie van de onderwerpen die aan bod zijn gekomen.

### *BTW*

Het eerste serieuze onderwerp was de BTW heffing die ons vanuit het Europese Hof van Justitie vanaf 25 januari dit jaar heeft achtervolgd. De huidige Nederlandse BTW-regeling zoals die voor de watersport wordt toegepast is niet correct: Enerzijds is de huidige Nederlandse uitleg te eng: verenigingen met

personeel (lees een havenmeester) in dienst zijn uitgesloten van vrijstelling. Anderzijds is de huidige uitleg te ruim: verhuur van ligplaatsen voor vaartuigen die niet geschikt zijn voor sport zijn ook vrijgesteld van BTW.

Het gevolg is dat Nederland de Wet op de omzetbelasting 1968 moet aanpassen. Het voorstel voor de aanpassing van de regeling per 1 januari 2017 (volgens de stand van zaken d.d. 7 november 2016) betekent dat de verhuur van ligplaatsen voor motorboten moet worden belast met BTW en dat de verhuur van ligplaatsen voor vaartuigen geschikt voor sport door niet-winstbeogende watersportverenigingen vrijgesteld blijft van BTW. Onder 'geschikt voor sport' wordt

verstaan: zeilen, roeien, kanoën en powerboat racen.

Hierdoor zouden wij een onderscheid moeten gaan maken in het liggeld tussen zeilboten en motorboten. Dat vindt het bestuur indruisen tegen het verenigingsgevoel en strijdig met het solidariteitsbeginsel. Daarom heeft het bestuur aan de vergadering het voorstel voorgelegd om motorboten niet de BTW in rekening te brengen, maar deze last gezamenlijk te dragen. De vergadering was diezelfde mening toegedaan en stemde hiermee unaniem in. Gesaldeerd met een voordeel door deels aftrekbare kosten betekent dit een last van ongeveer € 5.000 voor de vereniging.

### *Wijziging reglementen*

Het huishoudelijk reglement en het Havenreglement zijn aangepast op een punt dat niet geheel duidelijk bleek. In de reglementen stond dat de ‘lengte over alles’ (l.o.a.) bepalend was voor de toewijzing van ligplaatsen en de berekening van het liggeld. Een lid maakte ons erop attent dat er meerdere definities zijn van l.o.a., waardoor een meningsverschil kan ontstaan. Met instemming van de vergadering is de l.o.a. nu uit de reglementen geschrapt en vervangen door ‘de grootste lengte incl. vaste boegspriet, aangehangen roer, niet ingeklapte davits e.d.’ en ‘de grootste breedte’, hetgeen nimmer tot discussie kan leiden.

### *Begroting 2017*

De penningmeesters hebben een begroting voor 2017 gepresenteerd die

per saldo iets lager is dan de begroting voor 2016. Er zijn geen grote verschillen met afgelopen jaar. Het komend jaar kent geen investeringen in steigers, maar er wordt een begin gemaakt met de vernieuwing / renovatie van de buitenzijde van clubhuis Butengaets en het sanitairgebouw. Hiervoor heeft een commissie van leden onder voorzitterschap van Ineke Braskamp voorstellen gedaan voor vernieuwing van het dak van clubhuis Butengaets en de trap naar het havenkantoor en nieuwe boeiborden in een moderne kleur. De vergadering keurt de begroting en het voorstel voor renovatie van de buitenzijde van het clubhuis goed. Over de vernieuwing van het interieur van het clubhuis wordt nog nagedacht. Een plan daarvoor zal tijdens de ALV van april 2017 worden gepresenteerd.

### *Haven*

Het masterplan van de havenrenovatie is afgerond met de verbouwing van de E-steiger, die geschikt wordt gemaakt voor schepen van 12 meter. De ligplaatshouders aan deze steiger zullen nog een keer een andere ligplaats toegewezen krijgen, maar daarmee zijn de grote ‘verhuizingen’ van de afgelopen jaren eindelijk afgerond. Op de factuur die je half januari ontvangt staat je ligplaats voor het komend jaar vermeld.

### *Communicatie*

Het bestuur is verheugd dat de redactie van de clubkrant in staat blijkt te zijn om een extra dik Kerstnummer van de clubkrant in full color te produceren.

Over de plaats van de clubkrant, afbeeldingen van clubactiviteiten op de website en andere privacy gevoelige aangelegenheden, zal een commissie zich komende winter beraden en in de voorjaars ALV verslag uitbrengen.

### *Opvolging bestuursleden*

Deze vergadering is afscheid genomen van evenementencommissaris Alphons van de Ven. Hij heeft deze functie vanaf maart 2013 met verve vervuld, maar heeft vanwege het aanvaarden van een internationale functie geen gelegenheid om het commissariaat te verenigen met zijn werk. Daarom worden belangstellenden opgeroepen zich te melden bij het bestuur.

Tijdens de vergadering wordt het schema van aftreden van bestuursleden getoond. Hieruit blijkt dat komend jaar maar liefst drie bestuursleden vervangen moeten worden omdat hun termijn van twee keer vier jaar verloopt.

Vele vrijwilligers zetten zich in voor onze vereniging en daarmee onderscheiden

wij ons van havens om ons heen. Het bestuur maakt zich wel zorgen over de bereidheid van leden om zich gedurende een aantal jaren bestuurlijk in te zetten voor een kerngezonde actieve vereniging, waarin ontzettend veel mogelijk is en die volop kansen biedt om jezelf te ontwikkelen. Met klem verzoek ik je om in deze periode van bezinning eens na te denken of jij de komende jaren bestuurslid wilt worden van deze prachtige vereniging. Belangstellenden kunnen zich melden bij het bestuur. Alleen met vrijwilligers die zich belangeloos inzetten voor de vereniging, zijn wij in staat om ook in de toekomst de Parel in de Delta te blijven.

Het bestuur wenst iedereen prachtige kerstdagen en een gezond en sportief 2017. Wij wensen iedereen persoonlijk gelukkig Nieuwjaar op zaterdag 14 januari 2017 vanaf 15.00 uur in ons clubhuis Buutengaets.

*Peter van Dijk*

Functie	Naam	Per
Evenementencommissaris	Vacature	Direct
Penningmeester	Dick Vogelaar	Voorjaar 2017
Secretaris	Peter van Dijk	Najaar 2017
Penningmeester	Kees Bultink	Voorjaar 2018
Voorzitter	Caroline van Doorn	Voorjaar 2019



VANUIT DE KOMBUIS

# Gnocci met pompoen en Parmezaanse kaas

7

Wij laten dit jaar voor het eerst de boot in het water liggen. Hopelijk kunnen we in de winter ook nog varen, maar er moet in ieder geval geklust worden. Dan is het lekker om snel een lekkere en simpele, maar stevige vegetarische maaltijd te maken. Het recept is voor vier personen (of voor twee grote eters). Ben je een echte carnivoor, dan kun je er natuurlijk altijd een stukje vlees bij serveren.

## Ingrediënten

500 g gnocchi  
 zak voorgesneden pompoenstukjes (ca. 400 gram)  
 2 rode uien  
 1 el gehakte verse salie (gedroogde kan natuurlijk ook, maar is minder lekker)  
 200 ml groente-, of kippenbouillon  
 15 g ongezouten roomboter  
 50 g Parmezaanse kaas, geraspt  
 olijfolie (extra vierge – andere moet je nooit gebruiken)

## Bereiding

Als de pompoenstukken te groot zijn, snij je ze in stukjes die ongeveer even groot zijn als de gnocchi.

Pel de uien, snij deze over de lengte doormidden en snij dan iedere helft weer in vier stukken.

Zet een (grote) kookpan met licht gezouten water op het vuur en breng aan de kook.

Verhit ondertussen een hapjespan met wat olie en bak de pompoen en rode ui op hoog vuur totdat ze licht beginnen te kleuren. Voeg de bouillon en salie toe (houd wat salie achter voor garnering) en zet het vuur wat lager.

Laat zachtjes verder pruttelen totdat de bouillon bijna verdampt is en de pompoen gaar is. Voeg als de pompoen bijna gaar is de gnocchi toe aan het kokende water.

Als je niet zo'n grote pan aan boord hebt, kun je de gnocchi ook in twee keer koken. De gnocchi die boven komen drijven (en dit gaat heel snel), zijn gaar. Schep deze uit de pan met een schuimspaan of grote lepel en doe ze in de pan met de pompoen. Voeg ook de boter toe aan het pompoenmengsel.

Hussel even door en breng eventueel verder op smaak met versgemalen zout en peper. Voeg als laatste nog de overgebleven salie toe. Boven je bord de Parmezaanse kaas erover raspen.

Eet smakelijk!



# Jos Boone Watersport

*Gespecialiseerd in:*

- navigatie-apparatuur
- technische accessoires

- elektrische systemen
- dieselmotoren
- rubberboten
- veiligheidsmiddelen
- verfsystemen
- onderhoudsartikelen
- zeilkleding
- boeken en kaarten
- nautische geschenken

JOS BOONE B.V. is actief sinds 1975 en heeft zich ontwikkeld tot een vooraanstaand watersport-bedrijf. De winkel is gelegen op het water, heeft een dieseltankstation en een eigen steiger voor bezoekers. We bieden een breed assortiment en advies op maat voor watersporter en vakman.

**Jos Boone Watersport**

Maisbaai 1 - Jachthaven Middelburg | Tel. 0118 - 62 99 13 | [www.josboone.nl](http://www.josboone.nl)

Dealer van oa.

**HONDA**  
MARINE

**VETUS**



**MASTERVOLT**

**PLASTIMO**

**MUSTO**  
DEELSOORTEN.NL

Raymarine

**LOWRANCE**  
**SIMRAD**



## CLUBVERHALEN

## Een ervaring

Jullie hebben ooit al eens een boot gekocht en waarschijnlijk een verkocht, tenzij je boten verzamelt.

Over het verkopen wil ik het nu even hebben.

Nadat je de wereld in kennis brengt van je verkoopintentie, door middel van een advertentie, begint de ellende.

Een hele rits nieuwsgierigen vraagt via de telefoon, waar de boot ligt en of ze hem mogen bekijken.

Ja! Bekijken wel, maar niet aankomen, in analogie met mooie meisjes.

Vervolgens een plejade aan makelaars die allen beweren de verkoopkansen merkkelijk te vergroten, hun aandeel natuurlijk ook. Maar daar wordt voorlopig zedig over gezweven.

Daarna de kandidaat-kopers, die allerlei indiscrete vragen stellen omtrent de boot. Wat zou er nu in godsnaam aan mijn boot fout kunnen zijn? De gedachte alleen, dat iemand dat durft denken, is grof.

De ‘would-be’ kopers stellen vragen, waarop ze het antwoord wel kennen, maar die alleen dienen om je prijs te doen verlagen.

Zoals: “Heb je een spinaker?” “Nee, ik heb geen spinaker, maar wel een bolle Jan (halfwinder)”.

Dat staat trouwens in de advertentie. Besluit: “Dat vermindert toch duidelijk de waarde“. Dat soort redeneringen kom je tegen.

Of nog: “Ai! Het is een stuurwielbesturing, ik had toch liever

een helmstok. Kan er daardoor niets van de prijs af?” Dan heb je het moeilijk om beleefd te blijven en zo kan ik nog wel andere voorbeelden geven.

Een laatste wil ik de lezer nog meegeven. Bij het einde van het telefoongesprek zei de man: “Ja! Maar ik koop dus van een Belg....”. Wat in die zin allemaal verscholen lag, kan ik niet raden.

De weg van de verkoop is lang en gaat door vele doornstruiken.

Het einde van de tunnel is bijna in zicht als iemand er een taxatiebureau wenst op te zetten. Dat wijst al op een zekere betrouwbare koop-intentie.

In het volste vertrouwen gaat de boot uit het water. Hij lag er nog maar net in, maar wat wil je. Toch vindt de inspecteur van het taxatiebureau een aantal zwakke punten, daar is de man uiteindelijk voor betaald. Als je wilt dat alles spic en span is, dan moet je maar een nieuwe boot kopen en geen boot die jaren geschiedenis met zich meedraagt.

In het rapport van meer dan 20 bladzijden (daar zijn aardig wat bomen voor omgehakt) kwam hij tot de vaststelling, dat de boot in goede staat verkeerde. Alleen ontstond er grondig meningsverschil omtrent de gebruikte anti-fouling, maar dat wil ik de lezer besparen.

In zijn verslag geen woord omtrent de berg aan wisselstukken, zoals Breton-plotter, peilkompas, zeilhandboeken,

zeekaarten en reddingsmiddelen, die de koper zomaar meekrijgt.

Als je dan uiteindelijk een verkoopovereenkomst tekent, dan overval je de koper met allerlei richtlijnen van hoe hij je boot, jouw boot nee zijn boot, moet onderhouden en waar op te letten.

Je krijgt het gevoel van een vader, die zijn oudste dochter aan de een of andere onverlaat toevertrouwt. Zeilers met dochters kennen dat gevoel. Maar het is wel nuttig, in deze periode, met de koper door één deur te kunnen, zodat alle afspraken netjes nageleefd worden. In het Frans heet dat “de bons comptes font de bons amis” (correcte rekeningen maken goede vrienden).

Nadat de verkoop achter de rug is, komt de rouwperiode en het verwerkingsproces. Nu zal je denken dat ik wat overdrijf, uiteindelijk is er geen overlijden. Neen, er is geen lijk, maar er is toch een finaal verdwijnen en dat moet je alleen verwerken.

Er is geen snotterende familie en schoonfamilie om je te troosten en je kunt hooguit wat droevig over de Oosterschelde turen en... zeilboten zien voorbij varen.

Ik stop voor jullie allemaal in tranen uitbarsten en hef het glas op wat voor ons ligt.

*Jan van Roey*

10

# Scherp aan de wind zeilend...

## zorgeloos ondernemen

### **HLB** Van Daal & Partners

Accountants & Belastingadviseurs

HLB Van Daal & Partners is gevestigd in Breda, Dongen, Geleen, Gemert, Schijndel, 's-Hertogenbosch, Waalwijk, Uden, Valkenburg en Amsterdam.

**T 0492 - 36 12 48**  
**[www.hlb-van-daal.nl](http://www.hlb-van-daal.nl)**

**Ondernemend, net als u**

## WHAT'S IN A NAME

## Kookaloo

Al sinds 1987 varen wij met een eigen zeiljacht: 'Kookaloo'.

Wij zijn toch wel op een heel bijzondere manier aan die naam gekomen. In 1983 werden wij door Shell International uitgezonden naar Sarawak (Malaysia). De huisraad werd via een 40 voets container verzonden naar Miri in Sarawak op noordwestelijk Borneo. Om na aankomst speelgoed, beddengoed, tennisrackets en boeken spoedig tot onze beschikking te hebben werd er ook een grote kist van 500 liter inhoud verstuurd als ongebeleide luchtvracht. Die kist is nooit aangekomen. Wellicht naar een verkeerd adres gestuurd of uit het vliegtuig gevallen?

In die kist zat een groot gedeelte van het speelgoed dat Bram (mrs. Cooper) en Mark (Rep en Roer) hadden verzameld sinds hun geboorte. Bram was toen we naar het Verre Oosten vertrokken 6 en Mark 5 jaar oud. Zij brachten een groot gedeelte van hun lagere schooltijd door op de Piasau school van Shell.

Een stukje speelgoed van Mark, dat hij van zijn oma had gekregen, zat ook in die kist. Dat stukje speelgoed was een ruimtevaartuig met de naam 'Kookaloo'. Helaas hebben we het niet opnieuw kunnen kopen, ondanks zoeken in Singapore en tijdens verlof in Nederland.

Toen we na vier jaar terugkeerden naar Nederland, wilden we een zeiljacht

kopen. We kochten een Spirit 32 en toen we een naam moesten bedenken, zei Mark, dat ze Kookaloo zou heten. Na zeven jaar met Kookaloo gevaren te hebben, hebben we een Spirit 36 casco gekocht en achter in de tuin met het gezin afgebouwd. Met de Spirit 36, eveneens Kookaloo gedoopt, doorkruisen we nu nog steeds met heel veel plezier de Zeeuwse wateren. Ze ligt in box G20.

Wij zijn trots op ons schip en hopen nog vele mijlen te kunnen genieten van 'Kookaloo'.

*Marijn en Anneke Kuijpers  
Captain en crew a/b Kookaloo*



## Daders en scheepskerkhoven

### *Lang geleden*

12

Het moet een forse klap zijn geweest. We waren de stad in geweest en kwamen terug bij onze boot die aan de langssteiger van jachthaven De Schelde in Vlissingen lag. Het eerste dat ik zag was versplinterd hout. Het berghout was ongeveer in het midden van de boot aan barrels gevaren. Nu bestaat dat bij een Hallberg Rassy niet uit waaibomenhout, dus daar moet je best moeite voor doen. Niemand had iets gezien of gehoord en de dader ligt op het kerkhof: het scheepskerkhof mag ik hopen. Daar word je heel verdrietig van. Waarom doet iemand zoiets, gewoon wegvaren?

### *Vorig jaar*

Het woei behoorlijk hard in Yerseke toen een Duits gezin op een Nederlandse huurboot losgooide om weg te varen. Ook nu lagen we aan een langssteiger. De schipper gaf niet voldoende gas, de wind pakte de boot en hij stuitte als een biljartbal langs vijf afgemeerde boten. Bij ons was de hekstoel ontzet, we hadden een kras op de romp en de joon en antennes waren kapot. De “dader” legde paniekerig en met veel hulp aan en wij slachtoffers vonden elkaar in schipperswijsheden en meningen over huurboten. Maar het duurde niet lang of onze brokkenmaker kwam met zijn ausweis langs, zodat we keurig zijn gegevens konden opnemen. Zo

hoort het, denk je en hebt eigenlijk vooral medelijden met de man en zijn gezinnetje op hun tweede vakantiedag. Maar helaas bleef het daar toen bij. Mijn verzekering liep tegen een soort Berlijnse muur, want aan de andere kant van de grens weigerde men over de brug te komen. “De schipper was bij iedereen aan boord geweest en had geconstateerd dat niemand schade had...” Ook de particuliere eigenaar van de huurboot gaf niet thuis. Volgens het huurcontract mocht de boot niet van het Veerse Meer af, dus hij kon niet in Yerseke zijn geweest. Pas een jaar later waren de partijen eruit en kreeg ik het geld van de verzekering. Daar word je heel verdrietig van. Waarom doet iemand zoiets?

### *Deze zomer*

Het woei behoorlijk in Stalland en wij zaten gerieflijk uit de wind in de kuip te lezen. Op de steiger tegenover ons vertrok een passant, die ook weer te weinig gas gaf en terug klapte op de “eigen” vingersteiger. Sneu, denk je dan. Bij een tweede poging ging het weer mis, maar nu ramde zijn anker de preekstoel van de boot van één van onze clubgenoten. Hij voer hard achteruit weg, terwijl wij brulden dat er wel een boot was beschadigd. Op dat moment ontdekte hij hoe de gashandel wel werkte en weg was ‘ie. Een mannetje bij hem op het voorschip keek nog wel even belangstellend naar de beschadigde preekstoel van onze clubgenoot. Naam en thuishaven werden genoteerd.

Een makkelijk te onthouden scheepsnaam, want het was de Franse vertaling van het Engelse boottype. De thuishaven ligt in de buurt. Een makkelijk te achterhalen dader, denk je dan. Alleen beweert de eigenaar dat hij nog nooit in Sint Annaland is geweest... Hij was in die periode wel op vakantie, maar naar het noorden van het land.

Daar word je heel verdrietig van.

Waarom doet iemand zoiets, gewoon wegvaren?

### *Waarom doet iemand zoiets?*

Tja, het is natuurlijk makkelijk om daar moraliserend over te doen. Het eerste denk je aan het eigen risico dat men

kwijt is, of de bonus malusregeling van de verzekeringsmaatschappijen die dit soort gedrag in de hand kan werken. Of mensen kunnen zelfs helemaal niet zijn verzekerd. Maar – en dat is ook niet goed te praten – misschien is het wel gewoon schaamte! Want, laten we eerlijk zijn, schipperen is toch een beetje macho (m/v) en je vaarkunsten worden toch vaak beoordeeld op hoe je aanlegt en afmeert. En, laten we weer eerlijk zijn: Iedereen maakt wel eens brokken, ook de ervaren schipper. Ik in ieder geval wel hoor, ook na ruim veertig jaar nog.

Maar wegvaren doe je niet!

*Cees Meijer a/b Stella Maris, steiger i13*

#### CLUBVERHALEN

## Zeeuws stikje

Ut is toch nog un moie zeumer geoere. De esten elft was ut koud in nat, ma toen was ut zeumer mee tropische temperaturen. Prima weer vo allerlei activiteiten. Dear emmen mee zn oelen van genoten. Alleen mee de schout in schepene race was ut afzien. De clubtocht was ok un succes. In ut feesje rond de afsluting van de renovasie was ok prima verzurgd in goei weer, ondanks de negative berichten over de mossels die nie goed weare wat du Daon rap wier tegengesproke atter mee deze niks an den and was in amme ze grust konne ete. Nou ze weare prima in der is gin mens ziek van gewore. In ok de acht uren was weer gezellig, in vo elk wat wils. As julder dit leze dan is ut winter in stille op dn aeven mee af in toe iemand die kom kieke oe of zn boatje dr bie leit. In un ander is misschien we bezeg mee un vecasie uut te stippelen vo volgende zeumer. Tot zo varre dit stikje in ik wens jullie oalemaele un goeie winterperiode, in me zien mekander we wel op de koae in tot de volgende keer.

*Lou*





## REISVERHALEN

## Dwars door zonnig, zuiver Zweden: Het Göta Kanaal

*Het staat op ons wensenlijstje: een keertje dwars door Zweden via het Göta kanaal. Als je vooraf via internet 'boekt', krijg je 10% korting. Dat durven we niet aan. Misschien komen we helemaal niet zo ver...*

*Haperend en anders op weg*

Vanwege een voorspelde noordoosten wind, besluiten we de eerste dag binnendoor naar Stellendam te varen en niet zoals gebruikelijk vanuit de Roompot de Noordzee op te gaan. Maandagavond 6 juni om half zeven liggen we achter ons anker vlak bij marina Stellendam. Als we de volgende ochtend om een uur of zeven de Goereese sluis willen 'nemen', blijkt die uitgerekend die dag niet te werken vanwege duikwerkzaamheden. Dat zou twee weken geleden al zijn aangekondigd. Stom, hebben wij niet gehoord en niet gecheckt. Eerst terug achter anker. Dan plan B: via Spui en Nieuwe Waterweg eruit, naar Scheveningen. De stroom is er gunstig voor. Spijkenisserbrug en Botlekbrug draaien speciaal voor ons iets óver 12.30 uur, omdat ik op de vraag waar we ons bevinden, via de marifoon zeg, dat ik de brug 'in vizier' heb. Sympathiek van de brugwachter. Als we een dag later tegen een noordenwind vier, van Scheveningen naar IJmuiden kruisen, krijgen we een AIS alarm: we zenden niet meer. Rien constateert een verdachte accu. Dus hebben we al snel een 'vrije' dag, want er moet een nieuwe accu komen (de

verdachte is trouwens pas twee jaar jong). Een dag later loopt en bust Rien na een telefoontje naar de Dokweg en Albatros heeft er eentje op voorraad, identiek aan benodigde afmetingen. Ze brengen Rien met accu terug naar de marina. Service!

*Stabiel laag*

De barometer is een poosje stabiel laag. Zo stabiel, dat er weinig wind is. In dagtochten, vaker op de motor dan zeilend, belanden we in Brunsbüttel. Als we daar de volgende ochtend om zeven uur wakker worden, loeien de misthoorns en luidt de klok. Dikke mist. Dan mag er niet worden gevaren. Gelukkig gaat tegen half negen het licht op groen voor de sportboten. Voorbij Rendsburg komt er af en toe een beetje regen, maar als we voor de Holtenau sluis (lang) liggen te wachten, barst het weer pas echt los: dikke onweersbuien met stortregens, donders en bliksems. Zeiknat varen we de grote sluis in. De kleine is nog steeds onbruikbaar. Ze doen er al een paar jaar niks aan. Betalen hoeft niet meer. Dat zou voor de 'grote jongens' te veel tijd kosten.

*Midzomerweekend in de scheren*

We zeilen met veel wind (24 knopen) in dagtochten via Bagenkopf en Gedser naar Klintholm. Dan is het 20 juni en gaat de zon hele dagen aan en de wind eraf. Het kost wat diesel, maar de onvolprezen motor brengt ons ook een heel eind. Twee dagen motorzeilen en een dag spinnakeren later liggen we al

**De scheren zijn weer fabelachtig mooi en met de huidige zon en temperatuur lijkt het de Riviera wel, maar dan met naaldbomen en scheren en rotsen en overal eilandjes.**

in Borgholm op Ölland. Daarna schieten we de Zweedse scheren in. Het is midzomerweekend en dat betekent: overal bootjes met hun neus naar de rotsen en hekanker uit. Wij ankeren een eerste nacht bij Krokö midden in een baaitje, helemaal in ons eentje, op tien meter water. Beetje ketting heb je wel nodig als je niet naast vier andere boten aan de scheren wilt parkeren. Voor de tweede nacht kiezen we een ankerbaai bij Vaggö. Zowel door Vleut als een Duitse pilot als bijzonder beschut en fraai beschreven. Vol natuurlijk. Het is bloedheet vandaag. We produceren behoorlijk wat zweet. Een paar honderd meter verder vinden we – wel even zeer ruim om een groene boei heen varen, waarachter evident rotsen liggen – een ‘eigen’ plekje in een baai waar niemand ligt. Het anker valt in circa zeven meter water en we douchen in de kuip het zweet eraf. Vlak voor de schemer invalt, gaat onze nieuwe investering over de kajuitingang: een muskietennet. Luik

en ingang kunnen helemaal open blijven en geen mug komt naar binnen. Geweldig stuk uitrusting! De scheren zijn weer fabelachtig mooi en met de huidige zon en temperatuur lijkt het de Riviera wel, maar dan met naaldbomen en scheren en rotsen en overal eilandjes.

#### *Rijp voor het kanaal*

Met de Marien kunnen we niet via de kortere zuidelijke route naar Mem, want die route heeft een vaste brug van 15 meter hoogte en dat past niet. We moeten dus een stukje om, langs Arkosund. We hebben geen echt goede herinneringen aan Arkosund (duur, groot, niets bijzonders) en nog niet echt boodschappen nodig, dus laten we die haven rechts liggen. We buigen, na weer een schitterende kruip door, sluip door scherenroute, bakboord uit, richting Göta kanaal. We kunnen een heel stuk zeilen, langzaam dan wel, maar de motor uit blijft leuk. We stoppen in Stegeborg, waar we



een vrije plek aan de buitenste steiger met hekankerbal vinden. Rien 'vangt' iedere hekankerbal gelijk. Een paar gezellige Denen met mooie, ranke, scherenkruisers vangen de voorkant op. In Stegeborg kun je niets kopen, behalve ijsjes, maar je kunt er heerlijk uit eten en dat doen we dan ook. Op prachtig opgemaakte borden krijgen we garnalen en witvis, respectievelijk gazpacho en langzaam gegaard vlees. Allemaal heerlijk. Flesje wijn erbij. Volvoerd naar boord.

In Stegeborg is ook een prima tanksteiger, dus de volgende morgen tanken we voor vertrek vol. Rien monteert voor straks in de sluizen als voorlijnen de lange lijnen met katrol bij de preekstoel en dan naar achteren naar de lier.

We zijn rijp voor het kanaal.

### *Welkom in het Göta kanaal*

In Mem melden we ons bij het Göta kanaal kantoor. De vriendelijke lock master (student industriële engineering) moet eerst een boot 'sluizen', waarvoor hij zich verontschuldigt. Dan komt hij met ons praten en vraagt of we geboekt hebben via internet. Nee dus. Geen probleem. Hij boekt ons in. Ik mag zelf de gegevens intypen. Voor 7.510 SEK, ongeveer 750 Euro, weet je alles. Dat is tot en met Göteborg, inclusief alle marina's en twee servicekaarten voor elektra en toegang tot gebouwen, waar je niet alleen gratis kunt douchen, maar ook gratis wassen en drogen. Je mag vijf nachten blijven in iedere marina.

Een niet te verslijten sticker aan de preekstoel geeft aan tot hoe ver je gaat. In ons geval eerst tot Sjötorp. Na het Vänern meer (waar



de havens niet gratis zijn), komt het Trolhättan kanaal, waar je niets hoeft te betalen als je deze sticker inlevert. De maximale doorvaarthoogte is 22 meter. Tot Vanersborg zijn alle sluizen klein: 35 meter lang, 7 meter breed, diep circa 3 meter. Met vier niet al te grote jachten is een sluis vol. Alle sluismeesters en meesteressen zijn zonder uitzondering even vriendelijk. Ze helpen, hoge uitzonderingen daargelaten, niet met het beleggen van lijnen (verzekeringsskwestie).

### *Leren springen met twee lijnen*

Met een hoofd vol informatie, die gelukkig ook allemaal op papier staat, sluizen we gelijk in Mem en pakken ook nog de volgende twee sluizen. Ik leer van de langzaam varende boot af te springen met twee bossen lijnen in mijn handen, op soms rare, korte muurtjes, die akelig snel ook nog gelijk omhoog lopen. Het gaat niet direct helemaal vlekkeloos (te veel ruimte in de voorlijn), maar we leren snel bij en belanden heelhuids in Söderköping, waar we een plekje langs de kade vinden, omdat er net iemand weggaat. Aan de ene kant een aantrekkelijke, authentieke stad en aan de overzijde

een steile berghelling. We blijven er een dagje. Er is een schitterend oud stukje centrum, een kerkje uit 1300 met houten 50m hoge klokkentoren, een oud stadhuis, een rozentuin met hangmatten, en veel meer. Shoppers komen hier ook aan hun trekken. We maken een boswandeling en beklimmen de berg, waar we worden beloond met fraaie uitzichten. Beneden ons zien we nog net een stukje van onze boot. 's Avonds is er muziek, op straat wordt gedanst. We doen een dansje mee.

*Barometer zakt: slecht weer...*

De sluizen en bruggen (de bruggen gaan bijna altijd open als je aan komt varen) werken van negen uur 's ochtends tot zes uur 's avonds.

Vorbij Söderköping hebben de sluizen soms wel kleine steigertjes om af te stappen, maar die liggen in een hoek t.o.v. de slusingang. Rien moet dan stapvoets een 'bochtje' varen, soms rollen de fenders weg. We schampen tot twee keer toe langs een houten steigertje. Zonder een kras komen we er deze reis niet vanaf. Maar al doende leert men: voor ik het weet kan ik met lijnen en al afstappen en ook nog afduwen. Na Norsholm en het kleine Roxen meer, volgt de Carl Johans sluis bij Berg. Dat is een sluis met zeven trappen. Heel indrukwekkend en je bent er wel even mee zoet. Op een met ons mee schuttende Deense Hanze speelt de schipper afwisselend gitaar en ukelele tijdens het wachten. Dat maakt het een gezellige bedoening.

clubhuis

# Buutengaets

Sint-Annaland • 0166 652 634



eten & drinken • feesten  
dineren • borrelen

Contact:

Havenweg 12 • 4697 RL Sint-Annaland  
tel. 0166 652 634 / mob. 06-51350592  
info@buutengaets.nl / www.buutengaets.nl





blijven liggen, want prima plek en alle voorzieningen. Frank, Charlotte en onze twee maanden jonge kleinzoon Jan landen de volgende dag al vroeg in de ochtend en dus lunchen we aan boord ineens met zijn vieren en kleine Jan. Ik geniet er buitensporig van. En ja, ze willen ook wel blijven slapen. Met zijn drieën in de voorhut blijkt te passen. En zo'n kleine matroos kan aan boord natuurlijk gewoon in de gootsteen in bad.

19

Als we de zeven trappen geklommen zijn, kom ik wat later brommend uit de kajuit de kuip in: “de barometer zakt te snel, we krijgen slecht weer...”. Rien kauwt even op die mededeling en kijkt me dan grijnzend aan. Niks slecht weer: we zijn gewoon te snel te veel meters gestegen! Dat levert een verlaging van de luchtdruk op.

#### *Een kersverse matroos aan boord*

In het direct na de zeventraps sluis idyllisch gelegen Berg zijn veel ligplaatsen. We leggen aan met de neus in de wind aan een hekankerbal. Op de hekboei-haken gaan eenden zitten. We liggen midden in de natuur en zijn inmiddels 52,1 meter boven de zeespiegel.

In Berg bezoeken we het Vreta Kloster (Zwedens eerste nonnenklooster, gesticht in 1162). De kloosterkerk is indrukwekkend en heeft ook koningsgraven en een museum.

Zoon Frank stuurt een berichtje dat ze in het vliegtuig naar Stockholm zitten en dat hij een auto heeft gehuurd. Ze komen wel even bij ons op visite “als jullie dat leuk vinden”. En of we dat leuk vinden. We besluiten in Berg te



#### *10,6 mijl in zes uur*

Het is maar goed dat hier niemand haast heeft. We doen over 10,6 mijl soms zo'n zes uur. Dan hebben we wel vier keer een dubbele, een enkele, een handbediende sluis en heel veel bruggen 'genomen'. Dat kost gewoon tijd. Niet omdat het druk is. De volgende dag schutten we in de vijftraps Borenshult sluis zelfs als enige boot. De informatielichtbalk bij een snelverkeerbrug geeft flinke verwarring. Eerste schutting 15.30 uur volgende



THE  
**lean six sigma**  
COMPANY

Europa-wijde training en implementatie



## LAAT JE CONCURRENTIE IN JE KIELZOG!

*Wat zou je besparen als alles binnen  
je organisatie in één keer goed gaat  
en u levert keer op keer wat de klant  
verwacht?*

*The Lean Six Sigma Company geeft  
je een pad en handvatten om het  
ideaal zo dicht mogelijk te bereiken.*



+31 10 22 22 860



[www.theleansixsigmacompany.com](http://www.theleansixsigmacompany.com)

Jacht  
Elektro  
Wisse

ELEKTRO-WERKZAAMHEDEN  
ENERGIEVOORZIENINGEN  
NAVIGATIE- EN  
COMMUNICATIEAPPARATUUR

Noordweg 480  
4333 KM Middelburg  
tel 0118 59 44 56  
mobiel 06 512 190 56  
[info@jachtelektro.com](mailto:info@jachtelektro.com)  
[jachtelektro.com](http://jachtelektro.com)

VAREN IS  
VERTROUWEN  
OP BEMANNING  
EN APPARATUUR



his  
wa

dag! Dat is gelukkig een foutje. Hebben we net met enige moeite aan een hoge wachtsteiger aangelegd, mogen we er natuurlijk toch door. Ligplaatsen zijn vaak midden in de prachtige natuur, soms in een grote stad, zoals Motala. Mooie kerk, weinig ‘Gamla staden’. Wel een erg leuk automuseum en een prachtig aan het water gelegen park. Vlakbij is het monument/mausoleum van Baltzar von Platen, de ontwerper van het Göta kanaal.



### *In de slotgracht*

Iedereen zegt en schrijft dat je Vadstena niet over moet slaan. Ze hebben gelijk. We varen er naar toe. Het is maar een kleine ‘omweg’. We vinden een vrije gastenplaats tussen twee palen. De boxen zijn zo kort, dat grotere boten (en dan zijn wij met onze 11.30m dus ook al groot) schuin in moeten steken. Dat lukt ons ook zo maar in een keer. Hier geldt de Göta servicekaart niet. Het havengeld is 210 SEK. Het slot is indrukwekkend. In 1545 gebouwd door Gustav Vasa na de reformatie om meer invloed te krijgen. Maar het machtige klooster en de kerk van de heilige Birgitta, gebouwd in 1364, kon hij niet sluiten! Pas in de 17e eeuw kwam het slot gereed. En het staat er nog machtig. De stad Vadstena is druk, levendig en heeft veel, heel veel, oude straatjes en houten huizen. We lunchen buiten met een warm broodje. Wandelen uitgebreid rond. Zeer de moeite waard. In de haven (gracht naar het slot) lig je geweldig beschut.

### *91,8 meter boven de zeespiegel*

We varen over het Vättern meer, dat oost-west 17,5 mijl en noord-zuid

73 mijl meet. Zou je lekker kunnen zeilen als het maar waaien wou. Dat doet het niet. Mooi is het wel. Via Karlsborg en een prachtig stukje Bottensjön belanden we bij de laatste sluis die ons omhoog brengt in Forsvik. Deze sluis heeft zeer ruwe rotswanden. Ervoor zijn zes tot acht gammele overnachtingsplaatsen, die bezet zijn, dus schutten maar. Voor het eerst over links dit keer en ook dan spring ik goed. Direct na de sluis vinden we een overnachtingsplek aan een zeer stevige steiger in de Dammsjön en we bezoeken een heel erg leuk, interessant industriemuseum met gieterij en smederij en werf. Bij de sluis in Forsvik staat, altijd open, de oudste ijzeren klapbrug van Zweden.

We zitten nu 91,8 meter boven de zeespiegel en varen door het zeer smalle Spetnäskanalen het Viken meer op. Er volgen nog veel meer smalle doorgangetjes met om ons heen beboste heuvels. Schitterend. Het wijdere deel van Viken is zo mogelijk nog mooier. Het is spiegelglad. De wolken weerkaatsen in het water en omdat we vanmorgen vroeg (09.00 uur) vertrokken, hebben we de hele mooie ‘weg’ en het superfraaie Viken voor ons alleen!



### *Omlaag: vergeet niet a/b te gaan*

In Tårtoorp gaan we onze eerste 30 cm omlaag. Hier is een handbediende sluis, die we zelf dicht (Rien) en open (ik) mogen draaien. We krijgen een regendagje in Töreboda. Kan ik mooi een dag 'werken', want er moeten btw aangiftes de deur uit. 'The cloud' heeft zijn voordelen: als er internet is, kun je probleemloos bij je programma's. Een dag later doen we zeven bruggen, drie dubbelsluizen, een triple en twee enkele. Het 'zakken' in de sluisen gaat heel wat rustiger dan het met heel veel turbulentie gepaard gaande stijgen, maar is toch ook weer even wennen. Ik vergeet een keer aan boord te stappen als we in de laatste kolk liggen. Met

hulp van een buurman spring ik nog net op tijd weer op de boot.

Alle sluisen en bruggen werken tussen 09.00 en 18.00 uur. De sluiswachters hebben goede en continue communicatie met elkaar en ze vragen onderweg tot waar je die dag denkt te gaan. Als wij zeggen dat we, rekening houdend met de openingstijden, mikken op twee sluisen vóór Lyrestad, waar een gastenhaven is, zegt de sluiswachter: "Dat kan, maar dan liggen jullie wel dubbel. Verderop in Lyrestad is volop plek. Als jullie iets harder varen dan mag (zes knopen in plaats van vijf), halen jullie dat ook nog wel." Dat werkt en zo liggen we om 18.05 uur langszij een grasveld op een van de mooiste plekjes. Prachtig kerkje tegenover de 'havenkom'. Niets te beleven dan mooie, stille natuur.

### *Voorpiepen is er niet bij*

Er is een brug 'kapot'. Aan een minimaal wachtsteigertje waar eigenlijk maar één bootje zou kunnen liggen, zijn er al vier aan elkaar geknoopt. We blijven dus maar motoren. Rien manoeuvreert zich het heen en weer, want het waait een beetje. Het duurt even voor de boel gerepareerd is door een techneut van het kanaal. De boom







voor het verkeer bleef ook dicht en er is dus een hele file (is acht auto's). Als bij de volgende sluis moet worden gewacht op een passagiersboot (voorrang), ontstaat een ware opstopping en liggen wij als binnenste boot met vijf schepen naast ons aan een wachtsteiger. Voorpiepen is er hier niet bij. Als we bij de tweede schutting aan de beurt zijn, schudden we die vijf van ons af, die braaf rondjes draaien en weer aanleggen.

#### *Uitrusten*

In Sjötorp blijkt een plekje te zijn in de 'middle pool'. Leuk, want uitzicht op het Vänern meer. We besluiten een dag te blijven. Uitrusten. Dat wordt dus werken. Rien ververst de olie en ik doe de was. Hier zijn goede wasmachines en drogers. Allemaal bij de kanaal(service)prijs inbegrepen. Het worden twee dagen, want de volgende dag regent het pijpenstelen en we vinden het een beetje zonde om zonder zicht het Vänern meer op te gaan. Toch nog een echte rustdag.

#### *Gereefd kruisen*

Er staat een behoorlijk windje, maar we gaan. Kiezen voor de noordelijke route

boven langs het eiland Kållandsö. Het windje vier wordt een vijf en dan een zes. Het eerste rif gaat erin. Het is op het eerste stukje na allemaal kruisen. Leuk is dat we de beboeide passage boven het eiland ook hoog zeilend net kunnen halen. Het is lekker om weer te zeilen, maar zoveel wind was nu ook weer niet gelijk nodig geweest. De golven op het Vänern meer (keer of tien zo groot als IJsselmeer) zijn kort, steil en gemeen, maar de Marien zeilt hard, steeds ruim zeven knopen, soms boven de acht. We komen slechts één andere zeilende boot tegen. We hadden ergens willen ankeren, maar dat zit er bij zuidwest zes niet in. Dus kruisen we naar Dalbergså, in de hoop dat we daar naar binnen kunnen en er plek is. Vlak voor de deur gaat het zeil er pas af en komen de fenders en lijnen tevoorschijn. Prima bakens op de kant. Heel voorzichtig schuiven we de Marien tussen de rotsen door (vier boeitjes) het smalle ingangetje naar binnen, een riviertje op. Even later liggen we langszij op een prima plek aan een oude steiger in een prachtig natuurlijk haventje, een stukje verder op het riviertje. Overal bomen om je heen, veel zwaluwen en stil water. Geen golfje te bekennen.



### *Trolhättan*

Omdat we gehoord hebben, dat er drie dagen festival is in Trolhättan en er daar bovendien maar een piepklein haventje is, besluiten we vanuit Vanersborg (aardige havenmeester, prachtig wandelpark in en rond scheren) met de trein naar Trolhättan te gaan. Leuk om je weg in een vreemd land te zoeken. Heen kunnen we in de trein een ticket kopen bij de conductrice. Duur rit 12 minuten en voor we het weten zijn we in grote stad Trolhättan. Aan de hand van een in Vanersborg gekregen kaartje lopen we door de gezellige, heel drukke, van marktkraampjes vergeven stad. Langs het water (dubbele stromen) is van alles te doen. Hardloopwedstrijden voor jong, heel jong, en oud, heel oud. En het regent steeds dat het giet. De Zweden geven er niet om. Ze houden gewoon een paraplu boven het hoofd en lopen in shorts en met blote voeten in open sandaaltjes. Wij hebben geen paraplu en worden drijfnaat. Maar: we bezoeken 'Insikten' en krijgen met een Duits gezin van vier voor ons zessen in het Engels zowat een privé rondleiding door de waterkracht centrale van Vattenfall. Heel interessant. We mogen zelfs,



met helmen op, in de grote hal met de gigantische turbines. Daarna zijn we niet alleen op tijd om rond 16.00 uur de 'watervallen' in werking te zien (af en toe zetten ze tijdens zomerweken de schuiven open en komt de 'oude' waterval weer tot leven), maar beleven we dat spektakel ook nog droog. En ja, in het piepkleine haventje was maar één balletje vrij op een voor ons te klein plekje. Terug kopen we een treinkaartje aan het loket, want de machine begrijpt ons niet.

### *Lila Edet en Lila Bommen*

Ook het Trolhättan kanaal (als je een Sjötorp sticker inlevert, hoef je niet te betalen) voert door een schitterende omgeving. In de indrukwekkende drietraps sluis wordt een gigantisch



verschil van 33 meter overbrugd. Heel rustig schutten. Twee lijntjes aan de trap (ompakken), alleen aan de midden kikker, met ook nog een boot naast ons. In de laatste kolk is er een dubbele schutting: dus iedereen moet naar stuurboord uitwijken, omdat er tegenliggers bakboord inkomen. Grappige ervaring. We besluiten de laatste sluis voor morgen te bewaren en draaien het piepkleine haventje van Lila Edet (achter de keringen naar de sluis) in, waar we een plek vinden langszij een minuscuul eilandje. De volgende dag bereiken we Göteborg. Daar zijn we voor het eerst in ons leven en dus willen we midden in de stad in Lila Bommen liggen. Doen we nooit meer in de hoogzomer. Alles heel krap. Veel gereserveerde boxen. Te grote boten in

de smalle ruimte tussen twee steigers. Grondankergerei, dus je vaart zo in een paar ankerlijnen. Het kost Rien een jaar van zijn leven, maar op een gegeven moment 'liggen' we. De hele dag varen ferry's heen en weer, die behoorlijke waterbeweging veroorzaken. Maar: je ligt wel vlakbij het centrum van de stad. Dat is dan wel weer leuk. En: Göteborg is bruisend, gezellig, mooi van opzet, met ruimte, pleinen, groen, parken, markthallen, galeries. Kortom: de moeite van Lila Bommen waard.

#### *Overvol Laeso*

In het Kattegat moet het altijd hard waaien, maar nu dus niet. Het lijkt de Middellandse Zee wel. Blauw, blauw, zon, glad water. We motoren naar Laeso, waar het akelig vol is



## **BAAS ASSURANTIËN THUIS OP HET WATER!**

---

De adviseurs van Baas Assurantiën  
zijn al meer dan 30 jaar aanspreekpunt  
voor watersportliefhebbers.

U kunt bij ons terecht voor vragen  
over verzekeringen & financieringen.  
Wij helpen u graag... al meer dan 30 jaar.

Baas houdt uw hobby betaalbaar!



**BAAS**

ASSURANTIËN & DE HYPOTHEEKSHOP

in de haven. De havenmeester wijst ons een plek als tweede naast een Linjet 37, die aan een vissersbootje op een T-kop steiger ligt. Later komt er nog een derde naast. Meer kan er gelukkig niet bij, want hier moet een doorgang blijven. In de rest van de haven is het chaos. Overal zes, zeven dik, schuin, dwars, naast en achter elkaar, met soms nog geen halve meter daartussen.

We wandelen hele einden op het eiland, langs de kust, eerst over kliffen dan langs het water. Zon, zon, zon, blauw in de lucht en in het water in wel twaalf tinten van azuur tot turkoois. De haven is kermis, het eiland prachtig.

#### *Trompetgeschal bij zonneval*

Met een rustig, zuidoostelijk windje van ongeveer twaalf, dertien knopen kunnen we zeilend naar Saeby, waar we tot onze verbazing een prachtige, vrije palen box vinden in de kom die direct aan stuurboord ligt. Ook hier waren we niet eerder. Authentiek stadje, prachtig oud kerkje, veel galerieën, glasblazerij. Op circa een kilometer het stadscentrum met behoorlijk veel winkels en restaurants. We stappen in onze wandelschoenen en lopen naar het bos, waar we de MTB route volgen, zes kilometer klimmen en dalen, mooie bossen, langs riviertje Saeby, een hiketrail tocht. Drie keer opzij voor een mountain biker, verder geen mens gezien. De hele dag schijnt de zon. In de boot is het 27 graden. De haven is inmiddels (weekend) zo vol, dat ze aan de overzijde driedik en zelfs in de invaart van de haven liggen. Iedere avond tegen zonsondergang of uiterlijk om 21.00 uur is er een trompetconcert op de haven. Daarvoor verzamelt zich



een hele menigte, die de trompetteer na afloop beloont met een applaus.

#### *Extra lijstje, zegt de havenmeester*

We gaan op huis aan. Bezoeken Hals, Grenaa, en Ebeltoft, waar we voor de derde keer een bezoek brengen aan het Glasmuseum. Alle keren is er een nieuwe collectie. De straten van Ebeltoft zijn onverslaanbaar romantisch, nostalgisch, met duizenden stokrozen, nu volop en soms drie meer hoog in bloei. Een clown blaast ballonnen, wij eten ijsjes. Hoog aan de wind zeilen we twee dagen later naar Ballen op Samsø. Eén slag hebben we nodig om daar



## INBOARD EN OUTBOARD SERVICE CENTER

- Inboard & outboard service center
- HONDA & MERCURY outboard dealer
- MERCURY TDI dealer
- VOLVO-PENTA service punt
- YANMAR service punt
- LOWRANCE & SIMRAD dealer
- RIGIFLEX boat dealer
- TINN-SILVER aluminium boats
- Diverse merken rubberboten
- Diverse merken sport boats
- PEGA trailers
- Cosmetisch onderhoud
- Boot wassen, eenmalig of periodiek
- Boot & interieur wrappen
- Watersportwinkel
- Texaco tankstation
- 45 meter service steiger NIEUW 2016

Spuistraat 40 Sint Annaland  
Tel. (0)166 652 454  
info@dekker-group.nl  
[www.dekkermarine.nl](http://www.dekkermarine.nl)



*Jammer dat ons werk onzichtbaar is!*

lid van



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



naar de kust te komen. We zijn vroeg, 13.30 uur, maar wat denk je: Ballen ligt al vol. We leggen als derde aan naast een Engelsman uit Chichester met een Sweden 36. Aardig stel. De 48 voets kadeligger is minder toeschietelijk. We leggen lange achterlijnen naar de wal. De Engelsman helpt en gaat gooien, “could be embarrassing”, zegt hij grijnzend, maar werpt vervolgens perfect. Het strand is om de hoek. We dachten dat het vol was toen we arriveerden, maar 's avonds ligt het overal vijf, zes en zeven dik. De havenmeester komt langs en adviseert ook een lange voorlijn te zetten, want vanaf 06.00 uur morgenochtend gaat het 12m per seconde waaien (6Bf). We brengen een lijn uit.

### *Buiig*

De volgende morgen staat er een leuk windje, niks 12m per seconde. De havenmeester moet een aandeel in de bus company voor een tour over Samsø hebben. Die rondrit raadde hij ons gisteravond aan. Volgens de weerkaartjes komt er wel meer wind, maar pas later in de middag en in buien. We gaan en we gaan hard. De wind is half, soms 60 graden schijnbaar en we sleuren met zeven, acht knopen naar Nyborg. De buien komen, mét onweer, maar de meeste regen gaat achter of voor ons langs. Rond de buien trekt de wind aan van ‘normaal’ 17/18 knopen naar 22/25 knopen. Voor de veiligheid zetten we de motor standby als we onder de 18 meter hoge Westerbrug Grote Belt doorzeilen, maar nodig is het niet. De motor hoeft niet te worden gebruikt. Rien sleurt Marien onder midden boog 18m door (we hebben 17.60 meter nodig). Na nog een uur verder het Nyborg fjord in, gaat het zeil eraf als de zoveelste onweerswolk er rollend aan komt en motoren we de laatste twee mijl naar de haven. We zijn er bijna, dan barst de bui los en het stortregent hard en verrassend koud.

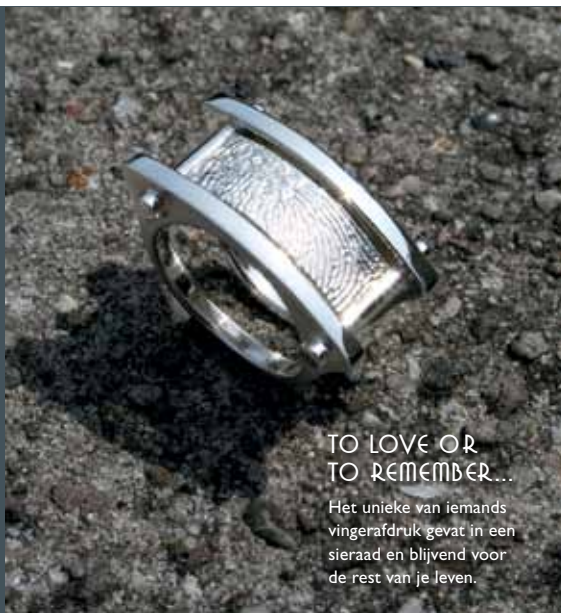
### *Met een pauze op huis aan*

Ook vanuit Nyborg kunnen we zeilen, wel hoog aan de wind, die van alles tussen de 12 en 18 knopen blaast. Kruisend en met een steviger zeeetje dan je zou verwachten, bereiken we Spodsbjerg op Langeland. Plek zat, we kunnen kiezen uit veel vrije palenboxen. Een lange dagtocht van 71 mijl brengt ons naar Rendsburg in het Kielerkanaal. Daar pauzeren we even, want het waait veel te hard om de Duitse bocht in te gaan. We laten de boot een dag of vijf



Een persoonlijke vingerafdruk  
in een sieraad

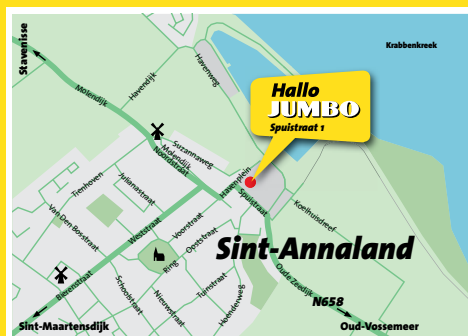
[WWW.GOLDENFINGERPRINT.COM](http://WWW.GOLDENFINGERPRINT.COM)



TO LOVE OR  
TO REMEMBER...

Het unieke van iemands  
vingerafdruk gevat in een  
sieraad en blijvend voor  
de rest van je leven.

# Voor al uw boodschappen



## Openingstijden:

Maandag t/m woensdag 8.00 - 20.00 uur

Donderdag en vrijdag 8.00 - 21.00 uur

Zaterdag 8.00 - 18.00 uur

Zondag gesloten

**Halo JUMBO**

**Bert Slingerland**

St. Annaland, Spuistraat 1



achter, huren een auto, rijden naar huis, vieren de 40-jarige bruiloft van mijn zus mee, werken een dag, halen het onkruid uit de tuin en rijden weer terug. Dan varen we van Rendsburg naar Cuxhaven, waar we de SAR het Nederlandse zeiljacht Bries naar binnen zien slepen, dat aan de dieselsteiger wordt geparkeerd. Later bij Vlieland zit diezelfde boot vast en met gebroken roer op de Eierlandse plaat. Hoeveel pech kan je hebben?

Wij varen, gelukkig zonder brokken, in twee lange dagtochten van Cuxhaven naar Borkum (99,1 mijl) en van Borkum naar Vlieland (84,4 mijl). Daar komen we tegen donker aan. De haven is werkelijk bomvol. Zeiljachten liggen ook naast de platbodems en twee/driedubbel langs de lange steiger. Tot onze stomme verbazing zie ik een lege box aan de 'grote jongens'

steiger (13m). We schieten erin. De volgende dag loopt de haven leeg, omdat voor het noorden de vakantie er over drie dagen op zit en er veel wind voor het weekend wordt voorspeld. De havenmeesters laten ons rustig in die chique box liggen. We blijven een paar dagen op Vlieland en maken de 350 jaar herdenking van de slag bij Terschelling-Vlieland mee, met de admiraals van de UK en NL vloten, musketiers en kanonnen.

Daarna steken we het wad over en gaan we via Stavoren naar Woudsend, waar we met de werf het 50 jaar jubileum van Breehorn vieren op de 10-11e september. De Marien overwintert dit jaar in Friesland.

*Marja en Rien  
van der Kraan (Marien, D7)*



## Bij wedstrijden geen besteklade mee

32

Cor de Waaij (58) zeilt, met onderbrekingen, sinds zijn veertiende, maar is 'pas' 25 jaar geleden met een eigen bootje begonnen. Dat was een Greyhound van 6,20 meter lang. De kinderen sliepen in de voorpiek en Cor en Bettie in de hondenkooien. Ze hebben de boot verkocht toen Cor voor zijn werk naar Portugal moest, waar ze vijf jaar hebben gewoond. Maar het zeilen hield niet op, want tijdens vakanties in Nederland huurden ze natuurlijk boten. In 2005 hebben ze de Comet 1050 gekocht: Namorado de Verão, de Zomerliefde. Hiermee lagen ze eerst op Tholen en sinds 2009 in Sint Annaland.

Cor is in Stalland echt met wedstrijdzeilen begonnen, als bemanningslid met Bert Stolp in de Cadans. In 2010 ging hij voor het eerst zelf 'los' tijdens de Woensdagavondwedstrijden en vervolgens ook de Clubwedstrijden. Volgens Bettie ging het toen van kwaad

tot erger. Ineens mochten allerlei dingen niet meer mee: de kuitafel en ook alle drankflessen moesten eraan geloven. Ze vond dat allemaal maar onzin. Het begon 's winters al, er werd een speciale antifouling uit Duitsland gehaald, die de kiel aalglad maakt. De vaste schroef werd een schroef die een vaanstand heeft, want dat scheelt maar liefst een halve knoop. Eerst werden de oude versleten zeilen vervangen door dacron exemplaren en later kwam er een high aspectfok, die binnen de verstaging kan worden gevaren. Dat maakte dat de 'Zomerliefde' ineens veel hoger aan de wind kon komen. Voor de ruime koersen heeft Cor nog altijd een gennaker in het vooronder liggen. Dit jaar is ook het grootzeil vervangen en lopen ze er ineens boten op hoogte uit, die voorheen niet waren te kloppen. Ook moesten alle lijnen en blokken eraan geloven: geen spul meer dat meerekt en vooral lichter. De vaste bemanning klaagt dat er wel steeds meer lijntjes bijkomen, zoals de 'intuckers' waarmee je de fokkenschoot nog meer naar binnen kunt trekken. "Maar, het werkt wel": zegt Bettie. "En", verklapt Bettie, "Cor lijkt fanatiek, maar ik ken er die nog veel fanatieker zijn, zoals ik met de man-vrouwwedstrijden".

### *Hond op de steiger achtergebleven*

Vroeger mocht hond Shels ook altijd mee wedstrijdzeilen. Tot die keer dat





zij eens per ongeluk op de steiger is achtergebleven, omdat Cor snel op de startlijn wilde liggen. Ze moesten terug en waren te laat voor de wedstrijd. Sindsdien mag Shels alleen nog maar mee met de man-vrouwwedstrijd.

Omdat de Comet een ondiepe kiel heeft, varen ze soms met flinke wind met zeven man aan boord. Want hoe rechter ze de boot kunnen houden, hoe minder ze verlijeren. En, wat veel wedstrijdzeilers niet kunnen, is bijtijds reven! Als de boot te loefgierig wordt, loopt ze uit haar roer en ook een lichtgewicht stuurvrouw of -man moet het roer kunnen houden. Bovendien zeilt de boot dan gewoon harder. "En", zegt Cor, "één-tiende knoop maakt het verschil!".

"De eerste keer dat je in een wedstrijd start, krijg je echt de zenuwen", zegt

Cor. "Al die boten die tegelijk op de startlijn afvaren. Voor een beginner is dat heel erg moeilijk en kun je beter eerst een beetje kijken hoe dat gaat. Je moet je dan goed realiseren dat je toch niet kunt winnen van de jongens die het al jaren doen. Kijk hoe het gaat en leer ervan!", zegt Cor.

### *Bèta's in de familie*

Van te voren is Cor al met duizend dingen bezig, in de wedstrijdleiding, maar ook als deelnemer. Hoe is het tij, de wedstrijdbaan, de wind? Hoewel die laatste altijd een onberekenbare factor is. Cor is nu al aan de slag met de voorbereidingen van de 8 Uren van de Oosterschelde van volgend jaar. Hij heeft een programmaatje in Excel gemaakt met de rakken en stroomtabellen, zodat hij tevoren



WSV SINT-ANNALAND KOOS VOOR **SYSTEEM LAGUNA**  
MODERN - DUURZAAM - ZEEWATERBESTENDIG - MAATWERK

**Inter Boat Marinas - drijvende steigers & jachthavenbouw**  
**+31 (0)78-677.70.00 - info@interboatmarinas.nl**  
**WWW.INTERBOATMARINAS.NL**

ONTDEK ONZE KLEURRIJKE ZEE  
AAN MOGELIJKHEDEN.



MEEDENKERS

ONTWERPERS

PRINTERS

DRUKKERS



**Drukkerij Zoetewey Yerseke**

Molendijkseweg 2 - 4401 NM Yerseke - Tel. 0113 571404 - info@dzy.nl - www.dzy.nl

kan berekenen hoe hij het gunstigst kan varen. De meevarende dochters vinden dit helemaal geweldig en nemen tijdens de wedstrijden dat deel voor hun rekening. “Daarmee herken je de bèta’s in de familie”, zegt Cor. Als je het wedstrijdzeilen leuk lijkt, moet je gewoon eens een aantal keren bij een ouwe rot aan boord stappen, bijvoorbeeld tijdens de woensdagavondwedstrijden. Dan zie je de procedures en je krijgt de voorrangsregels nog eens goed ingeprent. Praat ook eens met de wedstrijdleiding of een clubgenoot die meedoet. En vaar niet meteen mee in de **CAM Race** (Colin Archer Memorial Race in 365 zeemijl naar Noorwegen) of de Grevelingencup, want daar gaat het er hard aan toe. Begin bijvoorbeeld met de man-vrouwwedstrijd.

Als je boot niet is gemeten, krijg je van de wedstrijdleiding een handicap toegewezen. Die wordt vaak geschat en ligt soms wat hoger om op save te spelen. Vind je dat niet terecht, dan is het simpel: laat je boot officieel meten. Wil je dat niet of vind je dat een handicap voor jou niet gunstig uitpakt, dan moet je in een eenheidsklasse varen.

### *De dag van de wedstrijd*

Wat de ballast betreft, zijn Cor en Bettie het niet eens: “je moet geen dode ballast aan boord hebben, maar intelligente ballast”.

Op de dag van de wedstrijd moet alle ballast van boord. De kilo’s die moeten blijven, worden zo strategisch mogelijk verdeeld. De watertanks gaan leeg. Er gaat een kleine voorraad water mee in een jerrycan. De ankers gaan van boord



op een klein paraplu-anker na, want een anker is tijdens de wedstrijden verplicht. De reserve gasfles gaat overboord, evenals de laatste keer - de deurtjes van de kastjes. Verder alle voorraad en de flessen met drank. Bettie zegt dat de dozen met wijn na de wedstrijd gelukkig weer terug aan boord mogen komen. De kuitafel gaat eruit, bijna alle stootwillen en de bakskist moet helemaal leeg. Verder alle potten en pannen, maar zeker die zware besteklade! Cor gaat niet zover als anderen, die ook de kussens en vloerdelen overboord gooien. En voor het geval je je afvraagt waar al die zoi blijft, dan snap je meteen waarom de buurman tijdens de wedstrijden liever niet aan boord van zijn boot mag zijn. Althans hij mag niet varen. Dan fungeert zijn (dus mijn) boot als tijdelijke berging voor alle zoi die Cor even kwijt moet.

*Cees Meijer a/b Stella Maris.  
Steiger i-13*

## Eerste ervaring met GTL diesel

36

### Wat is GTL?

GTL staat voor Gas-to-Liquids. Het is een super schone dieselbrandstof die gemaakt is van aardgas. Via een ingewikkeld proces wordt aardgas omgezet in een synthetische diesel. Het kan zonder aanpassingen direct in elke dieselmotor gebruikt worden. Je hoeft niets aan je motor te doen, je kunt voor elke dieselmotor gewoon GTL tanken. GTL heeft geen kleur, het ziet er uit als schoon water. Het belangrijkste verschil tussen GTL en gewone diesel is dat GTL van aardgas is gemaakt en diesel van aardolie. Daarnaast zit deze brandstof in een lagere gevarenklasse.

Naast een sterke reductie van NOx en fijnstof heeft GTL nog meer gunstige eigenschappen. GTL is biologisch afbreekbaar, het heeft een CFPP (Cold Filter Plugging Point) van  $-20^{\circ}\text{C}$ . Tevens heeft het een Cetaangetal van 70, wat betekent dat de ontbrandingssnelheid van GTL bijna twee keer zo snel is als bij gewone diesel. Door deze schone verbranding wordt de smeerolie minder belast met roetdeeltjes wat een gunstig effect heeft op eventuele vervuiling van de motor.

### Voordelen van GTL:

- schonere verbranding en minder rook
- motorgeluid vermindert met ca 4dB
- hogere ontbrandingssnelheid
- gehele jaar door tot  $-20^{\circ}\text{C}$  te gebruiken
- GTL is niet toxisch, reukloos en biologisch afbreekbaar

- GTL is niet schraal
- GTL verouderd niet en kan zeer lang worden bewaard, in tegenstelling tot gewone diesel
- GTL heeft geen bio-bijmenging; mits de tank en leidingen schoon en vrij zijn van water/condens leidt GTL (in tegenstelling tot gewone dieselolie met bio-bijmenging) niet tot bacteriegroei.

### Nadelen:

- GTL is wat dunner dan gewone dieselolie, waardoor bij gewone diesel al 'zweetende' pakkingen en verbindingen in het brandstofsysteem soms wat kunnen gaan lekken.
- De prijs per liter van GTL ligt momenteel ongeveer 11 tot 15 eurocent hoger dan de adviesprijs van gewone diesel.
- GTL is nog niet overal aan de waterkant aan de pomp verkrijgbaar.

### Eigen ervaringen

In september heb ik ruim 35 liter GTL diesel bijgetankt. Tijdens het tanken viel direct op: geen dieselstank. De gunstige effecten zijn goed merkbaar. De koude starts van de 29 jaar oude Volvo gaan soepeler en bijna zonder dieselwalm, de motor loopt inderdaad stiller en rondom de uitlaat en op de spiegel ontstaan aanzienlijk minder roetsporen. Ook de Webasto heteluchtkachel start sneller en zonder walm en ook het uitschakelen gaat vrijwel reukloos.

Lekkage in het brandstofsysteem heb ik niet geconstateerd.

Al met al ben ik positief over deze nieuwe brandstof. Omdat ik per zeilseizoen maar ongeveer 60-80 liter diesel verstoek, zijn de extra kosten van GTL diesel voor mij beperkt en wegen ruimschoots op tegen de beschreven voordelen.

### Waar?

Bij Boone in Middelburg en Bouwman in Zierikzee kan GTL aan de waterkant getankt worden. Ook bij het Firezone tankstation, Steenweg 2, 4781 PA Moerdijk (bij afslag 27-Moerdijk op de A17 vlakbij knooppunt Klaverpolder) is GTL aan de pomp (zelfbediening - betalen met pinpas) verkrijgbaar.

*Pieter Tielemans*



## .....

### EVENEMENTEN

## De 8 Uren van de Oosterschelde en finishen bij lichte wind

Het organiseren van de '8 Uren van de Oosterschelde' is niet mogelijk zonder de steun van de vele sponsors voor dit evenement.

Deelnemers en organiserende commissie bedanken dan ook de sponsors heel hartelijk voor hun steun aan het mooiste evenement op de Oosterschelde.

Ook al die vrijwilligers op de startschepen, bij de finish, het rekencentrum en de innamedesk: heel

hartelijk dank dat jullie ons zo goed helpen om van deze dag een succes te maken.

Op 10 september werd tijdens de '8 Uren van de Oosterschelde' door 70 deelnemende jachten hard gezeild om een goede klassering te behalen. De deelnemers vertegenwoordigden 26 verenigingen en streden in zes klassen om de prijzen.





Met een perfecte windrichting en -sterkte gingen om 10 uur 70 jachten verdeeld over de 4 startplaatsen van start. Ook in deze editie was het weer druk op de startlijnen bij de Bergse Diepsluis en bij de Zandkreek. Veel deelnemers hadden de dagen voorafgaand aan de race steeds de windvoorspellingen geraadpleegd en hun tactiek daarop afgestemd. Uiteraard rekening houdend met waterstanden en stromingen.

Bij ideale weersomstandigheden werden door de deelnemers weer veel mijlen afgelegd. Aan boord van alle jachten werd duidelijk genoten en geconcentreerd gevaren. De fotograaf in de snelle RIB had het druk om alle jachten in volle actie vast te leggen in het digitaal geheugen.

Zo omstreeks 17:00 uur werd het steeds drukker in het Mastgat en moesten de schippers een moeilijke beslissing nemen: óf nog enkele extra rakken te varen óf de Krabbenkreek in te draaien en de sprint naar de finish in te zetten.

De wind, die bij de start en de eerste 6-7 uren van de race zo goed hielp, liet het plotseling afweten tijdens het laatste rak naar de finish. Daardoor kwamen heel veel jachten (45) pas na 18:00 uur over de finishlijn, het laatste jacht zelfs pas om 18:53 uur, en verspeelden daarmee een goede plaats in de eindklassering. Desondanks vonden alle deelnemers het een fantastische zeldag met een gezonde competitie en dat is toch het doel, waar de 8 Uurs commissie zich voor inspant.

We hadden de primeur van een voorgeprogrammeerde USB-stick, die 41 crews goed hebben gebruikt om hun rakkenstaat elektronisch in te vullen en aan te leveren. De positieve feedback, die we kregen, zullen we zeker ter harte nemen om dat stukje software te verbeteren. Ook de app voor smartphones werd gebruikt en als de kosten/baten het toelaten zullen we een upgrade overwegen. De commissie doet haar uiterste best om bij de volgende editie omstreeks 21:30 uur de uitslagen te kunnen presenteren.

Vanaf 19:30 uur tot 22:30 uur waren een 10-tal vrijwilligers druk bezig om de wedstrijdverklaringen te verwerken en de uitslagen te berekenen. Omstreeks 22:30 uur werden de prijzen uitgereikt, nadat Caroline eerst het monumentje van Gijs had onthuld. Gijs (in betonnen vorm) is terug op de haven en bezorgt menig bezoeker een glimlach en herkenning van een trouwe vogel, die meer dan 17 jaar deel uitmaakte van onze prachtige haven.

De flessen champagne werden uitgereikt door onze Kiss miss voor de klassen ORC, OGA, Toer, Toer met Spi en Dual Handed.

De verenigingsprijs werd gewonnen door de PZV Zeezeilvereniging. Een deelnemer wist precies om 17:59:59 uur over de finishlijn te varen en daarmee de verrassingsprijs (een heuse VOR 70 schaalmodel) te winnen.

Ook deze editie had de 8 Uurs commissie besloten om de festiviteiten en prijsuitreiking op de havendijk te laten plaatsvinden. De locatie leent zich uitstekend voor een gezellige ambiance

en het fantastische diner werd alom weer zeer gewaardeerd. Het muzikale duo zorgde voor een prima stemming en na het harde werken op het water was er voor de deelnemers volop vertier te vinden in de prachtig opgestelde feesttent. Daar was de lokale cateraar met zijn crew al 's morgens begonnen om voor 300 personen een prima maaltijd te verzorgen. Dat team is daar uitstekend in geslaagd.

De 8 Uurs commissie ontving van de deelnemers en bestuursleden complimenten voor een perfect georganiseerd evenement.

De volgende editie wordt in overleg met de evenementen-commissaris gepland en zal verzeild worden begin september 2017. Ook dan hopen we weer 75 boten aan de start te



verwelkomen voor een unieke wedstrijd op de mooie Oosterschelde.

Namens alle leden van de 8 Uurs commissie,

*Marijn Kuipers*

**KOM ALLEMAAL NAAR  
de nieuwjaarsreceptie op**

***zaterdag 14 januari 2017  
welkom nieuwe leden: 14.00 uur  
aanvang receptie: 15.00 uur***



**ESJ**

**FINANCIAL  
ENGINEERING**



# ONDERNEMERS WETEN WAAROM

Geen moeilijke woorden maar antwoorden. Geen dikdoenerij maar oplossingen. ESJ is meer dan een accountant of belastingadviseur. We begrijpen ondernemers en leveren oplossingen op maat. Waar het in uw bedrijf stopt, pakken de mensen van ESJ de draad graag op.

Breda, Oosterhout, Hendrik-Ido-Ambacht, Roosendaal, Terneuzen, Amsterdam, Rotterdam, Curaçao. Tel: +31 (0)88 03 20 600

[WWW.ESJ.NL](http://www.esj.nl)

DE VERZEKERING VAN  
UW JACHT SLUIT U  
NATUURLIJK BIJ

ADVIESBURO ROBBE

JACHTVERZEKERINGEN

Wij mogen ook uw plezierjacht verzekeren in onze volmacht op het

## Yacht Account Robbe

Varen op het stromend water van de mooie Ooster- en Westerschelde vergt stuurmanskunst. Een goede pleziervaartuijverzekering vergt vakmanschap. Op de uitstekende voorwaarden van het Yacht Account Robbe, naar ons oordeel de allerbeste, zijn inmiddels talloze jachten in uw vaargebied verzekerd. Mede door het gunstige schadeverloop hebben wij extra korting kunnen bedingen. Heeft u schade dan kunt u op onze steun rekenen, daar alle schades via onze eigen volmacht snel en deskundig worden afgewikkeld. Stuur ons dan ook vrijblijvend uw huidige polis ter controle en wij zullen u direct een uitgebreide analyse toesturen.

Heuvelstraat 5  
4901 KD Oosterhout NB  
Telefoon (0162) 45 22 00  
E-mail [info@robbe.nl](mailto:info@robbe.nl)  
[www.robbe.nl](http://www.robbe.nl)



**ROBBE**  
Financiële Raadgevers