

1963

1973

1983

1993

2003

2013

2023

KRABBENKREEK NIEUWS

JUBILEUMEDITIE



Watersportvereniging
Sint-Annaland

EEN BOOT KOPEN OF VERKOPEN?

DE VALK MAAKT HET VERSCHIL.

Het kopen en verkopen van een boot is zowel een emotionele als een financiële beslissing. Uw boot is uw persoonlijk bezit, een thuis op het water, het instant vakantiegevoel, vrijheid om te gaan en staan waar u wilt én een toevluchtsoord. Hoe wij dit zo goed weten? Wij van De Valk delen uw liefde voor het water.

De inmenging van de makelaars van De Valk zorgt ervoor dat u blijft genieten, terwijl uw boot ondertussen verkocht wordt. Door onze bemiddeling geniet u van uw welverdiende vrije tijd op het water, terwijl De Valk alles regelt.

Dit kan vanuit de vertrouwde omgeving van uw thuishaven óf u kiest voor een showroom op een A1-locatie. De keuze is aan u. De verkoop vanuit een thuishaven, overdekte showroom, op de wal of vanaf de verkoopsteiger wordt compleet verzorgd door de kundige makelaars van De Valk.

Bent u benieuwd wat wij voor u kunnen betekenen? Neem gerust vrijblijvend contact op met De Valk St. Annaland, of één van de andere 21 vestigingen, via: **0888 - 338222** of kijk op www.devalk.nl



DE VALK SINT ANNALAND

KOELHUISWEG 4, 4697 RM SINT ANNALAND

T +31 166 601 000 | M SINTANNALAND@DEVALK.NL | WWW.DEVALK.NL



Verzekeringen • Hypotheken • Belastingadvies

Dankzij onze volmacht bent u
verzekerd van persoonlijke
schadebehandeling

De beste verzekering
voor een plezierjacht?

Robbe helpt
je verder

Heuvelstraat 5, 4901 KD Oosterhout NB • 0162 45 22 00 • info@robbe.nl • www.robbe.nl

Volg ons online [in](#) [f](#) [@](#)



Met respect voor het verleden de toekomst in

Voorwoord van de voorzitter

Het was een enorm strenge winter: de auto's reden op de Maas en Reinier Paping won de Elfstedentocht. Het was echter ook het jaar dat de watersportvereniging Sint-Annaland het levenslicht zag: 1963. Kennelijk was er destijds ook voldoende hoogconjunctuur en vraag om invulling te geven aan de watersporthobby. Overigens was ik zelf nog niet geboren, dus moeten we het van kennis hebben van onze ereleden, onze erevoorzitter en vele, vele vrijwilligers die in die tijd de schouders eronder hebben gezet om een geweldige haven neer te zetten. Ik denk dat er destijds heel wat overleg is geweest en strijd geleverd om te kunnen werken aan het resultaat van vandaag. Ik ben van mening dat we deze inmiddels 60-jarige geschiedenis moeten koesteren en dank en respect zijn dan ook zeer zeker op zijn plaats.

En juist met respect voor het verleden kun je ook op een goede manier de toekomst in. Onze haven staat dan ook als een huis en dat is de afgelopen jaren ook gezien door projectontwikkelaars. In alle verkoopbrochures van vastgoed komt de haven prominent in beeld. Daar mogen we dan ook heel trots op zijn. Simpelweg de mooiste haven van de Delta blijven, kost echter ook heden ten dage moeite. Op tijd zaken vernieuwen die aan slijtage onderhevig zijn, voorzieningen en accommodaties blijven aanpassen aan de eisen van deze tijd en noem nog maar een aantal dagelijkse dingetjes op.

Natuurlijk zien we dat de wensen en behoeften van nu anders zijn en daar moeten we op inspelen. Echter zijn we nog steeds een vereniging en die kan alleen blijven draaien op voldoende gedreven vrijwilligers. Zelfs als er steeds meer zaken met professionals moeten worden aangepakt en opgezet.

Daarnaast kan het succes ook als remanker werken. We zijn en blijven structureel met de gemeente in gesprek ten aanzien van onze positie als vereniging. Denk aan de

parkeernormen die door de ontwikkelingen rondom de haven steeds meer onder druk komen te staan. Wat dat betreft zien we als bestuur nog niet de meegaande beweging bij de gemeente, die we als vereniging al jaren wel bieden, waardoor het succes is ontstaan en er nog steeds is. Echter continu in gesprek blijven en meedenken helpt ons om ook positief de toekomst in te blijven kijken. Ik ben er dan ook van overtuigd, dat we de komende 60 jaar een prominente plek in de Delta zullen blijven behouden. Maar wat nog veel belangrijker is: we blijven genieten van onze hobby, genieten van de leuke evenementen en genieten van ons clubhuis met restaurant. En om dat dit jaar extra luister te geven, worden er vele activiteiten georganiseerd om het 60-jarig jubileum te vieren. Ook dat weer met vele vrijwilligers.

We hebben wederom voor het komende seizoen een aantal werkzaamheden verricht. Zo zijn de toiletgroepen uitgebreid, om te voorkomen dat we in het hoogseizoen in de file staan als de nood het hoogst is. Maar er zijn ook toekomstplannen in de maak om de faciliteiten uit te breiden, zodat ze weer voldoen aan de behoeften en wensen van onze leden en gasten.

Dat ik aan het einde van dit seizoen plaats ga maken als voorzitter is geen verrassing meer. Ik heb dat op onze heel gezellige nieuwjaarsreceptie al aangekondigd. *Stuivertje* is inmiddels in goede handen van een nieuwe eigenaar en ik heb slechts nog een 'plassenboot' in Rotterdam. Dus ja, ook ik blijf zeer zeker genieten van de hobby, maar wel op een andere manier.

Dus lieve medeleden, gefeliciteerd met ons 60-jarig jubileum en laten we vooral veel plezier met elkaar hebben en blijven genieten voor nu en in de toekomst.



Dick van Sluis



Van de redactie

In 2013 is er een prachtig jubileumboek verschenen ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de WSV Sint-Annaland. Daarin is de geschiedenis van het ontstaan en het reilen en zeilen van onze vereniging door de jaren heen uitgebreid beschreven. Dat hebben we in dit jubileumnummer niet opnieuw gedaan. In deze editie ligt de focus vooral op de laatste 10 jaar en soms blikken we iets langer terug.



In 2022 is het idee ontstaan om een jubileumeditie te maken van het Krabbenkreek Nieuws ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van onze vereniging. We zijn toen met een kleine groep enthousiaste redactieleden

begonnen met het maken van een lijst met allerlei thema's, die iets te maken hadden met de jaren zestig en andere onderwerpen die het vermelden waard waren. En die lijst is sindsdien alleen maar gegroeid: bootjes uit de 60-er jaren, verbouwing van het clubhuis, ingrepen in de haven, de clubtochten, de steigersafari's, de Zeelandbrug, de Meestooft die dit jaar 50 jaar bestaat en de

“Heel veel lees- en kijkplezier toegewenst en laten we er met elkaar een geweldig jubileumjaar van maken!”

Watersnoodramp (70 jaar geleden). En wat at je eigenlijk in de zestiger jaren? Verder hebben we een aantal ondernemers en winkeliers in een mini-interview gevraagd wat zij van de watersportvereniging vinden en



De redactie op de foto v.l.n.r. boven: Cees Meijer, Linda van der Boom, Geert-Jan Haveman en v.l.n.r. onder: Jan-Willem van der Boom, Petra Muller en Joke Ouwehand.

wat de betekenis van de haven voor het dorp is. En verder zijn er natuurlijk onze vaste rubrieken: de reisverhalen, de winterwerkzaamheden, nieuws uit de bestuurlijke hoek. Kortom, te veel om op te noemen. Wij presenteren dan ook met trots dit gevarieerde jubileumnummer.

Zestig jaar is een lange periode en omdat we zelf lang niet over alle informatie beschikten, hebben we diverse mensen benaderd, interviews afgenomen en onderzoek gedaan. Gelukkig hebben ook heel veel leden gehoor gegeven aan onze oproep om hun verhaal op te sturen. Heel veel dank daarvoor. Zonder jullie was het ons niet gelukt! Dank ook aan alle anderen die op enigerlei wijze hebben bijgedragen aan deze bijzondere editie. Een speciaal woord van dank aan Nathalie van Sprundel, die ons heeft voorzien van allerlei materiaal uit het vorige jubileumnummer.

Jubileumfeest

Een 60-jarig jubileum moet natuurlijk gevierd worden, dus zet deze datum alvast in je agenda:

**zaterdag
16 september**

Op deze dag zullen er in de middag allerlei sportieve activiteiten op het water worden georganiseerd, dus maak je platformzolen maar alvast nat. 's Avonds volgt er een groovy feest op onze eigen haven-dijk. We zorgen voor een lekkere maaltijd en drankjes. Of je nu van The Beatles of The Stones houdt, er is muziek voor iedereen. Doe een leuke sixties-outfit aan, zet je haar in de watergolf en geniet van heerlijke retro muziek.

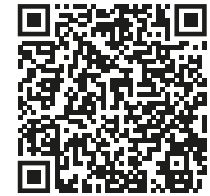
Details over het programma volgen nog.

Tot zaterdag 16 september!

De jubileum feestcommissie
evenementen@wsv-sint-annaland.nl



Terugzeilen in de tijd



Het is zomer 1966: beginnend watertoerisme, de klapbank met oude mannetjes met veel praatjes over vroeger, de Voorstraat, de school, de veiling en natuurlijk de Stallanders. Scan de QR-code voor een schitterend tijdsbeeld van de haven en het dorp Sint-Annaland. De dorpsfilm is gemaakt door een filmploeg van Johan Adolfs uit Enschede.





De haven van Sint-Annaland: hoe het was

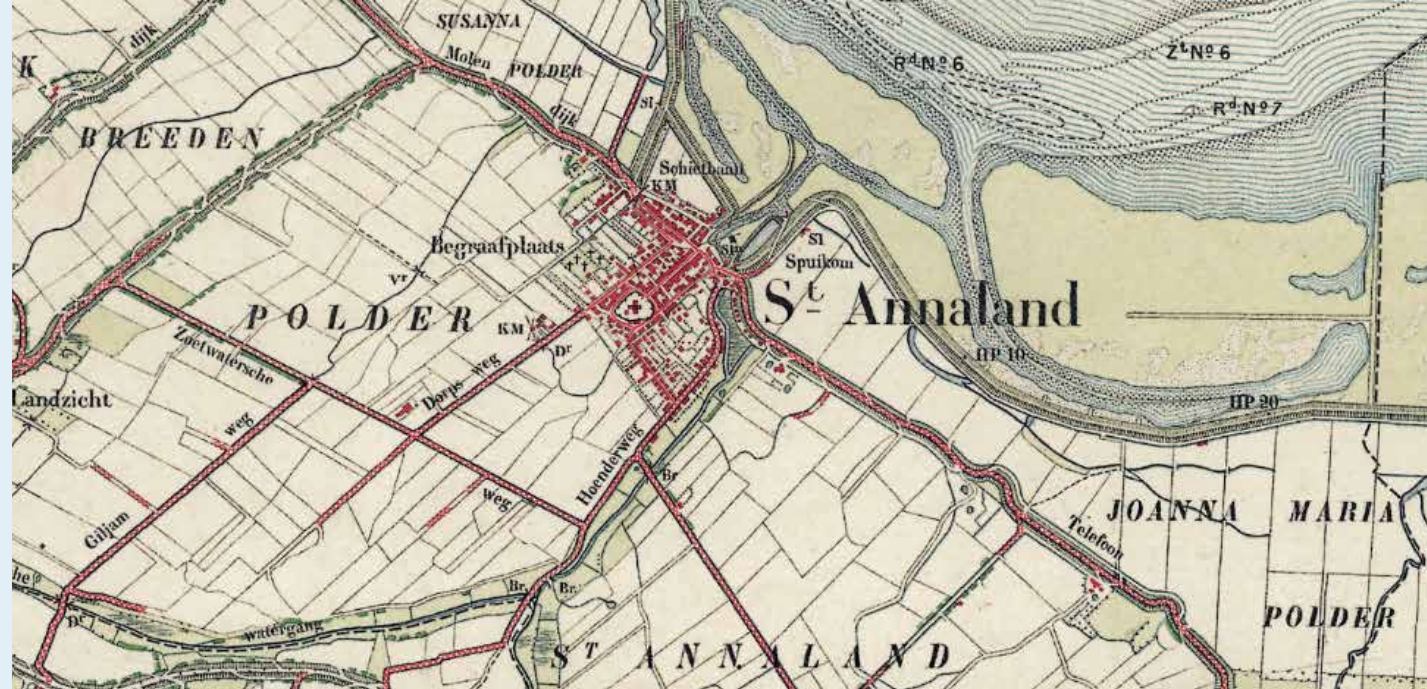
Door Joke Ouwehand

Sint-Annaland heeft al vanouds een haven, die - zoals in deze getijdenwateren gebruikelijk - bij de uitwateringsslus werd aangelegd. Volgens het boek *Tegenwoordige Staat van Zeeland van Pieter Boddaert e.a. (1753) "werd deze door vele vaartuigen bezocht. Bij onstuimig weer en harde wind bood deze haven aan de vaarweg tussen Antwerpen en Holland een veilig toevluchtsoord."*

In 1953 bleek deze haven aan de Krabbenkreek, die direct tegen de bebouwing lag, een zwakke schakel in de zeekering. De coupure brak door, waarna de Oudelandpolder onder water kwam te staan. In 1960 is de haven gedempt en werd wat nu het Havenplein is, waarna meer zeewaarts een nieuwe gemeentehaven is aangelegd die ook met laagwater toegankelijk is. De noordzijde van de nieuwe haven is in 1965 ingericht als jachthaven. In 1930 was de plek waar de huidige haven ligt, nog slechts een bij laagwater droogvallend schor en naast de - ook droogvallende - oude haven lag een spuikom.

De watersnoodramp luidde het einde in

Het lijkt erop dat men in latere jaren behoefte kreeg aan meer ruimte in de haven. De spuikom werd onderdeel van de haven, wat je ook wel in Belgische zeehavens ziet.



Topografische militaire kaart (Bonneblad), gemaakt circa jaren twintig vorige eeuw. Te zien is de oude haven met Spuikom.

Na verloop van tijd veranderden de schepen in de haven. De zeilende vrachtvaart verdween en motorschepen gingen het beeld bepalen.

De watersnoodramp van 1953 luidde het einde van de oude haven van Stalland in. Eind jaren vijftig werd begonnen met de aanleg van de nieuwe buitendijkse haven, zoals we die nu nog kennen. De haven was in eerste instantie vooral bedoeld als handelshaven voor de binnenvaart en voor het afvoeren van landbouwproducten. In die tijd was ook de uitvoering van het Deltaplan in volle gang en werden de Zeeuwse eilanden in hoog tempo ontsloten voor het wegverkeer. Het vervoer van de landbouwproducten kon daarom, vanaf halverwege jaren zestig, ook met vrachtwagens plaatsvinden. Bij het dorp Tholen lag overigens al sinds 1928 een brug. De bruggen bij Sint Philipsland en Nieuw Vossemeer volgden in 1973.

Vermoedelijk heeft die ontwikkeling ertoe geleid dat de nieuwe haven van Stalland al snel voor het grootste deel als jachthaven werd ingericht. Aan de noordwestelijke hoek verrees echter nog een flink gebouw met een silo van de Cebeco, dat duidelijk met die functie als landbouwhaven te maken had.

Vingersteigers waren er nog niet en je landvasten schoven met een musketon langs een stalen kabel aan houten palen op-en-neer met het getij. In de jaren tachtig van de vorige eeuw had de haven nog een zogenaamde bankstelling: een plek waar je een (kiel)jacht, steunend tegen palen of een houten raamwerk, kon droogzetten, om de boot schoon te borstelen en indien nodig van nieuwe antifouling te voorzien. Dat laatste is inmiddels dankzij milieuwetgeving volledig uit den boze. Toen was het echter heel normaal. Ook de haven van Zierikzee had bijvoorbeeld zo'n bankstelling.

De vereniging

De historie van onze vereniging is uiteraard onlosmakelijk verbonden met die van de haven van Sint-Annaland. Het begon allemaal met drie mannen die elkaar in het begin van de jaren zestig aan de Krabbenkreek vonden: Jo Kooijman, Gerard Polderman en Jan van den Cloot. Wie had toen kunnen vermoeden dat zij het fundament zouden leggen van een vereniging die zestig jaar later is uitgegroeid tot de bloeiende, actieve club die we nu kennen. Al snel voegden Piet Priem, Frans Gion, Bernard van Gils, Jan Koopman en Jan Kuilenburg zich bij het groepje van drie. Bij de oprichting op 4 april 1963 waren er ongeveer dertig leden. De vereniging bestond toen vooral uit vissers met motorboten en zeilers met platbodems. De mannen van het eerste uur hebben hun ziel en zaligheid in de vereniging gestoken. Er werd veel en vaak tot diep in de nacht vergaderd aan boord van de Anti-goon van Jan van den Cloot en Frans Gion. Er waren vele gesprekken met de gemeente, die in eerste instantie



Foto vermoedelijk halverwege de jaren vijftig genomen. De spuikom is inmiddels onderdeel van de haven.



Links spuisluis die het water vanuit de achterliggende polders afvoerde en rechts is het uitgesleten geultje te zien dat ontstond bij het spuien (foto rond 1915-1920).

grote moeite had met de komst van toeristen naar het dorp en bang was voor de verstoring van de zondagsrust. Het vriendenclubje werkte echter onder de beziezelende leiding van Jo Kooijman gestaag door aan de opbouw van de jachthaven, ieder vanuit zijn eigen kennis en kunde.

De vereniging groeide gestaag en besturen kwamen en gingen. Er kwamen commissies, die op allerlei fronten actief waren en zijn, dankzij de vele vrijwilligers. Er zijn ook heel wat feesten geweest in de afgelopen zestig jaar: bij het vertrek van het clubschip, de opening en verbouwing van de Buutengaets, de dijkfeesten, de 8 Uren van de Oosterschelde, de afterparty bij de S&S race en Musica Nautica, de vele feestjes die er waren in de Buutengaets als afsluiting van allerlei evenementen. En niet te vergeten de viering van het 25, 40, 50 en dan nu 60-jarig jubileum. Laten we er op 16 september met zijn allen een geweldig feest van maken.



Begin jaren zestig: de haven heeft zijn handelsfunctie grotendeels verloren en is jachthaven geworden.

Bronnen

Eerder verschenen artikel Krabbenkreek Nieuws, auteur onbekend.
Website gemeente Tholen
Website Topotijdreis
Jubileumboek 1963 – 2013 WSV Sint-Annaland



Tien jaar aan het roer

Een interview met onze oud-voorzitter Caroline van Doorn

Door Cees Meijer

Caroline verblijft in haar huis in Zwitserland, als ik haar interview. Helaas is het met de huidige techniek niet nodig dat jullie verslaggever voor het verhaal naar Zermatt afreist, want dat had ik natuurlijk graag voor dit mooie blad gedaan.



Schout & Schepenenrace

Caroline en Daan zijn in 2005 op Tholen komen wonen. Caroline werd in 2006 meteen betrokken bij de organisatie van allerlei festiviteiten in het dorp: zoals Sail Sint-Annaland. De toenmalig voorzitter en tevens haar vader, Tom van Gurp, vroeg haar te helpen met de organisatie van Sail.

In diezelfde periode vertrok Cees Nuijten na dertig jaar als secretaris. Caroline werd gevraagd, maar aarzelde:

“Als opvolger van Cees doe je het waarschijnlijk nooit goed genoeg en ik vroeg mij af of het verstandig was om samen

met mijn vader in een bestuur te zitten.” Toch heeft ze het gedaan en werd in november 2006 benoemd tot secretaris. Ook haar vader vond het na ruim twintig jaar wel mooi geweest en er werd gezocht naar een nieuwe voorzitter.

En, zoals in bijna alle verenigingen, zijn er maar weinig mensen die een bestuursfunctie ambiëren. Gelukkig werd Evert van Linge in 2008 bereid gevonden het voorzitterschap op zich te nemen. Helaas moest hij al in december van dat jaar om gezondheidsredenen stoppen.

Toen werd er weer naar Caroline gekeken. Ze had ervaring met de organisatie van Sail en kende de gemeente. Weer aarzelde ze: “Ik werk het liefst achter de schermen en heb



niet zo de behoefte om op de voorgrond te treden.” Het was niet haar bedoeling om Tom op te volgen, maar niemand wilde en de vereniging moest door. In 2009 werd ze voorzitter en was ook nog secretaris. In 2010 nam Peter van Dijk de rol van secretaris over.

Niet zonder de betrokkenheid van allerlei mensen

Caroline zegt dat het bestuurslidmaatschap bij een vereniging als de onze eigenlijk niet kan worden gezien als gemiddeld vrijwilligerswerk: “Het is bijna een baan. Maar ik heb het met veel plezier gedaan en moet nog vaak denken aan mijn eerste optreden tijdens een nieuwjaarsbijeenkomst. Wat was ik zenuwachtig! Maar je maakt ook een persoonlijke ontwikkeling door”, zegt Caroline.

Zij vindt zichzelf een control freak en denkt dat medebestuurders daar misschien wel last van hebben gehad. Ze is zich er wel van bewust dat ze niets had kunnen bereiken zonder al die geweldige mensen om zich heen. Zij noemt met name de andere bestuursleden, de vroegere havenmeester Cees Smits, Gina en Bert, het haventeam en heel veel anderen, zoals de vrijwilligers. Want je kunt wel dingen bedenken, maar ze moeten ook worden uitgevoerd.



Spannende verhalen van Stefan Coppers over de Volvo Ocean Race

Waar kijkt ze met plezier op terug?

Caroline en Daan en Tom, onze erevoorzitter, waren met hun boten in Engeland en kregen daar in iedere haven een havengids met heel veel informatie. Dat leek hen ook wel wat voor de WSV Sint-Annaland en gelukkig waren er mensen die dat wilden oppakken. Het bleek een goed initiatief, want er worden bij ons nog jaarlijks enkele duizenden havengidsen aan passanten meegegeven.



Daan van Doorn, de echtgenoot van Caroline

Wat begon als een regionaal evenement, groeide uit tot een groter geheel waar niet alleen de Zeeuwse gemeenten aan meededen, maar ook die uit West-Brabant en Zuid-Holland Zuid. Helaas haakten door overvolle agenda's al meer gemeenten af en is onze vereniging in 2016 met S&S race gestopt. "Maar ons doel was wel bereikt", zegt Caroline. "Watersport staat bij de gemeenten op de kaart."

Ook Musica Nautica begon in 2008 en was een evenement dat haar als liefhebber van klassieke muziek na aan het hart lag. "Het idee is geboren tijdens een gezellige muziekavond bij mij thuis, waar ook mijn vader en zanger en concertorganisator Alex Vermeulen bij waren. Het moest een soort Prinsengrachtconcert worden, met de zangers en het orkest op een ponton en het publiek op de dijk en in bootjes er omheen. Er werden voor dat doel zelfs lielevlets van de zeeverkenner geregeld."

Helaas was het weer een aantal keren erg slecht. En ondanks de gratis parapluutjes gingen weinig mensen op de dijk zitten luisteren. De laatste editie werd in 2014 georganiseerd, want het werd al lastiger om sponsors te vinden. Een poging in 2019 om het evenement kleinschalig in het clubhuis op te zetten, is afgeblazen omdat er te weinig belangstelling was. Maar de belangrijkste reden waarom het toen niet is doorgegaan, was het overlijden van havenmeester Cees Smits.

Voor de gemeente zijn we best een belangrijke partner en de contacten zijn goed. Voorbeelden daarvan zijn de vele overleggen over de erfpachtvoorwaarden. Die hebben uiteindelijk voor de komende jaren een goed erfpachtcontract opgeleverd. Ook bij de organisatie van de S&S race en Musica Nautica was de gemeente als partner en subsidieverlener een goede partij om mee samen te werken. We brengen dan ook aardig wat toeristenbelasting in het laatje.

Een bijna logisch vervolg op Sail Sint-Annaland waren de Schout & Schepenenraces die in 2008 startten. Het idee ontstond om bestuurders in de Zuidwestelijke delta op een sportieve manier meer te betrekken bij watersport en waterrecreatie. Het evenement groeide in de loop van de jaren van 5 tot 24 platbodems, waarin de gemeenten het in een zeilwedstrijd tegen elkaar opnamen. Tijdens de S&S race waren er ook symposia en activiteiten voor de jeugd.

De kinderen hingen ademloos aan de lippen van Stefan Coppers van het Volvo Ocean Race-equipe Team Brunel.



Caroline vindt het erg belangrijk dat er meer jeugd bij de watersport wordt betrokken. Dat mag wel weer een 'boost' krijgen. De Optimist-survival in het zwembad is daar een goed voorbeeld van, waar ze nog altijd met plezier op terugkijkt. En natuurlijk de activiteiten bij de S&S race. Ook is er in 2016 succesvol met jeugdwerk Tholen samen- gewerkt om de jeugd aan boord te krijgen. En dat geldt ook voor de samenwerking met de organisatie van Nationaal Park de Oosterschelde toen deze tien jaar bestond.

"Ik was tot april 2018 voorzitter en kijk met heel veel plezier terug op twaalf mooie bestuursjaren binnen onze prachtige vereniging en realiseer mij dat alle mooie evenementen, inclusief 50 jaar WSV, die we hebben georganiseerd en de realisatie van het grootste gedeelte van de havenvernieuwing/renovatie alleen hebben kunnen plaatsvinden, omdat in 1963 een aantal pioniers onze vereniging hebben opgericht, wij betrouwbare en gedegen besturen hebben gehad die ervoor hebben gezorgd dat wij er financieel goed voor stonden en de vereniging beschikt over vele vrijwilligers die zich belangeloos willen inzetten."

Zwaardenmeisje



Al heel haar leven heeft Caroline wat met bootjes gehad. Haar opa was ook een van de eerste bestuurs- leden bij onze vereniging. Hij had een motorbootje, de *Cipollina argentata*. Dat betekent zilveruitje, want hij 'zat' in de zilveruitjes. Haar vader had ooit een platbo- dem, de *Schouwenbank*, waarop zij een fanatiek zwaardenmeisje was.

In haar eerste jaar met Daan hebben ze een Friendship 28 gehuurd, maar al snel werd er een Hallberg Rassy aange- schaft en kregen ze na verloop van tijd een ligplaats in onze haven. Nadat Daan was gestopt met werken, hebben ze een huis in Zwitserland gekocht, waar ze een groot deel van het jaar verblijven. Dat was een grote wens van Caroline, want ze had er in het verleden altijd mooie vakanties gehad. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en ze hebben ook weer een Hallberg Rassy 40c in Nederland. Deze boot ligt 's zomers in Tholen, maar vooral in Sint-Annaland, want ze hebben geen zin om altijd weer door de kleine Bergse Diepsluis te schutten.



"Dit alles heeft alleen kunnen plaatsvinden, omdat in 1963 een aantal pioniers onze vereniging heeft opgericht en de vereniging beschikt over vele vrijwilligers die zich belangeloos inzetten."

Geachte mevrouw de voorzitter

Speech uitgesproken door Roger van Dijk namens de leden tijdens de Algemene Ledenvergadering op 21 april 2018 bij het afscheid van Caroline van Doorn als voorzitter van de watersportvereniging.

Geachte mevrouw de voorzitter, geachte afzwaaiende bestuursleden,

Het is alweer 10 jaar geleden dat wij als club onze toenmalige voorzitter, de u niet geheel onbekende Tom van Gurp, na 23 jaar voorzitterschap uitzwaaiden. En vervolgens werden we, na een kort intermezzo, geconfronteerd met een volgende Van Gurp als voorzitter, dochter, en dus nog een vrouw



ook. Als dat maar goed gaat, meenden wij na de eerste succesvolle Van Gurp dynastie.

Mevrouw de voorzitter, ik zie nog voor ogen uw eerste toespraak tot ons, leden. Blozend en wel, een beetje zenuwachtig rondkijkend, maar dat duurde niet lang. Kort daarna opererend als een vis in het water.

Geroutineerd werden de meest gruwelijke plannen minzaam en met vrouwelijke charme door de vergaderingen geloodst.

Jouw glimlach maakte het feest vaak compleet. Het onze niet minder! Leden deden hun zegje, er werd naar hen geluisterd. Een evenwichtige vereniging.

Nagenoeg alle neuzen dezelfde kant uit. Ook dat is een bestuursverdienste.

Ging het over een onderwerp dat je niet geheel beheerste, hetgeen niet vaak gebeurde, dan wist je de juiste mensen aan te trekken om die onderwerpen aan de orde te stellen en te presenteren. Ik denk hierbij aan ons ere-lid Kees Biskop met het steigerproject, de commissie Braskamp, die de aanpassing van het clubgebouw heeft geregeld enz., enz., enz.

Het resultaat mevrouw de voorzitter, heren bestuursleden: een mooi eigentijds clubgebouw, een fantastische haven, welke wordt bestierd door fantastische mensen. Wij hopen dat die lijn zich voortzet met de nieuwe bestuursleden aan wie wij natuurlijk

Foto: Chris van Klinken

meer dan het voordeel van de twijfel geven. Aan het nieuwe bestuur zou ik een gratis advies willen geven: "Pas goed op de winkel en verbeter daar waar nodig."

Dan, mijn lieve beste Caroline, naast alle verenigingsbeleid stel ik vast dat jij als voorzitter ook in je bestuur buitengewoon goed werk hebt verricht. Want, welke voorzitter in Nederland en omstreken is in staat om een meer dan briljant doch uiterst enfant terrible als Kees Bulting gedurende 10 jaar met veel succes in toom te houden? Hulde daarvoor. Welke voorzitter is in staat om een volijverige, eveneens meer dan briljante Peter van Dijk gedurende 10 jaar probleemloos als volijverig secretaris aan te sturen met een resultaat waar wij uiterst tevreden over zijn. Hulde daarvoor. Welke voorzitter is in staat om gedurende 10 jaar een behoorlijk eigengereide doch punctuele Zeeuw Dick Vogelaar zijn financiële beulswerk, het innen van de liggelden, onberispelijk te laten uitvoeren? Geen cent te veel ééé!" Hulde daarvoor. Dat de goedlachse en sympathieke Roosendaler Toine Kop gedurende een paar jaar onder jouw spiedend, streng doch rechtvaardig regime zijn werk als havencommissaris fantastisch en vooral naar eer en geweten heeft gedaan, verbaast ons niets. Roosendalers luisteren graag naar Bergenaren.

Aan dit alles komt een einde, waarbij wij met grote dankbaarheid terugkijken op een prachtige periode. Wat is er veel gebeurd en veranderd maar alles meer dan ten goede!

Wij gaan over tot de prijsuitreiking: 10 jaar geleden hadden we als vereniging een zitbankje met inscriptie op de dijk laten zetten, dat vervolgens werd aangeboden aan vader Tom. Welnu, als eerste cadeau geven jou het recht om levenslang op dat bankje te gaan zitten wanneer je maar wilt. Zit er al iemand op, dan heb je het recht die onmiddellijk weg te sturen. Lukt dat niet, dan mag je Kees Bulting bellen. Die regelt dat dan.

Een tweede cadeau is deze mooie bos bloemen waarin alle vertrekkers worden geëerd. Het leuke van deze bos is dat ze door jullie zelf wordt betaald, want na overleg met de tweede penningmeester Dick mag ik de rekening bij hem indienen. Als laatste daad gaat hij die betalen, zo zei hij. Jullie zijn nu allemaal getuigen!

Lieve Voorzitter Caroline, beste Kees, Peter, Dick, Toine, dank voor alle werk en hopelijk tot lang en heel vaak op en rond deze prachtige haven, mede door jullie gerealiseerd en in stand gehouden.

Dank jullie wel!

Uit de bestuurlijke hoek

B Het was heel fijn om dit jaar onze nieuwjaarsreceptie op 14 januari 2023 weer als vanouds in ons Clubhuis Buutengaets te kunnen houden met een grote groep leden, compleet met bubbels en oliebollen. Gelukkig was Dick van Sluis hersteld en kon onze voorzitter zijn traditionele nieuwjaarspeech houden.

Korte mededelingen

- In verband met de sterk gestegen energieprijzen is het elektratarief voor de stroom op de steigers per 1 januari 2023 verhoogd naar € 0,60 per kWh. De tarieven voor de wasserette zijn dit jaar voorlopig vastgesteld op € 5 voor een wasbeurt en € 4 voor de droger.
- Het bestuur is bezig om namens onze vereniging 275 vierkante meter grond, gesitueerd bij de grote toegangspoort, naast ons clubhuis Buutengaets, in eigendom te verwerven. Met de eigenaar - de projectontwikkelaar van Vista Maris - hebben we inmiddels overeenstemming bereikt omtrent de prijs. Het notarieel transport van het eigendom van de



grond laat echter nog even op zich wachten. Daarnaast moet ook de Vereniging van Eigenaren van Vista Maris deze transactie accorderen.

- De werkgroep horeca van het bestuur buigt zich over de invulling van het clubhuis op de (middel)lange termijn en is daarover in gesprek met Bert en Gina, de huidige exploitanten van de Buutengaets.
- Eind januari heeft een delegatie van het bestuur het archief van de vereniging opgeschoond.
- Begin februari heeft een afvaardiging van het bestuur overlegd met de wethouder Van Leeuwen van de gemeente Tholen over de parkeerproblematiek. Dat ging met name over de werkzaamheden in het kader van de dijkversterking, die in 2024 plaatsvinden tijdens het vaarseizoen, en eventuele bouwactiviteiten in de periode daarna.
- Het bestuur heeft het afgelopen jaar met onze havenmeesters Mark en Nicole geëvalueerd. We wensen het haventeam dit jaar veel succes!
- Dit jaar bestaat onze vereniging 60 jaar. De evenementencommissie is druk bezig met de voorbereiding van een gezellig feest en allerlei activiteiten.
- In de loop van mei/juni komen er weer bloemen op onze havendijk.
- Alle ligplaatsen in onze haven zijn weer uitgegeven voor het vaarseizoen 2023. De jaarnota's zijn medio januari door de penningmeester per e-mail verzonden. Het grootste gedeelte van de nota's is alweer betaald.

Nieuwe leden

In de eerste maanden van 2023 hebben we alweer enkele nieuwe leden mogen inschrijven. Allen van harte welkom in onze vereniging!



Watersportverbond

Het Watersportverbond wil als spil in de sector de vertegenwoordiger van alle watersporters zijn, dus niet alleen van de eigen leden. Het verbond gaat daarom stappen zetten in deze richting, zo bleek tijdens de Algemene Ledenvergadering van 10 december 2022. Tijdens de ALV is de begroting voor 2023 goedgekeurd. De contributie werd slechts met € 1 verhoogd, ondanks de veel hogere inflatiecijfers.



Haven en accommodatie

Er zijn drie extra herentoiletten bij gekomen en het ventilatiesysteem in het sanitairgebouw heeft een upgrade gehad. De havencrew en Rien Nelissen hebben gedurende de winter voor het onderhoud gezorgd en zijn alweer druk bezig om de haven klaar te maken voor het zomerseizoen.

Havengids 2023

Onze Havengids 2023 is alweer beschikbaar op het havenkantoor, met dank aan de redactie. Bijzondere dank ook aan onze adverteerders in onze Havengids en het Krabbenkreek Nieuws. Zonder hun financiële support zijn deze uitgaven niet mogelijk.

Tip: neem ook dit jaar een paar havengidsen mee aan boord ter promotie van onze vereniging. Geef onderweg een havengids aan een in Sint-Annaland en onze vereniging geïnteresseerde medewatersporter.



'De jeugd heeft de toekomst'

Een jeugdlidmaatschap (B-lid tot 18 jaar) kost slechts € 25 per jaar. Wellicht ook een aardig idee voor je (klein)kind, neefje/nichtje?

Ook lid van een andere watersportvereniging?

Als je bij twee watersportverenigingen lid bent, dan is er twee keer contributie voor je betaald aan het Watersportverbond. Je kunt in dat geval voor één van beide verenigingen individueel restitutie aanvragen. Dat kan via www.watersportverbond.nl, door via de zoekfunctie in de rechterbovenhoek van de homepage de tekst 'restitutie' in te vullen. Er verschijnt dan een formulier waarmee je bij het Watersportverbond teruggave van contributie (ad € 22,70) kunt aanvragen. Vul dit formulier in en stuur het per e-mail voor 1 oktober op aan finadmin@watersportverbond.nl

Clubmaterialen

Je kunt een nieuw clubvaantje - speciaal voor het jubileum jaar - afhalen op het havenkantoor.

Zoek je een nieuw jack, bodywarmer, poloshirt of cap? Denk ook eens aan onze clubkleding.

Dit jaar hebben we een speciale jubileumeditie!

Bekijken - passen - bestellen - betalen en afhalen kan bij onze havenmeesters. Meer informatie vind je op onze website.



Wijzig gegevens

Een actueel ledenbestand is voor onze vereniging van groot belang. Wijzig er iets in je gegevens, zoals je (e-mail)adres of telefoonnummer, dan kun je dit zelf aanpassen via onze website. Ook kun je bijvoorbeeld het kenteken van je auto doorgeven. Ook met het oog op de veiligheid en de sociale controle in onze haven, bevelen we je van harte aan je contactgegevens up-to-date te houden. Log hiervoor in via het besloten ledendeel van onze website: <https://sintannaland-si.e-captain.nl/mijn-captain/login>.

Haven Ontvangst Installatie

Vorig seizoen is gebleken dat de HOI vrij toegankelijk is voor eenieder. Vooral kinderen vinden het leuk om er verstopperijtje te spelen met allerlei varianten daarop. Hoe leuk is het om met vette derrie te spelen? Hoe gevaarlijk dat kan zijn, weten ze nog niet! Daarom is er besloten de HOI met ingang van het nieuwe seizoen af te sluiten om risico's te voorkomen op direct contact met gevaarlijke stoffen. De sleutel van de HOI is gedurende het seizoen verkrijgbaar bij de havenmeester, indien u bijvoorbeeld afgewerkte olie wil afvoeren.

Hierbij het dringende verzoek om alleen zaken af te voeren, die staan vermeld in de procedure milieuplein en HOI. Hiermee wordt voorkomen dat vrijwilligers zaken - die er niet thuishoren - voor u moeten afvoeren en dat wilt u toch niet? Voorbeelden hiervan zijn oude brandblussers of oude koelmotoren e.d. Dat kunt u prima zelf doen; de door ons gecontracteerde bedrijven doen dat namelijk niet. De procedure milieuplein en HOI is te vinden op onze website.

Tot slot

Onze Algemene Ledenvergadering is gepland op zaterdag 15 april in ons clubhuis Buutengaets. De uitnodiging ontvang je per e-mail. De vergaderstukken en de jaarstukken 2022 staan omstreeks eind maart op onze interne ledensite. Vanzelfsprekend houden we je via onze digitale nieuwsbrief *Stalland Update* doorlopend op de hoogte van alle nieuwtjes. We wensen je de komende weken veel succes met het onderhoud en het optuigen van je boot en een goede vaart met een gunstige wind in de zeilen!

Graag tot ziens in Stalland!
Pieter Tielemans, secretaris



Brasserie de Deu-Braek



André van Ast is succesvol eigenaar en gastheer van 'Brasserie de Deu-Braek' en 'An de Sloove'. Watersporters komen er regelmatig voor een hapje en een drankje. André vindt de haven erg belangrijk voor Sint-Annaland en zijn inwoners, je kan zeggen dat het dorp de haven letterlijk en figuurlijk omarmt. Ik zie de toekomst met vertrouwen tegemoet. Na een tijd van afstand zijn dorp en haven de laatste jaren nader tot elkaar gekomen en is er een verbinding ontstaan.





Varen in de 60-er jaren

Door Petra Muller en Jacqueline van Amstel

De redactie neemt je in dit artikel mee terug naar de jaren 60 en geeft met dit nostalgische inkijkje een kleine impressie van wat je zestig jaar geleden zoal aan de steigers zag liggen. Van hout en staal naar polyester, van langkiel naar vinkiel met balansroer.

Hout en staal

Sloep

In mijn geboortejahr 1960 (Jacqueline, redactielid) zag het gemiddelde plezierjacht er wel even anders uit dan nu. Mijn ouders voeren met een houten sloep door de Biesbosch, waar getij was en waar we bij laag water op de zandbanken speelden. Geen idee of deze sloep nog vaart, maar de sloep heeft een grote comeback gemaakt en is weer helemaal hip. Halverwege de jaren 60 werd de sloep ingeruild voor een degelijk stalen zeiljacht van jachtwerf R. Moedt.



Waterlandkruiser

De Waterland-Kruiser is een oer-Hollands massaproduct uit de jaren 60. De eerste Waterland-kruisers van 7,85 meter verschenen op de beurs van 1960, die toen nog in de oude RAI aan de Ferdinand Bolstraat in Amsterdam plaatsvond. Er werden er meteen 60 van besteld. De eerste kruisers werden nog in staal gebouwd, maar al snel werd dat polyester.



(Vergrote) Noorse Volksboot

Cees Meijer (redactielid) deelt met ons zijn herinneringen aan één van zijn vroegere boten, de Ooster. Een overnaadse s-spant van 8,20 meter (wat toen heel groot was) en gebouwd van Iroko op eiken spanten bij jachtwerf De Hudson in Overschie. Het schip is op 7 mei 1966 te water gelaten en zeilde dat jaar meteen naar Polen. Cees werd in 1978 de tweede eigenaar en heeft de boot veertien jaar gehad.



In Nederland oogstte de boot veel bekijks, maar Cees had met de Ooster (hier met de hond) in 1979 op de Oostzee de vreemde gewaarwording dat zijn houten overnaadse s-spant daar een "dertien in een dozijnboot" was. De Ooster vaart nog steeds, maar nu als 'klassieker' en onder een andere naam.

Kolibri 560

De mogelijkheid om je boot zelf af te bouwen en daardoor kosten te besparen, droeg bij aan de populariteit van de Kolibri 560. De allereerste stamt uit 1964 en was een ontwerp van de heer Pfeiffer. Dit schip had een negatieve spiegel en een buitenboordmotor in een bun. Al snel wijzigde de werf het oorspronkelijke ontwerp, zoals we dat nu kennen: een langere kuip, een langere kajuit en de buitenboordmotor aan de spiegel. Er werden er meer dan 1000 van gebouwd.



Veruit de meeste Kolibries zijn geleverd als bouw pakket en door de eigenaar zelf afgebouwd. De romp werd wel altijd door de werf gemaakt.

Polyester

De jaren zestig kenmerkten zich door de overgang van staal of hout op stalen spanten, naar (serie)bouw in polyester. De watersportindustrie groeide explosief in die tijd. Veel werven uit die tijd claimen de eerste te zijn geweest, die een polyester boot ontwierpen en bouwden. Hoe dan ook, er varen nog veel degelijk gebouwde jachten uit die tijd rond. Het zijn er veel te veel om ze allemaal een plekje te geven, maar misschien kent u deze nog...

Victoire

Jachtwerf Victoria werd opgericht in 1934 en startte met het bouwen van kano's.



Daarna werden er houten zeilboten gebouwd, zoals BM's, Pampussen en Draken. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het hout op rantsoen, wat het maken van zeilboten ernstig bemoeilijkte. Eind jaren 50 sloeg de werf aan het experimenteren met polyester en werd een van de eersten in Nederland die zich toelegde op het bouwen van jachten in vezel versterkt polyester in serieproductie. Het eerste jacht was de Victoire 22 (ontwerp van Dick Koopmans sr.), waarvan er zo'n 900 gebouwd zijn.

Trintella

Jachtwerf Anne Wever uit Den Bosch (in 2002 gestopt) is in 1964 begonnen met de serieproductie van zeiljachten in polyester onder de naam Trintella. De Trintella 1a is een ontwerp waarbij Dick Zaal betrokken was, die bijna 60 jaar ontwerpen heeft gemaakt. De Trintella is



een zeer stevige zeilboot uit de periode dat de polyesterbouw net op gang kwam. De rompen zijn van vol-glas, loeisterk, maar wel wat zwaar (zeker naar huidige begrippen). De werf vond een boot zonder hout maar niets, vandaar de houten opbouw.

Contest 25

De oprichter van Conyplex, Ed Conijn in Medemblik, speelde 63 jaar geleden met vooruitziende blik in op de introductie van glasvezel versterkt polyester in de jachtbouw en ontwierp en bouwde de Contest 25. Ze zag het levenslicht in



eerste instantie om aan de vraag uit het buitenland (vooral Amerika) naar een snelle kajuitboot te voldoen. Elke week leverde de werf er een af, ongekend voor die tijd. De boot werd ook in Nederland een succes. De werf Conyplex is nu bekend als Contest Yachts.

Pionier 910

De Pionier 910 zou het eerste in serie gebouwde zeiljacht van glasvezel zijn dat in Europa is gebouwd. Van hout werd een



prototype gebouwd en in de zomer van 1959 was de eerste boot klaar, net op tijd om deel te nemen aan de Flevo Race van dat jaar. De ontwerper, E.G. van de Stadt, zeilde zelf de race en eindigde als eerste in zijn klasse.

Herman Jansen zeilde als eerste Nederlander geheel solo de wereld rond in zijn pionier "Sounion". Hij schreef daarover het boek: "De Horizon Zeilde Mee Dag na Dag".

Oranje Bloesem

De Oranje Bloesem (1962) is een zeer solide en zeewaardig polyester bakdekker van 9 meter. Toentertijd werd nog niet



gekeken op een kilo of wat polyester extra. Het geheim van de ruimte onderdeks is het bakdek dat doorloopt tot achter de mast.

Hans Maurenbrecher vertrok in 1964 voor een solozeiltocht rond de wereld in een Oranje Bloesem. Zijn schip, de Takebora, is waarschijnlijk vergaan in een storm voor de noordkust van Australië, waar het wrak zonder de schipper is gevonden. Zijn verhaal kun je lezen in "Het journaal van de Takebora".

Albin Vega

De Albin Vega is een 27-voets polyester kajuitzeiljacht met een S-spant met langkiel. Van deze klassieker met een 'kattenrug' werden er van 1966 tot 1979



in Zweden 3445 gebouwd. De kiel van dit Zweedse ontwerp is één geheel met de romp en zodanig geconstrueerd dat het

jacht met volle snelheid op een rotsbodem kan lopen! De Vega was als klasse binnen de KNWV erkend.

Soling

De Soling is een 8,2m lange open kielboot, ontworpen in 1965 door Jan Linge uit Noorwegen. In 1968 werd de klasse gekozen tot een van de Olympische klassen voor de spelen van 1972. Fitness en teamwerk zijn essentieel om een Soling goed te zeilen. De Soling is een



sterk schip, dat zeer lang meegaat, ook als wedstrijdschip. De boten zijn gemaakt van polyester en de rondhouten zijn van een aluminium legering.

Na 60 jaar

Met onze zoektocht naar deze jaren 60 boten wanen wij ons even terug in de tijd, een feest van herkenning. Hoewel van een aantal werven de activiteiten gestopt zijn, leven de merknamen van deze veelal duurzame jachten nog steeds voort. Wat opvalt, is de omslag naar polyester en daarmee ook naar seriebouw zo'n 60 jaar geleden. En, duidelijk zichtbaar, is dat de gemiddelde bootlengte met de jaren flink gegroeid is en het einde lijkt nog niet in zicht.



INBOARD EN OUTBOARD SERVICE



NU IN DE SHOWROOM
DEZE RANIERI H22SD
TE BEZICHTIGEN

Dekker Marine - Sint Annaland - Tel 0166 - 65 24 54 - www.dekkermarine.nl

Welkom bij Brasserie De Deu-Braek



Brasserie De Deu-Braek is gelegen aan het chaletpark de Krabbenkreek en aan de rand van de luxe jachthaven en het strandje van Sint-Annaland.

Binnen de brasserie, waar plaats is voor 80 personen, maar ook op het grote buitenterras van 230 m³ is het goed vertoeven.



Tholen ontdekken op een ouderwetse solex
Het bedrijf Solex verhuur Tholen is een onderdeel van de brasserie. Wat is er mooier dan op deze manier het eiland ontdekken.



Brasserie De Deu-Braek - Nieuwlandseweg 2 4697 RK
Sint-Annaland - 0166-851945 - 06-40478103
E-mail: info@dedeubraek.nl - www.dedeubraek.nl



Yachtprofessionals

Kraan tot 80 ton | 7000m² Binnenstalling
| 3000 m² Buitenstalling | Catamaran
stalling | Watersportwinkel | Schepen tot
25 meter | Refit | Nieuwbouw |
Motoronderhoud | Revisie | Elektra |
Elektronica | Rigging |



Dealer/servicepunt van o.a.



www.mariteamshipyard.nl | info@mariteamshipyard.nl | 0166 657 020 |
Boulevard 3 | 4697 BC St. Annaland |

Weergoden Hemelvaart gunstig gezind?

De afgelopen jaren heeft er helaas niet altijd een zegen gerust op de Hemelvaartstocht, die we sinds 2015 ieder jaar organiseren in samenwerking met de Kustzeilers. Hieronder een terugblik op de Hemelvaartstochten naar Engeland.

De eerste drie keer was Lowestoft het doel van de oversteek. Een heerlijke tocht om alle spinnenwebben van de winterstalling kwijt te raken en de zeebenen weer te oefenen. Op woensdagavond vertrek uit de Roompotsluis, zodat we op Hemelvaartsdag rond borreltijd in Lowestoft arriveerden. De afstand, circa 95 mijl, legden we af in circa 18 uur.

Bij de eerste tocht in 2015 was het tot de dag voor vertrek nog onduidelijk of de weergoden ons gunstig gezind zouden zijn. Gelukkig kwam dat goed en konden we met een mooie noordoostenwind alles over één boeg naar Lowestoft zeilen. Als je voor het eerst in Lowestoft aankomt, kan het niet anders of je bent onder de indruk van het prachtige clubhuis van de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club. Bij nadere inspectie blijkt helaas, zoals zo veel in Lowestoft, dat het vooral heel veel vergane glorie is. Gelukkig doet dit niks af aan de gezelligheid van het clubhuis.



Nadat we in 2016 en 2017 nogmaals naar Lowestoft waren gezeild, werd het tijd om eens een andere haven te bezoeken. Om die reden besloten we in 2018 naar Ipswich te zeilen. Dit is een iets langere overtocht, waarbij we ook nog een aardig stuk de River Orwell op varen. Aan de monding van de rivier varen we vlak langs hele grote containerschepen; altijd weer een indrukwekkend gezicht. Onderweg op de rivier komen we dan ook voorbij het roemruchte Pin Mill en de beroemde Butt & Oyster pub. Omdat het

rond Hemelvaart altijd heel druk is, lukt het helaas niet om daar met de hele groep te gaan liggen en varen we door naar Ipswich waar we een ligplaats hebben in de Neptune Marina.

De 2018 overtocht naar Ipswich was heel rustig, met prachtig voorjaarsweer, en alle boten waren ruim op tijd voor een gezellige steigerborrel. Om niet alleen met de zee en zeilen bezig te zijn, maar ook een stukje Engelse geschiedenis te zien, zijn we op vrijdag met een touringcar naar Sutton Hoo gegaan. Daar werden in 1939 twee Angelsaksische begraafplaatsen ontdekt uit de 6de en 7de eeuw. De dag werd afgesloten met een gezellig diner in het havenrestaurant "The Last Anchor". De terugreis werd door het weer aanzienlijk spannender dan de heenreis. Midden in de nacht passeerde er een warmtefront, waarbij de windrichting in 5 minuten tijd 180 graden draaide. Dit fenomeen was later goed zichtbaar op de barograaf van de "MerryMate".



Achteraf was deze frontpassage misschien wel een voorteken voor de komende edities van de Hemelvaartstocht.

De weergoden waren ons in 2019 helaas niet goed gezind. Een paar boten probeerden nog uit te varen richting Engeland, maar kwamen allemaal onverrichterzake terug naar de Roompotsluis. Dat jaar hebben we er een, heel gezellige, geïmproviseerde tocht in de Delta van gemaakt. En over 2020 en 2021 hoeven we het uiteraard al helemaal niet te hebben: door COVID 19 was het niet mogelijk om naar Engeland te zeilen.

Afgelopen jaar waren de weersomstandigheden twijfelachtig. Van de twintig aangemelde bootjes zijn er uiteindelijk zes in Ipswich aangekomen. Hopelijk gaat het dit jaar wel weer lukken om een mooie tocht naar Ipswich te varen. Het is en blijft een heerlijke tocht om het zeezeilseizoen mee te openen.

Marc van Herpt, a/b MerryMate E15



Clubtochten

Door Mariel Brockhus

Een van de vele jaarlijkse evenementen van onze vereniging is de clubtocht. Al in de jaren zestig werden er clubtochten georganiseerd, al werden ze toen nog niet zo genoemd. Antwerpen en Blankenberge waren destijds geen uitzondering, tegenwoordig blijven we wat dichterbij huis. De clubtocht is een leuke manier om elkaar beter te leren kennen en ook eens met andere leden in contact te komen buiten je eigen vaste kringetje.

De clubtochtcommissie was de afgelopen 10 jaar de commissie met niet alleen de meeste commissieleden maar ook de meeste 'handjes'. En dat was ook nodig, want in de loop van de tijd gingen er steeds meer boten mee, met als absoluut record 65 boten in 2014. Behalve creativiteit en organisatietalent moeten de leden ook beschikken over een echte hands-on-mentaliteit.

Traditiegetrouw begint de clubtocht op zaterdagochtend met een palaver in de Buutengaets, waarna de deelnemers, voorzien van een tas met spelopdrachten, kleurplaten voor de kinderen en gesponsorde goodies, richting bestemming vertrekken. We bezochten vele havens in de Zeeuwse Delta, waaronder Goes, Burghsluis, Bruinisse, Roompot Marina, Wolphaartsdijk en Oostwatering. Vanwege het toenemende aantal deelnemers aan onze clubtocht en de vele evenementen in de Zeeuwse Delta werden de

mogelijkheden voor de bestemming beperkt. We zijn daarom vooral vaak naar Wemeldinge geweest waar we dan heel gezellig met zijn allen hutjemutje in het kommetje achter de brug lagen. Soms bleef de bestemming geheim en moest je er via een puzzel achter zien te komen waar je naar toe moest. Met natuurlijk altijd een noodenvolp voor wie de puzzel niet opgelost kreeg en die sommigen dan ook maar meteen openmaakten zodat het oplossen van de puzzel wat eenvoudiger werd.

Iedere clubtocht heeft een thema dat je terug ziet komen in de aankleding van de tent, het eten, de drank, de spelletjes onderweg en ter plekke de muziek. Het thema inspireerde de deelnemers vaak tot creatieve verkleedpartijen. We zagen Spaanse señoras en señoritas, Flower Power hippies, Piraten, deelnemers aan de Olympische Spellen, een heuse doedelzak op de Highland Games, een Midzomernacht meiboom, lederhosen en dirndls op het Bierfest, prachtige Paradijsvogels en blauwwitte Grieken die de Sirtaki dansten.

Na het feest op zaterdagavond is er dan het traditionele ontbijt op zondagochtend, met Zeeuwse lekkernijen zoals de warme worsteballen op brood van Scarlett. En daarna ruimen we ook weer traditiegetrouw met zijn allen op. Binnen de kortste keren is het feestterrein dan weer keurig op orde en rest ons de herinnering aan een geslaagde clubtocht.

Weer of geen weer, het is altijd een gezellige boel.







De grote oversteek

Interview met Geert-Jan Haveman en Jos Schotman

Door Cees Meijer



De boot waarmee de oversteek werd gemaakt is de Annalena, een Trismus 37, in de tachtiger jaren gebouwd bij de werf Chantier Naval te Vilvoorde, België. Een boot gebouwd om rond te cruisen, maar bepaald geen snelle zeiler.

Gerard, de eigenaar van de boot, werd elke dag kortademiger en was in de jachthaven van Norfolk vermoeid op een paaltje gaan zitten. Daar werd hij aangesproken door de havenmeester, die jarenlang ambulancebroeder was geweest. "Het gaat niet goed met u meneer", zei hij tegen Gerard. "U moet onmiddellijk naar een ziekenhuis". Gerard volgde die raad na wat gesputter op en moest vrijwel direct een zware operatie aan zijn dichtgeslibde kransslagaders ondergaan. Daar was mee te leven, maar hij moest voortaan wel in de buurt van ziekenhuizen blijven. En daarmee begon het avontuur voor Geert-Jan Haveman (67) en Jos Schotman (64).



v.l.n.r. Geert-Jan, Jos, Rommy

Gerard en zijn partner Rommy zijn vrienden van Miriam, de vrouw van Geert-Jan. Zij zeilden al jarenlang met de Annalena in de Cariben en langs de oostkust van Amerika. Rommy vertelde aan Miriam dat zij de boot naar Nederland wilde zeilen en bemanning zocht om haar daarmee te helpen. Toen Geert-Jan daarvan hoorde, is hij meteen Jos gaan bellen. Die had eigenlijk een rondje Oostzee gepland, maar hoefde er niet lang over na te denken. Zij kennen elkaar al jaren en hebben heel veel samen gezeild. Bovendien kan Jos zo nodig alles repareren dat kapot is. En, dat was nodig, want vrijwel alles ging onderweg kapot. Ook essentiële zaken, zoals de stuurautomaat en de windvaanstuurinrichting.

Geert-Jan en Jos vlogen 4 mei 2022 naar Washington en hebben daar eerst een paar dagen heel toeristisch de stad verkend. Daarna is de boot zeilklaar gemaakt en is er foerage inslagen voor de reis naar Norfolk. Ze voeren in een week naar Deltaville aan de oostkust van de Chesapeake Bay. "De reis was koud en nat, want het was nog bijna winter. Maar wat waren die visarenden mooi, die op bijna alle boeien nestelden."

Met een pick-up truck naar de plaatselijke mall

Ze hebben daar een paar nachten voor anker gelegen, totdat dit krabte en ze naar de basaltstenen wal dreven. Tot hun grote geluk zat de rubberboot ertussen. Ze werden

door een Amerikaan geholpen om los te komen en de Annalena mocht aan een steiger bij zijn huis komen liggen. Hij bleek een gepensioneerd admiraal van de US Navy, die zelf ook veel op zee had gevaren en met zijn dochter de wereld was rondgezeild. Ze kregen een warm onthaal met een uitgebreide barbecue. Heel Amerikaans werd er voor de maaltijd een gebed uitgesproken waarbij je elkaars handen vasthield. De admiraalsvrouw heeft er met een enorme pick-up truck nog voor gezorgd dat de scheepsvoorraad werd aangevuld bij de plaatselijke mall. Na een hartelijk afscheid zeilden ze naar Norfolk, waar ze weer aan een particuliere steiger konden liggen. Ook daar konden ze aanschuiven bij een barbecue. Norfolk is de op één na grootste marinehaven van de Verenigde Staten en als je binnenkomt passeer je eerst rijen vliegkampschepen.

Ze moesten daar op de goede wind richting Bermuda wachten en intussen heeft Geert-Jan samen met dienstweigeraar Jos nog een enorm oorlogsschip bezocht, het museumschip de USS Wisconsin. Na vijf dagen zijn ze vertrokken. De oversteek van de Golfstroom naar Georgetown op Bermuda duurde langer dan verwacht. De Golfstroom is daar relatief smal, maar het stroomt er enorm en ze hebben er een uur of vijf over gedaan om hem over te steken.



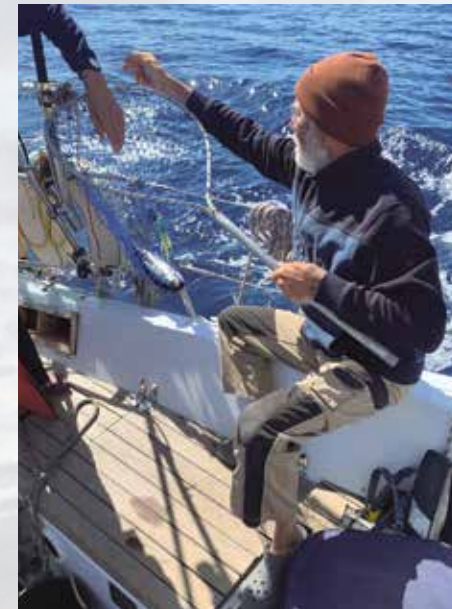
Georgetown

Samen op een schuitje

Het was aanvankelijk wel wennen, zo met elkaar aan boord. "Je hebt natuurlijk totaal geen privacy en dat leidt onvermijdelijk wel eens tot wrijving.", zegt Geert-Jan. "Maar Jos en ik kennen elkaar al zo lang en hebben aan een half woord genoeg. We hebben ook veel op elkaars boten gevaren en dan soms niet al te slimme acties ondernomen. Maar dat konden we altijd goed van elkaar hebben."

Je vaart Bermuda binnen via een atol. Het water is daar heel erg blauw in verschillende tinten, afhankelijk van ondergrond. "Onwezenlijk, dat is het. Voor je binnenkomt, wordt door de kustwacht via de marifoon je hele doopceel gelicht, waarna we in Georgetown voor anker zijn gegaan." Een vakantietip van de bemanning van de Annalena: ga er niet heen, want het is niet heel bijzonder! Bovendien is het duur, want alles moet van elders worden aangevoerd. De mensen zijn wel uiterst vriendelijk en het is typisch Engels in een Caraïbisch klimaat.

Geert-Jan was de kok aan boord en heeft vrijwel iedere dag gekookt. Ook heeft hij een zelf gevangen tonijn klaargemaakt. Helaas was dat het enige exemplaar en met zijn veertig centimeter wat klein, maar hij was heerlijk. Jos was niet alleen de ingenieur, de handyman aan boord, maar bakte ook het brood.



's Nachts draaiden ze wachten, van 3 uur op en 6 uur af. Jos had altijd de rotste wacht: van twaalf uur 's nachts tot drie uur in de ochtend. Rommy en Geert-Jan draaiden allebei twee wachten: Geert-Jan van 18.30 tot 21.00 uur en van 3.00 tot 6.00 uur. Rommy van 21.00 tot 24.00 uur en van 6.00 tot 9.00 uur. "Je werd geacht iedere twintig minuten te kijken of er niets aankomt.

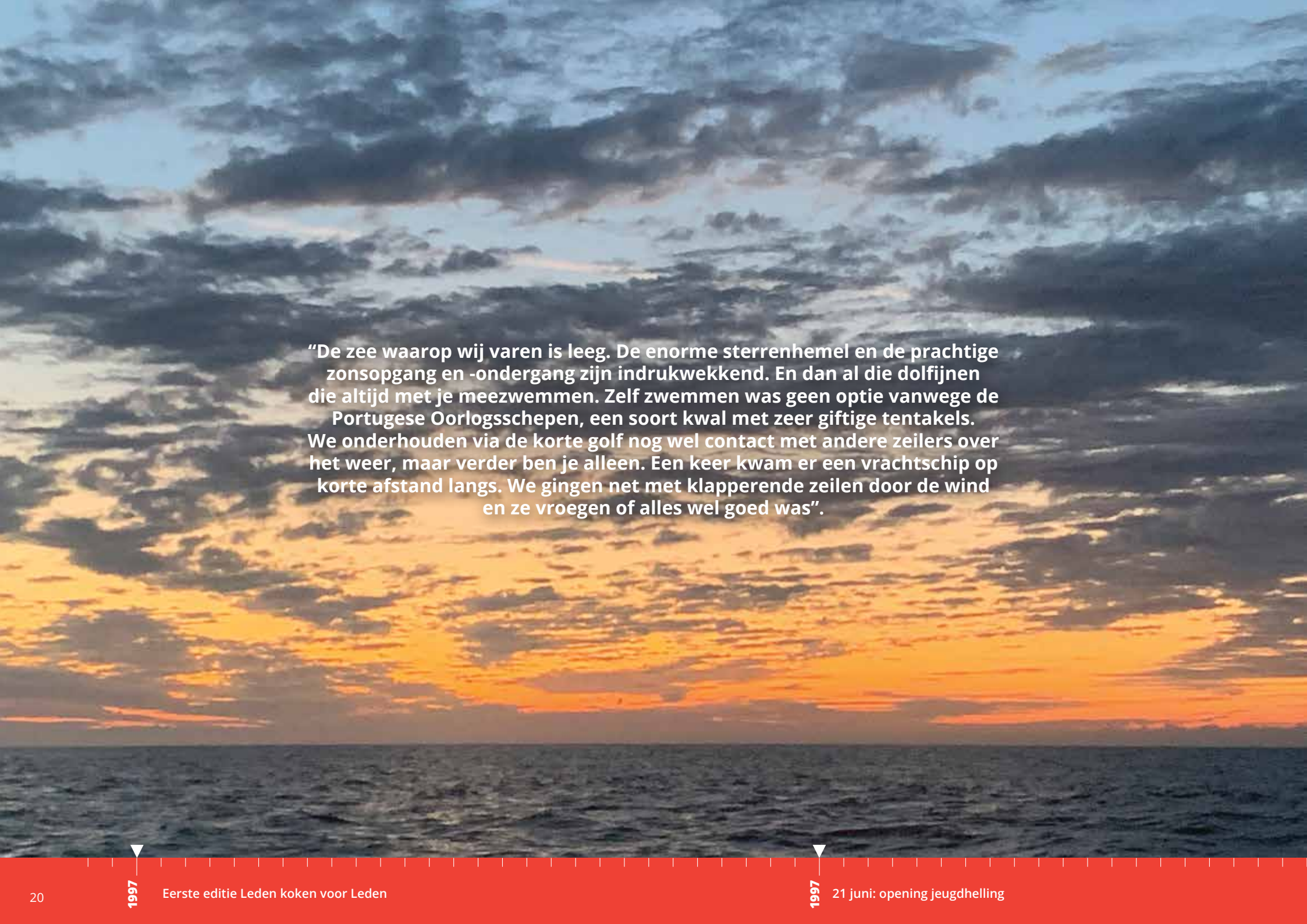
Natuurlijk letten we ook goed op het AIS alarm, maar dat ding werkte soms wat slordig. Zo nu en dan ging dat af, omdat het vond dat we te veel bij onszelf in de buurt kwamen... Uiteraard zakte je ook wel eens een keer gewoon in slaap."

Om tropische stormen heen

We vertrokken eerst pal noord, om de windstiltes heen richting de Azoren. Dat is niet de goede richting en erg frustrerend, want we hadden nog 1200 mijl te gaan. Na twee dagen was die afstand nog steeds 1200 mijl... Natuurlijk heb je niet alleen met windstiltes te maken, het is ook zaak om rond tropische stormen heen te zeilen. Je krijgt via de satelliet tweemaal per dag een weerbericht binnen en ziet dan ook waar depressies zijn. De weersvoorspellingen voor de oceaan zijn trouwens heel betrouwbaar, want er is geen verstoring van het patroon zoals op het land.

Duizenden schilderijen op de havenpier

Opeens zien ze dan een puntje in de verte. Een vulkaan op zo'n 70 mijl afstand. Dat zijn de Azoren, maar ze deden er toen nog een etmaal over om er te komen. De Azoren zijn heel mooi en een aanrader voor een vakantie. Ze hebben er een week gelegen en in Horta een eigen schilderij toegevoegd aan de duizenden schilderijen op de havenpier. Deze waren van zeevaarders die hier op hun oversteek van de Atlantische Oceaan een tussenstop maakten.



“De zee waarop wij varen is leeg. De enorme sterrenhemel en de prachtige zonsopgang en -ondergang zijn indrukwekkend. En dan al die dolfijnen die altijd met je meezwemmen. Zelf zwemmen was geen optie vanwege de Portugese Oorlogsschepen, een soort kwal met zeer giftige tentakels. We onderhouden via de korte golf nog wel contact met andere zeilers over het weer, maar verder ben je alleen. Een keer kwam er een vrachtschip op korte afstand langs. We gingen net met klapperende zeilen door de wind en ze vroegen of alles wel goed was”.

De historie van de walvisvaart is nog overal zichtbaar. Dat ging tot in de zestiger jaren zoals bij ons in de 17e eeuw, met kleine bootjes en niet met enorme fabrieksschepen.

Daarna zijn ze naar Ponta Delgada op San Miquel gevaren. Heel Portugees, de Azoren zijn een autonome regio van dat land met een leuke boerenmarkt. Ze hebben daar wel lang liggen wachten op een gunstige wind. De Azoren zijn absoluut de moeite van een bezoek waard. Vooral de natuur is prachtig. Maar je wilt een keer naar huis. Met regen en wind tegen zijn ze naar Cherbourg gevaren. Wel om de Golf van Biskaje heen, want daar stormde het. Aanvankelijk schoten ze maar een paar mijl per dag op, zodat ze er al met al negentien dagen over hebben gedaan. "We waren zo'n 200 mijl ten westen van Ierland voordat we eindelijk door de wind konden gaan en een bezielde koers hadden richting het Kanaal. Met halve wind gingen we boven Alderney langs."

Tot slot een steigerborrel in Sint-Annaland
"Vanaf de Azoren tot het Kanaal zijn we geen boot tegengekomen. Tot in het Kanaal, toen



werd het hartstikke druk en dan wordt het ook ineens gevaarlijk..." In Cherbourg belandden ze in een gezellig feest rond races van



grote zeilboten met een afsluitend vuurwerk. Ze zijn er vijf dagen gebleven en hebben onder meer een excursie naar de Mont Saint-Michel gedaan. Voor Jos zat het er toen op. Miriam en Gerard kwamen op 14 juli met de auto naar Cherbourg, waarna Gerard, Rommy en Geert-Jan op 16 juli naar Sint-Annaland zijn gezeild. Jos is met Miriam in de auto mee naar huis gereden. Na aankomst op 18 juli van de Annalena was er in Sint-Annaland nog een gezellige steigerborrel.



Seastar Yachtcare



Marco Bergsma: We hebben goede banden met de haven. We hebben ook een aantal klanten uit jullie ledenbestand. Van harte gefeliciteerd met jullie jubileum, en we wensen jullie het beste voor de toekomst.



Op eigen kiel naar de overkant

Vorige zomer deden we het, op eigen kiel naar de (nabije) overkant. Een kust-hoppende vakantie naar Frankrijk, met een uitstapje naar het Verenigd Koninkrijk.

Onder een stralende zon trokken we op de Franse nationale feestdag in Vlissingen de Noordzee op om via Nieuwpoort en Dunkerque tot Boulogne-sur-Mer te varen, waar we twee dagen de toerist uithingen wegens geen wind. Dag vijf werd er een noordoostenwind voorspeld van 10-12 kts. Ideaal om het Kanaal over te steken naar de Engelse zuidkust. Gelukkig hadden we onze paspoorten, evenals het formulier C1331 aan boord om onze komst aan te melden.



Vuurtoren Beachy Head voor de krijtrotsen bij Eastbourne

de witte krijtrotsen, via Beachy Head met zijn mooie vuurtoren en de prachtige kustlijn, gevormd door de Seven Sisters voeren we 's anderendaags langs Newhaven en Brighton het meest bekende zeilgebied van The Solent binnen. Na een week vatten we langzaam onze terugreis aan en vertrokken naar de prachtige baai van Chichester. We zetten onze tocht verder voort via de Engelse badstad bij uitstek, Brighton. Daar hadden we inmiddels 72 uur op voorhand een plaats moeten

We kregen een oversteek uit de boekjes: de voorspelde wind deed wat we er van verwachtten. Met een dikke 10 kts bakstag/voor de wind, bloedheet 35°C op volle zee en in een rechte lijn naar Eastborne waar we 's namiddags binnenliepen. Langs

reserveren... (let op dat de havens in het hoogseizoen vooraf moeten worden gereserveerd). De oversteek naar Frankrijk verliep opnieuw rustig en na een trip van circa 13 uur liepen we 's avonds laat onze geliefde getijdhaven van Le Tréport binnen. Op 31 juli stond er bij het vertrek vanuit Le Tréport een stevige westenwind die piekte tot 30 kts. Bakstag zeilend met rollende golven werden we door het water naar Boulogne-sur-Mer gesleurd. Aangezien we in de heenvaart reeds twee dagen in Boulogne hadden liggen bakken, besloten we om 's anderendaags – weliswaar met minder wind – onze tocht verder te zetten richting Dunkerque.

Wat we toen ter hoogte van Calais zagen, deed onze wenkbrauwen meer dan fronsen, en tartte eigenlijk alle verbeelding. Op een mijl of 2 voor ons lag een schip van de Franse kustwacht dwars in de geul. Naargelang we naderden, zagen we op zo'n 800 meter voor het schip een grote zwarte rubberboot. Een blik met de verrekijker deed onze haren rechtop staan... vluchtelingen... een 25 à 30-tal, sommigen met een opgeblazen vrachtwagenband rond het middel voor mocht het helemaal fout gaan.



Haven Portsmouth

De vluchtelingenboot voer richting Dover en werd van afstand de hele weg begeleid door de Franse kustwacht. Is dit een manier om hun verantwoordelijkheid te ontlopen, of zijn er afspraken met de UK? Wij hadden hier in ieder geval een slecht gevoel bij en het bezorgde ons beiden een heel wrange nasmaak. Hoewel we vooraf duidelijk hadden overlegd over 'wat als', bleek het toch moeilijk om te zien als het zich live voor je eigen boeg afspeelt in plaats van op een nieuwsbericht. Het is helaas geen ver-van-je-bed show, maar de harde realiteit.

De dagen nadien hopten we, nog steeds onder de indruk, via Blankenberge naar onze vertrouwde Zeeuwse Delta waar we de vakantie afsloten met twee zonnige dagen achter het anker in de Betonhaven, om uiteindelijk met een zacht briesje terug naar Stalland te varen. We blikken toch met een glimlach terug op deze zonnige vakantie. The Solent is echt een prachtig zeilgebied met – buiten verwachting – niet al te veel stroming.

Volgende vakantie? Wherever the wind blows.

Lesley en Herman, a/b Alea lacta Est III steiger I 2



Zo vader, zo dochter

Door Petra Muller

Wie havenmeester Cees Smits kende, kent Diana. Vader en dochter waren jarenlang samen te vinden in het havenkantoor. Diana is zowat opgegroeid op de haven. In de jaren 90 hielp ze al mee in de schoolvakanties. In 2005 startte ze officieel als tweede havenmeester. Veertien jaar lang waren ze een goed geolied team, tot Cees Smits eind 2019 na een slopende ziekte helaas overleed. De samenwerking tussen vader en dochter ging bijna vanzelf. Zij waardeerde de rust die hij uitstraalde en dat hij onder alle omstandigheden zichzelf bleef. Ze hadden dezelfde werkwijze en voelden elkaar goed aan.

Het leukste aan haar werk vindt Diana om alle passanten die op een drukke zomerdag binnenkomen een goede ligplaats te geven. Dat is vaak passen en meten en de tevreden schipper die dan op het havenkantoor komt afrekenen maakt haar blij. Ze houdt niet van rustige dagen, zo saai! Gelukkig kon ze vroeger dan meehelpen met filters vervangen of ergens in een loods een boot schilderen.

“Mijn vader was heel goed in het houden van overzicht over de hele haven doordat hij er ook altijd was. Hij heeft mij geleerd hoe belangrijk dit is.”



Een goede havenmeester is volgens Diana allereerst gastvrij. Verder is stressbestendigheid een goede eigenschap in drukke tijden en nauwkeurig werken is ook belangrijk. In die zin heeft ze van Cees veel opgestoken vindt ze: “Mijn vader was heel goed in het houden van overzicht over de hele haven doordat hij er ook altijd was. Hij heeft mij geleerd hoe belangrijk dit is.” Er waren ook dingen die Cees van Diana oppikte: “In het managen van de lege boxen ben ik aardig goed geworden. Samen hebben we ons aangeleerd, dat we alles opschreven in de juiste boeken. Mocht iemand onverwachts invallen, dan wist diegene meteen wat er de afgelopen dagen was gebeurd.”

Het werk van de havenmeester is door de jaren heen wel veranderd. Ze geeft een voorbeeld: “Ik weet nog goed dat ik met mijn heuptasje met muntgeld en kwitantieboekje de steiger op ging om zo langs alle passanten te lopen om naast de boot af te rekenen. Dat was geweldig, je kon gelijk zien of ze goed lagen, kon een praatje maken en je kreeg nog een footje ook”.

Veranderingen in het werk zijn niet de reden dat ze dit jaar stopt. Haar allereerste baantje ooit was in de horeca. Toen ze in 2020 bij Bert en Gina in Buutengaets begon, ontdekte ze weer hoe leuk ze dat vond. Anderhalf jaar heeft ze het gecombineerd met het havenmeesterschap. Dat werd een beetje veel en daarom heeft ze haar keuze gemaakt en is ze met ingang van 2023 geen havenmeester meer.



**Mariteam
Shipyard**



Frank van Dijk: wij als full-service bedrijf Mariteam Shipyards en de haven zijn als het ware in symbiose met elkaar. Het is al vele jaren een goed contact met de havenmeesters. We zitten hier samen en we weten elkaar te vinden, ook met evenementen en om elkaar te helpen. Van harte gefeliciteerd met jullie 60-jarig jubileum!





Vrijwilligers aan het woord

Door Jacqueline van Amstel en Geert-Jan Haveman

Zonder vrijwilligers zou onze vereniging niet de club zijn die ze nu is. In de afgelopen 10 jaar zijn er zo'n tweehonderd leden actief geweest als vrijwilliger, in het bestuur, het haventeam of in een van de commissies. Met zo'n 350 boten in de haven mag dat best een flink aantal genoemd worden. Het is natuurlijk niet mogelijk om iedereen bij name te noemen. In dit jubileumnummer komen twee vrijwilligers aan het woord die niet direct op de voorgrond treden, maar zich wel al jarenlang op allerlei gebied inzetten voor de WSV. De verhalen van Cor de Waaij en Ron van Sprundel zijn representatief voor die van onze vele actieve leden.



Cor de Waaij

Even mezelf voorstellen. Mijn naam is Cor de Waaij en wij liggen tegenwoordig met onze Amante Azul op C16. Wij zijn in 2005 lid geworden van de WSV toen wij terugkwamen van ons buitenlands avontuur in Portugal. Ik ben een uitzonderlijke vrijwilliger in die zin dat ik officieel tot geen enkele commissie behoor. Ik heb wel regelmatig overleg (gehad) met de zeilcommissie, omdat ik samen met Thijs van der Beek de woensdagavondwedstrijden organiseer. Hierbij treed ik het meest op de voorgrond, omdat ik onder andere de communicatie doe. De grootste voldoening die ik hier uithaal, is als er na de wedstrijd mensen naar me toe komen om me te bedanken voor de organisatie. Zeker als ze zeggen dat ze erg genoten hebben van de mooie vergezichten die je 's avonds over het water hebt. Natuurlijk is er bij het organiseren van wedstrijden altijd discussie over de handicap die men krijgt als de boot niet gemeten is.



Het was wel grappig om te zien dat iemand zijn boot had laten meten, omdat hij ervan overtuigd was dat zijn rating te zwaar was, maar waarbij bleek dat de gemeten rating beduidend zwaarder moest zijn.

Ron van Sprundel

Ron en Nathalie van Sprundel liggen met de Minavra op G17. Ron vertelt in een interview dat hij al sinds 1993 actief is als vrijwilliger voor de vereniging. Dat was zelfs nog voordat hij zelf lid was en nog met zijn ouders meevoer.

Wedstrijdcommissie

Met heel veel enthousiasme vertelt Ron over de wedstrijdcommissie waar hij in de periode 1993-1998 deel van uitmaakte. Hij verrichtte vooral veel werk achter de schermen, zoals de berekeningen, ratings van de boten, inschrijvingen en mailings. Maar tijdens de wedstrijden was Ron op het water te vinden om de wedstrijden te begeleiden. Dan voer hij met een fotograaf rond in een RIB om foto's en video-opnames te maken. Wie dacht de commissie om de tuin te kunnen leiden, bijvoorbeeld met verkeerd opgegeven zeilen, kwam bedrogen uit. Ron had een lijstje bij zich en als je geen spinaker opgegeven had en die toch op had staan...

Ron benadrukt dat bij alle wedstrijden binnen de vereniging het clubgevoel steeds voorop staat. Er wordt dan ook niet geprotesteerd. Rekening met elkaar houden staat voorop, niet iedereen kent de wedstrijdregels even goed en het moet vooral voor alle deelnemers en gezinnen een leuke en gezellige ervaring zijn. Ron heeft zelf eenheidsklasse wedstrijden gevaren en dat ging vaak op het scherpst van de snede. Desnoods met een aanvaring om je gelijk te halen over een voorrangssituatie. Dat is echt niet de bedoeling in de club.

Clubtochtcommissie

Sinds 2012 is Ron actief in de clubtochtcommissie, een tamelijk grote groep van 14 leden, veelal koppels, waaronder ook zijn vrouw Nathalie. In zijn enthousiasme klinkt door, dat het vooral altijd heel gezellig is. Er gaan gemiddeld zo'n 50 boten mee en het maximum was een tocht met 65 boten. Dat is natuurlijk een hele organisatie, want welke jachthaven kan zomaar zo'n grote vloot herbergen?



Woensdagavond-wedstrijden

De woensdagavond-wedstrijden nemen voor Ron ook een speciaal plekje in. Het breekt de week mooi en het concept van varen op tijd, met iedereen een eigen starttijd - afhankelijk

van de handicap - maakt het heel speciaal. Start je als laatste, dan heb je een hele inhaalrace te gaan, want als om 21.30 het eindsein klinkt, bepaalt je positie in de baan op welke plaats je bent geëindigd. Lig je voorop... dan ben je eerste.

ICT

In zijn werk is Ron verantwoordelijk voor de ICT bij Bison (ja...van de kit) en of hij nog niet genoeg doet, die kennis zet hij sinds 2004 in als commissielid ICT. WIFI op de jachthaven, de eerste website (die heeft hij zelf gebouwd), ondersteuning van het bestuur bij E-captain (software ten behoeve van haven- en ledenbeheer) en de introductie van Office 365 voor het bestuur, om zomaar wat IT-activiteiten te noemen waar Ron met recht trots op kan zijn.



Een verenigingshaven, wat betekent dat eigenlijk?

Het magazine "Zeilen" heeft er een aantal artikelen aan gewijd. Ook onze verenigingshaven werd bezocht, wat resulteerde in een zeer lovend artikel. De sfeer in verenigingshavens is volgens de redactie van Zeilen anders dan in commerciële havens. Is dat niet ook wat wij vaak ervaren als we met onze boot op bezoek zijn bij een andere vereniging? In onze haven wordt zoveel mogelijk zelf gedaan wat binnen de mogelijkheden van de vrijwilligers ligt. Dat geldt niet alleen voor het bestuur, maar ook voor het havenbeheer, inclusief onderhoud en nieuwbouw van steigers en gebouwen, het organiseren van evenementen en wedstrijden, financieel beheer, de (web)redactie, enzovoorts.

Veel verenigingen kampen met problemen bij het vinden van nieuwe vrijwilligers. Gelukkig zijn wij nog steeds in staat om nieuwe mensen te vinden. Toch zijn wij permanent op zoek naar nieuwe vrijwilligers. Op dit moment bijvoorbeeld voor de organisatie van een van onze signature-events, de 8 Uren van de Oosterschelde. Lijkt het je leuk, geef je dan op. Stuur een mail aan evenementen@wsv-sint-annaland.nl.

Wat maakt de vrijwilligers zo enthousiast?

We vormen een leuke vereniging, met veel gezelligheid en dat maakt dat leden zich graag inzetten. Er is veel mogelijk, het bestuur denkt goed mee en is bereid te investeren, zodat de mooie plannen van de commissies tot een succes gemaakt kunnen worden. Ze doen het allemaal om niet. Als dank is er de jaarlijks terugkerende afsluitende vrijwilligersavond in oktober, een prachtig evenement exclusief voor alle vrijwilligers. Een spetterende feestavond met lopend buffet en natuurlijk een swingende band.

We kennen in onze vereniging de volgende commissies en activiteiten:

• Bestuur	• Winteractiviteiten
• Kascommissie	• Clubtochtcommissie
• Havenbeheer	• Jubileumfeestcommissie
• Zeil(wedstrijd)commissie	• Hemelvaarttocht
• Woensdagavondwedstrijden	• 8 Uren van de Oosterschelde
• Markt tweedehands bootspullen	• ICT
• Introductie nieuwe leden	• Redactiecommissie Krabbenkreek Nieuws en Havengids
• Jeugdcommissie	
• Steigersafari	• Redactie website en Facebook



Slagerij Slager



Theo Slager: Onze slagerij bestaat al meer dan 150 jaar, van vader op zoon. We leveren onder meer aan restaurants Buutengaets, Havenzicht en de Deu-Braek, dus we zijn zeker gebaat bij de haven. In het dorp zijn we close. Als er een evenement is, dan zijn we een eenheid en werken we samen en dragen een steentje bij. Bij ons blijft de omzet relatief stabiel in winter en zomer. Gefeliciteerd met jullie jubileum en graag tot ziens in de winkel.





Te jong om een clubhuis te draaien

Door Cees Meijer

Als ergens in een haven je Stallandse clubvlag in je zaling wordt herkend, begint men steevast over ons clubhuis. De Buutengaets is een begrip. Dat hebben wij in België, maar ook in Frankrijk en Engeland ondervonden. "Lig je in Sint-Annaland? Oh, daar gaan we vrijwel ieder jaar heen om lekker te eten...". En vervolgens krijg je een lyrisch verhaal over het steeds wisselende uitzicht op de getijden van de Krabbenkreek. In 2020 was het veertig jaar geleden dat Gina en Bert bij ons op de haven zijn gestart.



De vader van Bert kocht in 1977 café De Handel in Sint-Annaland. Hij tapte daar niet alleen, maar bakte er ook paling. Het café bestaat nog, maar heet nu café An de Sloëve. In De Handel startte Bert zijn carrière na zijn koksopleiding in Rotterdam en een kortstondig verblijf achter de kachel van het restaurant van Vroom & Dreesmann. Bert en Gina zijn in 1979 in het café getrouwd.

Het waren Belgische clubleden die vonden dat er een uitbater van het clubhuis (toen schip) moest komen. Het toeval wilde dat

vader Coelers op enig moment een jurist nodig had en aan good old Roger van Dijk vroeg een klusje voor hem te klaren. Roger heeft Bert toen gevraagd of hij geen zin had om samen met Gina wat van het clubschip te maken. Bert had daar wel oren naar, maar het toenmalige bestuur vond ze toen nog wat te jong. Bert was toen 23 en Gina 21. Vader Coelers echter wilde wel borg staan en het stel is in het seizoen van 1980 begonnen: Gina in de bediening en Bert in de kombuis.



Eerst stond er vooral gebakken schol, schnitzels en natuurlijk, naar de eis van die tijd, tong Picasso op het menu. Dat laatste was een gebakken tong met een hoop vruchten ernaast uit een Delmonte blik. Van kreeft hadden ze op de haven nog nooit gehoord.

"Een afzuigkap was er niet en de ventilatie bestond uit twee patrijspoorten waar een ventilator voor was gehangen."

Ventilatie door de patrijspoorten

Veertien jaar hebben ze op het clubschip de Buutengaets gedraaid. Een afzuigkap was er niet en de ventilatie bestond uit twee patrijspoorten waar een ventilator voor was gehangen. Bert stond met natte theedoeken in de nek schollen en tongen te bakken. Het schip was regelmatig lek en werd met forse hoeveelheden teer drijvende gehouden. Op een gegeven moment mocht er niet meer worden geteerd en is er besloten een echt clubhuis neer te zetten, waarvoor architect Rob Ligteringen tekende.

In het nieuwe clubhuis ging Bert van de blikken met doppers over naar de lamsoor en de zeekraal. En, omdat ze naast het clubhuis door het water scharrelden, was er ook vraag naar oesters en kreeft. Bert is geboren en getogen Rotterdammer en volgde daar ook zijn opleiding aan de Katholieke Horecavakschool Zomerhof aan de Noordsingel. Gina is een Goudse en dacht eerst fotolaborante te worden, waar ze ook voor heeft geleerd. Bert heeft haar op andere gedachten gebracht en intussen heeft ze zoveel horecacursussen gevolgd dat zij zich leermeester bediening mag noemen.

Het ziet ernaar uit dat Bert en Gina er binnenkort - na ruim veertig jaar - mee gaan stoppen. Dat laten we natuurlijk niet onopgemerkt voorbij gaan.



Op 3 maart 2023 trad Kim Coelers in het huwelijk met Dennis Verpaalen, uiteraard in de Buutengaets. Foto: Arjan van der Plaats, The Wedding Story.



1994: vertrek Buutengaets uit de haven. Het nieuwe clubhuis wordt in gebruik genomen.



De Valk
Yacht Brokers



DE VALK
YACHT BROKERS

Nick Lanting vindt Sint-Annaland een prachtige haven, die met gemak de vergelijking met commerciële havens kan doorstaan. Jullie hebben een mooi clubhuis, nette voorzieningen. De samenwerking met de havenmeesters verloopt altijd prima en dat waarderen we zeer. We hopen dat jullie nog vele jaren doorgaan, op naar de komende 60 jaar!





Eregalerij

Dit is een overzicht van de erevoorzitter en ereleden. Allemaal (voormalige) vrijwilligers die dit predicaat hebben verdiend met hun vaak jarenlange inzet op allerlei gebied voor de vereniging.



Tom van Gurp

Tom van Gurp is sinds 1976 lid van de WSV en is 23 jaar lang voorzitter geweest van 1985 tot 2008 de langstzittende voorzitter tot nu toe. Onder zijn bezielende leiding is de club in vele opzichten groot geworden en zijn er vele mijlpalen bereikt: uitbreidingen van de haven, renovaties, privatisering, bouw sanitairgebouw. Bij zijn afscheid als voorzitter in 2008 is Tom benoemd tot erevoorzitter. De bank bij de speeltuin kreeg zijn naam en heeft de inscriptie: 'insidite et circumspicite' (zet u en kijk om u heen).



Louis Weterings

Louis is sinds 1968 lid van de WSV en is in 2019 tot erelid benoemd vanwege zijn verdiensten voor de vereniging. In de jaren zeventig was er veel getouwtrek met de gemeente Tholen over het beheer van de haven. Louis heeft er destijds, samen met het bestuur, mede voor gezorgd dat de haven weer financieel gezond werd en het verenigingsleven weer opbloede. Hij heeft daarnaast heel veel werkzaamheden in de haven uitgevoerd. Louis heeft in het verleden ook veel zeilwedstrijden georganiseerd (en gezeild), en heeft de toonaangevende Deltaweek binnengehaald.



Cees Nuijten

Cees Nuijten is sinds 1977 lid van de WSV. Als jonge ambtenaar bij de gemeente Tholen was hij de perfecte kandidaat voor een bestuursfunctie. Als secretaris maakte hij vele ontwikkelingen mee: van exploitatie door de WSV naar de gemeente en vice versa, en van pacht naar privatisering van de haven. Hij was betrokken bij vele mijlpalen, zoals uitbreiding, renovatie en professionalisering.



Hans van 't Slot

Hans van 't Slot is sinds 1981 lid van de WSV. Hans werd in de tachtiger jaren bestuurslid en was decennialang een van de steunpunten van de WSV. Hij heeft destijds software ontwikkeld waarmee de boekhouding (ook van vele andere verenigingen) kon worden geautomatiseerd. De ledenadministratie was een enorme klus, waardoor hij als penningmeester vaak dag en nacht actief was voor de WSV.



Hans Aalders

Hans Aalders is sinds 1986 lid van de WSV. Hij was penningmeester van 2002 tot 2010. Toen Hans in 2010 afscheid nam als bestuurslid, had hij zich ruim zestien jaar actief ingezet voor de WSV. Als lid van de zeilcommissie heeft hij de basis gelegd voor de huidige zeilwedstrijden en -evenementen. Als voorzitter van de Commissie Schuimkraag heeft hij veel bereikt voor de WSV. Het stijgend aantal bezoekers sindsdien is daar een bewijs van.



Rien van der Kraan

Rien is sinds 2003 zeer actief als vrijwilliger en in die rol van onschatbare waarde voor de WSV. Rien is een echte alleskunner als het gaat om technische klussen. Vooral 's winters werden grote en zware klussen aangepakt, samen met het haventeam. Een complete renovatie van de haven, inclusief vervanging van de steigers? Rien draait zijn hand er niet voor om. Hij heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij de dijkverzwaring in 2014-2015.



Caroline van Doorn-van Gulp

Caroline is bij wijze van spreken opgegroeid in onze haven. In 2006 werd ze gestrikt om als secretaris zitting te nemen in het bestuur. In 2008 heeft ze de sprong gewaagd, en stelde zich kandidaat voor het voorzitterschap. Caroline was lange tijd het boegbeeld van de WSV en heeft zich van 2008 tot 2018 als voorzitter van het bestuur enorm ingezet voor de WSV. Tijdens haar voorzitterschap zijn de statuten en het Haven- en Huishoudelijk Reglement herzien, is er een meerjaren beleidsplan opgesteld en is er een masterplan gemaakt voor een grootscheepse renovatie en herindeling van de haven.



Kees Biskop

Kees was bestuurslid van 2006 tot 2014. Als havencommissaris heeft Kees een heel belangrijke rol gespeeld bij het herinrichten van de haven. Samen met het haventeam zijn de palen getrokken en nieuwe drijvende steigers neergelegd. Die palen zijn dankzij Kees voor een goede prijs verkocht. In 2018 is er een onderhoudscontract voor het havenonderhoud en -beheer gesloten, wat een behoorlijke kostenbesparing betekende. Kees speelt nog steeds een hoofdrol in het havenbeheer, maar is daarnaast ook actief bij het organiseren van evenementen, zoals de clubtocht.

Riding Light

Bij een bijzonder schip hoort een bijzonder verhaal en Etienne Goosen deelt zijn verhaal over zijn prachtige, met veel liefde opgeknapte en onderhouden, ruim 60 jaar oude boot graag met ons.

Oorsprong

Motorjacht Riding Light is een klassieke houten 'Twin Screw Diesel Yacht' en werd in 1962 gebouwd op de werf van AH Moody & sons in Swanwick bij Southampton. De opdrachtgever was een juwelier uit Londen en het ontwerp kwam van Frederick Parker. Fred Parker was destijds een bekende ontwerper van motor- en zeiljachten, maar tekende daarnaast ook veel beroepsvaartuigen, vooral tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ontworpen als 'Swanwick Class Cruiser' werd Riding Light bij de eerste tewaterlating gedoopt als Le Cygne, De Zwaan, een verwijzing naar de plaats waar ze werd gebouwd. Ergens in de jaren 1980 is de naam veranderd.



Specificaties

De rondspant romp is karveel gebouwd: mahoniehouten planken naast elkaar vastgemaakt met koperen klinknagels op eiken spanten. Met een lengte van 10 meter en een droog gewicht van

circa 8 ton is de Riding Light een zeer solide gebouwd schip. Door de bouwkwaliteit en - niet te vergeten - het steunzeil, is ze uitermate geschikt voor ons favoriete vaargebied: de zuidelijke Noordzee en het Engelse Kanaal.

De Riding Light wordt aangedreven door twee Perkins dieselmotoren van 47 pk. Een comfortabele kruissnel-



heid van 6 knopen, 300 liter diesel en een laag brandstofverbruik zorgen voor een non-stop actieradius van zo'n 300 mijl.

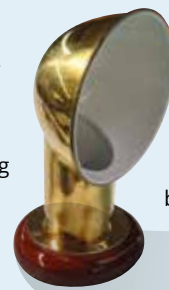
Achterstallig onderhoud

We kochten haar in oktober 1995 met zeer veel achterstallig onderhoud en zijn bijna vier jaar bezig geweest om haar weer terug te brengen in zeewaardige conditie. Ook het interieur werd opgeknapt, maar is wel volledig origineel gebleven met mooie details, zoals een Baby Blake toilet en een Taylor's

petroleum cooker. Ondanks alle werkzaamheden in de eerste jaren hebben we vanaf 1996 alle zomervakanties kunnen varen, vaak naar de Engelse oost- en zuidkust maar ook wel naar Normandië en Guernsey.

De mooiste plekjes in de haven

Varen met een klassieker als de Riding Light wordt eigenlijk steeds leuker naarmate ze door de jaren heen steeds zeldzamer wordt. Onze boot heeft ons tijdens onze vakantie-reizen vrijwel altijd iets bijzonders gebracht. Vooral in Engeland is er vaak veel enthousiasme met betrekking tot hun 'erfgoed' en



meestal worden we met open armen ontvangen. Vaak krijgen we bijzondere plekje toegewezen of hoeven we niet te betalen. Daarnaast kunnen we, door onze geringe diepgang (1,20m) en de mogelijkheid om droog te vallen, op plaatsen komen waar dieper stekende jachten niet kunnen komen, zoals illustere stadshaventjes als Sandwich, Ashlett Creek of Faversham, die altijd weer een leuke afwisseling vormen op de grote 'all tide access' havens.

“Onze boot heeft ons tijdens onze vakantie-reizen vrijwel altijd iets bijzonders gebracht.”

Riding Light heeft vanaf juni 1999 een ligplaats in Sint-Annaland. Aanvankelijk met een zwerversplaats aan de A/B steiger en later werd dat I/J.

Etienne Goosen, a/b Riding Light, J13





De WSV Sint-Annaland in de komende jaren

Door Geert-Jan Haveman

Om de paar jaar bekijkt het bestuur wat de toekomst ons zal brengen en hoe we daar als vereniging op in moeten spelen. Ook in de afgelopen 10 jaar hebben we dat een paar keer gedaan. Een aantal dingen blijven hetzelfde, terwijl met name de invloed van externe invloeden soms lijken te veranderen. Lijken, omdat dat eigenlijk nog niet tot grote aanpassingen heeft geleid.

Het beleidsplan 2016 formuleerde de missie/visie van de vereniging als volgt:

“WSV Sint-Annaland wil één van de gezelligste verenigingen van de Deltawateren zijn met één van de mooiste havens en met een hoog serviceniveau tegen een redelijke prijs. Binnen de WSV Sint-Annaland kan en mag veel en zijn er geen inspanningsverplichtingen. We zijn zuinig en trots op de mooiste plek van Zeeland, met name de Krabbenkreek met haar rust, ruimte en natuurschoon. Als leden willen we het maximum uit onze schaarse vrije tijd halen en vinden het plezierig om dit met gelijkgestemden te doen. We zijn een vereniging die door de inzet van vele leden faciliteiten en activiteiten voor alle watersporters kan bieden en zien deze inzet en betrokkenheid als beginsel voor het lidmaatschap van de WSV.”

Deze missie heeft anno 2022 nog niets aan betekenis ingeboet. We zijn een vereniging. Alle plannen die we ontwikkelen, hebben dat als uitgangspunt; de belangen van die vereniging en de leden staan daarbij voorop. De inzet van vele vrijwilligers maakt de WSV Sint-Annaland tot een aantrekkelijke club. Het bepaalt in hoge mate de

sfeer in de haven. Natuurlijk eindigt het daar niet mee. Er zijn immers ook anderen, die voorwaardenscheppend zijn voor de kwaliteit van de haven. Denk aan ons clubhuis Buutengaets en de havenmeesters. Zij bepalen voor een belangrijk deel de aantrekkelijkheid van de haven. Beide voor de vereniging cruciale functies zijn uitbesteed aan zelfstandige ondernemers, die op hun beurt weer werk voor anderen genereren.

Daarnaast hebben we als vereniging ook een verantwoordelijkheid voor de vele passanten die we jaarlijks ontvangen. Zij zorgen voor inkomsten voor zowel de vereniging als voor de Buutengaets en de havenmeesters. Ook de (watersport)ondernemers rond de haven zijn voor een groot deel afhankelijk van het goed functioneren van onze haven. Last but not least zijn we onderdeel van de dorpsgemeenschap Sint-Annaland. De haven en al de daarmee verbonden bedrijven hebben een

flinke impact op het dorp; zo zijn we indirect verantwoordelijk voor een flink stuk werkgelegenheid.

Met elkaar moeten we er daarom voor zorgen dat onze haven aantrekkelijk is en blijft. Een haven waar leden zich thuis en passanten zich welkom voelen.

Hoewel het er lange tijd naar uitzag, dat het eigen botenbezit terugliep, evenals het aantal verhuurde ligplaatsen en ook het ledenaantal, lijkt het tij gekeerd.

Tijdens de coronapandemie leek het erop dat veel mensen watersport zagen als een mooi alternatief voor een veilige vakantie. Dat leidde niet alleen tot record aantallen passanten, maar ook tot een toename van het aantal leden. Jaarlijks registreren we zo'n 5.000 overnachtingen met ruim 12.000 opvarenden. Of de eerder ingezette neerwaartse trend structureel in positieve zin ombuigt, weten we natuurlijk niet. De tijd zal het leren, maar het lijkt erop dat we onze plannen daar niet op hoeven aan te passen.

“We zijn er trots op dat onze haven de concurrentie met andere havens glansrijk kan doorstaan en dat willen we graag zo houden.”

Tijdens de afgelopen Algemene Ledenvergadering hebben we zes onderwerpen gepresenteerd waarvan we denken dat die belangrijk zijn voor een blijvend gezonde watersportvereniging.

1. Infra en logistiek: Ons beleid is altijd geweest dat we een haven willen zijn, die qua inrichting, accommodatie en voorzieningen tot de beste behoort. Dat geldt voor zaken als het sanitair, waaraan dit jaar gewerkt wordt, de gebouwen, voorzieningen voor de jeugd, kwaliteit van de steigers, water en elektra, enzovoorts. Ook verbetering van en zorgen voor voldoende parkeerplaatsen valt hieronder.
2. Duurzaamheid: Denk daarbij aan zaken als milieu en duurzame energie.
3. Haven: De boten worden steeds groter en het aantal plekken voor grotere boten is beperkt. Uitbreiding daarvan heeft gevolgen voor het totaal aantal ligplaatsen en dat heeft weer consequenties voor onder meer ons wachtlijstbeleid, de indeling van de haven, en het aantal zwerfplaatsen.
4. Stakeholders: De vereniging heeft er belang bij dat we een goede relatie onderhouden met bewoners, ondernemers en overheden, zoals de gemeente Tholen, het waterschap en Rijkswaterstaat. Bij zaken als nieuwe bebouwing rondom de haven en groot onderhoud aan de dijken is het essentieel dat wij onze belangen behartigen.

5. Horeca: Al meer dan 43 jaar runnen Bert en Gina Coelers met succes ons clubhuis Buutengaets. De komende tijd zullen zij zich uit Buutengaets terugtrekken. Dat is een uitgelezen moment om ons als bestuur te bezinnen op wat we de komende jaren van ons clubhuis verwachten.
6. ICT: Exploitatie van onze haven is een serieuze bedrijfsactiviteit. Onze huidige IT-systemen voldoen niet altijd meer aan wat daarvan in deze tijd verwacht mag worden. We proberen er dan ook voor te zorgen dat de dienstverlening aan onze leden en passanten op ICT-gebied op orde is.

Onze vereniging functioneert dankzij de inzet van een groot aantal vrijwilligers: het bestuur, het havenbeheer en onderhoud, de evenementen, de commissies. We prijzen ons gelukkig met het feit dat een groot aantal actieve leden zich inzet voor de vereniging. Dat maakt de WSV Sint-Annaland tot zo'n aantrekkelijke club en dat willen we graag zo houden.



Jachtverhuur Enjoy Sailing



Sander Ligtvoet, technisch commercieel medewerker, zegt glunderend: de eerste boot voer alweer de eerste week van maart. De WSV Sint-Annaland en ons bedrijf bijten elkaar niet. Op het water moet je elkaar helpen. We hebben een goed contact met de havenmeesters en springen weleens voor elkaar in. Laatst zat er een boot vast op de bank voor de haven en hebben we even snel geholpen en dat gebeurt andersom ook. Irritaties over en weer? Niet, of toch, de bijbootjes die in het seizoen massaal aanleggen aan onze steigers...





AIRCONDITIONING • WARMTEPOMPEN
LUCHTBEHANDELING • SERVICE & ONDERHOUD

Voor de zakelijke en de particuliere markt

Coole collega's gezocht...

www.climatic.nl • 076 - 502 09 36

Voor al uw boodschappen



Openingstijden

Maandag	08.00 - 21.00 uur
Dinsdag	08.00 - 21.00 uur
Woensdag	08.00 - 21.00 uur
Donderdag	08.00 - 21.00 uur
Vrijdag	08.00 - 21.00 uur
Zaterdag	08.00 - 20.00 uur

Hallo **JUMBO**
Bert Slingerland



Jos Boone
watersport

Navigatie apparatuur
Technische uitrusting
Casual- en zeilkleding
Diesel- en GTL tankstation

Al sinds 1975 advies op maat
en ruime voorraad **op ons
winkelschip in Middelburg**

VETUS CENTER

Jachthaven Middelburg / Maisbaai 1 / 0118 629 913 / info@josboone.nl



"Voorsprong door glans"
www.jachtspuiterij.nl



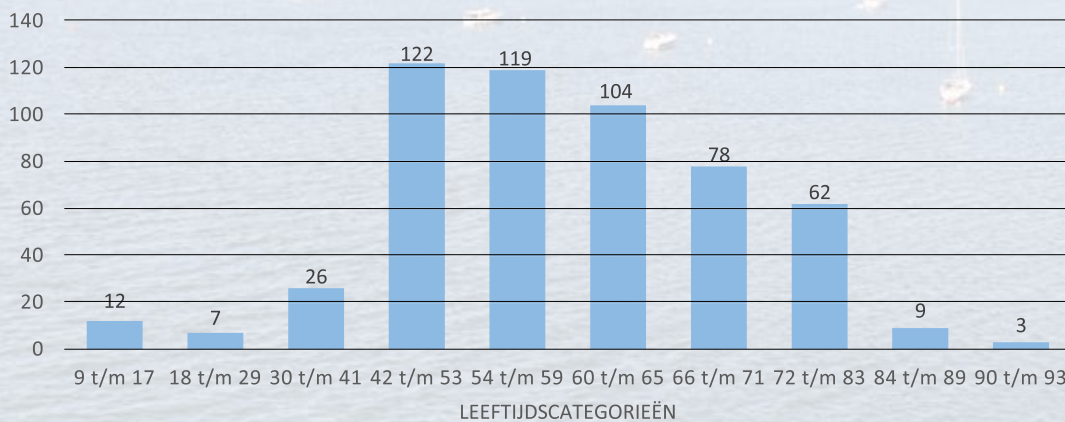
- moderne overdruk cabine
- glad plamuurwerk
- strak spuitwerk
- hoogglanzende blanke lak
- polyester reparatie en schade herstel
- deskundig advies en vakmanschap

Kooij Ship Operation BV
Koelhuisdreef 1
4697 PJ Sint-Annaland
t +31 (0)166-657 333
i info@jachtspuiterij.nl

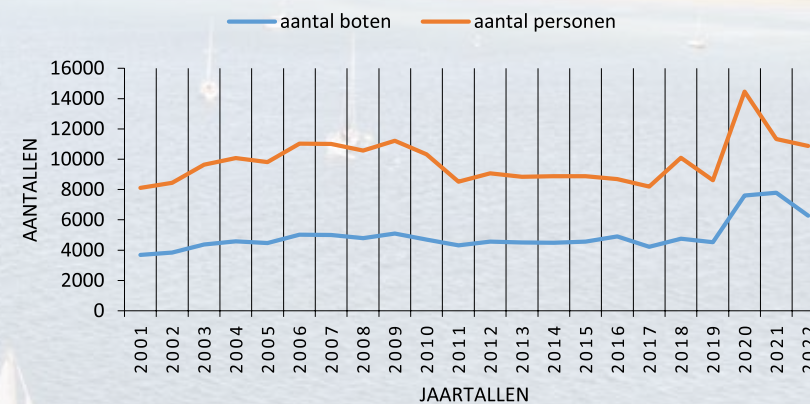


Facts & figures

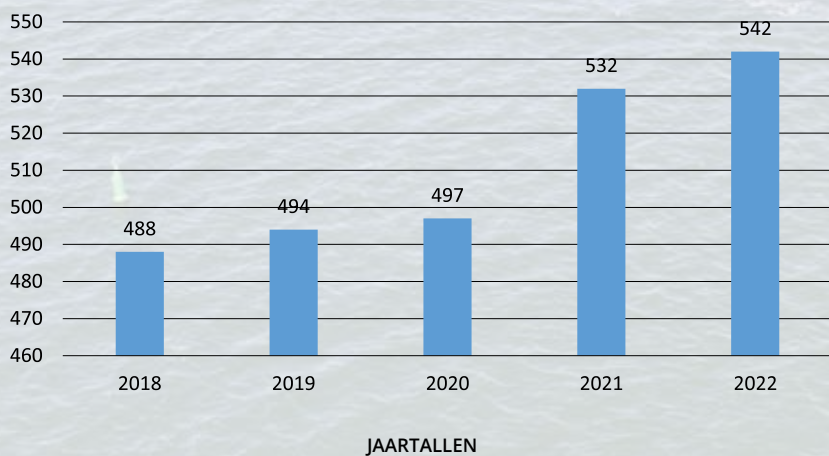
Leeftijdsopbouw (peildatum 2022)



Passanten

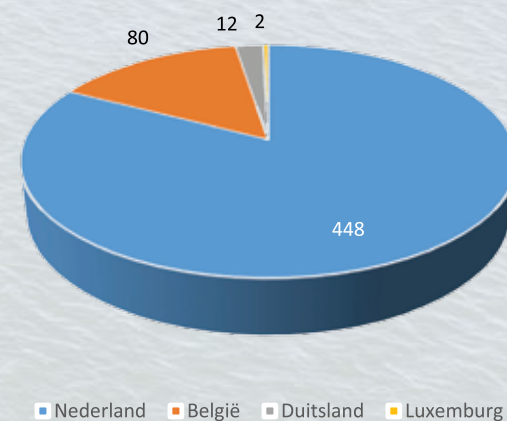


Ledenaantallen



2022
 A-leden: 485
 B-leden: 32
 Jeugdleden: 13
 Gezinsleden: 4
 Ereleden: 7
 Erevoorzitter: 1

Herkomst leden (peildatum 2022)



Zeilen na COVID

C Nu ik de titel zie staan, realiseer ik mij dat deze op twee manieren uitgelegd worden. Het kan betrekking hebben op zeilen nadat je besmet bent geweest. Nou daarvan kan ik (na een doorgemaakte covid-infectie in Ierland) vertellen, dat een tocht van 220 mijl dan ineens toch erg zwaar is, een nacht doorzeilen niet meevalt en de vermoeidheid reuze tegenvalt. Maar... dat bedoelde ik dus eigenlijk niet. Ik bedoel (zee)zeilen nadat de wereld op z'n kop gezet lijkt te zijn na de pandemie.

Planning

Allereerst de lockdown, de onbekendheid, ja zelfs een soort angst voor het virus, voor besmetting. Dus mochten we NIET overal zomaar op de boot overnachten. Een boot van de winterstalling in Brabant naar Stalland varen was een kwestie van op de juiste plaats een overnachting plannen. Voor anker dan wel te verstaan, want in de havens was je niet erg welkom.



Drukke

Met de zomer in aantocht en grote reisrestricties, ontstaat ineens een run op jachten. De tweedehands botenmarkt, die al jaren op slot zat, beleeft een gouden tijd. Met als gevolg vollere havens met langere wachtlijsten en grotere drukte op het water. Kennen ze de vaarregels allemaal wel? Toch maar iets beter uitkijken op het water. Nieuwe regels? Ook SB-BB en loef-lij situaties tijdens het zeilen worden niet meer zo nauw genomen... dan maar zelf overstag (zij zijn groot en van staal!).

Versoepeling van de regels

2021, de tweede "COVID" zomer mogen we weer naar het buitenland (nou ja, we zijn niet

overall even welkom, dat verschilt nog van land tot land). We varen, gewapend met een grote voorraad mondkapjes en voorzien van coronapas en app, naar Frankrijk. Nog nooit zo weinig buitenlandse jachten in de Franse havens gezien, zelfs in de kleinste haventjes was nog plek. Ha, een voordeel dus eigenlijk... helaas zeer tijdelijk, dat blijkt een jaar later wel.

Vrijheid moet je voortaan reserveren

Zomer 2022, nog meer versoepeling. Die vrijheid tegemoet van zon op de neus, wind door de haren en zien waar je aan het einde van een mooie zeildag aankomt... eh, zo zou het wat mij betreft nog moeten zijn, maar deze illusie wordt na 40 jaar zeezeilen rauw verstoord. Je kan niet meer spontaan een zeehaven aanlopen, zonder het risico te lopen nog eens 40 mijl door te moeten zeilen omdat er geen plaats is. Dat overkwam ons in Falmouth en ook in Kinsale (Ierland) na een tocht van 100, respectievelijk 220 mijl en niet omdat er zoveel cruisers onderweg zijn, maar vol omdat ook in het buitenland massaal boten zijn gekocht. Varen doen ze niet noodzakelijk allemaal, dus er zijn minder tijdelijke, lege (passanten)plekken. Gelukkig zijn er ook havenmeesters die in een overvolle haven wel een plekje creëren en je lijtje aan komen pakken om je hartelijk welkom te heten.

RIB's

Een mooie afkorting voor "onbuigbare opblaasbare boot". Er zijn er ineens opmerkelijk veel op het water. Een heel ander soort watergebruikers. Varen in de avond een baai over naar een restaurant of café met veel vrienden aan boord, luide muziek, veel golven, allemaal reuze gezellig, maar niet altijd voor andere watersporters. Ze schijnen voor en achter minstens hun eigen lengte aan vrije steiger ruimte nodig te hebben en gaan bij voorkeur op de weinige plekken liggen waar diepstekende boten wel kunnen komen.

Zo, dat heb ik lekker van me af geschreven, niet dat het iets verandert aan de situatie. Zo ziet het nieuwe normaal na COVID eruit.

Jacqueline van Amstel, Xinia H20



Even voorstellen

Stefan, Matthise en Jasper Malfliet



De appelblauwzeegroene boot, die Nederlandse met een Belgische vlag, die nieuwe mensen op steiger F met dat kindje, dat zijn wij. Stefan komt uit Antwerpen en Matthise is geboren in Vinkeveen. Wij wonen in Haacht (BE) tussen Leuven en Mechelen maar voelen ons, mede vanwege Matthise haar roots, ook thuis in Nederland.

Ons zeilavontuur begon al toen wij allebei nog zeer jong waren, Matthise zeilde al mee met haar ouders toen ze nog maar een paar maanden was en Stefan leerde zeilen op de Noordzee op zijn 15e. Die gedeelde passie bracht ons dan ook bij elkaar en het duurde niet lang of wij kochten samen een Contest 33, genaamd Albatros. Daarmee hebben we vijf jaar in Wemeldinge gelegen, zeetochten gemaakt naar de Normandische kust en heerlijke seizoenen doorgebracht in Zeeland. Traditiegetrouw maken we jaarlijks een tochtje naar Dordrecht en Rotterdam om op familietour te gaan.

Toen in 2020 onze kleine matroos genaamd Jasper erbij kwam, was het tijd voor een grotere boot, zo kwam de Baltic 37 op ons pad. Wij doopten deze met de naam Baltissimo. De Baltic kochten we in Lelystad en van daaruit maakten we een fantastische zomertocht op het IJssel- en Markermeer om daarna de staande mastroute richting Zeeland in te zetten. Dat was een fantastische beleving, het is weer eens iets anders dan wilde zeetochten, maar met een kindje van één jaar was dit ideaal. Haarlem was daarin voor ons het hoogtepunt. Al enkele jaren geleden zijn wij verliefd geworden op de sfeer in Sint-Annaland en we hadden al een plekje in de haven in 2021, echter we kochten toen net de Baltic waardoor we nog een jaartje moesten wachten op een grotere ligplaats. We liggen nu een jaar in de haven en zijn dan ook erg blij om deel uit te maken van deze gezellige vereniging.

Matthise en Stefan Malfliet, a/b Baltissimo F20



Dekker Marine



Dekker Marine bestaat al sinds 1939. We zijn gespecialiseerd in onderhoud aan dieselmotoren. Vroeger vooral tractoren, later auto's en sinds 1960 ook watersport. We werken vooral voor de beroepsvaart, maar doen ook motoronderhoud en reparaties voor de watersport en leden van de WSV. In 2020 ontvingen ze een oorkonde van Texaco voor 40 jaar dealer en 60 jaar tankstation. We vinden het mooi dat de vereniging alweer 60 jaar bestaat. Gefeliciteerd met jullie jubileum!

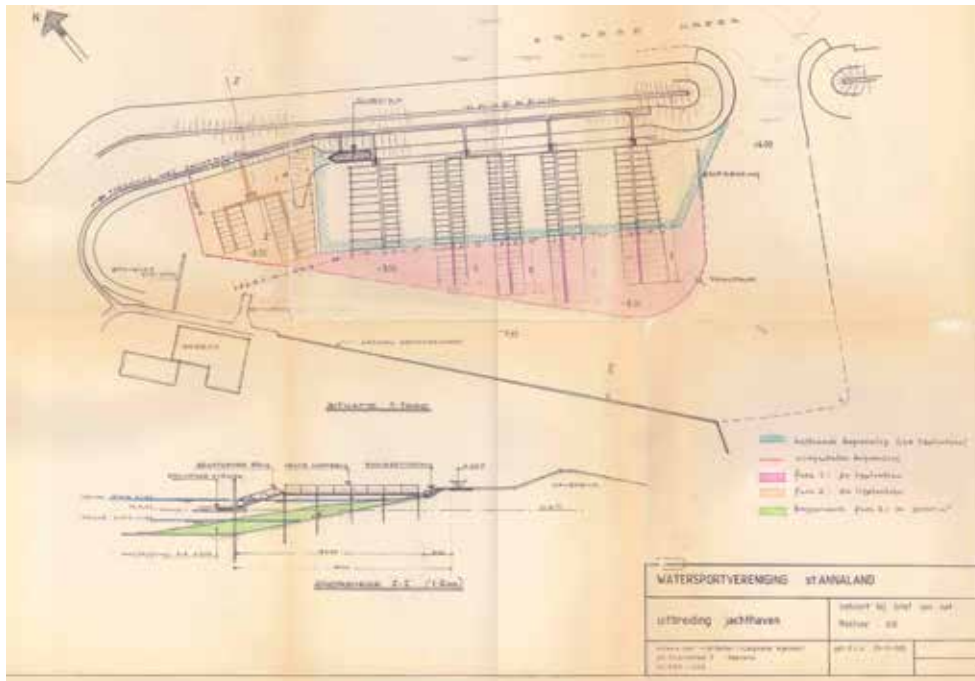




Het haventeam

Door Cees Meijer

Het waren de toenmalige havencommissaris Kees Biskop en havenmeester Cees Smits die dertien jaar geleden het masterplan voor de haven bedachten. En dan eigenlijk vooral Cees Smits, die als een stille kracht achter de meeste ideeën zat. Want hoe moest de haven er in de toekomst uitzien en hoe krijgen we meer ligplaatsen? We hadden in die tijd nog de beruchte palen met de kabels waar je een musketon met je landvast inhaakte. De musketton gleed dan langs die kabel met de getijden mee.



Er moesten nieuwe steigers en vingerpielen komen. Het bleef niet bij nieuwe steigers, iedere box moest een eigen elektriciteitsaansluiting krijgen en er kwam ledverlichting in de steigerdelen. Om-en-om, een idee van Caroline, zodat je niet in het water kan vallen, als je maar tussen de lampjes blijft lopen. Een heel team heeft er veel werk aan gehad:

Cees Smits, Kees Biskop, Rien van der

Kraan, Rien Nelissen, Hans van Vliet en Lou Geuze. Ze startten in 2010 meteen na het havenseizoen op 1 november en de klus moest voor 1 april zijn geklaard. Het was van 's morgens vroeg tot 's avonds laat buffelen in de winter en ook gevaarlijk op de steigers als het had gesneeuwd.

Cees Smits had bedacht dat er heel veel winst was te behalen als de AB-steiger meer naar de haveningang zou worden gelegd. Dat scheelde zeventien meter en heeft, naast de nieuwe en langere steigers, heel veel extra ligplaatsen opgeleverd. Het was een logistiek ingewikkelde operatie. De bouten werden door Cees losgebrand, waarna de oude steigers werden gedemonteerd en met een sloep weggevoerd. Daarna kwamen de nieuwe ervoor in de plaats. Cees Smits en Rien Nelissen voeren op een keer een stuk steiger weg en Rien van der Kraan dobberde op het restant ergens midden in de haven. De mannen zouden lang wegblijven en hij moest heel erg nodig naar de wc. Er zat niets anders op dan op de rand van de steiger te gaan zitten.

“Alleen maar tevreden klanten op die steiger.”

Voor het eerst op een vorkheftruck

De oude palen en steigers werden met een kraan op het havenplateau gehesen. Alles was zo rot, dat je moest oppassen voor de drijvers die soms naar beneden dreigden te vallen als ze bij het hijsen loskwamen van de steiger. Rien van der Kraan heeft in die tijd voor het eerst van zijn leven op een vorkheftruck gereden. Daar kijkt hij nog met veel plezier op terug. Hij vindt het nog altijd een voorrecht dat hij met het haventeam deze klus mocht klaren. Hij moest als Hollander in het begin heel erg wennen aan de Zeeuwen Cees Smit en Rien Nelissen (en zij aan hem), maar hij zegt dat ze echt vrienden zijn geworden. Caroline van Doorn was indertijd voorzitter en het werd zeer gewaardeerd dat zij, ondanks kou en sneeuw, regelmatig naar de haven kwam om te informeren hoe het ging. Ze was altijd heel erg betrokken.

Havenbeheer officieel opgestart

In de winter van 2016-2017 was Toine Kop havencommissaris. Hij had het druk met het begeleiden van de renovatie van het clubhuis en vroeg daarom Marijn Kuijpers om te helpen bij het herstel en de versterking van de 9-meter vingersteigers. Tijdens de januaristorm in 2017 was een aantal beschadigd en moesten er 49 steigers voor het nieuwe vaarseizoen moeten worden verstevigd.

Rond 2018 was het duidelijk geworden dat het havenbeheer planmatig moest worden georganiseerd. Op advies van de voorzitter Caroline is er met Kees Biskop een onderhoudscontract gesloten om de continuïteit van het havenonderhoud en -beheer te borgen. Dat leverde bovendien een kostenbesparing op. Er werden ook kosten bespaard door de aanschaf van borstelmachines. Tot 2018 werden de steigers met hogedrukreinigers schoongespoten, wat de levensduur van het hout met tientallen jaren verkortte. In overleg met het haventeam werden daarom borstelmachines aangeschaft om de steigers schoon te maken.



Door intensief gebruik van de sanitaire voorzieningen was het riool vaak verstopt. Samen met de havenmeester Cees Smits werd daarom besloten om het riool voor het sanitairgebouw op te graven en opnieuw aan te leggen. Hierna zijn er geen verstoppingen meer geweest. In datzelfde jaar worden er acht camera's geïnstalleerd. De veiligheid op de haven is hiermee sterk verbeterd, want de toegangen worden sindsdien 24/7 bewaakt.

De I-J steiger was ruim tien jaar geleden de eerste nieuwe steiger, maar was eerder dan gepland aan vervanging toe. Dat project is in de winter van 2019-2020 opgepakt en de steiger was voor de start van het zomerseizoen gereed voor gebruik. "Alleen maar tevreden klanten op die steiger" kan ik jullie melden.

Nieuwe havenmeester

Tot ons grote verdriet overlijdt Cees Smits eind 2019. Marijn Kuijpers neemt als havencommissaris tijdelijk het havenmeesterschap waar. In de winter van 2019-2020 wordt na een uitgebreid sollicitatieproces een nieuwe havenmeester gevonden en vanaf april 2020 ingewerkt. Eind 2020 besluit deze havenmeester niet door te willen gaan. En in december van dat jaar worden - na weer een sollicitatieprocedure - twee

nieuwe havenmeesters aangesteld. Mark en Nicole Hansen beginnen hun werk, samen met Diana, in het voorjaar van 2021.

Faciliteiten en meer

In 2020 is er een nieuwe afzuiginstallatie voor vuilwatertanks geïnstalleerd op de steiger bij de opgang naar de wandelboulevard.

In het voorjaar van 2021 wordt een nieuw toegangssysteem aangelegd. Alle leden krijgen nieuwe passen of tags thuisgestuurd.

Na heel wat inspanningen, was het systeem in de eerste maanden van het vaarseizoen operationeel. Het haventeam

heeft ook op andere fronten niet stilgezeten, want in de wintermaanden hebben zij twintig houten bloembakken gemaakt en op beugels langs de havendijk geplaatst. Om te voldoen aan de normen en de eisen van de verzekeringsmaatschappij wordt in de wintermaanden de hele elektrische installatie in het clubhuis gerenoveerd.

In het voorjaar van 2022 nam Jaap van Boven als havencommissaris het roer over en pakte meteen de vernieuwing van de U-steiger met loopbrug op. In juli ontstaat er een niet te repareren kortsluiting in de elektravoedingskabel naar de A-B steiger.

Het haventeam reageerde alert en er wordt tijdelijk een noodaggregaat geplaatst,

om alle ligplaatsen op die steiger toch van stroom te voorzien. In korte tijd wordt een nieuwe kabel aangelegd. De haven-RIB kreeg een drijvend dok, wat minder onderhoud aan antifouling en betere bescherming tegen elektrolytische corrosie oplevert.

Met dank aan Rien van der Kraan en Marijn Kuijpers



In voor- en tegenspoed

In een vereniging deel je lief, maar ook leed met elkaar. Bam van Gils vertelt in dit verhaal dat zijn vrouw Vera Gion - ondanks Alzheimer - toch mooie laatste jaren heeft gehad en niet gedoemd was om in een verpleeghuis te belanden. Terugkijkend schrijft hij dat dit is te danken aan de watersport en onze vereniging.



Watersport met partner met Alzheimer, mijn verhaal

Vera en ik hebben de WSV vanaf de oprichting in 1963 meegemaakt. Aanvankelijk met onze wederzijdse ouders, die ook een functie in het eerste bestuur hadden. Later kochten wij zelf een houten zeilkotter, gevolgd door een polyester zeilschip.

De laatste tien jaar waren voor mij moeilijk om de watersport te blijven volhouden. Bij mijn dierbare Vera was dementie vastgesteld, wat later Alzheimer bleek te zijn.

In de eerste fase moest je haar goed kennen om er iets van te merken, maar in 2011 begon zij bang te worden op de zeilboot, vooral als we schuin gingen. We hebben toen besloten te stoppen met zeilen en met een motorboot door te gaan.

Na een jaar zoeken, viel de keuze op een nieuwe Linssen die in maart 2013 werd opgeleverd, het vijftigste jubileumjaar van onze WSV. De *Annelynne II* lag toen natuurlijk gepavoiseerd in haar box.

Als zeezeiler en open waterzeiler gaat er een andere wereld open met een motorboot. We waren van plan om te gaan varen in Nederland, België, Noord-Frankrijk en West-Duitsland. Ik realiseerde mij echter wel dat ik steeds minder op Vera's teamwork kon rekenen, waardoor ik genoodzaakt was om de boot zo goed als helemaal alleen te besturen. Op zich was dit voor mij geen zware taak. Vera was nu mijn genietende vaste passagier aan boord.

Duizenden kilometers gevaren

We hebben met de *Annelynne II* duizenden kilometers gevaren en bleven doorgaans drie maanden aaneen weg. Niet alleen door heel Nederland, inclusief de Wadden. Maar ook langs de Belgische kuststeden en binnenwateren tot aan de Franse grens. Ik heb er toen wel goed over nagedacht of ik in onze situatie de grens over zou gaan. Buitenlandse repatriëring kan altijd ingewikkeld en duur zijn. Ik ben toen teruggaan naar Dinant en verder de Maas af.

Vera had er na het vaststellen van haar ziekte voor gekozen om geen verdere onderzoeken te laten doen. Achteraf gezien ben ik trots op mezelf, omdat ik erin ben geslaagd om haar buiten de rusthuizen, opvangtehuizen en woonzorgcentra te houden. We hadden ons vanaf de



eerste diagnose voorgenomen dat zeker niet te doen. En Vera was een lieve en aangename patiënt, waar ik graag voor gezorgd heb. De laatste jaren, als ze zo af en toe een helder moment had, zei ze wel eens: "Je bent een toffe kerel" en dan was mijn dag weer goed.

Op 15 december 2020 is mijn lieve vrouw Vera, in mijn nabije aanwezigheid, zachtjes in haar eigen bed ingeslapen. Na 51 jaar huwelijk, valt de leegte mij nog steeds bijzonder zwaar. Maar, ondanks het verlies, ben ik toch vrij vroeg in het seizoen van 2021 aan boord gegaan en vond onze gedeelde passie voor het varen terug. Hoewel de boot niet al te groot is, is er alle comfort aan boord en mag ik zeggen dat Vera en ik samen onze meest gelukkige en mooie oude dagen op het schip hebben doorgebracht.

Via deze weg wil ik alle mensen bedanken, bestuur, leden, niet-leden, bemanning Buutengaets en havenmeesters, met de hulp die mij geboden werd. Een lijntje aanpakken, een fender tussen houden, post aannemen zelfs een pannetje soep of maaltijd aanbieden, omrijden van de auto of wegbrengen naar een andere haven. Kom gerust allemaal eens een borrel bij mij aan boord drinken!

Bam van Gils, a/b Annelynne II Steiger F22

25 jaar lidmaatschap van de WSV Sint-Annaland

Hans van den Brink blikt terug op 25 jaar lidmaatschap. "Mijn eerste bezoek aan Sint-Annaland was in het najaar van 1975 in mijn zelf afgebouwde Waarschip kwarttonner (La Concubine II). Mijn thuishaven toen was Noordschans. Bij de schaarse bezoeken aan de Oosterschelde was de Krabbenkreek tot dan toe overgeslagen. De haven had destijds een hoog Anton Pieck gehalte."

Dini en ik waren enige jaren later in Ramsgate met de Concubine III, een Hustler kwart tonner. Daar kwamen we Annet en Les Nortier tegen. Les vertelde over Sint-Annaland: "de vereniging heeft een hoog doe-het-zelf gehalte, jij zult je daar thuisvoelen". Mijn verzoek om een ligplaats werd gehonoreerd en sindsdien ben ik lid.

De haven 25 jaar geleden: de toegang tot de steigers was via een hangladder met stalen treden, bevestigd aan kettingen aan weerszijden. De vlonders dreven relatief laag op het water, die halverwege laag water op dwarsverbindingen met de steigerpalen steunden. Het gevolg: bij laag water moest je afdalen naar de boot, bij hoog water klimmen. Wel de traditionele (tot een paar jaar geleden) achterpalen en geen vingersteigers. Haasten bij einde afgaand tij? Niet nodig, want dan zat de kiel al in de modder. Een en ander was wel bevorderlijk voor de sociale contacten.

Het schip de Buutengaets fungeerde als clubhuis: gezellig, intiem en met een goede keuken. De toiletvoorzieningen waren sober. In mijn herinnering was er een zinken bak met aan de achterwand een 'koud-water-leiding' met circa vijf kranen. Ongetwijfeld waren er ook wc's, douches en verwarming, maar dit alles heeft geen blijvende indruk bij mij achter gelaten. Van de twee havenmeesters in die tijd was Johannes het meest bekend en wel -mede- om het volume van zijn stem. Zonder megafoon kon hij je, bij wijze van spreken, al in de Krabbenkreek vertellen welke box vrij was.

De verandering die mij het meest aansprak (halverwege de jaren tachtig), was de vernieuwing van de haven



Spelevaren en krabbetjes vangen in de haven, op de achtergrond de graansilo.

naar het ontwerp van Les Nortier: een brugverbinding van de wal naar de steigers en vingersteigers met behoud van de achterpalen. Het bleef sjoelbakken, maar eenmaal binnen de palen kon er nog weinig fout gaan. Dit was het begin van de huidige indeling. Tevens werden de toiletvoorzieningen drastisch gemoderniseerd.

Bij de opening van de nieuwe haven in 1987 door Ed Nijpels was Tom van Gurp voorzitter. Een voorzitter met een uitgesproken visie op de haven. Als geen ander kon hij de vergadering leiden. De uitbreiding van de haven werd gemotiveerd vanuit het vergroten van 'het draagvlak'. Na deze toelichting werd de bescheiden verhoging van het liggeld unaniem aangenomen. Vrij vertaald: met Tom als dirigent zong de vergadering in refrein "draagvlak moet er zijn".

Wat maakt de haven van Sint-Annaland zo aantrekkelijk? ik denk niet in de laatste plaats door de Krabbenkreek. Op een zomerse dag loopt de haven leeg en gaan velen daar voor anker. Zelf vind ik - wanneer de wind het toelaat - het zeilen tot het einde van de Krabbenkreek het einde. Ik mis het clubschip, maar het uitzicht vanuit het clubhuis blijft uitzonderlijk mooi en de keuken is nog steeds goed.

Hans van den Brink, a/b The Last Concubine



En toen was het seizoen afgelopen

W De haven ging rusten en ik vroeg mij af waar alle vrijwilligers waren. Maar één voor één doken ze op en boden zich aan om de haven in de winter te onderhouden en gereed te maken voor het volgende seizoen.



Bijzonder als je ziet dat ieder zijn eigen specialisme heeft, maar ook dat er duizendpoten zijn die je voor elke klus kunt vragen. De klussen voor de winter zijn velerlei en variëren van het aftappen van water tot het dichten van het 'gat van Sint-Annaland'. Ja, Bert heeft een gat in zijn keuken gehad, want het riool moest worden gerepareerd. Onder het toezien van Kees is dit alweer vakkundig gedicht en het riool werkt weer.

Door weer en wind

Bagagewagens worden onderhouden en bankjes zijn gedemonteerd, voor de jaarlijkse vernislaag die met een vaste hand door onze Rien wordt aangebracht. Etienne heeft een plan bedacht om het leven van de havenmeester te verlichten en volgend seizoen gaat de rib geheel automatisch op het vlot om aangroei tegen te gaan. Ook het winterliggermanagement en de controle van de aanwezige schepen in de haven vindt iedere maand door weer en wind plaats. Marijn levert de lijsten en hijzelf, Kees, Edu, Cecile, Rob, Dolf, Diana, Rien en Mark en ikzelf zijn van de partij.

Herenafdeling op de schop

De steigers liggen er behoorlijk bij, maar bij een inspectierondje zien we dat er wat houten delen moeten worden vervangen. En nu ik hout noem, moet ik ook aan de speeltuin denken. De houten delen die de rubberen tegels opsluiten lijken wel dronken.....hout werkt en dit hout werkt heel erg hard! Ook die gaan we vervangen en we denken hier aan aluminium U-profielen.

De grote klus voor de winter is de verbouw van de sanitaire

ruimte. Vooral de herenafdeling gaat op de schop. Er komen drie extra toiletten en dat is echt noodzakelijk. Ieder klein kamertje krijgt bij de heren een eigen puntafzuiging.



De verbouw is in week vijf gestart en naar verwachting zijn we ruim voor het begin van het seizoen gereed. Daarnaast wordt er hard over nagedacht over hoe we bij de dames meer warm water uit de douchekoppen kunnen krijgen. Kees heeft een plan om de douchekoppen op te voeren. We gaan het zien... en proberen!

Chapeau vrijwilligers!

Ik zie er naar uit om het seizoen weer te laten starten. Daarvoor is natuurlijk ook een uitgebreide steigerreining nodig. Ook daar zijn de vrijwilligers mee bezig en zo brengen we de haven voor de start van het nieuwe seizoen in topconditie. Chapeau vrijwilligers!

Jaap van Boven, havencommissaris



8 Uren van de Oosterschelde

Door Linda van der Boom

We spraken met Marc Sluimer van het 8 Uren van de Oosterschelde organisatie-comité over de uitdagingen van de afgelopen jaren en de plannen voor de toekomst.

Wie zijn jullie?

Onze commissie bestaat uit Dennis Hoekstra, Peter Gilde, Anne Bouwens, Dolf Kuijpers en Marc Sluimer. Maar eigenlijk zijn we een beetje short-staffed. We organiseren de race en het feestje erna.

Hoe kijken jullie op de afgelopen 10 jaar terug, wat waren successen en uitdagingen?

Het organiseren van de wedstrijd is inmiddels zeer goed te doen, we hebben een bepaalde routine en weten van elkaar wie wat doet.



Het is soms wat lastig geweest om de after party te organiseren. We deden het nog wel eens bij Boulevard Mariteam (in de loods). Een mooie plek, maar best een stukje lopen. Daarom zijn we het gaan organiseren op het haventerrein, op de dijk, in een grote tent. Ook dit was best een uitdaging; er komt veel bij kijken! Vorig jaar ging de race niet door, er was te veel wind. Het feest was wel een succes, perfect georganiseerd, op een fijne locatie: bij de Deu-Braek.

Het weer is natuurlijk heel belangrijk. Wanneer blaas je het af (en stel je alle deelnemers teleur)? Of laat je het toch doorgaan? Alle jaren hebben we echt geluk gehad met het weer, behalve dan vorig jaar.

Hoeveel mensen doen er mee aan de wedstrijden en met wat voor soort boten?

Een beetje wisselend, rond 50/60 boten, een aantal jaren geleden waren het er wel 80. De laatste jaren wordt het ietsje minder merken we. Waarom? We weten het niet precies. De meesten boten hebben 4-5 mensen bemanning en het is echt een groot evenement. Er komen veel mensen op af. Overigens zijn bijna alle deelnemers uit het Zeeuwse Deltagebied.



Allerlei categorieën boten doen mee, ook platbodems en 'old gaffers', al worden dat er steeds minder. Ook doen er eigenlijk geen catamarans en trimarans meer mee.

Hoe motiveren jullie mensen om mee te doen?

We benaderen in onze communicatie alle oud-deelnemers, alle verenigingen, we hebben een eigen website: <https://8uren.nl>. We steken er veel energie in om iedereen enthousiast te maken.

Waarom moet iedere zeiler meedoen?

Het is een hele puzzel om de snelste route te vinden waarmee je zoveel mogelijk mijlen vaart. Je haalt de snelste rakken eruit, je wilt niet tegen de stroom in varen enzovoorts. Sommige mensen maken er een hele wetschap van, de voorpret is soms nog leuker dan de race zelf. Wat betreft de weersomstandigheden is het spectaculair met windkracht 6, maar voor de meeste mensen is windkracht 4 en een lekker zonnetje ideaal.

Wat zijn jullie plannen?

We hopen dit jaar, dat is overigens op zaterdag 23 september, en de komende jaren weer een mooi evenement neer te zetten, met een passend spetterend feest.



Jumbo Supermarkt



En òf de jachthaven een meerwaarde heeft voor Jumbo Supermarkt, zegt Jan Slingerland, zoon uit een hecht ondernemersgezin. Deze Jumbo is een echt familiebedrijf. We zijn sterk verbonden met het dorp. Zo kopen we bijvoorbeeld ook in van lokale leveranciers en zijn we lid van de ondernemersvereniging. De haven levert ons behoorlijk wat op, omdat het over het algemeen klanten zijn die kwaliteit wensen en wat te besteden hebben. Onze slager bijvoorbeeld kan dus ook dat duurdere stukje vlees leveren.





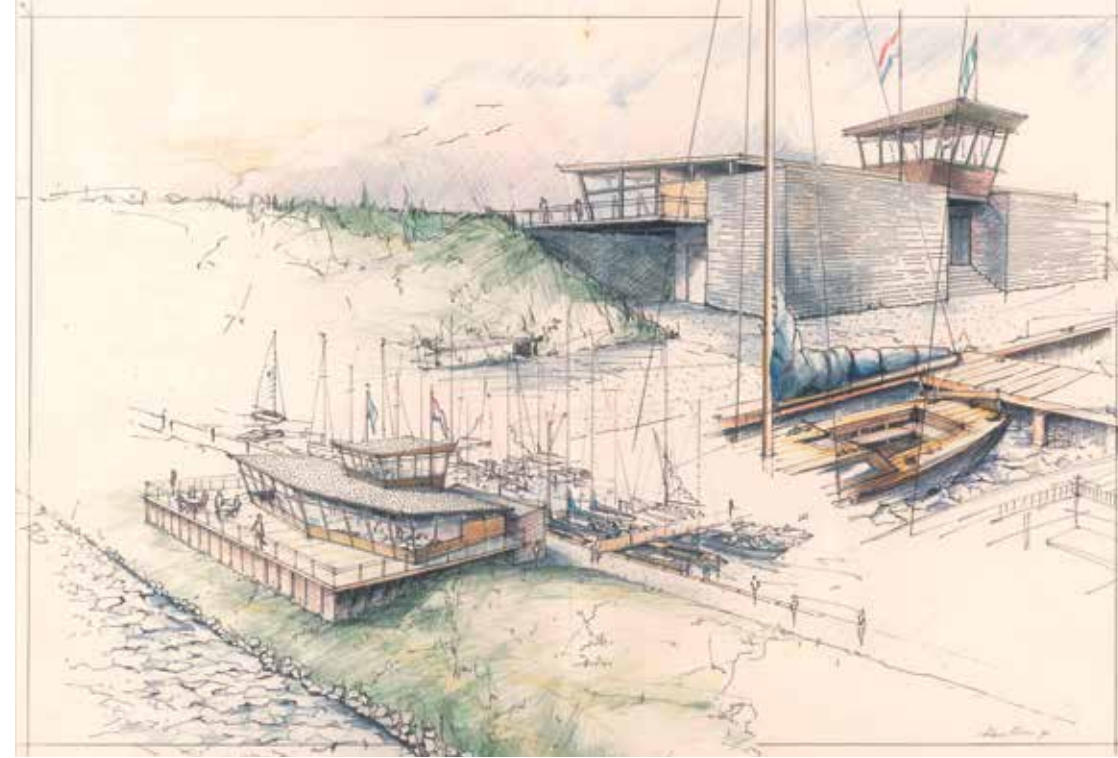
Bouw en renovatie van de Buutengaets

Interview met Rob Ligteringen

Door Cees Meijer

Onze vereniging heeft het grote voordeel dat er veel expertise onder de leden is. Kijk bijvoorbeeld naar ons mooie clubhuis de Buutengaets, dat is ontworpen door architect en clublid Rob Ligteringen.

Rob woont in het Waterfront in Tholen dat hij zelf heeft ontworpen, met uitzicht op de jachthaven en op zijn O-Jol waarmee hij wedstrijdje zeilt. Hij is al sinds halverwege de tachtiger jaren lid van onze vereniging, maar zijn Grand Soleil 43 ligt momenteel in Spanje (Cartagena). Met deze boot heeft hij de afgelopen jaren verschillende plaatsen in de Middellandse Zee aangedaan.



Vrijwel iedereen weet dat ons clubhuis een drijvende voorganger had, die uiteraard ook de Buutengaets heette. Het was een voormalige veerboot die in 1966 in Bonn is gekocht. Omdat de bodem van dat schip er na ruim 25 jaar trouwe dienst bijna uitviel, heeft het bestuur aan Rob Ligteringen gevraagd een echt clubhuis te ontwerpen. Dat is in 1993 neergezet op de buitengaatse noordelijke strekdam van de jachthaven. Dat ging niet helemaal vanzelf, want de Raad van State moest er nog aan te pas komen om een bouwvergunning te krijgen.

“Smaken verschillen en wat de een mooi vindt, vindt de ander spuuglelijk. Daar ga ik me niet in mengen...”



Sanitaire gebouwtjes geïntegreerd

Het ontwerp van Rob is niet alleen bijzonder geslaagd en functioneel, maar ook heel slim. Als je goed kijkt, kun je ze nog steeds aan weerszijden van de entree zien: de twee gebouwtjes. Deze deden dienst als voormalige sanitaire ruimten die los van elkaar op de dijk stonden, waar nu het huidige clubhuis staat. Deze gebouwtjes heeft Rob geïntegreerd in zijn ontwerp en ze zijn verbouwd tot de toiletten van het clubhuis.

Wij weten intussen niet beter, maar we hebben met het clubhuis een heel bijzonder gebouw op onze haven. En dat vinden wij niet alleen, als we de quote in de Nieuwe Landschapsatlas Oosterschelde lezen: *“De architect heeft de potentie van de plek goed aangevoeld en heeft met een nieuw-zakelijke aandoende enigszins vooroverhellende, geheel uit glas bestaande noordgevel het uitzicht optimaal benut. Vanaf het water gezien, is een laag en rank volume ontstaan met een sterke horizontaliteit, die meegaat in de belijning van de dijk. Hierdoor is sprake van een geslaagde integratie van het gebouw in het landschap.”*

Ik zou het niet mooier kunnen zeggen.

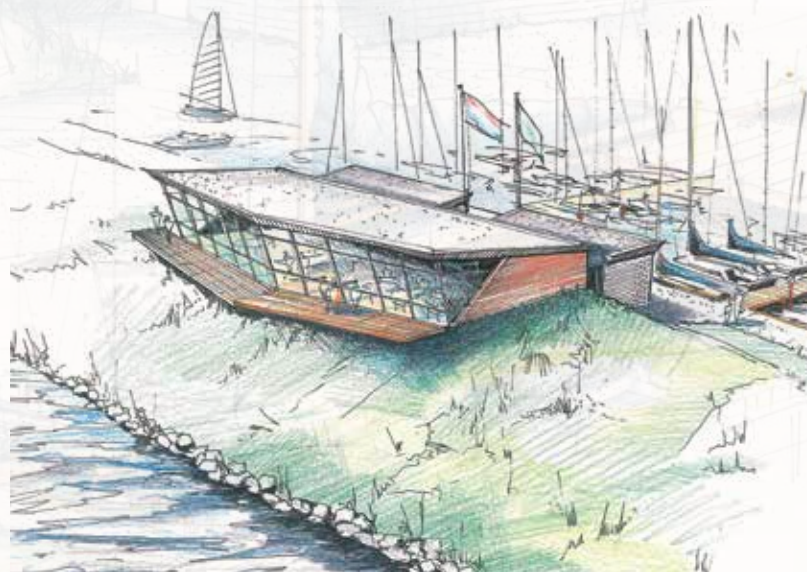
Interieur

Rob heeft zich bewust nooit met het interieur beziggehouden: *“Smaken verschillen en wat de een mooi vindt, vindt de ander spuuglelijk. Daar ga ik me niet in mengen...”* Maar de leden hadden wel een mening over de inrichting, want men vond die nogal steriel. Daarom werd in 2000 het project Schuimkraag opgezet en onder leiding van Hans Aalders onderging het interieur een metamorfose. Het ontwerp

was van clublid Paul Jansseune uit Oostende die daarvoor ook wat nautische parafernalia heeft geleverd. Ook kreeg Buutengaets een extra barretje waar *Kantjeboordmenu's* kunnen worden besteld: een variant van de grote kaart.

Renovatie

Rob was ook betrokken bij de renovatie van het clubhuis in 2017. Er is onderhoud gepleegd en de kleurstellingen zijn eigentijds geworden. Omdat de oude wenteltrap die toegang verschaft tot het havenkantoor niet meer voldeed aan de huidige eisen, is hiervoor een nieuw ontwerp gemaakt. Ook het interieur heeft een volledige facelift gekregen. De gehele renovatie heeft geleid tot een prachtig clubhuis met het weidse uitzicht dat wij zo goed kennen.



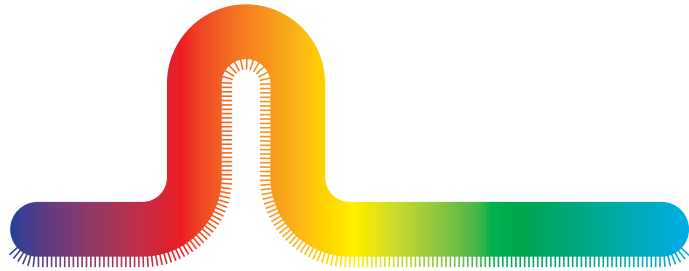
Boek- en kantoorvakhandel Heijboer



De boek- en kantoorvakhandel Heijboer bestaat al sinds 1947. Katie van Winkelen en haar man hebben de zaak in 1987 overgenomen. Het is heel jammer dat veel winkels zijn verdwenen uit het dorp. Ze heeft onder de watersporters veel vaste klanten, die elk jaar weer terug komen en dat is fijn. De haven geeft levendigheid in het dorp. Ze gaat zelf elke dag wel even langs de haven om te fietsen of te wandelen.



uw grafische duizendpoot



Drukkerij Zoetewij Yerseke

veel meer dan alleen drukwerk

0113 571404

info@dzy.nl

www.dzy.nl



**Suydersee
Verzekeringen**
Sluisplateau 32
4424 BK Wemeldinge
Marc Bazelmans:
06-14035176

*De specialist in
watersport-
verzekeringen*

0227-712034 | info@suydersee.nl | www.suydersee.nl

WWW.CREEKSAILS.NL



UW PLEZIER IS ONZE DRIVE!

**Bent u op zoek naar een zeilmaker met eerlijk advies,
goede service, ervaring én kennis van zaken?
Dan bent u bij Creek aan het juiste adres!**

Wij leveren het passende zeil voor u en uw schip. We werken met de beste zeildoeken van Contender en Dimension-polyant. Van Dacron tot high-tech laminaat. Of u nu van toeren of racen houdt, wij zijn er om samen met u het juiste zeil te creëren.

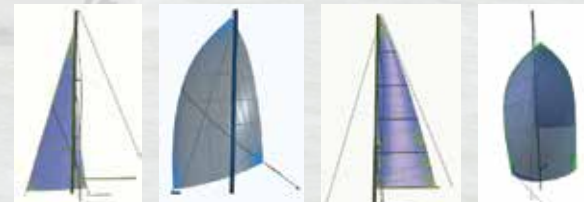


U bent altijd van harte welkom in onze zeilmakerij. Wanneer u een afspraak met ons maakt, plannen we graag tijd voor u in.

CREEK
SAILS & SERVICE

THIJS VAN DER BEEK
VEILINGWEG 20A
SINT-ANNALAND

INFO@CREEKSAILS.NL
0031 - 619 634 007





50 jaar Streekmuseum De Meestooft

Door Arie de Viet, gastauteur

Niet alleen WSV Sint-Annaland viert in 2023 een feestje. Streekmuseum De Meestooft in Sint-Annaland bestaat dit jaar vijftig jaar. Dat wordt gevierd met speciale exposities en extra activiteiten.

Het museum voor Tholen en Sint Philipsland biedt voor elk wat wils. Voor streekbewoner en passant. Van een Statenbijbel tot een schoolplaat, van een smidsvuur tot een escaperoom, van kachelpoets tot moderne kunst.

Schouder er onder

Het museum is gevestigd in het voormalige gemeentehuis aan de Bierensstraat. Dit pand kwam in 1971 vrij toen de zeven gemeenten op het eiland opgingen in één grote, de gemeente Tholen. Een werkgroep van twaalf personen zette de schouder onder de realisatie van het museum. De gemeente verleende subsidie. De tijd was er rijp voor.



Op 4 april 1973 was de vereniging een feit. De basis voor de collectie vormde een (archeologische) verzameling. Aangevuld met schenkingen over de meekrapteelt, schoolmateriaal, speelgoed, streekdracht en sieraden, landbouwwerktuigen en keramiek van de in Sint-Annaland geboren Chris Lanooy. Op 8 november 1973 opende mr. J. van Aartsen, de toenmalige commissaris van de koningin in Zeeland, het museum.

De naam verwijst naar de meer dan twintig meestoven (grote schuren) die de streek telde. Daarin werden de wortels van de meekrapplant gedroogd, tot poeder verpulverd om rode kleurstof te maken als verfstof voor kleding.

In het schoolklasje haalt menig bezoeker herinneringen op aan vroeger. Dat gebeurt ook in het winkeltje op de bovenverdieping en in de ambachtenschuur met de smederij. De collectie Thoolse (sluier)mutsen en gouden sieraden herinnert aan de periode dat de streekdracht nog in zwang was. Voor het werk van Lanooy, die in binnen- en buitenland erkenning kreeg, komen liefhebbers uit heel het land.

Het museum gaat met zijn tijd mee. In 2020 vond een ingrijpende verbouwing plaats. Er kwam een atrium om grote groepen te kunnen ontvangen, een museumshop en een escaperoom. Met steun van de gemeente en de inzet van vrijwilligers die het museum draaiende houden. De Meestooft: 'Ier bluuf je kieke'.



De Meestooft, Bierensstraat 6, Sint-Annaland is geopend van dinsdag tot en met zaterdag, van 14.00 uur tot 17.00 uur. www.demeestooft.nl



Bootje gezocht!



Een verhaal over wat mannetjes die onderhoud plegen en makelaars die ietwat te positief zijn.

Jeanneau Rush 30, wedstrijdbootje aan gort

De boot lag al een tijdje in de verkoop in Stellendam. Binnen leek alles perfect. Na een tijdje rond te hebben geneusd, kon ik me niet van de indruk onttrekken dat er in de symmetrie iets niet klopte...

Er stond iets scheef ter hoogte van de mast: het plafond was als het ware ingedeukt, zeker zo'n 5 cm. Verder was het zitkussen aan bakboord nat en liep het water erachter langs naar beneden. Buiten scheen wel de zon... Een gevoel van "niet pluis" maakte zich van mij meester.

De makelaar had een ander plan en wilde het graag gelijk even rond maken: "Eerste boot? Dan heeft u hier iets fantastisch te pakken: snel, wendbaar en stabiel. De boot is werkelijk prima onderhouden. Zijn de kussens nat? Dat is raar. Is het plafond ingezakt? Nou, dat hebben boten van die leeftijd wel vaker, na zo'n 15 jaar gaat dat altijd gebeuren. Geen probleem."

We hebben afgesproken dat hij de boot maar aan een andere blijde onnozele koper moest zien te verkopen: op foto's bleek de mast te zijn doorgezakt.

Victoire 933. Een klusjesmanneltje, altijd handig...

In Hoorn ligt een mooie Victoire 933 op ons te wachten. De eigenaar heeft het onderhoud altijd door een mannetje uit

de haven laten doen. Die had ook pas de gereviseerde motor ingebouwd. Buitenkansje dus? Even de motor starten. Nadat de rook een beetje was opgetrokken, zagen we dat het water zwart gekleurd was, alsof iemand een paar liter olie in het water had gekiept. "Dat is raar" vond de eigenaar zelf ook, het mannetje had hem pas nog verzekerd dat alles in orde was.

Dan nog maar even de zeilen checken. Zo goed als nieuw natuurlijk, maar met een flinke scheur. Meneer had nog geen tijd gehad om het te maken, maar hij wist wel een mannetje dat heel goed werk levert voor een schappelijk prijsje.

"Een gevoel van 'niet pluis' maakte zich van mij meester."

Elan 31, zelf afbouwen is een kunst!

Deze boot ligt in Lelystad. Het blijkt dat de spinnen de boot tot hun eigendom hebben verklaard. Er was dit jaar nog niet mee gevaren. Het huwelijksbootje was gestrand, dus deze zeilboot moest weg. De boot was in eigen beheer afgebouwd en beter kon je niet hebben, toch? Echter, diep weggestopt in het vooronder lag zo'n 100kg ballast om de punt te verzwaren. Anders klapte de boot zo op



het water bij golven... Ook aan bakboord achter een schot ligt 80kg aan loodstaven verstopt om de boot vlak te houden... Bootje in eigen beheer afbouwen is een kunst. Toch maar laten liggen.

Wauquiez, Gladiateur - Ballad

De eigenaar moet wegens acute gezondheidsredenen de boot verkopen. Zonder probleem krijg ik het keuringsrapport van Olaf Cox (auteur van "ritme van de oceaan" en "klussen aan je boot") dat bij de aankoop twee jaar eerder werd opgesteld. Ik bel dus voor de zekerheid maar even met Olaf en hij kent de boot gelukkig nog: lovend over de intrinsieke kwaliteit, onderhoudspunten in rapport aangegeven: we gaan overstag!

Op 11 november 2009 varen we met windstilte weg uit Nieuwpoort om

uiteindelijk met een dikke 5 in Kortgene aan te komen. We merkten direct dat de boot beter bestand is tegen deining en wind dan de bemanning...

In Kortgene hebben we eerst de osmose laten verhelpen met de Hotvac-methode en vervolgens een aantal lagen epoxy coating erop. De huid is nog steeds droog en osmose-vrij.

We hebben de raampjes en rubbers vervangen, het bovenschip in de nieuwe lak gezet en meteen de belijning aangepast, zodat er een moderne look ontstaat. De Gladiateur is omgedoopt van 'Major Tom' naar 'Ballad'.

Het klussen houdt nooit op, dus een wisselmotor erin met intercooler en tevens ook maar een boiler, zodat we lekker warm water hebben, en de koelkast niet te vergeten, want lauwe witte wijn willen we niet. Vervolgens ook de buiskap vervangen.

En dan in 2012 krijgen we een belletje dat we een plekje hebben in Sint-Annaland. Na een paar jaar zwerven zijn we op F17 beland. En als de bekende kers op de taart, eindelijk dit jaar (2023) een set nieuwe Ekko laminaat zeilen van Elvstrom, radiaal gesneden. En ietsjes minder goed zichtbaar, maar ook een fijne verbetering: een klapschroef. Helaas dit jaar verhuisd naar een nieuwe plek, maar dat is handig voor iedereen die de Ballad wil bewonderen vanaf de kant: L02.

Ruud en Sabine Wigman,
a/b de Ballad L02

Nieuwe kanaaltoewijzing marifoon

Per 1 januari 2023 is het VHF Data Exchange System (VDES) in gebruik genomen. Het VDES is een nieuw maritiem communicatiesysteem voor digitaal berichtenverkeer. Voor de invoering van VDES wordt een aantal marifoonkanalen gewijzigd, die dan niet meer beschikbaar zijn voor analoge spraakcommunicatie.

Gevolgen voor walstations

Veel walstations zijn al omgezet naar een ander marifoonkanaal. Controleer voordat je gaat varen of er een wijziging op jouw vaarroute heeft plaatsgevonden.

Gevolgen voor het gebruik van jouw marifoon

Wil je in de toekomst nog steeds gebruikmaken van analoge spraak? Laat dan uiterlijk 31 december 2023 de analoge simplexkanalen 1027 en 1028 in jouw marifoon programmeren. Een installateur kan je hierbij helpen. Vanaf 1 januari 2024 wordt de nieuwe indeling volledig in gebruik genomen binnen Europa.

Meer informatie op de website van de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur of via het Agentschap Telecom.



Kooij Ship Operation



Gerbert Kooij: We bestaan al 32 jaar als jachtspuiterij, we hebben dus al heel veel boten gedaan. We werken volgens de hoogste standaard, en het werk wat we doen is echt topsport, erg intensief, zo schuren we alles met de hand. Overigens naast spuiten en lamineren, lassen we ook. De meeste klanten komen niet uit de haven, maar we zijn uiteraard heel blij dat we in deze mooie haven mogen werken. Watersportvereniging Sint-Annaland: Gefeliciteerd met jullie jubileum!



Op avontuur met “Esperanza III” een Hallberg-Rassy 46

Sinds eind 2016 ben ik de trotse eigenaar van een Hallberg-Rassy 46. Voordien had ik een HR 352 en vervolgens een HR 37, beide eveneens Esperanza genaamd. Deze naam was aan de Hallberg-Rassy 352 in 1988 door de eerste eigenaar gegeven, een Duitse professor economie in Kassel. Hoopvol keek hij toen uit naar de eenmaking van Duitsland, die een jaar later al realiteit werd.



*Esperanza tijdens de Hallberg-Rassy Rally, juni 2022.
Foto Magnus Rassy*

De Hallberg-Rassy 46, Esperanza III dus, biedt alle comfort die we voor ons aan boord kunnen wensen.

Drie cabines, twee badkamers, een goed uitgeruste keuken en een ruime zitruimte. In de middenkuip biedt het voor een Hallberg-Rassy zo kenmerkende glas goed uitzicht en bescherming.

Vanaf de stuurstand is vrijwel alles bedienbaar: de boegschroef en de ankerlier, de hydraulische rolgenua en rolgrootzeil. Dit laat me toe om soms met Esperanza alleen te zeilen. Er is aan boord ook een kottersstagzeil en een rolgennaker.

Met het kuipverlengstuk wordt de kuip 's avonds en bij slecht weer een extra zitruimte. De bimini geeft ons beschutting tegen de zon. Een generator en een wasmachine, 1000 liter drinkwater en 620 liter diesel zorgen voor een grote autonomie.

In de winter van 2016-2017 werd de boot volledig gereviseerd, met onder andere nieuwe zeilen en navigatie-apparatuur, een zonnepaneel, vervanging van alle lichtarmaturen, pompen, slangen en afsluitkranen en nazicht van de generator, het roer en de motor, een Yanmar 110 Pk turbodiesel en een Gori-klapschroef.

Sindsdien hebben we al mooie reizen gemaakt, naar Nederland, de zuid- en oostkust van Engeland, de Kanaaleilanden, Zuid-Bretagne en Scandinavië. In 2020, het eerste jaar van de COVID-pandemie, verbleven we vier maanden op de boot in Nederland en zeilden naar Scheveningen, Amsterdam, Stavoren, Medemblik, Enkhuizen en via de staande mastroute terug naar Zeeland.

In 2021 besloten we om verder noordwaarts te gaan. Eerst naar de westkust van Zweden en naar Noorwegen, tot aan Bergen. We verkenden de Hardangerfjord en de eilanden voor Bergen. Daarna volgden we de Noorse



Esperanza in Mollösund, aan de westkust van Zweden

west- en oostkust, om vervolgens enkele weken in Oslo te verblijven. We eindigden pas eind oktober, na vier maanden rondzwerfen in Noorwegen en Zweden, op het eiland Orust, waar de boot overwinterde.

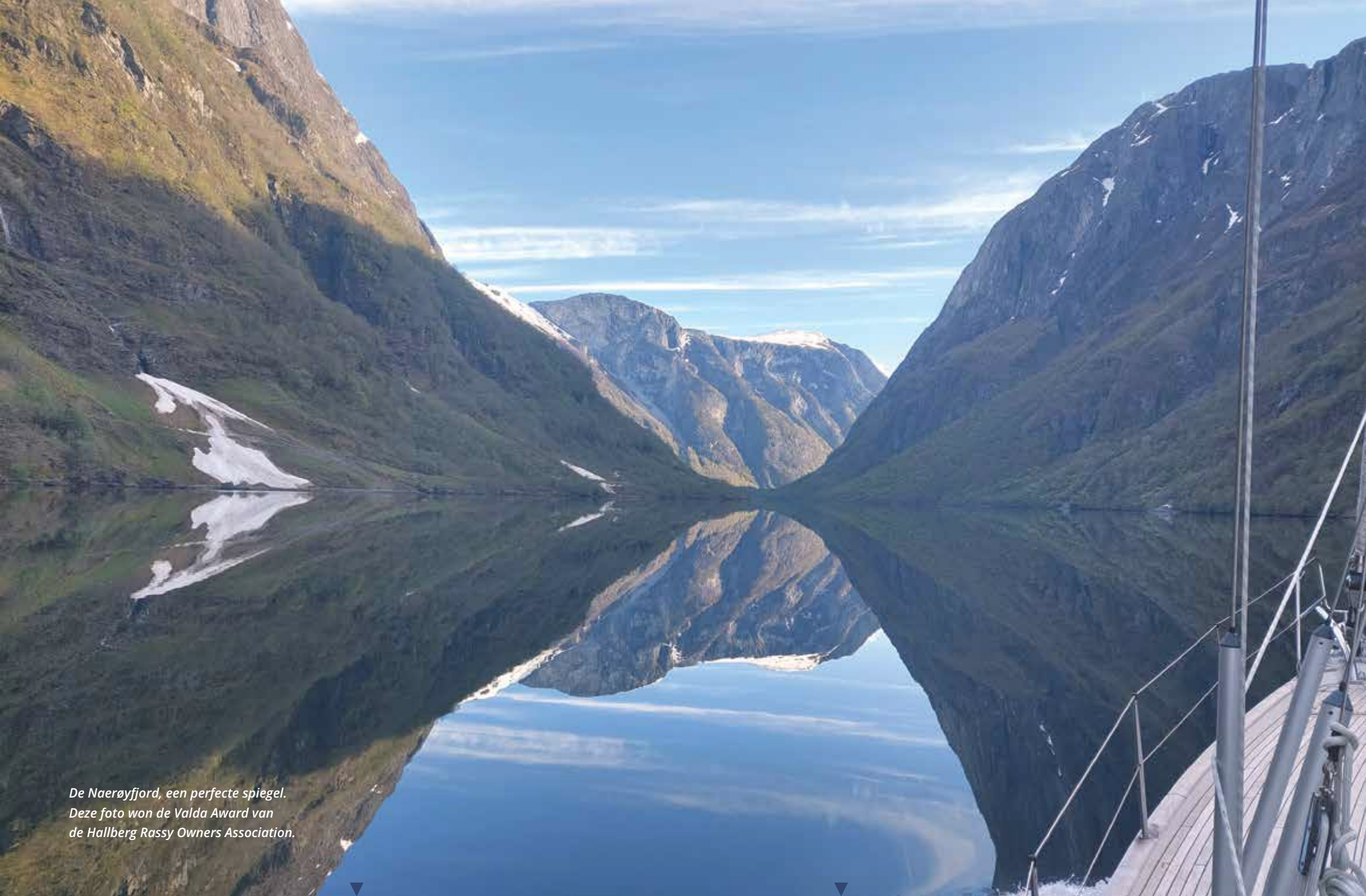
In 2022 hebben we een deel van die route terug afgelegd en bereikten we Ålesund. We voeren door de Sogne- en de Naerøyfjord en naar Bergen waar we zowat alleen aan de houten huizen van Bryggen lagen. We deden mee aan de Hallberg-Rassy rally in Ellös en verkenden de eilanden voor de Zweedse kust. In augustus waren we in Denemarken, om eind augustus langs de Limfjord huiswaarts te keren.

Tot ziens in Sint-Annaland. En met felicitaties aan de 60-jarige!

Rutger Steenmeijer, a/b Esperanza A20



De Sognefjord richting zee. Esperanza op gennaker.



*De Naerøysfjord, een perfecte spiegel.
Deze foto won de Valda Award van
de Hallberg Rassy Owners Association.*



Steigersafari - na 10 jaar nog steeds het meest ongetemde culinaire evenement

Door Jan-Willem van der Boom

Een paar feiten op een rijtje:

- De eerste Steigersafari was in 2013 (groepsfoto met rode petjes)
- De Steigersafari wordt jaarlijks georganiseerd in het begin van het vaarseizoen
- Je schrijft je in per boot
- Er zijn geen wilde dieren bij betrokken (een enkele uitzondering daargelaten)
- De boot blijft afgemeerd aan de steiger
- De safari begint en eindigt in het clubhuis en tussendoor wordt er gegeten op de deelnemende boten

Het concept is een "running dinner" op boten, waaraan elk jaar meer boten meedoen. Het afgelopen jaar was een record met ruim 45 deelnemende schepen. Het is bij uitstek een evenement om andere leden beter te leren kennen, onder het genot van een hapje en een drankje.

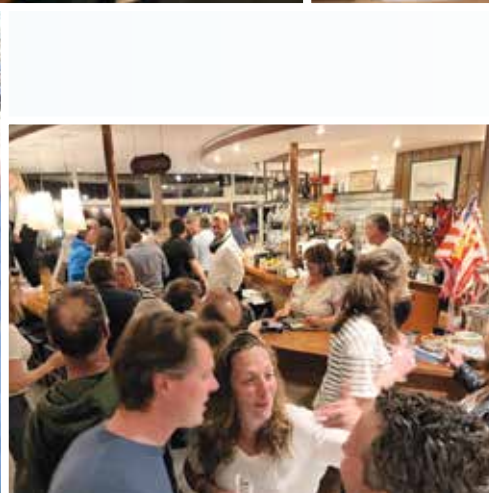
In het clubhuis wordt een welkomstdrankje en een amuse geserveerd. Voor-, hoofd- en nagerechten worden gekookt en geserveerd op de deelnemende boten, waarbij je als deelnemer dus één gang bereidt en serveert. De overige gangen worden genuttigd bij een andere deelnemer. Na de, over het algemeen rijkelijk met drank besprenkelde en copieuze gangen, verzamelen de deelnemers zich in het clubhuis

voor de nabeschuivingen, met de nieuwe, hernieuwde of geïntensiveerde contacten, opgedaan tijdens de drie gangen. Er worden geen eisen gesteld aan de kookkwaliteiten en alhoewel menigeen, binnen de eigen mogelijkheden, zorgt voor een verrassende gang, kan het ook voorkomen, dat er een afhaalmaaltijd of soep uit blik gepresenteerd en geconsumeerd wordt. Het gaat uiteindelijk om de gezelligheid.

Het deelnemen vergt enige voorbereiding en, in het geval van wilde dieren, toch enige voorzichtigheid. Anekdote: enkele jaren geleden had een niet nader te noemen lid een lekkere maaltijd voorbereid. Toen men echter aan boord kwam, bleek de anders zo rustige viervoeter Joep zijn kans schoon gezien te hebben: Hij lag met een voldaan gezicht, licht na-boerend aan boord, nadat hij de gehele voorbereide maaltijd voor zes personen verorberd had. Ook blijkt soms het niet op voorhand controleren van zaken als bijvoorbeeld de voorraad butagas te leiden tot ongewenste (in dit geval: koude) resultaten.

Mocht je in de afgelopen jaren nog niet mee hebben gedaan, dan raad ik je ten zeerste aan om dit zeker te doen. Wij zijn in ieder geval elk jaar van de partij en kijken nu alweer uit naar de volgende editie op zaterdag 6 mei.







Jeugdzeilcommissie klaar voor de komende 10 jaar

Door Linda van der Boom

De jeugd heeft de toekomst zeggen ze. En laat onze vereniging nou een ontzettend leuke jeugdcommissie hebben. We vroegen Marijn Mos wat de plannen zijn voor de komende jaren.

Wie zijn jullie?

Wij zijn Barry de Groot, Lambert Beekhuis, Mark Kuipers en Marijn Mos, ondersteund door Thijs van Beek, Margriet Foolen, Chantal Kannekes en andere leden die af en toe meehelpten. Bram Kuipers heeft overigens het afgelopen jaar afscheid genomen. Bram was echt de initiatiefnemer voor het jeugdzeilen, en heeft zelfs een beleidsplan hierover geschreven.



Hoe kijken jullie op de afgelopen jaren terug en wat waren jullie uitdagingen?

Toen onze kinderen kleiner waren hadden we groepen van 20-25 kinderen voor de optimist; dit is de afgelopen jaren, voor corona al, minder geworden. De vier zeilzondagen krijgen we lastig vol. Ik denk dat kinderen nu een vollere agenda hebben en steeds meer 'moeten'. Zo'n jeugdweekeind zoals in 2018 en 2019 was een groot succes met veel deelnemers. Ook het animo is hiervoor veranderd. Het is ook lastig om een 'vrij' weekend te vinden, er zijn al best veel evenementen in het seizoen. Maar gelukkig zien we nog steeds dat de kinderen het erg leuk vinden.



Hoe motiveren jullie kinderen om mee te doen?

We zijn geen zeilschool, maar willen wel kinderen bekend maken met de watersport. Voor kinderen is het gewoon leuk om lekker buiten te zijn, out and about, in de natuur. We proberen het zo leuk mogelijk te maken. De ouders spelen hier ook een grote rol in. We gaan proberen in onze communicatie gericht de ouders met kinderen te bereiken.

Wat zijn jullie plannen voor de komende jaren?

Een optimist is nog steeds waar kinderen in beginnen. Maar vanaf ongeveer 12 jaar dan haken kinderen af, want dan is het niet meer 'cool'. Misschien hebben we in de toekomst foil bootjes (met kleine vleugels onder water zodat je snel gaat en er weinig weerstand is) voor de jeugd.



De ontwikkelingen gaan door en dat moeten wij ook doen.

We gaan weer een jeugdweekend net als 'vroeger' organiseren, waarbij we allerlei leuke activiteiten gaan doen. Het zou mooi zijn om een echte jeugdweekend commissie aan te stellen en daar is met Margriet en Chantal al een begin mee gemaakt. We hopen dat meer vrijwilligers zich aansluiten.

Voor het nieuwe jaar hebben we een enquête naar de leden gestuurd om na te gaan waar behoefte aan is. We blijven zoeken naar een manier voor onze vereniging om actueel te blijven en wat leuk is voor de kids. Blijven we dicht bij het zeilen, of gaan we ook suppen en kanoën enzovoorts? Graag nodigen we iedereen uit om hier over mee te denken!



Even voorstellen

Susanne Brörken en Michael Offerman

Bedankt dat we ons aan jullie mogen voorstellen. Wij hebben het genoeg om sinds het voorjaar 2022 lid te zijn van de WSV Sint-Annaland, wat ons erg goed bevalt.

Susanne is marketing- en acquisitiemanager bij de Zukunfts-Akademie en tevens bestuurslid van Flying Hope (een stichting die kosteloos medische vluchten aan kinderen en familieleden aanbiedt). Michael is de meest grijze chirurg van een groot vaatcentrum in Essen, commercieel piloot en bestuurslid bij Flying Hope en al 50 jaar zeilinstructeur.



Maar, voor het eerst na vele jaren, hebben we eind 2021 gekozen voor een motorboot, een trawler van Beneteau, genaamd: 007 😊 (omdat die het bouwnummer 007 heeft). Ongeacht het zeilen, wat nog steeds een plezier is, zijn wij watersporters die niet meer zo jong zijn. Met onze motorboot hebben we nu de mogelijkheid om half Europa te bezoeken, wat misschien niet zo gemakkelijk is op een zeiljacht voor twee.



Wat we vooral erg leuk vinden in Sint-Annaland is de vriendelijkheid van de leden en dat leden elkaar helpen. Ook lig je in de haven fijn beschut als het onstuimig weer is. We komen zeer graag in de Buutengaets, een geweldig restaurant. Koken doen we ook graag zelf, maar vrienden en gasten nemen we altijd mee naar de Buutengaets.



Komend seizoen liggen we weer in Bruinisse, want in Sint-Annaland is nog geen passende ligplaats beschikbaar. Toch zullen we vaak als 'gasten' naar Sint Annaland komen, omdat we hier ook kunnen verblijven in ons Stallandse vakantie-appartement.

Susanne en Michael, a/b '007'



Kwekerij Van Dijke en minicamping "de Bloementuin"



Het werk draait vooral om de kwekerij en de minicamping, zegt Karel van Dijke. De theetuin werd wat veel. Er is nog wel een pluktuin, maar wat moeten bootjesmensen met een bos bloemen op de kajuit-tafel, lacht hij. Een tentje op onze minicamping opzetten, als je weinig plaats hebt op je boot voor gasten, is een goed idee. Mijn zoon is vennoot en ik ga hier voorlopig lekker door, stilzitten is niks voor mij!





Dé brug van Zeeland

Door Petra Muller



Kun je je nog voorstellen dat je de Oosterschelde opvoer zonder de Zeelandbrug te zien? Ik niet. Kun je verliefd worden op een brug? Ik wel. Op het eerste gezicht, door de adembenemende combinatie van kracht en elegantie, die sinds 1965 de Oosterschelde overspant. Jaar in jaar uit passeren wij met velen de brug en het is altijd een belevens. De brug is een baken, een kunstwerk en een monument ineen. In februari jl. interviewde ik Sybren Stelpstra, senior projectleider bij Rijkswaterstaat en Willem Hamelink, nautisch operator.

Willem Hamelink heeft een warm hart voor de brug die hij bedient. Hij vertelt er graag meer over. Hij is een van de operators die de Zeelandbrug tot 2008 handmatig bedienden in het brugwachtershuis. Daarna verhuisden zij naar de moderne Nautische Centrale in Vlissingen. Tijdens de coronapandemie bleek meer ruimte wenselijk en verplaatste men de bediening naar Veere, bij de sluis. Ook daar heeft de operator via de verschillende schermen uitstekend zicht op het wegdek van de brug, het water en het scheepvaartverkeer. Belangrijk is ook de radar, gestationeerd aan de zuidzijde op het land. Gaat er nooit iets mis? Soms. "Als bijvoorbeeld ergens een graafmachine een

kabel raakt, gaan de schermen weleens op zwart. Dan kan er onmiddellijk actie worden ondernomen." Hij wijst naar een stalen box met een cijferslot. "Elke brugwachterspost heeft een kluis met een draagbare noodcomputer die op elke gewenste locatie à la minute operabel is. Dat wordt zeer regelmatig geoefend.

Computers, elektronica, het is onmisbaar geworden, maar Willem vindt het wel jammer dat het persoonlijke contact met de schippers daardoor verloren is gegaan. "Dat je uit je brugwachtershuis kon klimmen en over de reling kon hangen om iets snel en in goed overleg samen op te kunnen lossen. Alles moet nu via de marifoon en dat schept afstand. Communicatie is een zeer belangrijk aspect aan het werk. Mensen op het water worden soms boos. Wij verzinnen bijvoorbeeld echt niet zelf om een brugopening over te slaan, wat zelden gebeurt overigens, maar krijgen die opdracht als het nodig is. En ja, ook de ambulance en andere hulpdiensten gaan voor. Verder moet de operator zich goed kunnen verplaatsen in de schipper. Ruime ervaring op een schip, beroepsmatig of recreatief is een pre". Over het verzoek: "Brugwachter, mag ik nog even mee?" als het sein al op rood staat, is Willem duidelijk: "Nee." Dat het heel af en toe toch toegestaan wordt, ligt aan het totaalplaatje dat de operator voor zich heeft: een schip in slechte weersomstandigheden bijvoorbeeld, of als men al weet dat de volgende brugopening vervalft.

"En voor iedereen die zich altijd afvraagt welke kant eerst gaat... voorstroom gaat voor tegenstroom."

Sybren Stelpstra heeft het groot onderhoud van de Zeelandbrug onder zijn hoede en tevens diverse andere projecten met betrekking tot de brug uitgevoerd en er leiding aan gegeven. Een voorbeeld is de realisatie van de bediening op afstand, sinds 2008 vanuit de Nautische Centrale in Vlissingen. Tussen de Zeelandbrug en Vlissingen is een lange glasvezelkabel getrokken. Bovendien werd een complexe digitale puzzel opgelost om alle brughandelingen perfect samen te laten werken, om het hanteerbaar te maken voor de nautisch operator. Een prestatie van formaat waar men niet snel bij stilstaat. Zoals de brug zich welft over het water, sterk en betrouwbaar, bekruipt je het idee dat

hij (je mag ook zij zeggen!) er altijd zal zijn. De levensduur staat of valt natuurlijk met onderhoud. Dat gebeurt momenteel op grote schaal aan de betonnen constructie van caissons, pijlers en liggers. De verbindingselementen van de liggers, bestaande uit vaste scharnieren, deuzels en schokdempers, krijgen periodiek onderhoud. Aan de gigantische hoeveelheid beton worden reparaties en conserveringswerkzaamheden uitgevoerd. Men werkt vanaf het water en vanaf de brug. Iedereen kent wel de gele steigers die op de brug staan. Er zijn schippers die graag onder de steigers door varen om ze beter te bekijken...iets wat de onderhoudsploeg op de steigers doodeng vindt en echt niet waardeert! Die steigers zijn trouwens uniek; ze zijn



speciaal voor het onderhoud aan de Zeelandbrug ontworpen en gemaakt. Zoals zoveel dat de brug betreft.

De toekomst van de brug is in handen van de mensen die hem onderhouden. Op enig moment zullen er bijvoorbeeld ook maatregelen genomen moeten worden voor de beweegbare basculebruggen. Door de toename van het vrachtverkeer en de wioldruk zijn de dekken aan vermoeiing onderhevig. Het werk aan de brug zal nooit stoppen. Mijn liefde voor deze "vintage" Zeeuwse schoonheid is door mijn bezoek weer gegroeid, maar zeker ook mijn respect voor de inspanningen die steeds geleverd worden om de brug te zo te houden en te laten schitteren.

Meer weten over de geschiedenis?

Op internet is een mooie film te vinden via <https://www.inlovewithzeeland.nl/>



De echte bakker Van der Maas



De bakkerij is een echt familiebedrijf: Ewout van der Maas bakt het brood, Ria en haar dochter Melanie staan in de winkel. Ria vertelt dat de ouders van haar man ruim 90 jaar geleden met hun bakkerij zijn begonnen. Er zijn klanten van wie de vader en moeder ook al klant waren en hier al zestig jaar komen. We hebben een zomer- en winterwinkel. 's Zomers hebben we een speciaal aanbod voor de watersporters: kleine, harde broodjes en natuurlijk Zeeuwse bolussen.



De barre tocht van de Zeezweep

Wat een mooi vooruitzicht. Een huis kopen aan de haven in Sint-Annaland met uitzicht op je eigen boot in de haven. Een buitenkansje dat Erik Bender met beide handen heeft aangegrepen. Nog voor de woning wordt opgeleverd vindt hij een geschikte boot, een stalen zeiljacht, de "Zeezweep", genoemd naar een boot uit een jaren zestig kinderboek "de Blauwe Boekanier" van Tonke Dragt.

Spanning

Met veel spanning ziet Erik zijn eerste tocht tegemoet, waarin hij de boot gaat overvaren vanuit Monnikendam naar Sint-Annaland. Een "barre" tocht waarover heel wat valt te vertellen. Spannend, want hoe pak je zo'n tocht aan als je daarmee niet echt ervaring hebt? Als nieuw lid maakt Erik op de jaarvergadering kennis met Jos Schotman die hem graag wil helpen. En ja, waar loop je dan zoal tegenaan. Het begint het al met auto's, een auto in de haven, een auto om



de boot op te halen, een auto om thuis te komen. Dan de proviandering en vooral en het allerbelangrijkste...een goede hondenoppas vinden. Nu alleen nog een periode met mooi weer nodig (eind november, dus een uitdaging).

Eindelijk, de datum staat: vrijdag 25 november. Het plan: inschepen, de volgende dag vroeg op en lekker zeilen naar Amsterdam, in de nacht de staande mastroute door Amsterdam naar het zuiden en via Dordrecht verder naar de nieuwe thuishaven.

Staande Mastroute met liggende mast

De eerste nacht op een nieuwe boot, gespannen, een dun (drama)matrasje, allemaal nieuwe geluiden ... van slapen komt niet veel. Gelukkig verloopt tot Amsterdam alles volgens plan. Heerlijk gezeild, prachtig plaatje van het Paard van Marken gemaakt. Dat geeft vertrouwen, maar eenmaal aangekomen in onze

hoofdstad blijkt de staande mastroute gestremd. Geen nood, via Haarlem kan ook, maar het zit niet helemaal mee, ook hier een brugstremming. Buitenom over zee? Nee, daarvoor kennen ze de boot niet goed genoeg en met zuidwestenwind vervalt die optie. Vindingrijk als de heren zijn, wordt het nu de staande mastroute met liggende mast. De volgende uitdaging is dan "hoe krijg je op zondag (dat is het ondertussen) de mast eraf?" Vragen of een binnenvaartschipper kan helpen met een boordkraan? Leuk idee, maar niemand thuis. Naar een werf? Nee, op zondag wordt er niet gewerkt, woensdag op z'n vroegst is er een gaatje. Met heel veel geduld en overredingskracht gaat de mast er toch op maandagochtend af. Met dank aan de jonge werfeigenaar en aan Jos, die voor al zijn werk en kennis van zaken een dikke pluim verdient. Nu gaat het weer heel voorspoedig, de Zeezweep kan nu onder alle bruggen door, soms wel even spannend, bukken, maar het gaat en het is een hele mooie ervaring, zo door de grachten en de kanalen te varen.

Nattigheid en mist

Na een overnachting in Alphen a/d Rijn (de derde nacht op rij geen douche, het gaat wat rieken aan boord) wordt de reis weer voortgezet. Op de Noord, een zeer druk bevaren waterweg, wordt het mistig en met het afnemen van het zicht neemt de spanning aan boord toe. En waar ze nu helemaal niet op gerekend hebben...

bam, de boot ligt stil. Met een klap loopt de boot vast tussen twee pijlers onder een brug (gelukkig is de boot van staal). Vrachtschepen passeren, waterbussen vliegen met hoge snelheid langs de nu slecht zichtbare Zeezweep en de verkeerscentrale Dordrecht roept via de marifoon op om het hoofdvaarwater te verlaten. Zo eindigt de dag in een haventje in een doodlopende zijgeul in Zwijndrecht. Overmand door slaap, vermoeid van het ingespannen varen in het kille, natte en mistige weer, maakt de dikte van het matrasje nu echt niets meer uit.



De reis wordt voortgezet, langs Dordrecht, over de drukke Dordtse Kil en het immens wijd lijkende Hollands Diep. Een eerste ervaring op ruimer water,



wat grote indruk maakt. Het zicht neemt weer langzaam af, omgekeerd evenredig met de toenemende drang om naar huis te gaan. Na lang wachten voor de Krammersluis nog even doorbijten in de koude en mist met de AIS app bij de hand, tot de Krabbenkreek in zicht is.

Erik en Jos trotseerden stremmingen, onwillige kraanmachinisten, gesloten douches, (te) dunne matrassen, korte dagen, lange wachttijden, koude, regen, mist, ondieptes, waterbussen en tegenwind. Een ervaring om nooit te vergeten.

Naar het verhaal van Erik Bender (Zeezweep, nu nog B17), door Jacqueline van Amstel (Xinia H20)

Babi pangang voor 4 personen

Een van de kenmerkende zaken op eetgebied in de tijd dat onze vereniging werd opgericht, is de opkomst van de afhaalchinees. Deze boden (en bieden nog steeds) een mengeling van Chinese en Indonesische gerechten, aangepast aan 'onze' smaak. Een klassieker, die dan aan boord ook niet mag ontbreken in ons jaren zestig thema, is de aloude en vertrouwde babi pangang.

Voor het vlees is de kooktijd 1 uur in voorbereiding en 5-10 minuten afbakken

- 6-8 plakken procureur (varkensnek zonder been) van 1,5 cm dik
- 1.5 eetlepel Chinees five-spice-powder
- 1 eetlepel ketjap manis
- 3 eetlepels soja saus
- 3 eetlepels rijstwijjn of eventueel droge witte wijjn
- 1 potje gevogeltebouillon
- 1 theelepel zout

Voor de saus is de kooktijd circa 15 minuten en enkele minuten opwarmen voor het serveren

- 1 grote ui
- 3 teentjes knoflook
- 5 cm verse gember
- 1 eetlepel Chinese five-spice-powder
- 1 eetlepel sambal oleek (naar smaak)
- 3 kleine blikjes tomatenpuree
- 6 eetlepels suiker
- halve theelepel zout
- klontje boter

Verder nodig

- 4 kopjes of circa 300 gram droge rijst
- 1 potje atjar
- langwerpige kroepoek
- zonnebloemolie voor het afbakken van het vlees

Meng alle ingrediënten voor het vlees in een kookpan. Doe het vlees in de pan en voeg water toe, tot het vlees net onder staat. Breng aan de kook en laat een uur zachtjes pruttelen met de deksel erop. Haal het vlees uit het vocht, dep het droog en laat het afkoelen. Pureer (met vijzel, staafmixer of hakmolentje) de ui, knoflook, gember, kruiden en sambal en bak deze enkele minuten in de boter. Voeg de tomatenpuree toe en bak nog 5 minuten. Voeg 3 kopjes water, de suiker en een paar eetlepels vocht van de atjar toe en breng opnieuw aan de kook. Meng 1-2 eetlepels maïzena met een beetje water en roer dit door de kokende saus tot deze gebonden is.

Als het tijd is om te eten

Kook de rijst volgens de instructies op het pak. Tijdens het nagaren van de rijst kan de saus opgewarmd worden. Dep het vlees nogmaals goed droog en bak dit krokant in een laagje zonnebloem olie. Verdeel de rijst over de borden en schep wat uitgelekte atjar naast de rijst. Snijd het krokante vlees in brede strips en verdeel over de borden, bovenop de atjar. Giet royaal saus over het vlees. Serveer met de ouderwetse langwerpige kroepoek.

Jan-Willem van der Boom, a/b Switch B6



**Novanta
Yachtservice**

NOVANTA
YACHTSERVICE & CLEANING

Andy Vrijhof vertelt dat Novanta Yachtservice al meer dan 12 jaar onderhoud en service doet aan polyester motorjachten, meestal vanaf 40 voet. We werken veel samen met Mariteam Shipyard, maar ook met de mensen van de watersportvereniging. Onze klanten komen niet uit de haven, maar als ze hier zijn voor de oplevering van hun schip, blijven ze vaak een paar dagen liggen. Onze klanten zijn positief verrast over hoe ontzettend mooi de haven is en vaak komen ze nog een keer terug voor een bezoek.





Wat ons bijblijft

Door Petra Muller

Een lome dag in augustus. We liggen in het gezellige Dieppe. In de kuip genieten we van het reilen en zeilen om ons heen in de haven. Een zorgeloze vakantie is het tot nu toe, zonder perikelen. We prijzen ons altijd gelukkig dat we op onze zeiltochten geen tot weinig narigheid hebben meegemaakt. Dat kan zomaar anders zijn, leerden we afgelopen zomer.



Een groot, gloednieuw motorjacht komt binnen en gaat tanken. Er zit niet genoeg in de pomp. De boot vaart naar de overkant en meert af bij de vissersboten. Wij verbazen ons over de tankwagens die is opgetrommeld om de motorboot van brandstof te voorzien. Wat gaat daar veel in! Als ze klaar zijn, verkassen ze naar de kop van de steiger. De dag verglijdt, de zon gaat stralend onder.

Om vijf uur in de ochtend maakt Hans me wakker: "Petra, opstaan, kleed je aan, we gaan van boord". Hij pakt onze *grabbag* met noodzakelijke spullen zoals paspoorten. Als ik mijn hoofd buiten het kajuitdak uitsteek, zie ik een rode gloed en voel ik, zelfs op deze afstand, de hitte: het volgetankte motorjacht staat in brand! Dikke zwarte rookwolken stijgen op en met de minuut wordt de brand feller. Om ons heen gooien mensen hun lijnen los,



proberen weg te varen en duwen de boten in de buurt van het brandende schip weg. Chaos. Binnen no time hebben we door dat deze situatie snel kan escaleren en we besluiten alles te laten voor wat het is en direct de kade op te gaan. Daar zien we de Nederlandse eigenaars zitten, in shock. Later horen we dat ze bijna naakt van boord zijn gesprongen, hun voetzolen verschroeid. Ze hebben niets mee kunnen nemen. Wat rest is een

"Petra, opstaan, kleed je aan, we gaan van boord."

geblakerd, gezonken wrak. De oorzaak: een ontplofte accu. Een aantal schepen liep behoorlijke schade op. Onze boot lag ver genoeg uit de buurt, maar we waren flink onder de indruk van dit ongeluk.

We hebben goed gehandeld vonden we achteraf. Het had zomaar anders kunnen lopen, maar we reageerden snel en accuraat. De *grabbag* is voortaan een vast onderdeel van onze vaarroutine.



Kreeft vangen in een badkuip

Tijdens een drukbezochte bijeenkomst in Havenzicht verzorgde Peter Scherpenisse op 11 februari een interessante lezing over de visserij op de Oosterschelde. Een onderhoudend verhaal over de voortplanting van de dieren, het biologisch evenwicht en de consequenties van politieke besluiten. Peter is sinds 1984 de eerste en ook de enige beroepsvisser in Sint-Annaland.



“Je moet zelf bijna een vis zijn om te begrijpen wat hij doet”

Peter vist met de TH 18 en TH 19, zijn “badkuipjes” die vlak naast de Frisia liggen afgemeerd. De vismethode die hij voor de kreeften en Noordzeekrab gebruikt, wordt de passieve manier genoemd en is een duurzame vorm van visserij. Zo wordt de bodem niet beroerd en het werk gebeurt goeddeels handmatig.



In de kub gaat een stukje vis als aas en vervolgens worden ze aan lange lijnen tot een diepte van 40 à 45 meter afgezonken in de stroomgaten van de Oosterschelde. Na enkele dagen worden ze gelicht en alleen wat de juiste maat heeft, gaat mee voor de consumptie. Alle kreeften en krabben die te klein zijn, worden springlevend teruggezet.



Creek Sails



Thijs van de Beek zat jarenlang met zijn zeilmakerij aan de haven, maar sinds enkele jaren iets buiten het dorp in een prachtig pand. Dat heeft heel goed uitgedaan en hij heeft er alleen maar meer klandizie bijgekregen van akkerbouwers en andere bedrijven. Het werkt van twee kanten: niet alleen het dorp heeft profijt van de haven, maar ook andersom. Hij heeft zelf al jarenlang een boot in de haven liggen en is actief bij de zeilwedstrijden.



Ontmast op de Grote Oceaan

Door Linda van der Boom

Zondag 5 maart vertelden Yvette Oeben en Sander Droog over hun onfortuinlijke zeiltocht waarbij ze de mast van hun Koopmans 44 verloren. Ruim drie weken dobberden ze zonder mast op de Grote Oceaan. Een traumatische ervaring.

Tijdens de eerste date van het stel zei Sander tegen Yvette; "ik denk dat ik een boot ga kopen, hoe vind je dat?". Yvette moest daar even over nadenken, ze wist nog niet eens wat ze van Sander vond. Voor Sander is zeilen een levenslange passie. Yvette vindt het ook best leuk inmiddels, alhoewel zo'n ontzettend lange tocht, ze weet niet of ze dat nog wel een goed idee vindt.

Aan hun tocht gingen jarenlang klussen en intensieve voorbereidingen vooraf.

Op 23 augustus 2020 vertrokken zij met de Bleu Beryl uit de Amsterdam Marina voor een droomreis rond de wereld.

En dan gebeurt het, midden op de Grote Oceaan, 1000 mijl van de Galapagoseilanden verwijderd. De mast breekt af en hangt aan nog wat stagen in het water. Met nog 2000 mijl voor de boeg richting de Markiezen (Frans-Polynesië) varen ze met een geïmproviseerde mast en stukken noodzeil door. Het was een bizarre overlevingstocht.



Het ziet er naar uit dat de verzekeraar weigert de schade (tussen de 60.000 en 100.000 euro) te vergoeden. "Dat is een extra nachtmerrie", aldus Yvette. Wil je meer weten over hun ervaringen, kijk dan op www.blueberylsailing.com.

Het was een drukbezochte middag in clubhuis Buutengaets, gevolgd door een gezellige borrel waarbij er nog vele vragen werden gesteld aan Yvette en Sander.



Evenementenkalender 2023



Activiteit	Datum	Locatie
Algemene Ledenvergadering	Zaterdag 15 april 15.00 uur	Buutengaets
Jeugdzeilen (1/2)	zondag 23 april	Haven Sint-Annaland
Markt tweedehands bootspullen	Zaterdag 6 mei 14.00-16.00 uur	Havendijk Sint-Annaland
Introductie nieuwe leden (op uitnodiging)	6 mei 16.00-18.00 uur	Clubhuis Buutengaets
Steigersafari	6 mei 18.00 uur	Op de boten in de haven
Hemelvaartocht (i.s.m. Kustzeilers)	17-21 mei (5 dagen)	Roompot
Woensdagavondwedstrijden (7 keer opeenvolgend)	17 mei - 28 juni	Krabbenkreek/Keeten
Jeugdzeilen (2/2)	4 juni	Haven Sint-Annaland
Clubtocht weekend	17-18 juni	Bestemming nog onbekend
Zomertocht de Horizon Voorbij (i.s.m. Kustzeilers)	1-9 juli (10 dagen)	Bestemming nader te bepalen
Jeugdweekend	26 augustus	Bestemming nog onbekend
Natte Laarzentocht	Nader te bepalen in september	Nader te bepalen
Jubileumfeest 60 jaar WSV	16-17 september	Jachthaven Sint-Annaland
Vrijwilligersavond (op uitnodiging)	7 oktober	Clubhuis Buutengaets
Wijn & Spijs	21 oktober	Clubhuis Buutengaets
Algemene Ledenvergadering	11 november	Clubhuis Buutengaets

Overige evenementen

40 Mijl van Bru	3 juni	Bruinisse
Schelderegatta RYCB	17 juni	Hansweert-Antwerpen
Deltaweekend	23-25 juni	Vanuit Colijnsplaat
8 Uren van de Oosterschelde	23 september	Oosterschelde
Antwerp Race	14 oktober	Antwerpen-Westerschelde



Heerlijkheid Havenzicht



Janine Vroegop en Carina van Vossen zijn de uitbaters en het gezicht van het nieuwe restaurant in de voormalige herberg. "Wij feliciteren de WSV met het 60-jarig jubileum! Als het wat mooier weer wordt, krijgen we straks wat meer aanloop vanuit de haven en dat vinden we hartstikke leuk. Ook in de winter is het gelukkig druk in ons restaurant. Graag zien we jullie het komende seizoen!"





De watersnoodramp 70 jaar geleden

Door Arie de Viet, gastauteur



In de nacht van 31 januari op 1 februari ziet de wereld op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden en in westelijk Noord-Brabant er opeens heel anders uit. In 2023 is het zeventig jaar geleden dat Goeree-Overflakkee en Tholen voor een groot deel onder het wateroppervlak verdwijnen. De dijken zijn niet bestand tegen het kolkende water, dat werd veroorzaakt door een zware noordwesterstorm (windkracht 10), in combinatie met springtij.



Het water neemt met een verwoestende kracht bezit van huizen, boerderijen, natuurgebieden en alle bedrijvigheid en laat een spoor van vernielingen achter. 1836 Mensen lieten het leven. Zij die de ramp overleefden verloren huis en haard en moesten leren leven met de verschrikkelijke herinneringen aan en de gevolgen van deze watersnoodramp.

Wat waren de gevolgen voor Sint-Annaland

In de nacht van 1 februari 1953 bezwijkt de zeedijk bij de Grote Nol, ten noordwesten van Sint-Annaland. Er ontstaat een stroomgat van 55 meter breed en drie meter diep. De Anna Vosdijkpolder stroomt vol. En als die vol staat, stroomt het water ook de Bredenvlietpolder in. In het dorp bezwijken de vloedplanken in de coupure bij de haven bovenaan de Voorstraat. De ravage is groot, maar er vallen geen slachtoffers zoals in Stavenisse en Sint Philipsland en de rest van het rampgebied. 1200 Man dichtten het stroomgat met zandzakken. Op 1 april zijn de beide polders weer droog.

Dat was zeventig jaar geleden. Eén van de gevolgen van de ramp was dat de haven werd gedempt en er een nieuwe werd aangelegd.

Geschenkwoningen

Stavenisse was met 156 slachtoffers zwaar getroffen. Noorwegen schonk negentien houten woningen aan het dorp. Koning Haakon kwam er in 1954 op bezoek; een feestelijke gebeurtenis in droevige tijden. Rond 2000 waren er plannen om enkele geschenkwoningen te slopen. Het bestuur van het Streekmuseum De Meestooft zag kans om één van de woningen uit Stavenisse te verplaatsen naar het terrein aan de Bierensstraat. Sinds 2003 kunnen



bezoekers ervaren hoe de woning er van binnen uitziet. Het is ingericht met meubels uit de jaren vijftig. De band met Scandinavië bleef. In 2021 ontving De Meestooft mr. Bård Ivar Svendsen, de ambassadeur van Noorwegen. Hij kwam de Noorse woning bekijken op het terrein van het museum, tijdens een tweedaagse toer door Zeeland.



Er zijn vele gedichten over de zee en water in het algemeen geschreven. Ida Gerhardt (1905-1997) keert zich in dit gedicht naar haar binnenwereld, de gevoelens die ze ervaart als ze op haar boot wakker ligt. Hoewel die ervaring in onze moderne schepen misschien minder intens is, herken ik er zeker veel in: de geborgenheid, de scheepsgeluiden, het ontzag en de liefde voor het water en na de nacht een beloftevolle nieuwe zeildag. Jij ook?

Petra Muller

In het schip

Te liggen met gesloten ogen
in 't donkere ruim dat ons omvat
- een wieg van binten, toegebogen -
de goede stroom om 's harten schat.

Eentonig trilt een sidderend schuren
de ketting langs, het krakend hout
slaapt niet - o water, deze ure
wees met het schip en ons vertrouwd,

dat wij tezamen ons bezinnen
hoezeer gij van ons beiden zijt;
want tussen wat wij zó beminnen
en ons is geen gescheidenheid.

Tòt wij ons aan de droom vertrouwen
die diep in ons geborgen is;
't zeil dat omhoog gaat aan de touwen
als het weer licht en morgen is.

Ida Gerhardt
Uit: 'Water II'



Ooster- scheldevis



Peter Scherpenisse is een echte Stallander. Het water trekt; iedereen die thuiskomt of weggaat, moet altijd even langs de haven. Vroeger mocht je niets op zondag, we zaten dan met hele families met een zak pinda's op de dijk naar de bootjes te kijken. Hij vindt het jammer dat er door de hoogbouw steeds meer een stenen scheiding ontstaat tussen het dorp en de haven. De WSV, de gemeente en de ondernemers moeten de handen ineen slaan om het havenplateau aantrekkelijker te maken.



Onze havenmeesters staan altijd klaar

In iedere haven heb je te maken met een havenmeester, sommigen beroemd, anderen berucht. Wij prijzen ons gelukkig met de havenmeesters die er de afgelopen zestig jaar zijn geweest. In het vorige jubileumnummer is daar al een uitgebreid artikel over verschenen. In dit jubileumnummer willen we onze huidige havenmeesters in het zonnetje zetten: **Mark en Nicole Hansen.**

De functie van havenmeester is de afgelopen jaren sterk veranderd. Het aantal taken en verantwoordelijkheden is behoorlijk toegenomen. Denk maar aan veiligheid, milieu, automatisering, bedrijfshulpverlening, kortom te veel om op te noemen.

Wat niet verandert, is dat je er als havenmeester voor moet zorgen, dat alles op rolletjes loopt in de haven. Je moet goed kunnen communiceren (in verschillende talen) en het leuk vinden om met mensen om te gaan. Je moet stressbestendig zijn en onder (bijna) alle omstandigheden vriendelijk blijven. Maar je moet ook 'je mannetje staan' en duidelijk zijn als dat nodig is.

Een goede havenmeester bepaalt voor een belangrijk deel de aantrekkelijkheid van de haven. Daarom zijn wij ontzettend blij met onze havenmeesters. Zij zijn een professioneel en goed op elkaar ingespeeld team en het boegbeeld van onze haven. Ondanks de drukte blijven zij de rust zelve en blijven vriendelijk, gastvrij en servicegericht.

Mark en Nicole: dank jullie wel!



Pleasure Craft Reporting Service

De UK Border Force heeft de procedure vereenvoudigd voor degenen die met een pleziervaartuig van en naar het VK reizen. De sPCR aanvraag kan tegenwoordig via een digitaal formulier, dat je van tevoren thuis kunt invullen en online kunt indienen. De aanvraag dat gaat heel eenvoudig via: <https://www.spcr.homeoffice.gov.uk>

Per vaartuig moet je één sPCR aanvraag indienen, voor zowel heen- als de terugreis. Welke gegevens worden gevraagd:

- Vaartuig: registratie nummer, MMSI, call sign, UK VAT paid (no), thuishaven (usual mooring)
- Reisgegevens: vertrekhaven (datum, uur), aankomsthaven (datum, uur)
- Persoonsgegevens van alle opvarenden
- Aan te geven goederen

Zorg ervoor dat je een geldig paspoort bij je hebt (ID-kaarten worden niet langer geaccepteerd als geldig reisdocument).

Na registratie via de website: <https://www.spcr.homeoffice.gov.uk> krijg je een link om jouw account te bevestigen. Daarna kan je de gegevens snel een eenvoudig invoeren en opslaan als voorlopig reisplan. Mochten de reisplannen veranderen, dan kun je gemakkelijk de informatie aanpassen voordat je het definitieve reisplan indient. Het reisplan moet 24 uur tot 2 uur voor vertrek naar of uit de UK ingediend worden. De sPCR-service werkt op computer, laptop, tablet en smartphone.

Gele Q-vlag

Binnen de Britse 12-mijls zone moet je de gele Q-vlag voeren (onder de stuurboord zaling) zolang je nog niet officieel bent ingeklaard. Daarna hijs je de Britse gastenvlag.

Tip: niet alleen Customs, maar ook Immigration moet goedkeuring geven voor het strijken van de Q-vlag.

Gebruikers kunnen geen rechten ontlenen aan of aanspraak maken op de juistheid en volledigheid van dit bericht.

Voorwoord van de voorzitter	1
Jubileumfeest	2
Van de redactie	3
De haven van Sint-Annaland: hoe het was	4
Tien jaar aan het roer <i>Een interview met onze oud-voorzitter Caroline van Doorn</i>	6
Geachte mevrouw de voorzitter	9
Uit de bestuurlijke hoek	10
Varen in de 60-er jaren bootjes	12
Weergoden Hemelvaart gunstig gezind?	15
Clubtochten	16
De grote oversteek <i>Interview met Geert-Jan Haveman en Jos Schotman</i>	18
Op eigen kiel naar de overkant	22
Zo vader, zo dochter	23
Vrijwilligers aan het woord	24
Te jong om een clubhuis te draaien	26
Eregalerij	28
Riding Light	30
De WSV Sint-Annaland in de komende jaren	32
Facts & figures	35
Zeilen na Covid	36
Even voorstellen <i>Stefan, Matthise en Jasper Malfliet</i>	37
Het haventeam	38
In voor- en tegenspoed	40

25 jaar lidmaatschap van de WSV Sint-Annaland	41
En toen was het seizoen afgelopen	42
8 Uren van de Oosterschelde	43
Bouw en renovatie van de Buutengaets <i>Interview met Rob Ligteringen</i>	44
50 jaar Streekmuseum De Meestooft	47
Bootje gezocht!	48
Nieuwe kanaaltoewijzing marifoon	49
Op avontuur met "Esperanza III"	50
Steigersafari - na 10 jaar nog steeds het meest ongetemde culinaire evenement	52
Jeugdzeilcommissie klaar voor de komende 10 jaar	54
Even voorstellen <i>Susanne Brörken en Michael Offerman</i>	55
Dé brug van Zeeland	56
De barre tocht van de Zeezweep	58
Babi pangang voor 4 personen	59
Wat ons bijblijft	60
Kreeft vangen in een badkuip	61
Ontmast op de Grote Oceaan	62
Evenementenkalender 2023	63
De watersnoodramp 70 jaar geleden	64
In het schip <i>Gedicht Ida Gerhardt</i>	65
Onze havenmeesters staan altijd klaar	66
Pleasure Craft Reporting Service	66
Colofon	68



DA drogisterij



Maja Westdorp is heel positief over de haven. Het geeft reuring in de zomer. Als echte Zeeuw trekt het water altijd en ze maakt dan ook vaak een wandelingetje langs de haven. Ze herinnert zich heel goed Musica Nautica, waar ze enorm van heeft genoten. Ze poseert met trots voor de pas afgestofte schappen van haar ruim gesorteerde drogisterij & parfumerie annex postkantoor. Ze zou het fijn vinden als meer watersporters de weg naar haar winkel achterin de Voorstraat weten te vinden.



Colofon

Watersportvereniging Sint-Annaland

Bezoekadres Havenweg 12, 4697 RL Sint-Annaland
Postadres Postbus 6, 4697 ZG Sint-Annaland
E-mail secretaris@wsv-sint-annaland.nl
Website www.wsv-sint-annaland.nl
Bank NL68 RABO 0303 0052 97 ten name van WSV Sint-Annaland

Bestuur

Dick van Sluis voorzitter
06 15459320 voorzitter@wsv-sint-annaland.nl

Pieter Tielemans secretaris
06 80150363 secretaris@wsv-sint-annaland.nl

Norbert ten Cate penningmeester
06 22002892 penningmeester@wsv-sint-annaland.nl

Jaap van Boven havencommissaris
06 36115802 havencommissaris@wsv-sint-annaland.nl

Geert-Jan Haveman evenementen | communicatie
06 10918934 evenementen@wsv-sint-annaland.nl

Marijn Mos jeugdcommissaris
06 54625446 jeugdzaken@wsv-sint-annaland.nl

Vertrouwenspersoon

Monique van der Sanden vertrouwenspersoon@wsv-sint-annaland.nl

Havenmeesters

Mark en Nicole Hansen
Telefoon +31 166 653079
E-mail havenmeester@wsv-sint-annaland.nl

Clubhuis Buutengaets

Bert en Gina Coelers
Telefoon +31 166 652634

Redactie

Joke Ouwehand en Linda van der Boom (eindredactie)
Cees Meijer
Geert-Jan Haveman
Jan-Willem van der Boom
Petra Muller
E-mail redactie@wsv-sint-annaland.nl

Vormgeving en drukwerk

Drukkerij Zoetewijj, Yerseke

Beeldmateriaal

Met dank aan: Nathalie van Sprundel, Anusjka Martens (Fotografie Objectivo), Gert-Jan Oelp, Pauline de Blocq van Scheltinga, Rob Ligteringen en leden die hun persoonlijke foto's ter beschikking hebben gesteld.

Disclaimer

Voorzover bekend zitten er geen rechten op de gebruikte foto's. Mocht u desondanks foto's tegenkomen, waarvan u rechthebbende bent en u heeft geen toestemming gegeven voor publicatie, neem dan contact op met redactie@wsv-sint-annaland.nl



Watersportvereniging
Sint-Annaland



SAMEN BEPALEN WE DE JUISTE KOERS

baas.nl

VERZEKEREN | HYPOTHEKEN | WONEN

De adviseurs van baas.nl zijn al meer dan 40 jaar aanspreekpunt voor watersportliefhebbers. U kunt bij ons terecht voor vragen over **hypotheken, verzekeringen en financieringen**. Neem gerust contact met ons op en vraag naar de mogelijkheden.

Dorpsstraat 81 - Halsteren - T 0164 - 686 867 - info@baas.nl - www.baas.nl



alles onder één dak

- ▲ bemiddeling
- ▲ onderhoud
- ▲ reparatie
- ▲ renovatie
- ▲ stalling
- ▲ en meer...

**delta
yacht**
jachtservices

jachthavenweg 5
4486 cz colijnsplaat
t 0113 695 776
info@deltayacht.com
www.deltayacht.com



GECERTIFICEERD
JACHTSERVICEBEDRIJF
JACHTMAKELAAR
GASKEURBEDRIJF

1963



1973



1983



1993



2003

2013

2023

