

Jaargang 33 / 2025

Op 'e Steiger

Verenigingsblad



KERSTDINER AAN BOORD
INTERVIEW MATHIJS DEEN
DOOR HET GÖTAKANAAL
RENOVATIE HAVEN
KIESTER WIELEN
DAS BLAUE PARADIES
EN MEER



RUBBER PROFILES



DE EXPERT IN TPE RUBBERPROFIELEN

THE EXPERT IN CUSTOM MADE PROFILES
DER EXPERTE IN TPE GUMMIPROFIELEN

RUBBER PROFIELEN VAN TOPKWALITEIT

TOP QUALITY RUBBER PROFILES
GUMMIPROFILE IN HÖCHSTE QUALITÄT

 +31 (0) 321 74 40 42

 info@dgrubberprofiles.nl

 www.dgrubberprofiles.nl

 DG RUBBER PROFILES B.V.

Loofklapper 16a

8256 SL Biddinghuizen



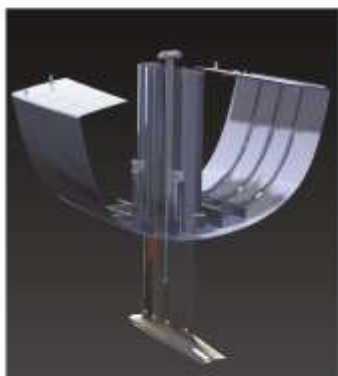
Atlantic
Yachts for worldwide adventures



Simplicity in sailing



Pleasure for worldwide cruising



Build for the wild side



Atlantic Yachts

Ook om zorgeloos uw schip te verkopen via onze makelaardij
met eigen verkoophaven en goed opgeleide mensen
is Atlantic de juiste keuze.

Sibadaweg 34 8861 VG Harlingen Tel: +31 517 417658
info@atlanticyachts.nl www.atlanticyachts.nl

Voor Harlingers (en buitenlui)



Hans Voorneveld

COLOFON

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

REDACTIE

Jan Kloeze
Bernard Kramer
Astrid Pascal
Anje Valk
Charlotte de Vries
redactie@hwsv.frl

OPMAAK

Bernard Kramer

ADVERTENTIEVERKOOP

Menno van Kammen

PRODUCTIE

Grafisch Centrum Harlingen

COVER

Kerst op Terschelling (foto Arjen Zeeders - Alfa Zulu Fotografie
www.arjanzeeders.nl)

Zie pagina 54.

De nieuwste Op 'e Steiger is klaar! En wat een prachtig exemplaar is het weer geworden. Wie het leest die moet wel denken wat een fantastische club is dat, die Harlinger Watersportvereniging. Zoveel interessante mensen, zoveel mooie avonturen, zoveel prachtige activiteiten.

Diezelfde reactie hoor je vaak van onze gasten, de passanten die gedurende het hele jaar Harlingen aandoen en dan hun ligplaats kiezen bij de HWSV. Omdat daar zo'n fijne haven is, omdat de havenmeesters zo gastvrij zijn, omdat het Allemanshuus zo'n mooi clubhuis is.

Allemaal waar, maar weten we dat zelf eigenlijk wel? Onze vrijdagmiddagborrels worden bezocht door een harde kern, zeg liever kerntje. Ze zijn meestal heel gezellig, maar meer zielen maakt ook hier meer vreugd. Datzelfde geldt ook voor het koffieleuten op woensdagochtend. Terwijl daar toch niet alleen het weer, maar ook andere gewichtige zaken worden besproken. Onze clubavonden in het winterseizoen worden wisselend bezocht, terwijl er toch hele interessante onderwerpen aan bod komen. En ik achteraf nog wel eens van leden hoor dat het blijkbaar best leuk was en dat ze er best bij hadden willen zijn.

Wij zijn een watersportvereniging voor Harlingers, met ligplaatsen voor Harlingers. Dat is heel mooi, zo'n club voor Ouwe Seunen en hen die daar graag bij willen horen. Het betekent wel dat wij vaak lopend of fietsend naar de boot komen, gaan varen, terugkomen, afmeren en dan snel weer naar huis gaan. En dus niet aan boord in onze verenigingshaven overnachten en elkaar op de steiger of in het Allemanshuus treffen voor een kop koffie of een biertje.

En dat vind ik toch jammer. Afgelopen winter heeft onze Sjors Dotinga tijdens een clubavond mooie foto's en filmpjes uit de oude doos laten zien. Gezellige barbecues op de haven, gemeenschappelijke borrels langs de Suupsloot.

Het was één van de drukst bezochte avonden, het Allemanshuus was te klein. Het gaf mij het gevoel dat er toch heus flink wat leden zijn die zulke onderlinge sociale contacten en activiteiten leuk vinden, die niet alleen op zoek zijn naar een handige parkeerplaats voor hun boot.

Het is aan ons allemaal, leden, commissies, bestuur, om met elkaar onze club warm en gezellig te houden. Ik heb vaak een oproep gedaan daaraan mee te helpen in commissies of in het bestuur. Ik ben daarom heel erg blij dat in het afgelopen jaar drie nieuwe bestuursleden zijn aangetreden, Jitze Baarsma, Jan Schuil en Sjirk Venema. Alle drie staken ze zelf hun vinger op en zeiden: Wij doen mee! Nieuw bloed in het bestuur, nieuw elan in de vereniging, geweldig. Ik hoop van harte dat dit goede voorbeeld een vervolg krijgt, want opnieuw hebben we versterking nodig. Onze onvolprezen secretaris Charlotte de Vries stopt na 8 jaar met haar goede zorgen en onze stille kracht Albert Koffeman gaat emigreren naar het buitenland. Dus opnieuw de vraag: Wie steekt zijn vinger op? Mijn telefoonnummer staat achterin dit blad.

Op de valreep nog één opmerking. Wij zijn een club van Harlingers voor Harlingers. Met veel historie, met onze eigen helden. In deze Op 'e Steiger staan de gemeentelijke plannen met het Vispad, met Expeditie Harlingen, met Maritiem Harlingen uitgebreid beschreven. In die plannen wordt met geen woord gerept over de watersport en de jachtbouw in Harlingen. Ik vind dat gek en op zijn minst een gemiste kans. Ik hoop dat dit verzuim in de definitieve versie van de plannen wordt rechtgezet en dat bent u vast wel met mij eens.

Ik wens u veel leesplezier, fijne feestdagen en een gezond en voorspoedig nieuwjaar.

Hans Voorneveld

Voorzitter Harlinger Watersportvereniging

IN DIT NUMMER



6

MATHIJS DEEN

Interview met de auteur van de succesvolle waddenthillers De Hollander, De duiker, De redder en de loods.



10

KIESTER WIELEN

Kunnen onze jeugdzeilers straks op een nieuwe waterplas oefenen? Als het aan de stichting Kiester Wielen ligt wel.



14

RENOVATIE HAVEN

Eens in de twintig tot dertig jaar is een grondige renovatie nodig. Ook voor onze haven. Hoe staat het met de plannen?



18

HET BLAUWE LINT

Ervaringen van drie stellen die deze zomer over het Götakanaal hebben gevaren.

WITTE SWAEN TERUG

De Witte Swaen na 429 jaar terug naar Amsterdam tijdens Sail 2026.



28

IN HET ZOEKLICHT

Dick Griffioen is binnenvaartschipper en vaart door heel Europa en is HWSV-lid.



30

HET BLAUE PARADIES

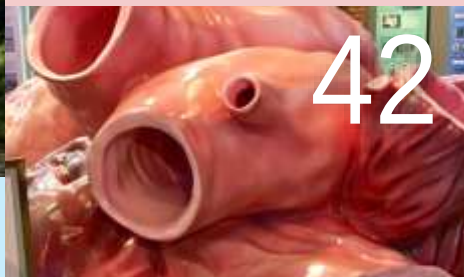
Verslag van een reis naar de wateren rond Berlijn. Van Brandenburg tot de Müritz.



34

VAN GARNAAL TOT WALVIS

Hoe Harlingen zijn vissersverhaal opnieuw beleeft.



42



46

HT RACE 2025

Harde strijd tegen de elementen bij laatste editie van de HT Race. En we stellen de HT-commissie even voor.



48

HA15

Krijg de koude rillingen bij het spannende verhaal van Henriëtte Hoogtij. Dolf Siere maakte er een illustratie bij.



52

KERST AAN BOORD

Charlotte de Vries tovert een compleet kerstdiner op tafel met eenvoudige recepten voor aan boord.

En verder:

WIE LIGT DAAR? 12

Wie ligt er in box 57?

BOEKEN 41

Astrid Pascal en Jan Kloeze lezen elkaars boek

TERUGBLIK WINTERSEIZOEN 44

Lees wat u heeft gemist afgelopen winter...

EVEN VOORSTELLEN 56

Drie nieuwe bestuursleden

BESTUUR EN COMMISSIES 59



INTERVIEW MET MATHIJS DEEN

‘Personages zijn
ook mensen’

*Mathijs Deen vertelt over
de wordingsgeschiedenis
van zijn thrillers.*

Tekst en foto's Jan Kloeze

Als de snelboot naar Terschelling mij in de Blauwe Slenk passeert, weet ik dat hij erin zit: Mathijs Deen, schrijver van de onvolprezen waddenthillers met de zwijgzame Nederlands-Duitse **Liewe Cupido in de hoofdrol**. Hij (Mathijs, niet Liewe) geeft 's avonds een lezing in de bibliotheek van Midsland en daaraan voorafgaand mag ik hem interviewen voor ons blad.

‘Je geeft hem geen vriendin hoor!’

We hadden natuurlijk in Harlingen kunnen afspreken, maar het is veel leuker om dat op Terschelling te doen, het eiland dat in De redder (deel 3) een rol speelt. De reeks waddenthillers omslaat inmiddels vier delen. Het vijfde en laatste deel verschijnt in mei 2026 en gaat De visser heten. Voor wie de boeken kent, in dat deel zal eindelijk het raadsel rond de dood van Liewes vader worden opgelost.

IDEALE MAN

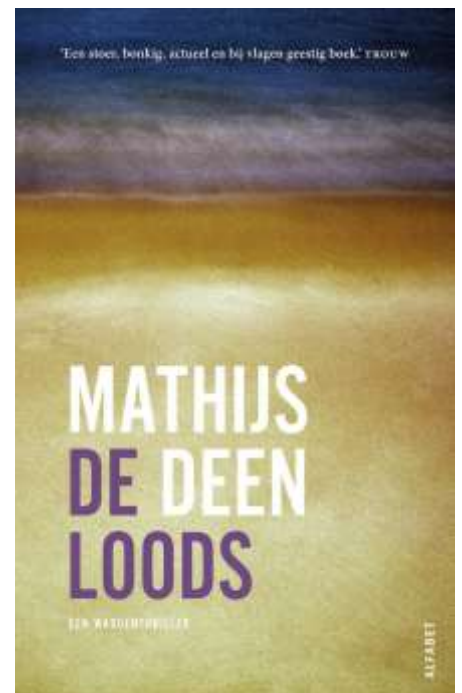
Maar ik loop op de zaken vooruit, want dat nieuws hoor ik pas van Mathijs als hij ’s middags in de haven van Terschelling aan boord van de Wilson een biertje komt drinken en we zijn werk en vooral de persoon van Liewe Cupido bespreken. Ik vertel hem dat maar liefst twee vrouwelijke redactieleden van Op ’e Steiger hopeloos verliefd zijn op Liewe: ‘Mijn ideale man.’ Mathijs lacht: ‘Dan mogen ze een nummertje trekken.’ Hij vertelt dat een vrouwelijke radio-collega al na De Hollander (deel 1) tegen hem zei: ‘Je geeft hem geen vriendin hoor!’ Op zijn vraag waarom niet, antwoordde ze dat ze dan niet meer kon dromen dat Liewe ooit voor haar zou kiezen. Mathijs kijkt er geamuseerd bij, want hij heeft inmiddels een schare dromers teleurgesteld. Liewe heeft in De duiker (deel 2) een vriendin gekregen, al moet zij in het begin veel moeite doen om door zijn pantser te breken.

MEERDERE ERKENNEN

Oorspronkelijk zou Mathijs drie delen schrijven, waarin het vader/zoon-thema losjes het geheel bij elkaar zou houden. Want Jan Cupido, de vader van Liewe en een ervaren zeekapitein op zijn eigen Texelse kotter – de TX13 – is verdronken

toen Liewe zestien jaar oud was. De omstandigheden van zijn dood zijn nooit geheel opgehelderd. In De redder heeft Liewe eindelijk een gesprek met de oude matroos die indertijd – meer dan veertig jaar geleden – ooggetuige was van het

ongeluk. Toen Mathijs die scène schreef, verwachtte hij dat de matroos zou vertellen wat hij gezien heeft, waarna Liewe eindelijk rust zou vinden, eindelijk zou weten hoe en waarom zijn vader overboord is gegaan. Maar de matroos houdt zijn mond. Liewe



De covers van de vier verschenen waddenthillers. Het vijfde en laatste deel in de Liewe-Cupido-reeks verschijnt mei 2026 en gaat De visser heten.



Aandacht tot in de kleinste details

- ◆ SCHEEPSSTOFFERING
- ◆ MEUBELSTOFFERING
- ◆ CAMPER- EN CARAVANSTOFFERING
- ◆ BOOTMATRASSEN OP MAAT

**Nieuw in
Harlingen!**

www.boumastoffering.nl - info@boumastoffering.nl - 06-26130078

Oude Trekweg 104-2 8861 KT Harlingen - Bel, mail of app voor een afspraak

kan iedereen aan het praten krijgen, maar in deze matroos ontmoet hij zijn meerdere. Mathijs vertelt dat hij zich als schrijver neer moest leggen bij de zwijgzaamheid van die oude man. ‘Personages zijn ook mensen,’ zegt hij. Het gaf hem de gelegenheid behalve De loods (deel 4) ook het dus nog te verschijnen vijfde deel aan de reeks toe te voegen – een prettige bijkomstigheid.

BESTSELLER

Harlingen speelt nauwelijks een rol in de Waddenthillers. Ja, Liewe gaat er aan boord van de veerboot om op Terschelling te komen. En toen deel 4 verscheen (2025) werd dat met een verzameling boekhandelaren gevierd op een schip dat vanuit Harlingen even de Waddenzee op voer. Maar daar is het wat Harlingen betreft bij gebleven. In het leven van Mathijs zelf daarentegen speelt Harlingen een grotere rol, want hij bracht zijn jeugdvakanties grotendeels door op Vlieland. In zijn – non-fictie – bestseller De Wadden dat al in 2013 verscheen en nog altijd verkrijgbaar is, getuigt hij van zijn liefde voor het mooie en vreemde eilandengebied dat drie landgrenzen omvat maar in de praktijk overal grotendeels hetzelfde eigenzinnige karakter draagt.

COMPROMIS

Opvallend genoeg is Mathijs geen wadzeiler geworden, al heeft hij alle wateren die de eilanden omspannen wel bevaren – soms zeilend met vrienden en bekenden, vaak ook aan boord van stoere kotters of klippers. Toen de kinderen kleiner waren had hij samen met een vriend een Compromis 720 en bevoer hij vanuit Durgerdam vooral het zuidelijke deel van het Markermeer. Elk jaar haalde en bracht hij het scheepje in zijn



Mathijs Deen op Terschelling aan boord bij Jan Kloeze

Opvallend genoeg is Mathijs geen wadzeiler geworden

eentje van en naar Dokkumer Nieuwe Zijlen, waar het bootje overwinterde. ‘Ik ken het gevoel van vrijheid en ontspanning dat bij het varen hoort,’ zegt hij.

ONGETEMD

’s Avonds vertelt Mathijs voor zestig belangstellenden in de Bibliotheek van Midsland over de wordingsgeschiedenis van de tot nu toe verschenen thrillers. De lezing is onderdeel van de Gouden Strop Thrillertoer. Mathijs gaat in op de manier waarop hij bijna tegen wil en dank thrillerschrijver is geworden. ‘In mijn boeken is de moord altijd al gepleegd als het verhaal begint,’ zegt hij. Want hij kan niet tegen bloed, grapt hij. Iets dat natuurlijk niet handig is als je klassieke thrillers schrijft. Dat doet hij dan ook niet. Het gaat hem om iets anders. In zijn boeken laat hij vooral zien

hoe klein en kwetsbaar de mens is in vergelijking met de overweldigende natuur. Daarom is het Wad zo’n prachtige achtergrond, want in het waddengebied laat de natuur zich vaak van zijn meest ongetemde kant zien. De uitgever mag de boeken over Liewe Cupido thrillers noemen, voor Mathijs zelf zijn het romans waarin hij over mensen schrijft, mensen uit zijn eigen leven die in deze boeken personages werden en personages die vervolgens weer mensen zijn geworden.

DROMERS

De volgende dag vertrek ik eigenlijk te laat in het tij en krijgt de Wilson op de weg terug naar Harlingen ter hoogte van de Pollendam de beginnende ebstroom tegen. De Tiger heeft daar geen last van. Hij passeert me opnieuw op hoge snelheid en brengt Mathijs Deen terug naar ons mooie stadje, waar hij zijn auto pakt om in Groningen de Gouden Strop Thrillertoer te vervolgen. Daar treft hij ongetwijfeld opnieuw een volle zaal met luisteraars die stiltejes dromen van Liewe Cupido.



KIESTER WIELEN

Visionairs durven groot te denken

Tekst en foto's Jan Kloeze illustratie stichting Kiester Wielen

Kunnen onze jeugdzeilers straks op een nieuwe waterplas oefenen? Als het aan de stichting Kiester Wielen ligt wel. De stichting wil tussen Harlingen en Herbaijum een groot stuk agrarische grond omtoveren in een gebied vergelijkbaar met de Grote Wielen bij Leeuwarden.

Op een mooie najaarszondag in september van dit jaar voeren zo'n honderd tot honderdvijftig belangstellenden uit Harlingen en Franeker over de Suupsloot naar Herbaijum. Ze deden mee aan de zogenoemde 'Drijf In', daartoe opgeroepen door de initiatiefnemers van wat de Kiester Wielen moet worden, een nog uit te graven recreatieplas op de grens van Harlingen en Waadhoeke.

DE TIJD MEE

De grote opkomst bewijst volgens Ynse Deinema (HWSV) dat het initiatief in beide gemeentes aanslaat. Hij is samen met Hans Voorneveld (HWSV) en Chris Elsinga (Scouting) vanaf het begin betrokken bij dit initiatief, waar zich inmiddels ook twee

enthousiastelingen uit Franker bij hebben aangesloten.

Het gaat om een gebied tussen de Oude Rijksweg en het Van Harinxmakanaal. Idee is daar een waterplas van zo'n 60 hectare uit te graven, in een agrarisch gebied van dubbel die omvang. Ynse: 'Dat is vergelijkbaar met de Grote Wielen bij Leeuwarden.' Ze durven groot te denken, deze drie visionairs. Want ze hebben de tijd mee, in meerdere opzichten. Het gebied is op dit moment eigendom van twee agrariërs die binnen afzienbare tijd de grond willen verkopen omdat ze geen opvolgers hebben. En het omturnen van agrarisch gebied naar een bestemming zonder stikstofbelasting is tegenwoordig een aantrekkelijke propositie voor bestuurders. 'Bovendien vergroot zo'n extra waterpartij de Friese boezem en dat helpt tegen alle vernatting en verdroging door klimaatverandering,' zegt Ynse.

ECONOMISCHE IMPULS

De Kiester Wielen biedt volgens de initiatiefnemers ook allerlei recreatieve en maatschappelijke mogelijkheden, waardoor de regio een interessante economische

impuls zal krijgen. Ynse spreekt over sportvissers, kanoërs en suppers die van deze plas gebruik gaan maken, net als bijvoorbeeld jeugdzeilers, zwemmers en andere recreanten. 'Zou het niet geweldig zijn als de jeugdzeilers van de HWSV en van de Scouting zo'n ruime en veilige plek krijgen om te kunnen oefenen?' Vogeleilandjes bieden beschutte plekken voor bijvoorbeeld visdiefjes en sterns. 'Dit vergezicht bespreken we momenteel met de provincie, beide gemeentes, It Wetterskip Fryslan, de Fryske Gea en natuurlijk plaatselijke politieke partijen,' zegt Ynse. 'Er is veel belangstelling en interesse voor het plan.'

KAN HET UIT?

Maar er zijn ook hindernissen en bezwaren. De kosten van het uitgraven en ontwikkelen van het gebied lopen in de miljoenen euro's. Daar staat tegenover dat de opbrengst van de uitgegraven grond gebruikt kan worden voor de geplande ophoging van de waddendijk en zo ook weer inkomsten genereert. Toch is de zogenoemde businesscase ('kan het uit?') nog niet rond,

al wordt daar door de initiatiefnemers hard aan gewerkt. Het is bijvoorbeeld een uitdaging om de maatschappelijke, culturele en klimaatvoordelen, die iedereen op zijn klompen aanvoelt, in geld te waarderen.

ANDER TYPE ONDERNEMERSCHAP

Een complicatie is ook dat de gemeente Harlingen op de vrijgekomen grond uitbreiding van industrieterrein Oostpoort beoogt. Daarom heeft de gemeente aan de stichting gevraagd alternatieve locaties voor te stellen. Ynse: 'We hebben acht alternatieven onderzocht, maar de door ons voorgestelde plek komt op belangrijke aspecten als beschikbaarheid binnen een afzienbare termijn en directe aansluiting op een doorgaande waterroute steeds het beste uit de bus.' Bovendien vraagt hij zich af of Harlingen wel zit te wachten op nog meer industrieterreinen. 'Beide gemeentes hebben last van krimp en vergrijzing. Meer industrie lost dat niet op. Ons plan biedt juist watergebonden bedrijvigheid waardoor deze regio aantrekkelijker wordt voor een ander type ondernemerschap, voor mensen die nu nog niet of te weinig op deze regio af komen.'

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN

Het verschil moet gemaakt worden door de politiek. Welke plaatselijke politieke partijen in Harlingen en Waadhoeke willen serieus aan de slag met een nieuw en ambitieus plan voor beide gemeentes? Ynse: 'Ik roep iedereen die dit leest op om actief aan de partij van eigen voorkeur te vragen wat het standpunt is ten aanzien van de Kiester Wielen!' Hij wijst erop dat al in maart 2026 de gemeenteraadsverkiezingen plaatsvinden. 'Daar kunnen we het verschil maken!'



V.l.n.r.: Initiatiefnemers Hans Voorneve, Chris Elsinga, Ynse Deinema

Wie ligt daar?

Wie zijn onze vaste ligplaatshouders? In deze rubriek vragen wij een van hen om zich voor te stellen. Deze keer maken we kennis met Herman Post met zeilboot *Dwars*.

Wie ligt er in box 57?

Box 57 is sinds afgelopen voorjaar de nieuwe ligplaats van zeilboot *Dwars*, de eigenaar van *Dwars* ben ik, en mijn naam is Herman Post.

Ik ben ooit geboren in West-Friesland, alweer bijna 69 jaar geleden. Het grootste deel van mijn leven heb ik in Leiden gewoond en gewerkt: in het voortgezet onderwijs, in het hoger onderwijs en in het MBO: als leraar, als lerarenopleider, als adviseur en als leidinggevende. Acht jaar geleden ben ik als ondernemer in het onderwijs verdergegaan, met het in de markt zetten van de HebeGenoegGeleerdVandaag-cyclus, een verbetercyclus voor onderwijsteams die ik in het MBO ontwikkeld heb. Tussen alle baanwisselingen door ben ik drie keer voor langere tijd gaan reizen, de laatste keer samen met Katrien, de moeder van zoon Jelle van nu 22 jaar.

Begin 2025 heb je een plekje bij ons in de haven gekregen, bevalt het je? Lang op de wachtlijst gestaan?

Ik ben in april 2023 in Harlingen komen wonen, toen Katrien en ik uit elkaar gingen. Vijf maanden daarvoor was ik al lid geworden van de HWSV en de dag dat ik me inschreef op het gemeentehuis, heb ik me aangemeld voor de wachtlijst. Daar heb ik, tot mijn verrassing,

dus maar twee jaar op gestaan. Zo dicht bij je boot wonen, ervaar ik als een enorme luxe. Ik ben er nu lopend 25 keer sneller dan ik er vroeger over deed, met het



OV van Leiden naar Lelystad. Ik vind de haven prachtig gelegen en alles is tot in de puntjes verzorgd. Een erg plezierige plek om telkens weer naar terug te keren.

Wat voor boot heb je en waarom heb je voor dit type schip gekozen?

Dwars is een Victoire 933 uit 1978, een geweldig fijn schip. Heel

comfortabel om mee te zeilen, ruim genoeg om weken mee op vakantie te gaan. We hebben *Dwars* gekocht toen Jelle nog geen jaar oud was.

Ben je net zo dwars als je schip?

Toen heette de boot nog niet *Dwars*. Die naam schoot me snel te binnen toen ik naar een nieuwe op zoek was. *Dwars* past ook op allerlei manieren bij mij, vooral in de positieve betekenis die dwars kan hebben, denk ik dan maar.



Hoe is de liefde voor het varen ontstaan en waar ben je allemaal geweest? Mooiste zeilervaring?

Na mijn eerste reis ben ik, via via, terecht gekomen op Zeilschool Heegermeer, een zeilschool voor volwassenen. Ik wilde er graag barman worden maar er bleek meer behoefte te zijn aan een klusjesman. Allebei was ik nog nooit geweest, mij was het om het even. Ik had daarvoor wel eens in een BM-er meegevaren op de Kagerplassen, maar dat was alle zeilervaring die ik had toen ik er aan wal kwam. Dat was in 1987.





Flottielje op Spetses, Griekenland



Zoon Jelle, Hindelopen

Mijn liefde voor zeilen is daar geboren, al meevarend in de vrije tijd van de zeilinstructeurs. Drie jaar later, na een tweede lange reis werd ik er zelf zeilinstructeur.

Toen de zeilschool er een jaar of zeven later mee stopte, ben ik bij Flevo Sailing gaan zeilen om mijn instructeursdiploma kajuitjachtzeilen te halen. Mijn vaargebied werd zo uitgebreid met wat ruimer water, inclusief de Waddenzee. Toen heb ik al meer dan eens gedacht wat een mooie plek Harlingen zou zijn om te wonen. Ergens in de tweede helft van de jaren negentig ben ik, totaal onverwacht, gevraagd om met de eerste klanten van het kersverse "Amorgos zeilvakanties" een week te gaan zeilen in Griekenland, vanuit Athene. Het is niet bij die ene week gebleven, ik heb er veel gezeild, als schipper, als instructeur en al gauw ook als flottieljeleider. Met het groeien van Amorgos waren er steeds meer schippers nodig. Het kostte niet veel moeite om een aantal oud-instructeurs vanuit Heeg te strikken. In plaats van in Woudsend spraken we nu in Hydra af. We hebben er samen heel veel



avonturen beleefd (ga naar hggv.link/hwsv of scan de QR-code om bij een promotiefilmpje te komen dat ik indertijd gemaakt heb,

dan zie je meteen waarom dat een mooie tijd was).

Voor Amorgos heb ik ook nog in het Caribisch gebied gezeild, vanuit Martinique naar het zuiden en weer terug. Skoftig mooi, om maar eens wat West-Fries te gebruiken.

Nou lijkt het misschien alsof ik ooit

de staatsloterij gewonnen heb maar tussendoor heb ik ook gewoon in het onderwijs gewerkt natuurlijk. Met varen in Heeg verdiende ik kost en inwoning en net genoeg om de barrekening aan het eind van de week te kunnen betalen. Zeilen in Griekenland leverde wat meer op, met name doordat de vliegreis betaald werd, rijk ben ik er niet van geworden.

Met Dwars is het meest in Nederlandse wateren gevaren. We zijn

regelmatig ook aan de Engelse zuidkust te vinden geweest, met het gezin en ook met vrienden, en aan de Belgische en Franse kust. Zo'n rondje Engeland waar Jan Kloeze een jaar geleden verslag van deed, zou ik nog wel een keertje willen varen. Dwars moet dan wel even flink nagelopen worden. Maar het is niet zo dat dat op mijn bucketlist staat.

Welke bestemming staat nog wel op je bucket list?

Op mijn bucketlist staat namelijk de Waddenzee en dan vooral het gebied waar ik nu niet bij kan komen. Ik merk dat ik steeds vaker kijk naar zeilboten met een ophaalbare kiel. En soms zie ik mezelf kijken naar de boot in box 59 (red.: dat is de Drammer van onze havencommissaris Sjirk Venema genaamd *Dwinger*). Maar die is meer voor later en voor als die hoofdprijs toch mijn kant op valt.

Heb je nog andere hobby's naast varen?

Sinds kort heb ik een piano. Als kind heb ik een paar jaar pianoles gehad, net genoeg om het nu weer op te pakken. Het lijkt nog allemaal nergens op - dat zie ik ook niet snel veranderen - maar ik heb er ontzettend veel plezier in.

Daarnaast is er een aantal hobby's die ik wel zou willen hebben maar waar ik nog niet aan toegekomen ben.

De vereniging heeft altijd behoefte aan de inzet van vrijwilligers. Waar zouden we jouw hulp voor mogen inroepen?

Een vaste rol past nog niet, daarvoor ben ik nog te vaak niet thuis in Harlingen. Maar misschien vergis ik me en kan ik toch al wat

betekenen. Ik zal dat eens bij Sjirk en Charlotte navragen. Ik vind het fantastisch om zo'n mooie plek voor Dwars te hebben, bij een vereniging waar het goed toeven lijkt. Daar wil ik best, zoals vele andere leden, aan bijdragen.

Antwoord Charlotte: een heerlijk optimistisch verhaal, Herman. Jij moet achter onze bar komen in het Allemanshuus!

Vragen Charlotte de Vries foto's Herman Post



Op weg naar de Roompotsluis



RENOVATIE HAVEN

Tekst Charlotte de Vries foto's Moniek Dotinga & Bernard Kramer

Al enige tijd buigt het bestuur zich over een plan voor renovatie van de haven. Het doel: voorbereid zijn op de toekomst. Eens in de twintig tot dertig jaar is een grondige renovatie nodig, zoals we dat ook met het Allemanshuus hebben gedaan. Vernieuwing, verbetering, verduurzaming. Dat kost al snel een hoop geld. Om tot een goed inzicht te komen wat de stand van zaken is op de haven heeft het bestuur een commissie Renovatie Haven in het leven geroepen. In dit artikel delen we de voorlopige resultaten en aanbevelingen van de commissie.

De commissie Renovatie Haven, onder leiding van bestuursleden Albert Koffeman en Sjirk Venema, boog zich in eerste instantie over de kwaliteit van de palen, steigers, elektriciteitsvoorziening - de hardware zullen we maar zeggen. Om tot een compleet plaatje te komen waar nu en

in de toekomst behoefte aan is en hoe we bij vernieuwing en/of verbetering ook meteen goed voorbereid zijn op die toekomst, moest de commissie volgens het bestuur toch iets breder kijken dan alleen die hardware. Zal de huidige indeling van de haven over tien of twintig jaar nog voldoen? Moeten de palen die aan vervanging toe zijn dan ook meteen verplaatst worden? Want als je gaat vervangen, moet je ook bedenken

waar die paal dan het beste kan staan. Met de blik op de toekomst kan het misschien wel anders uitpakken dan als je alleen de onderhoudsbril op zet. Waar denken we dat de nadruk komt te liggen? Wat is de tendens? Meer grotere schepen? Grotere vraag naar stroom? Meer en betere verlichting? Kunnen we nog meer verduurzamen en hoe zit het met de veiligheid? De antwoorden op deze en nog



veel meer vragen moeten leiden tot een gedegen plan met een duidelijke visie op de toekomst.

PALEN EN DEKPLANK

Om een start te maken is de commissie eerst maar eens uitgegaan van het meest praktische. Het zal niemand ontgaan zijn dat de dekplank op de beschoeiing langs de hele lengte van de haven voor de brug in matige staat is en aan vervanging toe is. De uitvoering daarvan staat voor komend jaar al op de planning. Voor de Noordoostersingel speelt dit niet, omdat daar geen dekplank is toegepast. De palen zijn gecontroleerd en nog in goede conditie bevonden. Wel zit er hier en daar wat rottigheid aan de buitenkant boven water, maar dat betreft de buitenste laag van de paal, het spinthout, en heeft nauwelijks invloed op de sterkte. Hier en daar loszittende klossen kunnen na lokale verwijdering van het spinthout weer stevig vastgezet worden. Een mooi klusje voor de werkdag.

Het vervangen van de dekplank betekent, dat onze huidige aanmeervoorzieningen, de boldertjes, verwijderd worden en eventueel



teruggeplaatst, maar zeker voor de grotere boxen is het voornemen om hier stevige kikkers te plaatsen die met bouten in de beschoeiing worden vastgezet, zodat we ook met een noordwester storm rustig kunnen slapen. Voor meer veiligheid zullen er enkele nieuwe reddingstrappen worden aangebracht.

De huidige dekplank is vaak spekglad. Daarom zal het nieuwe hout van antislip worden voorzien. Het is dan niet de bedoeling dat er weer eigen matjes etc. worden aangebracht, want dat is zeer slecht voor de levensduur van het hout. Ook wordt het op prijs gesteld dat de ligplaatshouders de (omgeving van de) dekplank vrij van onkruid houden.

VINGERSTEIGERS

Het voornemen is verder om tussen Allemanshuus en de brug een drietal vingersteigers aan te brengen, zodat zes boxen een gemakkelijker in- en afstap krijgen. Lang niet iedereen is gecharmeerd van het fenomeen vingersteiger, maar we kunnen daar zeker een aantal leden en passanten gelukkig mee maken. Het idee is

om dit te combineren met het verbreden van enkele 3,5 m boxen naar 4 m ten koste van één 3,5 m ligplek. Daarmee kunnen we beter inspelen op de samenstelling van de wachtlijst en de botentrend naar bredere schepen.

ELEKTRA

Als we toch bezig gaan met de dekplank ligt het voor de hand om ook de elektra daar aan te passen en nu elke box van een stopcontact te voorzien. Dit kan het beste hand in hand gaan met het vervangen van de oude groene kasten die een deel van hun functionaliteit verloren hebben sinds we van het muntsysteem zijn afgestapt. Op elektragebied zijn er natuurlijk allerlei ontwikkelingen die wellicht in de toekomst ook in onze haven toegepast kunnen worden. Daarbij kan je denken aan stopcontacten die op afstand bediend en uitgelezen kunnen worden en ook het verbruik bijhouden, toch weer met betaalfuncties via een app en dergelijke. Die systemen zijn nu vooral nuttig in digitale havens waar de havenmeester geen centrale rol meer speelt of wanneer de



BIJRINUS

OFFSHORE & PARTIJHANDEL

KONINGSWEG 5 • 8861KN • HARLINGEN • INFO@BIJRINUS.NL • WWW.BIJRINUS.NL



Peter Kuiper
voor oog en oor.

BRILLEN - CONTACTLENZEN - HOORTOESTELLEN

Voorstraat 42 Harlingen www.peterkuiper.nl 0517-412987

JE MAAKT HET
HELEMAAL MET HET
JUISTE MATERIAAL!



VAN SMEDEN
• IJZERWAREN • GEREEDSCHAPPEN • BOUWBESLAG

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



elektrakosten de pan uit rijzen. Vooralsnog is dat bij de HWSV niet aan de orde. De havenmeesters zijn bovendien ons visitekaartje en breed gewaardeerd bij leden en passanten.

VERLICHTING EN HOUTWERK

De verlichting op de haven heeft zijn beste tijd gehad en de aanlichting van het pad kan beter. Op niet al te lange termijn willen we dit aanpakken.

In de winter is het houten toegangspad naar het Allemanshuus en de vlonder bij het invalidentoilet vaak spekglad. Hoewel het hout nog best in redelijke staat is, zal dit voor de veiligheid toch vervangen worden door, waarschijnlijk, hout met antislip. De steiger bij de fecaliënpomp is niet best meer en zal worden vervangen. Tevens dient er een extra paal geplaatst in het verlengde van box 3 en deze steiger, zodat ook langere schepen kunnen aanmeren bij de pomp. Rond vuil water is in de politiek veel te doen, dus wellicht moeten dit soort faciliteiten in de toekomst nog uitgebreid worden, mogelijk in samenwerking met de gemeente.

SPORTIEF

De S van sport in onze naam kan wel een impuls gebruiken. Er zijn ook in Harlingen vele actieve suppers en kajakkers. Onze haven vormt een prima uitvalsbasis voor

deze activiteiten. Het is min of meer een kip-ei-situatie. Zonder goede faciliteit komen er maar beperkt beoefenaars van deze sporten naar de HWSV en dat kan anders. De buurt was niet gecharmeerd van het voornemen om een kleine kano/kajakstalling te realiseren in de hoek van het parkeerterrein, waardoor de gemeente daar ook geen vergunning voor wil geven. Bestuurslid Jitze Baarsma werkt momenteel een nieuw plan uit waarin er op een andere locatie op ons terrein een mooi afgewerkte integrale opslagfaciliteit komt, zodat mogelijk ook de groene container en de huidige fietsenstalling kunnen komen te vervallen. Naar wij hopen een win-win situatie.

UITWERKING

Al deze aanbevelingen en wensen tot uitvoering brengen, betekent een investering. Een investering in de toekomst waar de vereniging ook uitdrukkelijk geld voor heeft gereserveerd. We kunnen met elkaar heel wat zaken zelf organiseren. Maar voor een deel van de

werkzaamheden die we op het oog hebben, zullen we een professioneel bedrijf moeten inschakelen. Daartoe hebben we inmiddels bij twee vertrouwde partijen offertes aangevraagd. Zodra we een beter beeld hebben van het prijskaartje dat aan de werkzaamheden en de te kiezen materialen hangt, kunnen we een begroting opstellen en deze samen met een passende planning in een totaalplan gieten. Dat plan zal het bestuur begin 2026 aan de ALV voorleggen. Met het plan hopen we dan ook bij gemeente of fondsen aan te kunnen kloppen voor eventuele subsidies. Want een investering in onze haven betekent ook een investering in onze gemeenschap. Met haar 93 jaar is de HWSV een mooie en stabiele vereniging die beschikt over een prachtige haven en met wat inspanning kunnen we daar met elkaar nog lang van profiteren.





GÖTA KANAL

VAREN OVER HET GÖTAKANAAL

Sluizentrap bij Berg (foto Can Sahin, LCProbild)

HET BLAUWE LINT VAN ZWEDEN

Tekst Charlotte de Vries Beeld Gerard en Rachel de Boer, Willem en Cora Kombrink, Hans van der Hoek en Henriëtte Westra, AB Göta kanalbolag

Het Götakanaal is een van de populairste toeristische bestemmingen van Zweden. Vele schepen maken jaarlijks een onvergetelijke rondvaart door het land via dit beroemde kanaal. Zelf heb ik deze vaartocht in 2017 ondernomen; bij mij heeft het een onuitwisbare indruk achtergelaten. Wat maakt dit kanaal zo aantrekkelijk? Ik vraag het drie stellen die afgelopen seizoen met eigen schip het Götakanaal bevaren hebben. Alle zes zijn ervaren vaarders, maar geen van allen had ooit het Götakanaal bevaren.

Het Götakanaal wordt wel het blauwe lint van Zweden genoemd. Het 19e-eeuwse kanaal verbindt het Vänermeer (Vänern) in centraal-west Zweden met het Vättermeer (Vättern) en eindigt - of begint, afhankelijk van hoe je het bekijkt - aan de oostkust. In totaal strekt het zich uit over 190 kilometer van Mem tot Sjötorp aan het Vänern en telt maar liefst 58 sluizen en 40 bruggen. Met het Trollhättetekanaal erbij, dat loopt van Göteborg naar Vänersborg aan de zuidwestkant van het Vänern en de toegang tot het Götakanaal vormt, zijn het 64 sluizen totaal. 'Wat zo fijn is van die bruggen', zegt Hans, 'je hoeft nergens je mast te strijken. We konden onder alle bruggen door, het Götakanaal is eigenlijk de Zweedse Staande Mastroute.'

EEN KANAAL IN ZWEDEN

In Nederland kennen wij kanalen als de Drentse Hoofdvaart of het Noordhollands Kanaal. Een mooie diepe en rechte geul, al dan niet met de hand uitgegraven. Langs het kanaal een weg met daarop voortrazend verkeer en om de paar kilometer een dorpje, een brug en een café. Onder het begrip kanaal verstaan de Zweden heel wat anders. Zij hebben hun uiterste best gedaan om elk recht stuk in dit kanaal te vermijden. Voortdurend slingert deze waterweg in

allerlei bochten. Het slingeren van het Götakanaal kan te maken hebben met het feit dat de meeste bergen hier eigenlijk rotsen zijn.

'Het Götakanaal is één groot feest'

Op sommige stukken is het kanaal zo smal dat twee boten elkaar niet kunnen passeren en er gewacht moet worden. Op andere stukken liggen natuurlijke meren die zo groot zijn dat je de overkant niet kunt zien. Het Vänern is het een na grootste meer van Europa en ruim vijf keer zo groot als het IJsselmeer. Volgens Henriëtte lijkt het eerder een zee dan een meer. Het Götakanaal werd tussen 1810 en 1832 gegraven - of beter gezegd uitgehouwen -

door zo'n 58.000 soldaten en is tot op heden een van de grootste bouwprojecten in Zweden. Het kanaal is mede-ontworpen door de Schotse ingenieur Thomas Telford, die ook verantwoordelijk was voor de aanleg van het Caledonisch Kanaal in Schotland, waarover we in de vorige Op 'e Steiger schreven. De Zweedse ingenieur Baltzar von Platen, marineofficier en minister, was verantwoordelijk voor de bouw. Vóór het spoor- en wegverkeer was het een belangrijke transportroute voor zowel goederen als passagiers. Tegenwoordig is het een van de populairste toeristische bestemmingen van Zweden.

VOORBEREIDING

Opvallend genoeg staat het Götakanaal bij veel vaarders hoog op het wensenlijstje, net als het Caledonian Kanaal. Waar komt dat



Wie zijn die avonturiers die deze bijzondere tocht ondernamen?



Hans van der Hoek en Henriëtte Westra met de *Westhoek*, een Hallberg-Rassy 35 Rasmus. Een Zweedse zeilboot van 10,5 meter. Hans en Henriëtte zijn van oorsprong Franekers, maar voelen zich eigenlijk Ouwe Seunen; ze wonen al 28 jaar in het centrum van Harlingen, zijn al even zo lang lid van de HWSV en hebben inmiddels 25 jaar een vaste ligplaats bij ons in de haven. Hans vertelde in het vorige nummer van *Op 'e Steiger* over zijn werk op de *Asterias* voor Rijkswaterstaat, beiden zijn trouwe vrijwilligers bij de HT Race en achter de bar van ons Allemanshuus. Ze zijn fervent zeilers en hebben met de *Westhoek* al heel wat mijlen afgelegd.



Gerard de Boer en Rachel Anker met de *Valge*, een stalen kotter van 15,75 meter, in 1980 gebouwd door Scheepswerf Voorwaarts (v.d. Belt) te Westgraftdijk in opdracht van vader De Boer. Sinds 2002 is het familieschip eigendom van Gerard en zijn tweelingbroer Henk. In 2022 heeft het schip een refit ondergaan. Dit soort schepen zijn bijna altijd beroepsschepen, maar de *Valge* is echt als jacht gebouwd. De ouders Gerard en die van oudvoorzitter Jouke van Keulen waren goede vrienden. Zo kwam Gerard vanaf zijn 10e al vaak op Terschelling en in Harlingen bij de HWSV. De *Valge* is ook al jarenlang begeleidingsschip bij de HT Race. Gerard en Rachel wonen in Zuidveen nabij Steenwijk. Zodra hun kinderen hun zwemdiploma hadden, gingen ze alle vakanties met de *Valge* op pad. Veelal ook naar Terschelling waar ze ook altijd Oud en Nieuw vierten. Toen Gerard en Willem Kombrink elkaar een paar jaar geleden leerden kennen, bleken ze achterneven te zijn. Ze moeten elkaar in hun jeugd al zijn tegengekomen, in Zuidveen en op Terschelling zonder dat ze het wisten. Het klikte en ze hebben sindsdien altijd contact gehouden.



Willem en Cora Kombrink met de *Calypso*, een motorkotter van 11 meter met het karakteristieke ontwerp van de beroemde Noorse scheepsbouwer Colin Archer. Deze motorkotters zijn robuust en zeewaardig, vaak gebouwd met een stalen romp en geschikt voor avontuurlijke reizen. Willem en Cora hebben decennia lang in Gouda gewoond, waar hun boot nog steeds ligt, zij wonen sinds kort in Zevenhuizen. Willems opa was sluiswachter in Blokzijl, dat vond hij fascinerend. Later voer Willem met zijn vader met een door zijn vader zelfgebouwde zeilboot. Vanuit onze verenigingshaven in Harlingen waren ze hele zomers op pad om met opstappers over de Wadden te varen. Nog steeds zijn Cora en Willem vaste gasten bij ons in de haven en inmiddels varen ze mee als begeleidingsschip bij de HT Race.

versies. Het schip helemaal op orde gemaakt, drie dagen voor vertrek heeft Willem nog de dynamo vervangen. Helaas sneuvelde op de eerste dag de omvormer, een nieuwe kon gelukkig snel worden geplaatst.

Gerard en Rachel hadden vooraf door omstandigheden amper tijd om zich voor te bereiden. Wel hadden ze goede kaarten aan boord. Op de heenreis voer de *Valge* buiten om via Terschelling, Helgoland, het Limfjord en het Kattegat naar Göteborg. De *Calypso* koos voor een route binnendoor via Delfzijl over het Eems-Jadekanaal, het NOK, langs de oostkust van Jutland omhoog om vervolgens het Kattegat over te steken naar Zweden.

Het delen van deze ervaring was wel een extra pareltje...

De *Valge* en de *Calypso* hebben de tocht deels samen gevaren. Willem en Gerard hadden half en half afgesproken elkaar aan het begin van het kanaal te treffen - 'goh, weet ik niks van', zegt Cora verwonderd. Er valt een korte stilte en ik moet lachen. 'Het was wel fijn om het een beetje samen te doen', zegt Cora dan. Rachel vult aan dat het delen van deze ervaring wel een extra pareltje was. Ze hebben lang niet alles



Valge in een van de sluisen

samen gevaren; *Calypso* en *Valge* passen ook niet samen in een sluis en telkens op elkaar wachten is niet handig. Ze gingen dan ook vaak hun eigen weg, en kwamen ze elkaar weer tegen in een haven dan werden alle ervaringen enthousiast uitgewisseld.

SLUIZEN

De antieke sluisen, ik noemde ze op mijn eigen reis Anton Pieck sluisjes, zijn gebouwd

voor schepen van maximaal 30 meter lang en 7 meter breed, de *Valge* lag dan ook bijna altijd alleen in de sluis. *Westhoek* en *Calypso* deelden de sluisen met anderen. Dan is het wel oppassen dat je niet te dicht op je voorligger of de sluisdeur geraakt. Het is voor het publiek ook een bijzonderheid om te zien; elke sluis kan rekenen op vele toeschouwers.

Dat passeren van zo'n sluis gaat op een





Westhoek in de sluis

speciale manier, de Götakanaal-manier (zie kader). De sluisen overbruggen elk zo'n 2,5 tot 3 meter hoogte (in het Trollhättekanal wel 8 meter). En het gaat soms wel eens woest in de sluis. Bij het onderaan invaren stort het water vaak met donderend geraas over de voorste sluisdeuren naar beneden de sluisolk in als een ware waterval. Zodra de sluis gaat draaien, stopt die waterval maar krijgt het voorste gedeelte van de olk het aanzien van een wildwaterkano bassin, een jacuzzi is er niets bij. Als de sluis is volgelopen keert de rust weder. Onze avonturiers melden dat ze wel moe waren na een sluisrijke dag. Henriëtte vond het

best pittig. 'Je moet niet verslappen; scherp blijven en de kop erbij houden', waarschuwen Hans en Willem. Cora is niet benauwd voor de sluisen, maar vond het wel vermoeiend af te toe. Volgens Rachel kan Kornwerderzand bij drukte lastiger zijn dan de sluisen in het Götakanaal. Willem geeft de tip om twee overdreven grote stootwillen mee te nemen, vanwege het wilde water in de sluisen. Die kun je na het kanaal gewoon laten leeglopen en opbergen. Maar je beschermt je boot er een stuk beter mee dan met het reguliere formaat stootwil. En laat altijd een stootwil op het water drijven naast de boot. Soms



Veel publiek bij sommige sluisen

Sluis naar boven

Bij het omhoog schutten stapt de maat onderaan de sluis af op een steigertje. Met twee lange lijnen die op de voor- en achterbolder van de boot vast zitten, loopt de maat over de kant omhoog en knoopt de lijnen vast aan een ring op de kade. Ondertussen vaart de schipper de sluis in. 'Als een puppy aan een riempje', grinnikt Willem.

De eerste lijn zet de maat een eindje voor de boeg van het schip vast op een ring op de wal, de achterlijn staat loodrecht van de wal naar beneden, strak op de achterbolder. Tijdens het schutten haalt de schipper met de lier alleen de boeglijn binnen, of handmatig bij ontbreken van een lier – en dát is best zwaar. Zo kan de schipper in zijn eentje het schip in bedwang houden tijdens het sluisen: de boot blijft strak tegen de sluiswand en verplaatst zich naar voren in de sluisolk. Zodra het schip boven is, knoopt de maat op de kant de lijnen los van de ringen. Bij meerdere sluisen achter elkaar, blijft de maat aan land om de lijnen te verplaatsen en stapt pas na de laatste sluisgang en na het losmaken van de lijnen aan boord. De sluisdeuren gaan open en je kunt samen weer verder. Boten zwaardere dan 20 ton zoals de Valge gebruiken de bolders in plaats van de ringen.

Sluis naar beneden

Bij het omlaag schutten gaat de procedure iets anders. De maat stapt bovenaan van boord, haalt de boeg- en achterlijnen op de kant door de ringen (niet vast dus) en geeft de lijnen terug aan de schipper, die ze op dezelfde manier op de voorlier en achterbolder zet. Bij een enkele sluis stapt de maat terug aan boord. Bij meerdere sluisen achter elkaar blijft de maat aan land om de lijnen te verplaatsen. Voordat de sluis in de laatste sluisolk begint, dient iedereen weer aan boord te zijn, om na het sluisen meteen door te kunnen varen.

Tijdens het sluisen is het dragen van een zwemvest verplicht.



Valge en Calypso bij het kasteel in Vadstena

stond het water in de sluis na een opgang zo hoog dat de stootwillen boven de kade uit piepten. Hans heeft nog wat extra lange lijnen en fenders aangeschaft in Kalmar, op aanraden van de havenmeester aldaar.

ZWEEDSE SCHOONHEID

Tegenover al het zwoegen in de sluizen staat iets moois en dat zijn de sluiswachters. Veelal studenten die voor het begin van het seizoen een speciale opleiding krijgen. Zij zien eruit als bij een modellenbureau gerekruteerd. Altijd het verplichte zwemvestje aan, met daaraan een portofoon. Bij het invaren van de sluis groeten ze je vriendelijk met het Zweedse 'hey, hey'. Bij de eerste sluis leggen ze je voordat je erin vaart uit wat de bedoeling is. Nou ja, zo zou het moeten zijn en dat deden ze ook uitgebreid bij de *Westhoek*, die bij het check-in-kantoor / informatiecentrum in Mem zelfs in het beginnersklasje sluizen belandden. Bij de *Calypso* en de *Valge* was de uitleg meer een praktijkles tijdens het sluizen zelf. Gelukkig ging alles goed. Na elke

sluis wensen de sluiswachters je een goede reis en word je vriendelijk na gezwaaid. Behulpzaam houden ze je tevens op de hoogte wat je na deze sluis kan verwachten. De *Calypso* kreeg zelfs excuses van een sluiswachter omdat ze een keer lang moesten wachten op een historische passagiersboot die altijd voorrang krijgt, maar daarover straks meer. De sluiswachters bellen ook veel met elkaar om de volgende 'vracht' aan te kondigen en te zorgen dat het kleine konvooi waarin je vaak vaart soepel door kan varen. De *Westhoek* voer in het hoogseizoen bijna de hele route in 'systeempjes' en lag dan met dezelfde boten in de sluis. *Valge* en *Calypso* konden in het voorseizoen nog wat meer hun eigen gang gaan.

HOOGTEPUNT

Westhoek, *Calypso* en *Valge* hadden allemaal vier weken uitgetrokken voor het kanaal zelf, maar het was vooraf lastig in te schatten hoeveel tijd het kanaal zou kosten. Willem verzamelde onderweg alle folders

die hij tegenkwam en merkte tijdens de volgende vaardag dat ze alweer van alles gemist hadden. Op mijn vraag naar de hoogtepunten van de reis, krijg ik verschillende antwoorden. En steeds meer aanvullingen. Voor Cora en Willem was Midzomernacht in Vadstena wel het mooiste moment. Ze lagen met hun boot in de



Midzomernacht in Vadstena



Valge bij Kasteel Läckö

slotgracht van het imposante kasteel. Het was ook nog eens Willems verjaardag en samen met de bemanning van de *Valge* hebben ze al zingend en dansend met de lokale bevolking en toeristen gevierd dat de zon niet onder ging. Voor Rachel en Gerard waren überhaupt alle kastelen langs de route prachtig. Ze hebben er heel wat bezocht. Hans en Henriëtte beleefden misschien wel

hun mooiste avond, toen ze met de zonsondergang bij Trollhätten onderaan de oude overwoekerde sluis voor anker lagen. Ze waren er haast ontroerd door, zo ongelofelijk mooi als het daar was. Wat voor iedereen een extra positieve lading bracht, zijn de vele contacten die je opdoet onderweg. Dat gaat eenvoudig want Zweden spreken goed Engels. Het varen - en specifiek het Kanaal - bindt. Je kunt met wildvreemden een geweldige avond hebben. 'Dat is zo fijn', zegt Gerard, 'geen ingewikkelde gesprekken, maar slechts twee hoofdonderwerpen: kanaal en boot!' En er worden altijd tips uitgewisseld. Rachel: 'Zo waren wij getipt over het prachtige kasteel Läckö waar we aan de steiger overnachtten. Dat is denk ik wel mijn mooiste herinnering.'

GOED WEER

Een minder fraai moment was volgens Willem de ruige oversteek over het Vänern. Een zeer langgerekt maar smal meer. Met de

wind pal op de zijkant en de stroom in de lengte van het meer ging het er even woest aan toe. Hans tipt dat er voor op de meren Vänern en Vättern een apart weerbericht is van de Zweedse KNMI, te vinden op de site smhi.se.

Geen ingewikkelde gesprekken, alleen kanaal en boot!

Over het algemeen was het weer goed. Voor Hans en Henriëtte was het één groot zomers feest, top weer. Volgens Cora hadden ze gemiddeld vier dagen mooi en dan twee dagen minder weer met harde wind of regen. Tja, het blijft Zweden en het is er niet voor niets zo prachtig groen. Van de beruchte muggen heeft trouwens niemand last gehad, de liters anti-mug aan boord bleven onaangeroerd. Rachel merkt op dat de foto's laten zien dat ze vóór



Westhoek voor anker in de Vättern

Göteborg nog lange broeken droegen en daarna in Zweden alleen nog maar zomerse kleding. In haar herinnering was het prachtig weer, hoewel soms iets te fris om te zwemmen.

PASSE-PARTOUT

Voor de toeristen is het allemaal erg goed geregeld langs het Götakanaal. Je meldt bij het informatiehuisje voordat je de eerste sluis ingaat. Daar betaal je één vaste fee voor het hele kanaal. Dat lijkt in eerste instantie best prijzig, maar in de fee zitten alle sluisen en al het liggeld voor de havens langs het kanaal. Alleen in Vadstena moet je apart betalen om in de slotgracht te liggen. De *Calypso* betaalde in het voorseizoen omgerekend ongeveer € 570 voor een enkele reis (je kunt ook een retourtje boeken). De *Valge* betaalde voor zijn 15 meter € 1.240. De *Westhoek* moest in het duurste deel van het hoogseizoen bijna € 1000 aftikken. Met de passe-partout kun je dus in elke haven afmeren en hoef je geen havengeld meer te betalen. De havens kennen over het algemeen zeer goede faciliteiten. Zelfs het gebruik van wasmachine en droger zit bij de prijs in! Je mag maximaal vijf nachten in dezelfde haven blijven liggen. In bijna elke haven kun je prima boodschappen doen. En Zweden kent volgens Cora de leukste en knusse restaurantjes en koffietentjes, hoewel de bemanning van de *Valge* die niet altijd kon vinden. Hans en Henriëtte hadden op aanraden van Peter en Marijke van der Klei een eigen broodbakmachine mee! 'Onmisbaar', lacht Hans, 'hoe konden we er ooit zonder!' Zij gingen op de meren dan ook altijd voor anker of meerden af aan de boeien op de rotsen. 'Dan ben je echt helemaal in de natuur en werden we

's ochtends wakker van de geur van versgebakken brood. Vergeet de wifi, je mail en je whatsapp, geniet van de omgeving en kom tot rust!'

MOORD OP HET GÖTAKANAAL

Op en langs het kanaal wordt intensief gerecreëerd en toch is er ruimte genoeg voor iedereen. Plezierboten op het water en talloze campers, fietsers en wandelaars langs de kant. En dan die prachtige historische passagiersschepen. Drie klassieke schepen varen van oost naar west en terug en nemen een bijzondere plek in

op het kanaal. Op de *MS Diana*, de *MS Wilhelm Tham* of de *MS Juno* reis je in de stijl van de late 19e eeuw. Deze schepen passen maar net in een sluis en krijgen altijd voorrang. Je komt ze onderweg geregeld tegen. Dan kan het even duren voordat je zelf weer aan de beurt bent. Op mijn vraag wie het boek *De vrouw in het Götakanaal* van het befaamde Zweedse schrijverstpaar Sjöwall & Wahlöö heeft gelezen, moeten ze bijna allemaal ontkennend reageren, maar 'het staat nog op de leeslijst'. Alleen Gerard heeft deze klassieke literaire detective 40 of 50 jaar



Historisch passagiersschip MS Juno



HARLINGEN B.V.

**600 m2
SHOWROOM**

**RECREATIE-
EN
BEROEPSVAART**

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

UW GRAFISCHE TOTAALOPLOSSING!

**GRAFISCH
CENTRUM
HARLINGEN**

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

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

WWW.GCHARLINGEN.NL | WWW.WADDENPRINT.NL



Calyпсо in een smaller gedeelte van het kanaal

geleden gelezen - misschien is toen al het idee ontstaan om ooit het Götakanaal te bevaren; een vrouw die als gast meereist op de *MS Diana* verdwijnt spoorloos, haar lichaam wordt in een sluis bij Motala uit het water gevist. Rachel memoreert de dag dat ze onderweg in een sluis iets zag drijven dat - tot haar ontzetting - op een kind leek. Geschrokken viste ze het slappe geval met de pikhaak uit het water; het bleek een dode das te zijn.

RODE KAART

Eén keer heeft Willem een foutje begaan. Hij kreeg een rode kaart! Voor door rood licht varen. Twee dames kwamen lachend uit een typische kanaalhuisje om te vertellen dat Willem fout zat: hij had moeten wachten voor een vernauwing in het kanaal omdat er een tegenligger aan zou komen. Willem had het hele stoplicht niet gezien. Hij kwam er met een waarschuwing en een knipoog vanaf. Ook waar het minder nauw is, kan passeren wel eens lastig zijn.

De passagiersschepen letten niet erg op de pleziervaart, je moet maar wat aan de kant gaan. Dat was soms best even spannend voor de *Valge*, die door zijn afmeting niet zomaar een plezierjachtje is, maar een schip om serieus rekening mee te houden.

ECHTSCHIEDINGSKANAAL

Vanwege de vele sluizen staat het Götakanaal onder Zweden ook wel bekend als het echtscheidingskanaal. Als ik informeer of er bij het sluizen een onvertogen woord is gevallen, krijg ik van allemaal in koor een luid 'nee' te horen. Maar om hen heen hebben ze wel wat strubbelingen bij anderen aan boord opgemerkt. Het gaat dus inderdaad niet overal van een leien dakje. Je moet goed op elkaar ingespeeld zijn en vooral rustig blijven en de tijd nemen. De aardige sluiswachters helpen daarbij en als het echt even wat ruig gaat dan draaien ze de sluis weer een stukje dicht zodat je weer de controle kunt pakken. De *Westhoek* vond het overigens

heerlijk om na een stuk kanaal weer even vol de zeilen op te kunnen zetten. Henriëtte had een Facebook-groep ontdekt genaamd ZeilNoord voor iedereen die richting Scandinavië gaat. Hier kun je ook informatie en ervaringen over Götakanaal uitwisselen. Er bestaat ook een film: *Göta kanal eller Vem drog ur proppen?* (*Göta Canal or Who Pulled the Plug?*), maar dat is volgens Henriëtte wel een wat flauwe klucht.

NOG EEN KEER

Het Götakanaal heeft voor allemaal de belofte waargemaakt. Het is in één woord prachtig. En ja, iedereen wil heel graag nog een keer, maar dan met nog véél meer tijd en rust om alles wat ze nu hebben overgeslagen te zien en te beleven en alles wat ze nu gezien hebben te herbeleven. En dan veel meer met de fiets op pad, want het achterland is ook schitterend.

Hans en Henriëtte knopen er de volgende keer ook nog een bezoek aan Finland aan vast. En de scherenkust aan de oostkant van Zweden is volgens iedereen een aanrader voor de heen- of terugreis. Dus twijfel je nog om dat ene vinkje op je bucketlist te zetten? Ga! Het Götakanaal is één groot feest!

Openingsdata van het Götakanaal 2026

Het kanaal is alleen van begin mei tot eind september te bevaren, in de winter worden de sluizen niet gedraaid.

Voorseizoen: 5 mei - 15 juni

Hoogseizoen: 16 juni - 12 augustus

Naseizoen: 13 augustus - 27 september



Na 429 jaar voor
even terug in
de stad waar het
allemaal begon

Tekst en foto's Jan de Jager & Bernard Kramer

De Witte Swaen, de reconstructie van het expeditieschip van Willem Barentsz, is naar Sail Amsterdam geweest. Dat betekende dat het schip 429 jaar na de legendarische tocht naar Nova Zembla voor even terug was in de stad waar het allemaal begon.

In 1596 besloot een groep rijke kooplieden onder aanvoering van Pieter Dircksz. Hasselaer in Amsterdam tot een speciale expeditie. Doel was het vinden van een vaarweg noordelijk van Rusland naar Indië. Daar lonkte handel en dus welvaart. Helaas mislukte die tocht onder leiding van Willem Barentsz, het schip strandde in het ijs van Nova Zembla. Van de 17 bemanningsleden keerden na een bizarre overwintering twaalf terug in het vaderland. Een vreugdevol onthaal kregen ze echter niet in de hoofdstad. Integendeel, de missie was immers mislukt en het schip verloren.

SLEEPBOTEN

Op dinsdag 19 augustus vertrok de Witte Swaen in alle vroegte uit Harlingen. Niet op eigen kracht, maar voortgetrokken door twee

sleepboten. Met rustig weer en een gangetje van 8 knopen lukte het om in het begin van de avond Beverwijk te bereiken, waar de volgende ochtend de Sail-in zou beginnen. De sleepboten waren nodig omdat het schip nog niet beschikt over een CVO (Certificaat Van Onderzoek) en het daarom niet toegestaan is op binnenwater te varen. En hoewel de motor het prima doet vond de verzekeringsmaatschappij een tweede sleepboot aan de achterkant ook nog nodig. Dat maakte het een extra kostbare aangelegenheid. Daarom is er een crowdfundingactie gestart. Bijdragen kan door het sponsoren van mijlen voor de reis. Dat leverde voldoende op om de tocht naar Amsterdam te maken. Aanvankelijk liep de actie wat stroef, maar na de oproep van voorzitter Paul Meijeraan op RTL Ontbijtnieuws kwam de stroom donaties op gang en werd het streefbedrag op de dag van vertrek naar Amsterdam gehaald.

LANGE RIJEN

Het bezoek van de Witte Swaen aan Sail Amsterdam was een groot succes. Ruim 3000 bezoekers kwamen aan boord en er waren veel enthousiaste reacties. Ook de landelijke en zelfs internationale

WITTE SWAEN NAAR SAIL AMSTERDAM



media hadden veel aandacht voor de Witte Swaen. 'Wat een feest', met deze uitgelaten reactie van een van de vrijwilligers keerde zondagavond de Witte Swaen terug van een enerverend uitje naar Sail Amsterdam. Een feest, dat werd het. Natuurlijk door de ervaring van het deelnemen aan dit nautische spektakel. Door de entourage, het vuurwerk, muziek die tot laat in de avond doorklonk. Door de eindeloze optocht van bootjes die dagelijks over het IJ paradeerden. Maar vooral door de overweldigende belangstelling voor 'het schip', zowel van de kant van het publiek als van de media. 'Het juweel Witte Swaen', kopte een krant. 'Dit schip hoort in de top-vijf die je niet mag missen', een ander. Daardoor aangemoedigd hebben ontzettend veel mensen het schip bezocht. Dagelijks stonden er lange rijen wachtenden om aan boord te kunnen klimmen. En zonder uitzondering waren de commentaren na afloop positief: 'Dat mensen dit hebben kunnen bouwen'.

Scan de QR-code
voor de film



HOLLANDSE BOUWMETHODE

Met de reconstructie van het schip van Willem Barentsz, dat in Harlingen de afgelopen 15 jaar geheel door vrijwilligers is gebouwd, hebben de initiatiefnemers Koos Westra en Gerald de Weerdts aangetoond dat het succes van de Hollandse scheepsbouw in de tweede helft van de zestiende en de zeventiende eeuw alles te maken had met de specifieke Hollandse bouwmethode: de zogenoemde 'huid-eerst' of schaalmethode, waarmee uitzonderlijk snel en efficiënt een houten schip kon worden gebouwd.

De uitdaging was het schip zo zuiver mogelijk volgens de Hollandse bouwwijze op te trekken. De belangrijkste fase daarin was om op het basisframe - de kielbalk met op de uiteinden de stevens - het onderwaterschip op te bouwen enkel door het naast elkaar monteren van de huidgangen. Na wat experimenten bleek dit toch vrij eenvoudig en snel te werken. Juist doordat er geen spanten waren die een absolute positie dicteerden, werkte dit opmerkelijk snel.

NOVA ZEMBLA

Het verhaal over de scheepsbouw vonden veel mensen interessant, maar vooral de reis van Barentsz naar Nova Zembla en de overwintering ging er in als koek. Mensen vinden het bijzonder om te zien met welk schip en onder welke leefomstandigheden Barentsz en zijn bemanning naar onbekende streken voeren. Ook waren er veel mensen uit het buitenland die de verhalen gretig opzogen: 'It's amazing, thank you for sharing this story', was een van de reacties. Wat het feest concreet oplevert, valt nu nog niet te zeggen. Zonder twijfel een enorme portie goodwill en een geweldige pr. Niemand kan meer om de Witte Swaen uit Harlingen heen als laatste gebouwde vertegenwoordiger van het varende erfgoed.



In het zoeklicht

De vrijheid van

Tekst Charlotte de Vries foto's Charlotte de Vries en Sake Wijma

Als kleine jongen woonde hij op de sleepboot van zijn vader. Toen hij vier werd verhuisde hij met zijn moeder naar de vaste wal. De passie voor het water en voor het gevoel van vrijheid zijn in zijn kinderjaren ontstaan. Nu vaart Dick Griffioen (56 jaar, geboren in Leidschendam en sinds 1984 woonachtig in Harlingen) al jaren op zijn eigen binnenvaartschip heel Europa door. Afgelopen mei mocht ik met mijn partner Sake een week meevaren op de Griffioen. Een bijzonder mooie ervaring. Gewapend met het boek *Der Rhein* van Manfred Fenzl onder de arm stapten we aan boord en leerden een heel nieuwe wereld kennen: de binnenvaart is een vak apart.

Als gepassioneerd Zeeverkenner bij de Caspar di Robles kon Dick Griffioen niet wachten om naar de Oranje Nassau School (tegenwoordig Maritieme Academie) te gaan voor zijn opleiding tot binnenvaartschipper. Met zijn diploma op zak startte hij in 1987 zijn carrière op duwboten en later koppelverband. Eerst als lichtmatroos, vervolgens als matroos, motordraaier, stuurman en uiteindelijk als schipper. 'Ik heb aanvullend mijn ondernemerspapieren voor

de binnenvaart behaald en sinds mijn 30e ben ik kapitein. Eerst op andermans schepen. In 2017 kocht ik mijn eerste eigen binnenvaartschip', vertelt de altijd vrolijke kapitein met enige trots.

DROGE LADING

Het interview gaat telefonisch want een binnenvaartschipper is natuurlijk veel van huis. Tijdens ons gesprek vaart Dick op de Maas even boven Mook, hij is met een lading

grind onderweg naar Wessem (bij Maasbracht). Hij vaart met zijn zogeheten droge-ladingschip van 110 x 11.45 meter, genaamd Griffioen, die hij enkele jaren geleden heeft gekocht. Er staat een imposante Caterpillar motor in met een vermogen van 1.521 Pk. Hiervoor had hij een tankschip (tanker) van dezelfde afmetingen. Het was zijn eerste eigen schip, zelf laten bouwen. Daarmee voer hij met vloeibare bulkloading als chemicaliën en gassen. Op de vraag wat hij leuker vindt, de tanker of het droge-ladingschip, reageert hij stellig: 'Het droge-ladingschip! De tanker was een perfect schip en financieel aantrekkelijker moet ik eerlijk zeggen, maar passie staat voorop in al mijn beslissingen en mijn hart ligt bij het schip dat ik nu vaar. Op zo'n tanker vaar je 24/7, dat betekent ook een tweede schipper en extra dekkrachten. Het is een andere manier van werken. Op deze boot vaar ik als kapitein met slechts twee dekkrachten. Ik voel me daar prettig bij.' Die dekkrachten komen via een detacheringsbureau, veelal mannen uit Oost-Europa en Azië. 'Om een goede ploeg samen te stellen ben je vaak wel een jaar bezig en helaas wisselt het wel eens eerder, dan begin je opnieuw', vertelt hij, 'maar heb je een fijne ploeg, dan is dat goud waard en probeer je die zo lang mogelijk in tact te houden.' Verliest hij wel eens zijn geduld als het tegenzit? 'Gelukkig niet, ik kan lang mijn geduld bewaren en rustig blijven. Je moet



Aan de kade in Bingen am Rhein



een binnenvaartschipper

Dick Griffioen in de machinekamer

het met z'n drieën doen, hè?!' Ik vind Dick vooral een lieve kapitein. 'Respect verdien je met daden, niet met gezag', zegt hij bedachtzaam. En zo is het!

SPUDPAAL

Dick is een ochtendmens. Ik niet, maar ik wilde wel zoveel mogelijk van onze reis bewust meemaken. Om 05.00 uur in de

ochtend werd ik wakker van het starten van de motoren en kwam het schip in beweging om pas 14 uur later weer stil te vallen. Rond 06.00 uur verscheen ik bovendecks en genoot van de serene rust op het water en op de wal en van een prachtige zonsopkomst. Dick had er dan al een uurtje sturen in het schemerlicht van de ochtend op zitten. We voeren de Rijn op met

'Respect verdien je met daden, niet met gezag'

sojaboontjes in de buik van het schip. Opgestapt in Gorinchem, de auto aan boord gezet - geweldig! Afmeren doet de kapitein zelden. Hij legt zijn schip liever vast op de spudpaal, met de kop van het schip op stroom wiegt het dan nauwelijks merkbaar een beetje heen en weer. Heerlijk om bij in slaap te vallen. 'Die spudpaal is ideaal', vertelt Dick, 'want hydraulisch, dus ik heb in de avond niemand nodig bij het vastleggen, ook niet om 's ochtends vroeg de touwtjes los te gooien. Hoef ik de jongens niet te belasten en geen uren te verspillen.' Zelf werkt hij weliswaar 14 uur per dag, de twee bemanningsleden doen dat maximaal 8 uur, dus daar moet je economisch mee omgaan. 'Ik heb ze nodig voor het laden en lossen, dek schrobben, algemeen onderhoud als verven, motoronderhoud, filters vervangen, het ruim schoonmaken.'

RUST

Zo'n schip is behoorlijk luxe. Een grote kapiteinshut en nog twee logeerhutten, die van 'ons' met badkamer-en-suite. Voor de kapitein een flinke badkamer met ligbad. Een



Sojaboontjes lossen met de bobcat

balzaal van een woonkeuken met een hoog en laag zitgedeelte. Na het vastleggen dronken we eerst een biertje boven in de stuurhut. Toen ik aan boord was, kookte ik. Vond ik leuk - Dick gelukkig ook! Normaal gesproken kookt hij zijn eigen pot. Dat doen de 'jongens' voorin ook in hun eigen privéruimte. Elk voor zich, want ieder kookt het liefst zijn eigen nationale prakje. Vol verbazing aanschouwde ik de overvolle proviandkasten, koelingen en vriezers. 'Als ik thuis ben geweest, gaat er een auto vol mee aan boord', legt Dick uit. Tussentijds provianderen doet hij alleen als het echt nodig is. 'Ik bestel wel eens online of ga de stad in, maar ik ga er niet speciaal voor aan de wal.' Daarvoor gebruikt hij liever de uren tijdens het laden en lossen of als ze moeten wachten, want dat komt ook wel eens voor. Dat zijn dan ook meteen zijn (extra) rustmomenten.

AVONTUUR

Dick verhuurt zichzelf met ship aan een rederij. Deze rederij, een zogeheten bevrachter, fungeert als tussenpersoon die goederen en schepen met elkaar verbindt. De bevrachter maakt de planning en bepaalt wat er vervoerd wordt en waarheen. Vaak hoort Dick pas vlak voor of tijdens het lossen waar hij zijn volgende vracht moet ophalen, welke vracht dat is en waar die naartoe moet. Ik vraag hem of hij het niet vervelend vindt dat hij nooit een idee heeft wat zijn volgende bestemming is. Het lijkt wel de wilde vaart, maakt dat onzeker? 'Ik maak me daar niet druk om', zegt hij opgewekt, 'dit ship is verhuurd, ik

krijg mijn uren gewoon betaald. Dit hoort bij het avontuur.'

VRIJHEID

Veel van onze leden kennen Dick als de partner van onze havenmeester Moniek Dotinga. Het moet best lastig zijn om elkaar zo vaak en zo lang te moeten missen. 'Bij het vrije varen is het natuurlijk het mooiste als ze aan boord is, dat lukt maar af en toe. Het hoort bij de job.'

Dat vrije gevoel herken ik van mijn weekje aan boord. Wat een mooie tocht maakten we. Het viel mij op dat Dick werkelijk elke bocht, ondiepte, haven, dorp, bomerij of andere landmark op en langs het water kent en er levendig over weet te vertellen. 'Dat hoort bij het Rijnpatent (red.: de vergunning die je moet halen om op alle delen van de Rijn te mogen varen). Dat werd er ingeramd – alles uit het hoofd. Leren ze tegenwoordig niet meer. Maar ik ben blij dat ik het weet, dan hoef ik bij mist niet zo op mijn kaart te turen bij welk tonnetje ik ben, want dat is bij mist niet goed leesbaar. Aan andere dingen om mij heen zie ik dan precies waar ik ben.'

24/7

Grote havens als in Rotterdam, Antwerpen en Gent gaan 24/7 door met laden en lossen. Onze losplek bij Mainz toevallig ook, maar de meeste havens in Duitsland stoppen om 22.00 uur en starten weer om

06.00 uur. Wij zouden om 16.00 uur lossen - het wordt uiteindelijk 03.00 uur in de ochtend. Er lag een flinke wachtrij. We duiken de kooi in en ik kom weer bovendeks als het lossen begint. Zodra de vaste luiken opzij worden geschoven, duiken tot mijn verbijstering hele zwermen kraaien op de inhoud - sojaboontjes. Ze vreten zich er helemaal wild aan. Kan dat zomaar, vraag ik verontwaardigd. En wie betaalt dat? Dick schiet in de lach: 'Tja, dat is de natuur!'

'Als ik morgen het ship goed kan verkopen, dan doe ik dat'

En de klant betaalt vrees ik, want ik krijg betaald voor wat er in gaat. Dat stelt een ijkmeester vast of wordt bepaald met een geijkte weegschaal.' Als de kraaien hun buikjes vol hebben, verdwijnen ze weer net zo snel als ze gekomen waren. Ondertussen zuigen dikke buizen, een soort hele grote stofzuigers, het ship leeg. Die buizen hebben wel wat hulp nodig, hun reikwijdte is niet zo groot, en na enige tijd worden er met een kraan twee bobcats (mini-shovels) in het ruim getakeld, de twee bestuurders zijn al aan boord gekropen. Als een wilde rijden ze met de karretjes heen en weer en schuiven de lading richting de zuigers. Na een paar uur worden de bobcats weer uit het ruim getakeld en de bemanning van de Griffioen veegt met een bezem de laatste



‘Varen zit gewoon in ons DNA’

restjes op. Het is een bijzonder schouwspel. De jongens maken het ruim grondig schoon, standaardprocedure, zodat ze helemaal klaar zijn voor elke willekeurige volgende lading.

BELLEN

Op de Rijn in Duitsland zie ik vooral heel veel Nederlandse vrachtschepen varen. ‘Nederlandse schippers zijn echt goede ondernemers, hebben vaker een eigen schip dan in Duitsland’, legt Dick uit. Hij kent ze ook bijna allemaal. ‘De meesten heb ik wel eens mee gewerkt en als je bij elkaar langsrijgt, drink je een biertje samen. Als het echt gezellig is, steken we de barbecue aan. Varen doe je alleen, maar eenzaam is het nooit.’ En inderdaad, ook overdag, tijdens het varen rinkelt de mobiel veelvuldig - vrienden en collega’s. Vaak korte praatjes over het weer, de locatie, kleine probleempjes onderweg.

Ook Gilian, de zoon van Dick, hangt geregeld aan de lijn, soms wel drie keer per dag. Deze twintigjarige vaart als een van de jongste kapiteins met een eigen schip. ‘Scouting hè!’, glundert Dick, ‘zeilen, bootjes, water... het loopt als een rode draad door ons leven. En nee, ik heb hem niet gepusht om ook het water op te gaan.’ Giel kon het goedlopende bedrijf van zijn ‘bonusvader’ overnemen, maar koos toch voor de binnenvaart. ‘Ook mijn dochter Ylona zit op het water, of beter gezegd, op zee. Zij vaart als deckhand op een klassiek zeilschip van 60 meter lang, een passagiersschip. Varen zit gewoon in ons DNA.’

PUZZEL

Wat ik het mooiste van mijn vak vind? ‘Het uitzoekwerk!’ Het enthousiasme klinkt duidelijk door in zijn stem. ‘De hoogte van



de bruggen, de diepgang van de rivier, eventuele versperringen op de route, de draaischema's van de sluizen, het verval..., allemaal zaken die je goed moet voorbereiden voordat je weer op pad gaat.’ Zijn vaargebied strekt zich uit over alle binnenwateren van Europa: de Moezel, de Boven-Rijn tot Bazel, de Maas en de Main tot aan Roemenië en de Zwarte Zee aan toe. Je moet elke route elke keer opnieuw goed verkennen. Door zijn kennis en ervaring is Dick nergens bang voor, ‘maar van boven Thionville in de dichte mist de Moezel af, daar word ik niet heel vrolijk van.’

TOEKOMST

Ik merk op dat mijn idee over de binnenvaart flink is bijgesteld door mijn ervaring aan boord. Het is best zwaar werk en je hebt toch verdomd weinig vrije tijd. Hoe lang denkt hij nog lang door te gaan en wat komt daarna? Er volgt een korte stilte, dan aarzelend, ‘over een jaar of vijf zou ik er misschien wel mee op willen houden. Ik heb een prima pensioen opgebouwd; ik heb een GmbH, een Duitse onderneming/B.V., en een pensioen opbouwen is hier verplicht.’ Hij denkt even na, ‘maar als ik morgen het schip goed kan verkopen, dan doe ik dat! Misschien dat ik mezelf dan nog een tijdje verhuur als schipper of bij mijn zoon ga varen.’ Maar dat is van later zorg. Een eigen plezierjacht kopen, een luxe motorboot, is ook een aantrekkelijk idee.

‘Lekker varen en andere vaargebieden ontdekken. Naar Parijs, of dieper Duitsland in de Moezel op en alle zijrivieren verkennen.’

Ik kan me daar inmiddels alles bij voorstellen. Onze tocht duurde krap een week en bij Gernersheim, even boven Karlsruhe, stapten we af. Binnen een kwartier stond de auto op de kant, namen we afscheid en voer de *Griffioen* weer verder. Het was prachtig!

BRUGGENDRAAIER

Dick is alweer zeven jaar lid van onze vereniging. ‘Je snapt wel dat toen Moniek en ik samen verder gingen in het leven, zij mij daar onmiddellijk toe verplichtte’, grapt hij. Ik vraag wat hij zou kunnen bijdragen aan de vereniging als hij wat meer vrije tijd krijgt. Eerst klinkt hij wat bedenkelijk, want ‘klussen’ voelt hij niet zoveel voor, maar dan veert hij op: ‘Ik zou wel bruggendraaiër willen zijn! Want het moet toch iets nautisch zijn.’

Al bijna een uur hangen we aan de lijn als ons gesprek plots ten einde komt. De sluis bij Sambeek strooit roet in het eten. Maar ach, het maakt niet uit. Deze aardige, blijmoedige verteller heeft mij al ruim voldoende van informatie voorzien.

Ik wens Dick en zijn bemanning een goede vaart en hoop stilletjes dat ik nog eens mee mag op de *Griffioen*, want een reisje over de Moezel met al die sluizen lijkt me ook fantastisch!

DAS BLAUE PARADIES

Naar de wateren rond Berlijn

Tekst en foto's Bernard Kramer

Het is maandag 2 juni 2025. In de HWSV-haven is iedereen nog in diepe rust als ik stilletjes vertrek. Alleen Sjors Dotinga, die aan de haven woont, steekt zijn hoofd nog even buiten de deur en zwaait naar me. Ik ga zeven weken op reis met de Zeekraal naar Oost Duitsland naar de mooie wateren rond Berlijn in Brandenburg en Meckelenburg Vorpommern: het Blaue Paradies.



De volgende dag lig ik rond 10 uur in de zeesluis van Delfzijl en ga nog even naar de jachthaven in de buitenhaven om te tanken. Ondertussen is de wind flink aangetrokken tot windkracht 4 met vlagen 5 tot 6. De havenmeester vraagt bezorgd wat ik van plan ben. 'Richting Leer', zeg ik. 'Oh, met deze wind en zo'n kleine boot?' Ik: 'raad u het af?' 'U moet het zelf weten, maar ik zou het niet doen. Er staan waarschijnlijk flinke golven met deze wind.' Dat brengt me wel aan het twijfelen. Als iemand met plaatselijke bekendheid zoiets zegt, moet je dat wel serieus nemen. Ik besluit toch even buiten de pieren te gaan kijken en zeg tegen de havenmeester dat ik misschien terugkom voor een plekje in de haven. Mijn eigen inschatting is dat gezien de windrichting zuid/zuidwest en het tij het wel mee zal vallen. De wind is aflandig en ik vaar op de kentering rond laagwater. Er is dus geen wind tegen stroom en de dam bij Emden valt helemaal droog en zal wat beschutting geven. Bovendien, de komende dagen wordt er nog meer wind verwacht en ik heb geen zin meteen al een paar dagen verwaaid te liggen. Ik waag het erop en het valt mee.

WIND TEGEN STROOM

Verderop landinwaarts op de Eems is het minder leuk. Niet gevaarlijk of spannend, maar vervelend. De Eems wordt flink op diepte gehouden om het mogelijk te maken dat de grote cruiseschepen, die in Papenburg gebouwd worden, daar vandaan kunnen komen. Door de grote diepte stroomt het er als een tierelier en door de turbulentie neemt de rivier veel bruin slib mee. Het is alsof je door Chocomel vaart. Eenmaal landinwaarts komt de vloedstroom op gang en trekt de wind verder aan en er ontstaan venijnige golfjes, door wind tegen



Schleuse Hohenwarte -1,9 meter verval

stroom. Er komt veel buiswater over. De bruine drap sproeit over de boot en ik moet telkens wegduiken om een koude klets te vermijden. Heerlijk, maar vermoeiend. Ik ben blij dat ik de sluis bij Herbrum in zicht krijg en het getijdenwater kan verlaten.

DE DUITSE KANALEN

De dagen daarop vaar ik over het Dortmund-Eems-Kanaal (DEK) en het

Mittellandkanaal (MLK) richting het oosten. Ik sta op om half zeven en vertrek om zeven uur. Dagelijks vaar ik een uur of zeven, acht. Onderweg op het DEK kom ik maar liefst 11 sluizen tegen die hoogteverschillen overbruggen, variërend van 1,5 tot 10,5 meter. In de meeste sluizen lig ik moederziel alleen. Na twee sluizen heb ik het kunstje van afmeren op de middenbolder en het touw telkens een bolder hoger overpakken



Mittelland Kanaal tussen Minden en Hannover



Minden

Nauwkeurig sturen van boei naar boei anders 'lauert die Sandbank'

plaatsen waar je een dagje rond kunt kijken. Ik vaar dit stuk van de route in mijn eentje en vaar iedere dag door. Ik zorg dat ik rond een uur of twee/drie op de plaats van bestemming ben en pak dan de fiets om nog een stukje van de omgeving te verkennen.

DE ELBE

Via de sluis Parey vaar ik de Elbe op. Mijn plan is om de Elbe in twee dagen stroomafwaarts te varen tot Dömitz en daar het Elde-Müritz-Fahrwasser op te gaan om via het merengebied van Mecklenburg Vorpommern naar Berlijn te varen. Er is sprake van 'Niedrigwasser' op de Elbe, dus het is zaak je goed aan de betonning en bakens te houden. De vaargeul is telkens in de buitenbocht, die is het diepst. Je moet dus voortdurend oversteken van wal naar wal. Daarbij moet je op een tonnenpaar aansturen en binnen een bepaalde lijn blijven die wordt aangegeven door gele kruisbakens op de wal. Het is even wennen, maar na een tijdje heb je het systeem door en verdwijnen de zenuwen.

in de smiezen. Alle sluizen worden op afstand bediend. Je ziet geen mens, maar ik blijf gezellig zwaaien naar de camera. In het MLK zijn er minder sluizen. Ze hebben wel een groter verval. De sluis Anderten, bij Hannover heeft een verval van 14 meter. En dat is hard werken met twee touwtjes op de middenbolder langs de trap omhoog. Er zit hier veel klei in het water. De sluismuren zijn bedekt met een laagje grijze klei. Mijn zeiljas zit er helemaal onder na afloop. Even voorbij het enorme aquaduct over de Elbe kom je bij de grootste sluis: Schleuse

Hohenwarte. Een vrij nieuwe sluis waarin je maar liefst 19 meter naar beneden (of omhoog) gaat. Gelukkig zijn er drijvende bolders, *Schwimmpollen* in het Duits, dus het schutten is een makkie. Voor één sportbootje schutten ze niet. Ook wel logisch want er moet $19 \times 190 \times 12,5 = 45.125$ kuub water weggepompt worden. Na anderhalf uur wachten ben ik aan de beurt met nog twee motorboten en een met kolen afgeladen binnenvaartschip. Het MLK is ruim 250 km lang en biedt op zichzelf geen erg enerverende vaarervaring, maar voert wel langs steden als Minden, Hannover en Wolfsburg. Stuk voor stuk



Havel - tussen Havelberg en Rathenow



Potsdam - Paleis Sans Souci

De volgende dag word ik wakker met een knoop in mijn maag. Ik zie op tegen de route van vandaag: van Havelberg naar Dömitz, 80 km stroomafwaarts op de Elbe over een traject waar de waterstand nog net wat lager is dan het stuk van gisteren. Dat betekent nauwkeurig sturen van boei naar boei en niet van je koers afwijken anders *'lauert die Sandbank'*, zoals het poëtisch staat in de verder formele berichtenrubriek van de Duitse evenknie van Rijkswaterstaat. In theorie heb ik ruim 40 cm speling qua diepgang, maar je zal maar vastlopen in een moment van onoplettendheid. Het zal zeven uur lang opperste concentratie vergen, maar ik ga het wel doen...

Maar vlak voor ik de sluis in vaar, hoor ik dat de sluis bij Lübz in het Elde-Müritz-Fahrwasser *gesperd* is. En de stremming duurt minimaal tot 31 juli. Shit, die kant op kan dus helemaal niet.

MÄRKISCHE GEWASSER

Noodgedwongen moet ik een andere route kiezen. Maar dit gebied, westelijk van Berlijn, is ook de moeite waard: de Märkische Gewasser. Ik ga nu via Berlijn naar

Mecklenburg en dezelfde weg weer terug. Ik bel met Wiesje en spreek af dat ik haar over een paar dagen in Brandenburg ga oppikken. Van Havelberg naar Rathenow (stad van de optiek, beroemd door de vele lenzen- en brillenglazenmakers die er zaten zoals Carl Zeiss) vaar je over de Unter Havel. Een oude rivier met allerlei naastliggende plassen en dode zijarmen. Een mooi waterlandschap met veel vogels. Naast het gekwetter, gestijl en gekarekiet in riet en struweel zie je veel rode vrouwen met de karakteristieke gevorkte staart. Ik zie een vlucht kraanvogels en ik meen even later een visarend te zien.

POTSDAM

Inmiddels is Wiesje al een paar dagen aan boord en varen we richting Potsdam. We hebben een plekje in Yachthafen Potsdam gereserveerd, omdat het hier nog wel eens druk kan zijn. In Potsdam is heel veel te zien. Een dagje sightseeing. Eerst met de tram naar de Potsdammer binnenstad naar het museum Barberini, dat gelegen is aan een plein met imposante gebouwen zoals de St. Nicolaikirche en het Stadtschloss. In het museum is een tentoonstelling van Camille

Pissarro, een van de grondleggers van het Franse impressionisme. Een prachtige tentoonstelling met werk uit alle fases van zijn leven. Verder veel van Monet, maar ook Renoir en andere impressionisten. Het was zeer het bekijken waard.

Vervolgens gaan we met de bus naar Sans Souci. Het zomerpaleis van Koning Frederik de Grote. Het is druk, dus we gaan in ganzenpas door het paleis. De meeste mensen lopen met een audiotour aan het



Rode Vrouw



Stolpsee

oor. Het slot en vooral het interieur is gebouwd in rococo-stijl. Een en al pracht en praal. Alles uitbundig gedecoreerd in goud. Veel druivenranken, guirlandes en cannelures. Je kunt het zo gek niet bedenken.

Heel bijzonder om een keer te zien, tegelijk verbaas je je over de slechte smaak van de toenmalige machthebbers. Blijkbaar hadden ze die decadente protserigheid nodig om zich verheven te voelen boven het gewone volk.

Er is een fantastisch park rond Sans Souci en de andere paleizen die vlakbij elkaar

liggen. Vooral de symmetrische terrastuin met wijngaarden bij Sans Souci is indrukwekkend.

DE HAVEL

We zijn Berlijn gisteren gepasseerd en tuffen nu vroeg in de ochtend, met een bakje koffie in de hand naar een zelfbedieningsluis. Voor de sluis moeten we eerst de instructies op een bord in ambtelijk Duits bestuderen en onder andere het verschil tussen een *Anforderungsschalter* en een *Weiterschleusingsschalter* begrijpen. En dat lukt, want de deuren gaan na verloop van tijd open en we kunnen schutten.

Alle zondagse bootjesvaarders en zonneaanbidders zijn naar huis...

Het eerste deel van de tocht gaat door een parkachtig landschap met veel hoge bomen en opnieuw voortdurend vogelgekwetter en gegeelgors uit het gebladerte. Ook een wouw waar de zon zo mooi doorheen schijnt dat je de lichte onderkant en de roodbruine bovenkant van de vogel prachtig kunt zien. De Havel begint per kilometer

meer te meanderen, minder gekanaliseerd, meer de oorspronkelijke loop van de rivier volgend. Op het punt waar de Havel wat breder wordt en uitmondt in de Stolpsee gaan we voor anker. Alle zondagse bootjesvaarders en zonneaanbidders zijn naar huis en wij liggen hier nu in alle rust. Het was een snikhete dag vandaag, dus vannacht krijgen we onweer.

SEENPLATTE

We zijn nu echt op de *Seenplatte* aangekomen en varen van meertje naar meertje. Het gebied is het beste te vergelijken met de Alde Feanen, maar dan in het kwadraat. Het is veel uitgestrekter en de bomen zijn hoger. In de sloten tussen twee meren ziet het soms wit van de waterlelies. Elke dag zijn er wat sluizen te passeren en we leren al snel dat vroeg vertrekken, voor de meute met de huurboten ontwaakt, veel wachttijd scheelt. In Fürstenberg vinden we een mooi plekje aan de *Stadsanleger*. We bezoeken de plaatselijke kerk. Er hangt een groot gebatikt altaardoek met referenties aan het bewogen verleden van dit plaatsje. Vooral de Tweede Wereldoorlog drukt een zwaar stempel op deze plaats, met de herinnering aan het voormalige concentratiekamp Ravensbrück



Voor anker op de Stolpsee



VAARWEGEN NAAR BERLIJN EN MECKLENBURG VORPOMMERN

Via de kanalen

De snelste, maar ook de meest eentonige route gaat over het Dortmund-Eems-Kanaal, Het Mittellandkanaal en het Elbe-Havel-Kanaal. Je kunt de route afwisselender maken door via Bremen te varen en dan over de Weser naar Minden.

Over de Elbe

Via Oldenburg, Bremerhaven en Otterndorf naar de Elbe (of via het wad) en met het tij mee naar Hamburg en dan stroomopwaarts naar Dömitz om daar via het Elde-Müritz-Fahrwasser en over de Seenplatte van Mecklenburg Vorpommern naar Berlijn te gaan.

Deze route is alleen te varen als de waterstand op de Elbe goed is.

De laatste jaren staat er in de zomer te weinig water om Dömitz te bereiken. Je kunt dan beter na Hamburg het Elbe-Seiten-Kanaal nemen dat uitkomt bij Wolfsburg in het Mittellandkanaal.

Via de Oostzee en de Oder

De langste en mooiste route gaat via het Noord-Oostzee-Kanaal naar de Oostzee. Om dan via Rügen door de prachtige Boddengewässer en de Oder naar Stettin in Polen te varen. Je kunt dan in twee á drie dagen Berlijn bereiken.





Berlijn, Potsdamer Platz

dat hier om de hoek ligt.

In de DDR-tijd was hier een Russische legerbasis gevestigd. Na de Wende en daarmee het vertrek van de Russische soldaten, was de werkloosheid hoog. Tegenwoordig zorgt het toerisme voor welvaart. Net als in andere plaatsen kom je nog veel gebouwen en industrieel erfgoed in deplorabele staat tegen. Dat wat voor het toerisme interessant is, is inmiddels wel gerestaureerd, zoals Schloss Mirow, mooi gelegen op een schiereiland in de Mirower See.

DE MÜRITZ

Een lang recht kanaal brengt ons van Mirow naar de Müritz. De Müritz is het grootste binnenmeer van Duitsland. Zo'n 18 km lang en 10 km breed. We varen een eind het meer op. Dit meer is het hoogste punt van onze reis. Het hoogste punt op de Seenplatte en de meest Noordelijke

bestemming. Oftewel vanaf morgen varen we weer terug en schutten de sluizen naar beneden. We worden van *Bergfahrt Talfahrt*. We gaan van *Oben nach Unten*. Over een week zijn we weer in Berlijn. Terug op de kleine Müritz, het meertje ten zuiden van het grote meer ankeren we op een beschut plekje en zien een zeearend overvliegen.

BERLIJN

In Berlijn heb ik een *Gastliegeplatz* gereserveerd in het haventje van de Motor Yacht Club Tegel. Een mooi rustig haventje in Alt Tegel met goede metro- en busverbindingen naar het centrum. We blijven hier een paar dagen. Zoon Minne en schoondochter Anneke komen op bezoek voor een weekendje Berlijn. We bezoeken de Gemäldegalerie. In dit museum hangt een onvoorstelbare hoeveelheid schilderijen van de 13de tot en met de 17de eeuw aan de wand. Alle belangrijke schilders zijn er

te zien: Dürer, Van Eyck, Hieronymus Bosch, Breugel, Rubens, Hals, Vermeer, Rembrandt enz. Na alle Hollandse meesters zijn we wel wat verzadigd. De Franse en Italiaanse meesters (Caravaggio) bekijken we uit zelfbehoud in een stevig wandeltempo.

De volgende dag bezoeken we enkele highlights, maar niet voordat Minne een Berlijn-petje heeft gekocht. Dat is pure noodzaak omdat het een warme dag is en de zon schijnt genadeloos op zijn knikker. Na de Brandenburger Tor lopen we langs de Reichstag en vervolgens naar het Holocaustmonument, Checkpoint Charlie, Unter den Linden en de Berliner Dom. Ik som het nu alleen maar op, omdat het beschrijven van de indrukken wat teveel is. Lopend door Berlijn word je voortdurend geconfronteerd met de geschiedenis: de holocaustgedenktekens, de vele herinneringen aan de Muur en de indrukwekkende classicistische gebouwen. Met veel indrukken in het hoofd en een wijntje te veel is in slaap komen die avond lastig. Wat is de voornaam van die Von Humboldt ook al weer? Morgen vertrekt Wiesje samen met Minne en Anneke weer naar huis. Op de terugweg ben ik weer alleen aan boord.

TERUGWEG

In 12 dagen vaar ik naar huis. Zelfde weg als de heenreis. Ik kies er alleen voor niet over de Eems naar Delfzijl te gaan, maar bij Haren aan het Dordmund-Eems-Kanaal af te slaan richting Ter Apel en via Stadskanaal en het Zuidlaarder meer naar Groningen te varen. Als ik thuis ben zie ik dat er 208 motoruren op de teller staan. Ik ben 46 dagen onderweg geweest. Jammer dat het er weer op zit.

BOEKEN

Astrid en Jan lezen elkaars boek



STARFIGHTER

Jan Kloeze

Starfighter is een intrigerende coming-of-ageroman over een kleine jongen, Job, die wanhopig probeert zijn chaotische wereld te begrijpen. Een recente verhuizing heeft zijn houvast en innerlijke veiligheid veranderd. Het kind is gezond nieuwsgierig en probeert zich staande te houden met vallen en

opstaan. Behalve monter en eigenzinnig is hij ook existentieel eenzaam. Job vindt geen aansluiting bij leeftijdsgenoten en vlucht steeds dieper zijn fantasiewereld in. Verlangend naar nabijheid koerst hij af op zijn tienerjaren.

Job heeft weinig ervaring met betrouwbare volwassenen; zijn vader is afstandelijk en afwijzend aanwezig op de achtergrond. Soms herkennen we het harteloze handelen van de vader in de ondoordachte acties van de zoon. Jobs angsten en bravoure houden elkaar in een precair evenwicht. Altijd lijkt er iets dreigends boven de pagina's te hangen, de lezer krijgt weinig tijd om op adem te komen.

Starfighter schetst een krachtig tijdsbeeld van de jaren zeventig en tachtig: een cultuur vol idealisme, tegenstellingen en anarchisme, waarin bestaande mores – waar Job zich verbeteren tegen verzet – langzaam afbrokkelen. De ontluikende persoonlijkheid, met dito seksualiteit en identiteit, is stormachtig te noemen: een vloed van emoties, balancerend tussen afkeer en het verlangen gezien te worden.

Het boek is geschreven in een observerende stijl, als een vlieg-aan-de-muur-verslag, waarin Jobs leven wordt beschreven in één vloeiende beweging van constante haperingen. Ook in zijn volwassen leven wisselt Job van gedaante, maar blijft hij herkenbaar als het jongetje dat wanhopig grip probeert te krijgen op de wereld.

Empathie en huivering wisselen elkaar af bij de lezer, die zich tevens afvraagt waar realiteit ophoudt en waanzin en/of fantasie begint. De prachtige, vaak kinderlijke taal ontroert, terwijl de daden juist angst aanjagen. Starfighter is een ongemakkelijk maar intrigerend boek dat zich - nog lang nadat je het hebt weggelegd - laat voelen.

De titel verwijst naar de afstandelijke almachtige vaderfiguur, maar het boek had wat mij betreft ook 'Boek van Job' kunnen heten. Zonder te willen pretenderen dat ik bijbelvast ben, lijkt het (bedoeld of onbedoeld) ook zijdelings te verwijzen naar het bijbelverhaal over Job die zijn goddelijke vader aanklaagt omdat hij zijn lijden niet rechtvaardig vindt. De overeenkomsten zijn treffend.

Astrid Pascal



DE KAPITEIN EN IK

Astrid Pascal

Dit boek van Astrid Pascal is veel tegelijk. Het is een boeiend reisverslag over haar wereldomzeiling samen met haar geliefde kapitein (Hans Voorneveld, uiteraard bekend als de voorzitter van de HWSV). Ze varen op Zwerver, hun aluminium Koopmans 48. Ook is

het een verhaal van iemand die zonder enige ervaring terecht komt in de zeilerswereld en zelfs nooit op het Sneekmeer had gevaren. De sluizen van het Panamakanaal waren haar eerste sluizen ooit! Haar verbazing over dit wereldje is geestig en herkenbaar voor veel vrouwen in wat toch nog steeds een mannenomgeving is. Maar het boek is vooral en in de eerste plaats een goudeerlijke ontboezeming van een vrouw die diep in haar ziel laat kijken.

De zee, het samenzijn met haar kapitein, het ritme van de oceaan, de eisen die zo'n wereldtocht aan haar stelt; ze leiden er in dit boek toe dat ze zich afvraagt wie ze eigenlijk is, als vrouw, als moeder, als partner. Na deze tocht, die jaren heeft geduurd, vraagt ze zich af of ze is veranderd en het antwoord is 'ja'. Hoewel haar kapitein haar altijd een stoere vrouw vond, is ze dat nu ook echt van binnen geworden. Ze heeft geleerd wat grenzen zijn, hoe ze voor zichzelf op kan komen, dat ze misschien een te beschermende moeder heeft willen zijn, dat loslaten kan leiden tot juist meer en diepere verbinding. In deze zin is het een echt vrouwenboek. Weinig mannelijke 'vertrekkers' zullen op deze manier over hun wereldomzeiling spreken. Toch is het boek ook voor mannelijke zeilers boeiend. Niet alleen omdat het ons – zeg ik als man – een spiegel voor houdt, maar ook omdat we in de manier waarop ze schrijft voortdurend mee aan boord zijn. We maken de beslissingen mee, het genieten, de droombestemmingen, maar ook de ontberingen, het eindeloze klussen, de overwinningen en de onvermijdelijke foutjes.

De kapitein en ik verdient een groot mannelijk en vrouwelijk leespubliek.

Jan Kloeze

De kapitein en ik, Uitgeverij Haystack, Auteur: Astrid Pascal
ISBN 978 94 612 6683 5

Starfighter, Uitgeverij Palmslag, Auteur: Jan Kloeze
ISBN 978 94 933 4325 2

A large, pink, glossy sculpture of a squid or cuttlefish, with a woman sitting inside one of its large openings. The sculpture is made of a smooth, reflective material, possibly resin or polished wood, and is painted a vibrant pink. It has several large, circular openings that look like eyes or mouths. A woman with blonde hair, wearing a black and white striped shirt and sunglasses on her head, is sitting inside one of the openings, smiling at the camera. The background shows a museum or gallery setting with other exhibits and informational panels.

VAN GARNAAL TOT WALVIS IN VIJF MINUTEN

Astrid Pascal heeft voor u geprobeerd de wirwar van subsidies en plannen rond de visserij te doorgronden. Geen eenvoudige klus om door de bomen het bos nog te zien. Of misschien beter gezegd door de netten de vangst nog te zien. Want het gaat over Harlingen en het zal u ongetwijfeld niet ontgaan zijn dat onze netten al jaren steeds leger zijn. Met de vastberadenheid **van een zalm (tegen de stroom in, recht op z'n doel af) ging zij aan de slag. Hierbij Astrids** vonden voor u op een rijtje, in gewone-mensentaal. Van garnaal naar walvis in vijf minuten.

Hoe Harlingen zijn vissersverhaal opnieuw beleeft

Het Visserij Ontwikkel Plan (VOP) beoogt de krimpende visserijsector te helpen om niet kopje-onder te gaan. Harlingen krijgt uit het landelijke VOP-potje 8,8 ton aan euro's. Daarvan is de helft gemeente-geld. Een deel van het budget gaat naar innovatie in de garnalenvisserij, het Shrimp Innovation Centre Harlingen. Maar het interessantste voor ons landrotten is het andere deel, want dat geld is bestemd voor "beleving". Visserij is namelijk niet alleen economie, het is ook cultuur, erfgoed en trots.

EXPEDITIE HARLINGEN

Onder de vlag van Expeditie Harlingen wordt gewerkt aan een samenhangend programma dat verleden, heden en toekomst van de havenstad verbindt. Denk aan een Vispad dat bezoekers en scholieren langs vissersverhalen, scheepswerven en markante plekken leidt, compleet met audiotour en interactieve elementen. Ook de Visserijdagen, met hun mix van folklore, muziek en maritiem spektakel, blijven daarbij een ankerpunt. Samen vormen ze het levende bewijs dat Harlingen meer is dan een opstapplaats naar de eilanden. Het doel is helder: Harlingen moet zélf een bestemming worden. Een stad waar je de zee kunt ruiken, de verhalen kunt horen en het vakmanschap kunt zien. Van de Willem Barentszwerf tot de KNRM, van de bruine vloot tot radioschip de Jenny Baynton, van een rondje met de Jonge Seun, tot een bezoekje aan de Sittard, de grijze mijnenjager, nu opleidingsschip voor de Zeekadetten.

PAPIER IS GEDULDIG

Toch klinkt er ook gemor. Want waar Harlingen barst van maritieme initiatieven, kennis en creatieve plekken, gaat er eerst

weer een forse hap van het budget naar "advies en conceptontwikkeling". De gemeente huurde een bureau in om te onderzoeken hoe de stad haar maritieme beleving kan versterken. Enerzijds misschien een begrijpelijke stap. Anderzijds, zo vragen velen zich af, waarom duur onderzoek laten uitvoeren als de ingrediënten al in onze eigen havenstad liggen? Zonder volledigheid te suggereren: Dok5, het entrepotgebouw, het Hannemahuis, de Willem Barentszwerf, de Holland, de Sittard, de Jenny Baynton, Sterke Yerke, de Jonge Seun en binnenkort de SkoönSeun, de charterschepen, de vissers, de kunstenaars, de tegeltjesfabriek, Blik, het Brouwdok, het is allemaal al aanwezig. Zet de oogluiken open, werk samen en dynamische beleving komt vanzelf tot leven.

TASTBAAR, NIET KUNSTMATIG

Het gevaar van te veel 'beleefbaarheid' is dat het woord zelf z'n charme verliest. Harlingers houden niet van gesjanter, zoals mijn opa uit de Zeilmakerstraat zou zeggen. De kracht zit 'm juist in het échte verhaal. De geuren van de haven, de verhalen van de vissers, het kraken van touw en hout. Laat onderzoek dus niet verzanden in langdradige rapporten. Met een beetje nuchterheid, samenwerking en liefde voor het water kan Harlingen iets unieks neerzetten: een stad die haar rijke maritieme geschiedenis niet conserveert, maar uitdraagt en opnieuw laat leven.

EEN STAD MET WAD ÉN KARAKTER

Als de plannen slagen, wordt Expeditie Harlingen meer dan een projectnaam. Het wordt een uitnodiging. Een ontdekkingsreis door een stad waar vakmanschap, cultuur en zeezout hand in hand gaan. En dat alles, als

het even kan, zonder dat het halve budget eerst overboord gaat aan papieren koerskaarten. De beste kapiteins staan immers aan wal, laat ons zelf het roer ter hand nemen. Harlingen hoeft zichzelf niet opnieuw uit te vinden. Ze hoeft alleen zichzelf te laten zien.

WALVIS

Tot slot de beloofde walvis. We hebben er eentje in de Willemshaven liggen, onze fontein. Maar we hebben óók nog een echt walvis skelet liggen, potvis Sil. Gevonden in 2012, geprepareerd door Naturalis en later tentoongesteld in Dok 5. Sil ligt inmiddels weer in Naturalis, maar dat kan anders. Uw verslaggeefster had ooit de gelegenheid om in het walvismuseum in New Bedford (USA) door een plasticmodel van een walvishart te kruipen. De aorta leende zich uitstekend voor een ontdekkingsstocht. Spannend! Nu de link: in de 17e en 18e eeuw stond Harlingen in het teken van de walvisvangst. Veel Harlingers verdienden hun geld met het jagen op deze beesten en het Harlinger marktaandeel was destijds 60 procent. Het gebouw Groenlandsvaarder aan de Voorstraat herinnert nog aan deze tijd. Tegenwoordig streven we er juist naar om de enorme zoogdieren te redden, maar onze geschiedenis blijft. Waarom geen walvismuseum in Harlingen als deel uitmakend van het Vispad? Met onze eigen Sil en misschien ook wel met een model gemaakt van plastic, lokaal gevangen door onze eigen SkoönSeun. Vijfhonderd kilo zwaar en net zo groot als een kleine bijboot. Walvissen als trekpleister in Harlingen, geserveerd met een broodje garnaal. Opa knikt bedachtzaam. 'Awesere kien!', adviseert hij bondig.

Astrid Pascal

TERUGBLIK

WINTERSEIZOEN 2024-2025

Tekst Anje Valk

Tijdens het winterseizoen 2024-2025 waren er weer allerlei interessante activiteiten in het Allemanshuus. Een verslag.



1 NOVEMBER: DERK VAN DIEREN

Derk, al 20 jaar vrijwilliger bij station KNRM Harlingen, vertoonde de speciaal voor het 200-jarig bestaan van de KNRM gemaakte film, waarin hij zelf prominent figureert. Daarbij vertelde hij ook over zijn eigen werk bij KNRM-station Harlingen. Een mooie avond, want Derk is een geboren verteller en hij heeft geen geluidsversterking nodig!



22 NOVEMBER: FILM 'UNTOLD: THE RACE OF THE CENTURY'

Een fascinerend inblikje in de wereld van de America's Cup rond de wedstrijd van 1983: het Australische team wist The Auld Mug aan de New York Yacht Club te ontfutselen,

die de trofee al 132 onafgebroken in bezit had. De beroemde zeilwedstrijd tussen twee schepen werd voor het eerst in 1851 gehouden. Deze eerste race werd georganiseerd door de prestigieuze Britse zeilclub Royal Yacht Squadron. De tegenstander was de Amerikaanse New York Yacht Club, en deze won met het jacht America. Sindsdien draagt het evenement de naam America's Cup, naar de eerste winnaar van de race. De prachtige zilveren cup, die Auld Mug wordt genoemd, blijft in handen van de winnaar totdat deze wordt uitgedaagd en verslagen.

De film gaat over het jaar 1983 van de overwinning door de Australiërs met het jacht Australia II: de dramatische wedstrijd, de aanloop, de bouw van de boot en het team. Het was een soort David-tegen-Goliath-drama. Enorme ego's, prachtige beelden, veel geld, de mystiek rond 132 jaar onoverwinnelijkheid. In feite vertegenwoordigde de America's Cup van 1983 het moment waarop de America's Cup begon te verschuiven van de stereotype, ietwat oubollige competitie tussen heren en hun jachtclubs naar de hedendaagse uiterst spectaculaire high-tech competitie, waar de vele miljoenen van de evenzevele commerciële sponsors geen rol lijken te spelen.

20 DECEMBER: DE GROTE PUBQUIZ 2024

We sloten ons verenigingsjaar 2024 af met de inmiddels traditionele pubquiz. Spannend, leuk, pittige vragen, prachtige prijzen (en

lekker veel). En genoeg oliebollen en bisschopswijn om in de juiste Kerst- en Oudjaarsstemming te komen.

ZONDAGMIDDAG 12 JANUARI: NIEUWJAARSBIJENKOMST

Voor het eerst was deze weer overdag, op zondagmiddag, en dat bleek heel geslaagd. Er was een grote opkomst. Volgend jaar weer!



7 FEBRUARI: EEN INKIJK IN DE WERELD VAN DROOMJACHTEN

Een bijzondere avond met een kijk achter de schermen in de wereld van superjachten. Het bekende nautisch ontwerp bureau Vripack uit Sneek ontwerpt al decennia lang bijzondere schepen voor opdrachtgevers wereldwijd: van grote en kleine superjachten, expeditie schepen, veerboten en vissersschepen. Vripack heeft met zijn creativiteit en vernieuwende ontwerpen al tientallen internationale prijzen in de wacht weten te slepen.

Eigenaren/ontwerpers Bart Bouwhuis en Joost Meertens namen ons op deze avond mee in de fascinerende wereld van superjachten, vanaf de eerste contacten met de opdrachtgever, de eerste schetsen tot aan de proefvaart op zee. Het was een

bijzonder en sprankelend verhaal, verteld met veel jeugdig enthousiasme en soms een vleugje humor, geïllustreerd met prachtig beeld. Een buitenkansje, speciaal ook voor de motorbootbezitters onder de leden zou je zeggen. Toch waren er, inclusief de barbemensing en de beide organisatoren, slechts 18 aanwezigen.



21 FEBRUARI :

DICK KOOPMANS JR. VERTELT

De Activiteitencommissie had de bekende jachtontwerper Dick Koopmans jr. bereid gevonden om voor de HWSV een presentatie te komen houden: unieke gelegenheid tot kennismaking voor zeilers met een Koopmansontwerp en bovendien een gegarandeerd boeiende avond. We kennen hem als jachtontwerper met een internationale reputatie, maar hij doet nog veel meer. Hij is net als zijn vader een bekend zeezeiler, neemt deel aan lange-afstand-zeilraces, wedstrijden en tochten, zowel solo als samen met zijn partner Jolanda Cupido, hij begeleidt Nederlandse deelnemers aan oceaanroeiwedstrijden, onder meer als ontwerper. Ook begeleidde hij als technisch adviseur één van de deelnemers aan de Golden Globe Race 2022 (De GGR is een non-stop solo rond-de-wereld zeilrace naar het beeld van de originele Sunday Times Golden Globe uit 1968. Er wordt alleen jachten volgens ontwerpen uit die jaren gevaren en zonder moderne navigatie- en communicatiemiddelen). Dat was de Indiër

Abilash Tomy, die deelnam met 'Bayana', een Rustler 36. En daarover ging zijn bijzondere verhaal, vol bizarre en bloedspannende wendingen – én alles waar gebeurd! Dick Koopmans bleek een rasverteller, met onderkoelde humor en een fabelachtige kennis van zaken.

Vreemd genoeg was er ook op deze avond maar een teleurstellend klein aantal leden aanwezig: 20 personen inclusief de barbemensing en de beide organisatoren. Wat een gemiste kans voor een persoonlijke ontmoeting met Nederlands bekendste jachtontwerper, die bereid was om speciaal voor de HWSV naar Harlingen te komen.



14 MAART: KIJK IN DE OUWE DOOS

Ons erelid Sjors Dotinga vertoonde filmpjes en foto's uit de oude doos van de HWSV. De Vereniging dateert van 1932, dus die ouwe doos bevat heel wat! Hij vertoont unieke beelden uit zijn bezit, die door Bernard (ook erelid) zijn gedigitaliseerd. Bijvoorbeeld dia's van een tochtje met bejaarden in 1980, toertochtes naar Hempens en naar de Suupsloot, en een film van een heel ouwe HT Race. Kostelijk om te zien! Voor heel oude leden een feest van herkenning, voor nieuwere leden een prachtige inkijk in het verleden van onze geliefde club. Kennelijk was dit qua belangstelling onder de leden een schot in de roos, want het was een geanimeerde 'volle bak'.



ZATERDAGMIDDAG 15 MAART:

WORKSHOP SNAP JE BOORDNET

Een (bijna) lege accu, lichtjes of instrumenten die 'het niet doen', de motor start niet, of zelfs algehele stroomuitval: wie kent deze problemen niet? Voor veel mensen is elektriciteit een ondoorgrondelijk fenomeen en menigeen zou er graag wat meer van willen weten. Dat bleek wel, want ruim 25 deelnemers hadden zich aangemeld voor deze dag, waarmee de cursus meer dan volgetekend was.

Dankzij cursusleider Ernst Roelofs begrepen de deelnemers na afloop meer van hun installatie en hoe die er uit hoort te zien.

Eerst wat theorie, en dan praktijk: uitbreiding met nieuwe apparatuur, is de bestaande installatie nog geschikt en hoe bepaal je dat? Overstappen naar 24 Volt? Kabels dik genoeg en hoe reken je dat uit? Praktische tips voor het installeren en onderhouden van je boordnet.

Ernst Roelofs bracht de deelnemers op een geduldige en voor iedereen begrijpelijke manier deze basiskennis bij in deze workshop. Het was een heel geslaagde middag met veel vragen en een goeie sfeer. Voor herhaling vatbaar.



HARDE STRIJD TEGEN DE ELEMENTEN BIJ 77STE HT RACE

Tekst Bernard Kramer foto's Dorus Breidenbach en Bernard Kramer

De HT Zeilrace werd op 22 en 23 mei 2025 voor de 77ste keer gevaren. Het was een HT Race met onstuimige weersomstandigheden. Met de stevige noordwesten wind was het voor de deelnemers hard werken om de finish te halen op de eerste wedstrijddag. Van de 116 ingeschreven zeiljachten waren er 30 niet gestart en haalden slechts 64 de eindstreep. Op de tweede dag bleef de krachtige wind uit dezelfde hoek waaien en konden de zeilers zonder problemen terug naar Harlingen varen.

Op donderdag in de vroege ochtend klonk het eerste startschot. De wedstrijdleiding besloot om de korte route te laten varen aangezien varen in het zeegat tussen Vlieland en Terschelling met dit weer geen optie was. Na het kruisrak in de Blauwe Slenk en Pannengat kon de vloot direct rechtsaf slaan de Meep in om in de Noordmeep te finishen. De meeste deelnemers arriveerden moe maar voldaan rond het middaguur in de haven van Terschelling.

Ook in deze editie voer de *Regina Andrea* met de wedstrijd mee op de eerste dag met sponsors en belangstellenden.

Een van de jachten sloeg om in de Blauwe Slenk en de drie opvarenden raakten te water. De hulpverlening van rederij Noordgat was echter snel ter plaatse om de zeilers uit het water op te pikken. Ook de boot kon worden geborgen. De HT Zeilrace wordt begeleid door een hele vloot schepen. De HT Race werkt met een veiligheidsplan waarbij elk begeleidingsschip zicht houdt op een deel van de route. Bij calamiteiten kunnen ze dan snel hulp inroepen. De deelnemende zeilers zijn op de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor hun veiligheid en dienen over een voorgeschreven veiligheidsuitrusting te beschikken.

TWEDE DAG VRIENDELIJKE

Op de tweede dag was het weer wat vriendelijker, maar er waaide nog steeds een stevige bries. De noordenwind in de rug zorgde ervoor dat de hele vloot maar een paar keer overstag hoefde te



Watersport TV maakte van de wedstrijd een mooie reportage, die meteen al de volgende dag op hun website te zien was. De productie werd mede mogelijk gemaakt door onze sponsor DG Rubber Holland, die ook komend jaar weer onze hoofdsponsor is. Scan de QR-code, als je de film wilt zien.

VOLGENDE HT RACE

De HT-commissie is al weer gestart met de voorbereiding van de volgende HT Race. De commissie is in de laatste jaren van samenstelling veranderd en bestaat nu uit de volgende personen:

Peter Verhoeven - wedstrijdleader en voorzitter

Elmer Torensma - inschrijving, wedstrijduitslagen en website

Klaas Jan Boessenkool - veiligheid en volgschepen

Bertina Bruins - veiligheid, volgschepen en social media

Menno van Kammen - sponsoring en evenement

Bernard Kramer - communicatie en evenement

Marit Ybema - contacten instanties en vergunningen

Charlotte de Vries - contact met bestuur en evenement

Jon van der Weide - SW-rating

De volgende HT Race is op donderdag 28 en vrijdag 29 mei 2026.

gaan en met een 'knik in de schoot' op Harlingen aan koerste. Aan het begin van de middag waren alle boten weer binnen.

De prijsuitreiking op vrijdagavond vond plaats op het HWSV-terrein, waar het partyschip de *Regina Andrea* lag afgemeerd. De prijzen waren deze keer gemaakt door Marijke van der Klei. Met allerlei gevonden materiaal had ze een serie unieke trofeeën gemaakt. Wethouder Hendrik Sijtsma reikte de prijzen uit. De winnaars niet alleen blij om hun prijs, maar vooral omdat die zo mooi was.



De HT-commissie v.l.n.r.: Klaas Jan Boessenkool, Marit Ybema, Menno van Kammen, Peter Verhoeven, Charlotte de Vries en Bertina Bruins.



De prijzen van Marijke van der Klei

HA15

Een spookverhaal van Henriëtte Hoogtij met een illustratie van Dolf Siere

Kim kwam uit Lowestoft aangevaren. Het waren twee heerlijke weken vakantie geweest in Engeland. Ze had oprecht genoten, en nu weer lekker naar huis. Ze had er zin in. In de vroege ochtend naderde haar *Deinemeid* - een stalen tweemaster - de wateren rond Den Helder. Bij vuurtoren de Lange Jaap kwam ze via het Marsdiep op de Waddenzee. Nog maar zo'n vijfendertig mijl naar Harlingen, haar stad aan het Wad, de plek waar haar hele familie al generatieslang woonde. Ze dacht even aan 'haar' ziekenhuis, het MCL, blij dat ze een paar weken verlost was geweest van haar werk met alle drukte en gekte. Verlost van de verloskamer, grapte ze graag. Ze had wel weer zin om aan de slag te gaan, zoals eigenlijk altijd aan het eind van de vakantie.

Boven de Texelstroom bij de bocht richting het Scheurrak en verderop naar de Doove Balg, doemde een inktzwarte wolk op. Het leek wel mist. Zwarte mist. Bizar. Het zag er dreigend uit. Even dacht Kim dat ze het zich verbeeldde, maar ze zag het toch goed. Vanaf de uitloper van Texel tot aan de mosselbanken, stuurboord van haar, was de lucht pikzwart. Eigenaardige onweersbui, dacht ze, want zonder gerommel of bliksem. De wolk zakte snel. Nog even en ze werd erdoor opgeslokt. Ze keek om. Achter haar was het licht en rustig. De stroom en de wind duwden haar met een snelheid van ruim zes knopen vooruit. Ze voer op de bezaan en de genua die door de westenwind vol werden geblazen. Omkeren was geen optie meer. Snel rolde ze de genua in, en nog voordat ze ook de bezaan kon strijken, zat ze middenin de wolk.

De wind viel vreemd genoeg acuut helemaal weg. De temperatuur was minstens tien, misschien wel vijftien graden gezakt. In een oogwenk was ze verkleumd. Ze rilde in haar zeilpak en zag geen hand voor ogen. *Deinemeid* dobberde op een naargeestig stille zee. Toen ze de sleutel omdraaide om de motor te starten, bleef het vertrouwde gepiep uit. Met haar zaklamp zag ze dat ook haar instrumenten waren uitgevallen.

In de stilte klonk opeens een lange uitgerekte gil. Kim's haren gingen overeind staan. Tellen later klonk ook het toenemende geluid van

een oude, brommende scheepsmotor. Kim niets zien in de duisternis en beet op haar lip. Waar kwam die gil vandaan? Was er een schip in de buurt? Ze scheen om zich heen met haar zaklamp en kneep haar ogen tot spleetjes. Opeens doemde iets op dat nog donkerder was dan deze curieuze donkere mistwolk. Er kwam een schim tevoorschijn welke nog het meest leek op een oude stalen visserskotter. Ze ontwaarde verschoten letters op de boeg. Brommend kwam het dichterbij. Met moeite las ze de naam van het schip. HA15.

Kim verstarde en hapte naar adem. Ze kende dit schip! Zo lang als ze zich kon herinneren hing er al een foto aan de muur van de HA15 bij haar ouders thuis, aan de Noordijs. Dit legendarische schip was generatieslang in haar familie geweest en haar opa was notabene in 1911 op het schip geboren. Na de oorlog had hij de kotter overgenomen van zijn vader. En toen de tijd kwam, had haar vader de visserij moeten voortzetten, maar hij brak met de traditie. Daarna was de HA15, voor zover Kim wist, uit de vaart genomen, gesloopt, of in ieder geval verdwenen.

Nog voor ze zich kon afvragen waar ze in verzeild was geraakt, en nog voordat ze bang kon worden van deze griezige verschijning in het donker, klonk opnieuw een schrille gil. Haar verpleegkundig hart sprong op, klaar voor actie.

De kotter lag inmiddels vrijwel langszij. Er stond een man naar haar te staren, een stille grijze schim, eigenaardig genoeg gekleed in een oude pikbroek en een wambuis. Hij droeg klompen. Ondanks de verwarrende situatie vroeg Kim zich af hoe iemand zich in godsnaam op klompen staande kon houden op een drijfmat schip. De man zette zijn motor uit en maakte met een soepel gebaar de kotter vast aan haar *Deinemeid*. Boven hem zag Kim vaag contouren van druipende netten aan de boomkor. Een garnalenvisser. Dat klopte met wat ze wist van de HA15.

Weer klonken kreten van wat een vrouw in barensnood moest zijn. Dat geluid herkende ze uit duizenden. Kim bedacht zich niet en stapte onverschrokken aan dek van de kotter. Eenmaal overgestapt



leek het een minder goed idee. De lucht voelde opeens nog zwaarder, nog natter, nog kouder. De spookachtige man sperde haar de weg. Zijn ogen boorden in de hare. Zijn smekende ogen keken haar indringend aan. 'Trijntje...', zei hij, en wees naar achter. Zijn oude olielamp flakkerde, wierp meer schaduw dan licht en hij gebaarde haar om hem te volgen. De lamp verlichtte het dek voldoende om een weg te kunnen zoeken langs oude vissersnetten, tonnen en een roestige scheepsbel. Het gegil van zo even was overgegaan in luid gekerm.

Kim volgde zowel de man als de klanken en vond de vrouw in de donkere mist. Een jonge vrouw. Ze lag op het dek, half tegen de stuurhut geleund. Haar handen grepen haar dikke buik vast, haar gezicht was bleek en nat van het zweet. Een kanten mutsje zat scheef, hing los over haar bezwete voorhoofd, terwijl blonde pieken er aan vast plakten.

Kim knielde naast haar neer, tilde de ouderwetse rokken van de vrouw op en beoordeelde snel hoe ver de geboorte gevorderd was. De vrouw leek zich nauwelijks bewust van haar omgeving, maar haar lichaam volgde instinctief het ritme van haar weeën. Kim verloor elk gevoel van tijd - letterlijk. Een rilling trok door haar heen toen ze beseftte dat dit schip, deze vrouw, dit moment...niet in haar eigen tijd behoorden. Alsof ze door de zwarte mist in een scheur van de

tijd was gevaren, een dunne breuklijn waar verleden en heden elkaar raakten. Ze schudde de gedachte af, maar die bleef zich opdringen. Bij het schijnsel van de olielamp werd uiteindelijk een jongetje geboren. De pasgeborene hilde krachtig, zijn stem sneed door de mist. Kim trok haar zeiljack uit, daarna ook haar fleecetrui, en wreef het jongetje droog - zo goed en zo kwaad als dat ging in het schemerlicht. Ze hulde het kind in haar trui en legde hem in de armen van zijn moeder, die nauwelijks nog bij kennis was. 'Hij heet Arjen', zei Kim tegen haar. 'Hoor je me Trijntje? Hij heet Arjen!' Mijn opa Arjen, dacht ze stilletjes en ontdaan, terwijl de jonge moeder niet reageerde.

De vrouw was uitgeput, maar haar lichaam bleef persen. Tot Kims ontzetting leek de vrouw te gaan bevallen van een tweede kindje. Dit klopt niet, dacht ze verward. Opa Arjen was enig kind geweest. Zijn moeder was in het kraambed gestorven. Een koude rilling trok over haar rug. Ze keek naar het dek onder de vrouw, waar donker bloed een baan trok naar de kluisgaten.

Het tweede kindje was een meisje. Ze gaf geen krimp, hilde niet - niet van de kou, niet van het leven. Ze leek nauwelijks te ademen. Kim wierp een blik op de moeder en wist dat ze niets meer voor haar kon betekenen. Maar wel voor haar dochter! Ze besloot het meisje een kans te geven door haar mee te nemen naar de

HOUTWERKERIJ DE SCHEPELING

MOOIE DINGEN VAN HOUT



- SCHEEPSSIER
- NAAMBORDEN
- HALFMODELLEN
- SCHEEPSTIMMERWERK

www.deschepeling.nl
Noorderhaven 111
8861AM Harlingen
Tel: 0517 641292
GSM: 06 10702630
mooiedingen@deschepeling.nl



FA. P.H. WALINGA

SCHEEPS- EN AANNEMERSBENODIGDHEDEN

info@walinga.nl / www.walinga.nl



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



Meubelmakerij 't HELMHOUT

Voor meubels op maat,
draaiwerk en
klein scheepstimmerwerk

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

www.hethelmhout.nl

Café 't Noorderke & Restaurant Noorderpoort



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



VERVOLG HA15

Deinemeid, waar het warmer en droger was. In deze naargeestige kou kon ze niets beginnen.

Toen ze opstond doemde de man weer op uit de donkere mist. 'Zorg voor Arjen. Hij leeft, houd hem warm!' Haar stem was als een echo en klonk van ver. De man leek haar te horen. Of had hij gesproken en had zij hem gehoord? De man bukte, bleek een vismes in zijn handen te hebben, daarmee sneed hij beide navelstrengen door, raapte de huilende jongen op, en verdween.

Op haar eigen schip was de mist iets lichter. Kim legde het meisje op de kajuitafel, pakte een handdoek, droogde haar af, maakte haar mondje schoon en probeerde voorzichtig lucht in haar longen te blazen. Kleine duwtjes op het borstje, twee vingers ritmisch op het tere lijfje. Tot haar opluchting kwam er een schokje door het kleine lijf. Een zwak geluidje, een eerste adem. Ze leefde.

'Ik noem je Mare', fluisterde Kim. 'Kind van de zee'. Voorzichtig nam ze het meisje in haar armen. Ze had duizend keer eerder een pasgeborene vastgehouden, dat hoorde bij haar werk, maar dit voelde anders. Mare voelde zó eigen - alsof ze een vergeten draad uit haar eigen leven vasthield. Toch bestond dit kindje niet. Er waren geen verhalen over haar, geen plek in de stamboom. Kim beseftte; zonder haar handelen was opa Arjen enig kind gebleven, maar door in te grijpen had ze de geschiedenis veranderd.

In het felle licht van *Deinemeids* kajuit zag ze opeens hoe Mares zachte ronde gezichtje begon te veranderen. De bolle wangen slonken, de pluïjes op haar hoofdje werden zilverachtige draden. Kim voelde het leven opnieuw uit het lijfje glijden. Het babyhuidje werd doorschijnend, bijna grijsig. Beschermend hield ze Mare dicht tegen zich aan, maar terwijl ze toekeek leek het kindje te vervagen in haar armen. Een zacht licht leek haar te willen oplossen, en ze begreep: Mare moest snel terug naar haar eigen schip, haar eigen tijd!

Ze sprong overeind en rende naar buiten, de mist in. 'Wácht', riep ze, 'wácht!!' want de visser op de HA15 maakte al aanstalten om de landvasten los te gooien. Hij keek haar nadrukkelijk aan. 'Blijf je of ga je', leek hij woordloos te vragen. Kim aarzelde een enkele tel, keek opnieuw naar het meisje in haar armen dat steeds doorschijnender werd. Het razendsnelle voortschrijden van de tijd tussen 1911 en 2025 was voor Mare onoverbrugbaar... Met bonzend hart stapte Kim terug over op de HA15. En zag vervolgens hoe Mares kleur weer terugkeerde, hoe de zilveren strengen op haar bolletje weer pluizig blond werden. Merkte op dat haar adem opnieuw regelmatig werd.

Mare loslaten leek haast onmogelijk. Haar aan haar norse vader overdragen ook. Misschien moest zij in 1911 blijven, bedacht ze. Wie zou haar missen als ze bleef om de familiegeschiedenis te herschrijven? Kims gedachten raasden als een storm. Blijkbaar had de terugwerkende tijd geen vat op haar. Ze had tenslotte al uren op de HA15 doorgebracht. Als ze bleef, dan werd ze haar eigen opa's moeder. Door hem groot te brengen kon ze ook haar eigen stamboom veilig stellen. De hele lijn, beginnend met haar opa. Zou ze later zelf later nog bestaan? Geen idee. Het duizelde haar. Ze keek naar haar dobberende *Deinemeid*. Als ze Mare nu onmiddellijk aan haar vader afgaf, dan zou zijzelf de sprong nog terug kunnen maken naar de tweemaster. Naar haar fijne vertrouwde leventje met dat ene randje rauwe rouw. Kinderloos gebleven. Haar brein stond in lichterlaaie van twijfel en verwarring, terwijl de motor stampend opstartte. Verlangen en angst vochten om voorrang. Mare hilde.

Aan het eind van de dag waarop bizarre zwarte mist was gerapporteerd, vond de Kustwacht een verlaten schip, vastgelopen bij de Doove Balg. De bezaan wapperde als een vlag in de wind. Van de bemanning was geen enkel spoor te vinden. Vermoedelijk man over boord door de buitengewone weersomstandigheden. Er werd druk gezocht. Relays werden doorgegeven. Even dacht men de kapitein van de tweemaster te hebben gevonden, maar dat bleek abuis. Wel dreef niet ver van het verlaten schip een lichaam. In vergaande staat van ontbinding. Geschrokken staarden de mannen van de KNRM naar het lijk dat in het afgaande tij dobberde op de korte golven. Ze zagen iets dat nauwelijks meer was dan een skelet. Aan de verweerde botten haakten restanten van rokken, een halfvergane borstrok en een mutsje.

Toen een van de redders de zonderlinge vondst aan boord had gehaald en voor nadere identificatie onderzocht, merkte hij iets bijzonders op. Vaag stond een naam in het mutsje geborduurd: Trijntje.

Recepten



KERSTDINER AAN BOORD

Enkele jaren geleden vierde ik kerst en oud & nieuw aan boord van onze Sil. We lagen op Terschelling. Het was gezellig druk in de haven en de ene boot was nog mooier versierd dan de andere. Traditie, zeiden ze. Dat werd mij al snel duidelijk: de meeste boten komen er al jaren achtereen en als een boot niet of onvoldoende met lichtjes versierd is, krijgt de eigenaar direct commentaar. Het resultaat is een fantastisch mooi plaatje waar menig haven waar ook ter wereld jaloers op mag zijn.

Als je van koken en lekker eten houdt, kan het wel eens wat behelpen zijn in de kombuis. En met de feestdagen wil je toch een beetje knap voor de dag komen. Kerstrecepten zijn vaak heel uitgebreid en maken gebruik van verschillende methoden – koken, oven, grillen, stomen – en dat kan lang niet op elk schip. Maak het jezelf dus niet te ingewikkeld. Als je je diner een persoonlijke toets wilt geven, focus je dan op het voor jou belangrijkste onderdeel, koop de rest zoveel mogelijk kant-en-klaar in en geef daar met een eenvoudige ingreep je eigen draai aan. Maak een goede planning en begin op tijd met je voorbereiding met name voor dit hoofdgerecht, want dat heeft de meeste tijd nodig. Gelukkig heb je er zodra het in de pan zit amper omkijken meer naar. Geniet van de feestdagen en eet smakelijk!



*Tekst Charlotte de Vries
Fotografie Arjen Zeeders (Alfa Zulu Fotografie)
en Charlotte de Vries*

WAT GAAN WE ETEN?

Voorgerecht:	à la minute gemarineerde zalm
Tussengerecht:	gazpacho met Harlinger garnaaltjes
Hoofdgerecht:	stoof van hert met paddenstoelen en puree
Kaas:	eenvoudig kaasplankje
Nagerecht:	stoofpeertjes met mascarpone en kruimels van amarettikoekjes

De gerechten zijn allemaal voor te bereiden, dus tijdens het diner zelf kan de kok lekker mee genieten aan tafel. De recepten zijn voor 4 personen.

VOORGERECHT

À LA MINUTE GEMARINEERDE ZALM

Ingrediënten: 250 gr kraakverse zalm, 1 eetlepel mayonaise, azijn, 1 theelepel mosterd, visfond, volle eetlepel kappertjes, 2 tomaten (pitjes eruit, als je het leuk vindt ook ontveld), maar dat is geen noodzaak), een of twee handjes zwarte olijven, bosje basilicum, een of twee handjes mini-croutons

Benodigheden: scherp mes, 3 wijnkurken elk in 3 stukken gesneden, vershoudfolie, eventueel een kwastje

Tip vooraf: om ruimte op je aanrecht en in de koeling te besparen stapel je de met plastic afgedekte bordjes op elkaar met daartussen telkens drie stukjes kurk verspreid op de rand, zodat de bordjes elkaar net niet raken en de vis niet plet.

Koop bij de visboer een stuk verse zalm. Snijd een kwart met een scherp mes in zeer dunne plakjes en spreid uit op een ontbijt- of gebaksbordje (als carpaccio) en dek af met een vel vershoudfolie. Snijd de volgende portie van de vis, leg op een bordje, dek af met folie, stapel met drie stukjes kurk ertussen op het eerste bordje en ga zo door tot je vier bordjes zalm hebt opgestapeld en zet koud – heb je weinig ruimte in je koelkast, zet het buiten, het is vast koud genoeg in deze tijd. Pas op dat de meeuwen er niet bij kunnen! Klop een dressing van de mayonaise, azijn, mosterd en visfond en peper. Maak op smaak met wat peper. Zet koud. Snijd de tomaten, kappertjes en zwarte olijven in zeer kleine blokjes en snipper de basilicumblaadjes. Tot zo ver kun je dit gerecht voorbereiden. **Afwerking:** haal het plastic van de bordjes zalm, lak de dressing er met een kwastje of de bolle kant van een lepel over, verdeel daar de kappertjes, olijven en basilicum over en maal wat zwarte peper erover. Serveer met stokbrood of toast met gezouten boter.

Wijntip wit: een frisse, ziltige Albariño uit noord-Spanje, of een Grüner Veltliner uit Oostenrijk of Duitsland.





TUSSENGERECHT

GAZPACHO MET HARLINGER GARNAALTJES

Ingrediënten: kant-en-klare liefst koelverse tomatengazpacho (emmertje van de Jumbo bijvoorbeeld), 2 of 3 zeer rijpe tomaten, 100 gram Harlinger of Hollandse garniaaltjes.

Benodigdheden: rasp

Koop een goede tomatengazpacho (koelvers) en rasp daar enkele verse zeer rijpe tomaten door (denk om je vingers!), kruid met wat zout en ruimhartig peper. Schep de soep in kommetjes en verdeel er de Hollandse garniaaltjes over. Voor wie niet van garnalen houdt, kun je variëren met kleine blokjes gerookte kipfilet, in stukjes gesneden zee kraal of de mini-cROUTONS van het voorgerecht. Alleen soep kan natuurlijk ook, maar die 'bite' maakt het wel extra lekker.

Wijntip: officieel hoor je bij soep geen wijn te schenken, maar omdat we er wel van houden zou ik hierbij een Sauvignon Blanc of een zeer droge Riesling of schenken, of kies voor de Spaanse traditie en schenk een glaasje sherry (fino of manzanillo).



HOOFDGERECHT

STOOF VAN HERT MET PADDENSTOELEN EN PUREE

Ingrediënten: 800 gram hertenpoellet (stoofvlees, in deze tijd verkrijgbaar bij slager of supermarkt, misschien van tevoren bestellen), klontje roomboter, 1 flinke (rode) ui, 1 teen knoflook, 400 gram gemengde paddenstoelen, 1 glas rode wijn, 4-5 dl wildfond, 2 el vossenbessenchutney (of cranberryjam), kruimige aardappelen, klont roomboter, melk, een pot appelcompote

Benodigdheden: ruime stoofpan met dikke bodem, pureestamper
Tip vooraf: als je de stoofpot een dag van tevoren maakt, hoef je deze op de dag zelf alleen langzaam te verwarmen.

Haal het vlees 's ochtends uit de koeling en laat op kamer...eh, boottemperatuur komen. Snijd in dikke dobbelstenen en kruid met zout en peper. Snipper de ui en de knoflook en snijd de paddenstoelen in plakken of in vieren. Verhit de stoofpan met de roomboter en bak het vlees op middelhoog tot hoog vuur rondom bruin. Bak de ui met de knoflook kort mee. Voeg de wijn, de wildfond en de vossenbessenchutney of cranberryjam toe en breng aan de kook en laat heel zachtjes 2 tot 2,5 uur stoven met het deksel op de pan. Het vlees moet net onder staan, voeg anders nog wat fond of een beetje water toe. Voeg een half uur voor het einde van de kooktijd de paddenstoelen toe en laat mee garen. Haal op het laatst eventueel het deksel van de pan, zodat de saus mooi indikt. Maak de aardappelpuree. Kook de aardappelen goed gaar, giet af en stamp met de boter en een scheutje melk tot een zachte, romige puree. Ik ga ervan uit dat je wel twee pitten aan boord hebt, anders schuif je de pan met hertenstoof even opzij en warm je deze daarna weer kort door.

Doe de appelcompote in een mooie schaal en zet op tafel. Schep wat puree op de borden en schep er de hertenstoof over of naast. Een gerecht om heerlijk warm van de worden.

Wijntip: Een volle iets kruidige rode wijn als een Châteauneuf-du-Pape uit de Rhône of een Italiaanse Chianti Classico Riserva.



DESSERT

STOOFPEERTJES MET MASCARPONE EN KRUIMELS VAN AMARETTIKOEKJES

KAAS

Maak een eenvoudig kaasplankje van twee verschillende soorten kaas. Kies bijvoorbeeld een zachte camembert en een pittige stilton en serveer op een plankje. Haal de kazen vroeg in de middag al uit de koeling, zodat ze mooi zacht zijn. Serveer er toastjes of wat stokbrood bij. Met druiven erbij en eventueel een kaasdip (zit vaak in een kerstpakket) is het kaasplankje helemaal af, maar dat hoeft natuurlijk niet. Geef iedereen een eigen bordje/schoteltje en een mesje.

Wijntip: schenk hierbij gerust de rode wijn van het hoofdgerecht (als er nog wat over is). Wil je een dessertwijn schenken? Dan past een witte Sauternes goed. Of kies voor een stevige PX Sherry (Pedro Ximénez), maar een rode (Tawny) port is ook altijd lekker.

Ingrediënten: bakje kant-en-klare stoofpeertjes (koelvers), 125 ml mascarpone, 125 ml slagroom, twee eetlepels fijne kristalsuiker, zakje/doosje amarettikoeckjes

Benodigdheden: garde

Roer de mascarpone glad met een beetje van het sap van de peertjes. Voor extra smaak, kun je het sap van de peertjes vooraf inkoken. Laat het sap wel helemaal afkoelen voor gebruik. Klop de slagroom met de kristalsuiker lobbij (niet stijf!) met de garde en roer dit voorzichtig door de roomkaas. Zet koud. Hak de amarettikoeckjes grof. Snijd de stoofpeertjes in halfjes of kwarten, verdeel ze over vier bordjes of schaaltes. Lepel er twee mooie dotten van het mascarponemengsel naast. Strooi de amarettikruimels erover en giet er het overgebleven sap van de peertjes omheen.

Wijntip: ook hierbij past een witte Sauternes uitstekend. Zijn de peertjes donker en zoet dan is een Portugese Moscatel er lekker bij.

FOTOWEDSTRIJD

Kook jij met de feestdagen een van deze gerechten? Maak een foto van jullie aan boord aan de dis (nou vooruit, thuis mag ook) en mail deze uiterlijk 3 januari 2026 naar redactie@hwsv.nl met je naam en telefoonnummer en wie weet win jij dit prachtige boek:

150 jaar Nederlandse Scheepvaartaffiches t.w.v. € 59,50!

De uitslag* wordt 10 januari 2026 bekendgemaakt via de nieuwsbrief, dus houd je mail in de gaten. De winnaar krijgt het boek aangereikt of toegestuurd.

* Het redactieteam kiest de winnende foto uit. Over de uitslag kan niet worden gecorrespondeerd.





V.l.n.r.: Jan Schuil, Jitze Baarsma en Sjirk Venema

Even voorstellen...

Er zijn de laatste paar jaar verschillende wisselingen in het bestuur geweest. Tijd om kennis te maken met drie nieuwe gezichten in het bestuur: Jan Schuil (penningmeester), Jitze Baarsma (algemeen bestuurslid) en Sjirk Venema (havencommissaris).

Jan

Kun je jezelf voorstellen?

Ik ben Jan, 56 jaar jong, ik ben geboren en getogen in Harlingen. Ik heb twee kids van 21 en 23 en ik woon samen met Helga aan de Zoutsloot.

Sinds wanneer ben je lid van HWSV?

Ik ben lid sinds 2020 en sinds kort heb ik een boot. Een Mitchell, een zeewaardige motorboot van rond de 9 meter. De *Hero*.

Wat maakt dat je in het bestuur bent gekomen?

Ik ben tijden penningmeester geweest van de Rotary club in Harlingen. En die taak heb ik overgedragen. Vervolgens zag ik dat er een vacature was bij de HWSV, en ik vind dat je soms ook iets terug moet doen voor de maatschappij dus vandaar mijn rol binnen HWSV.

Wat hoop je te bereiken in het bestuur/op de club?

Dat er een stabiel bestuur is en dat er een mooie langetermijnvisie wordt ontwikkeld. Dat geeft rust voor de leden.

Wat zijn je drijfveren voor vrijwilligerswerk? Ben je (of was je voorheen) ook betrokken bij ander vrijwilligerswerk?

Ja. Ik was voorheen in het bestuur van Lac Frisia, de oudste voetbal vereniging van heel Friesland en misschien wel van heel Nederland.

Dat heb ik drie jaar met heel veel plezier gedaan. Mijn zoon, Jan Karel speelde daar. Daarnaast zit ik bij de Rotary Harlingen. Ik ben ook werkzaam voor Pum in Den Haag. Dat is samenwerking met ontwikkelingslanden en senioren mensen met kennis en kunde van bepaalde zaken worden er op uit gestuurd om hun professionele kennis te delen. Zo ben ik onlangs naar Vietnam uitgestuurd voor een oester-project. Fantastisch om kennis te delen.

Als je een toverstokje zou hebben, wat zou je wensen voor Harlingen en omstreken?

Ik vind het allemaal al erg mooi in Harlingen, geen toverstokje nodig.

Wat is jouw ultieme paniekmoment geweest op de boot?

Toen ik afgelopen zomer met de *Hero* op het Wad was, en mijn motor waterkoeling lek bleek. Dus bleef ik gewoon drijven tot ik gered werd door de alom geprezen Sjors en een sleepje kreeg.

Als je boot kon praten, wat zou die tegen jou zeggen?

Hij zou zeggen dat hij wat vaker uit de box wil en de zee op wil.

Moeten bestuursleden gekozen worden op stuurmanskunst of op stormbestendigheid?

Bestuursleden moeten gekozen worden op stuurmanskunst. Het is geen kleine vereniging om te besturen en het is een grote verantwoordelijkheid. Zo voel ik dat.

Wanneer begon je liefde voor op het water vertoeven?

De liefde begon toe ik nog klein was, toen had ik een *Tabbert*. Maar ik ben al vroeg begonnen met mijn eigen bedrijf en pas tegenwoordig heb ik weer tijd en ruimte om van het water te genieten. Dat probeer ik tenminste. Maar kijk maar naar een van de vorige vragen. De *Hero* (en ik ook) willen wel vaker het Wad op.

Jitze

Kun je jezelf voorstellen?

Ik ben Jitze Baarsma, geboren in 1966 in Zwaagwesteinde. Sinds 1997 woon ik met mijn vrouw Margriet in het mooie Harlingen. Onze twee kinderen zijn hier

geboren en opgegroeid, maar inmiddels uitgevlogen: onze zoon woont met zijn gezin – inclusief kleinzoon – op Terschelling, en onze dochter in Amsterdam.

In het dagelijks leven ben ik zelfstandig ondernemer in de wereld van interieur en design. Ik vertegenwoordig diverse meubel-, verlichtings- en akoestische collecties in de Benelux en maak daarnaast lichtplannen voor zowel binnen- als buitenruimtes.

Sinds wanneer ben je lid van HWSV?

Ik ben nu zo'n drie jaar lid van de HWSV. Dat begon met de aanschaf van een Drascombe – een langgekoesterde wens en een ideaal bootje om mee te scharrelen over het Wad.

Na de geboorte van onze kleinzoon op Terschelling besloten we echter dat het tijd werd voor iets meer comfort. Inmiddels varen we met veel plezier op *Silke*, een prachtige LM27 Deense motorsailer. Een heerlijk schip waarmee we met gemak langere tochten kunnen maken en waarin je ook prima een weekend of langer aan boord doorbrengt.

Wat maakt dat je in het bestuur bent gekomen?

Een vereniging bestaat bij de gratie van haar leden. Voor mij betekent dat niet alleen nemen, maar ook geven. Ik vind het belangrijk om op mijn manier bij te dragen aan de HWSV. Daarnaast zie ik het als een leuke en gezellige taak: je leert nieuwe mensen kennen, komt interessante uitdagingen tegen en hebt – laten we eerlijk zijn – een prima reden om af en toe aan de bar te zitten.

Wat hoop je te bereiken in het bestuur of op de club?

Ik vind het belangrijk dat iedereen zich thuis voelt op de club, zijn hobby met plezier kan uitoefenen en leuke mede-watersporters ontmoet. Daarnaast wil ik graag vooruit kijken: hoe willen we dat onze verenigingshaven er in de toekomst uitziet? Dat lijkt me een inspirerende uitdaging waar we samen over mogen nadenken.

Wat zijn je drijfveren voor vrijwilligerswerk? Ben je (of was je) ook betrokken bij ander vrijwilligerswerk?

Naast mijn bestuurswerk bij de HWSV ben ik actief bij de Lions Club Franeker-Harlingen. Via die weg ben ik betrokken (geweest) bij

allerlei fondsenwervende en doe-activiteiten, zoals Muziek aan Zee, de Lions Waddenrally en diverse wijnproeverijen. Met de opbrengsten hebben we onder andere een prachtige rondvaart voor ouderen georganiseerd met de *Regina Andrea* tijdens de Tall Ships Races. Zulke initiatieven geven veel voldoening.

Als je een toverstokje zou hebben, wat zou je wensen voor Harlingen en omstreken?

Een inkoppertje: een mooie en ruime waterplas zoals het plan Kiesterwielen – een recreatiegebied voor watersporters, vlak om de hoek. Ik hoop dat er ergens in de buurt ruimte gemaakt kan worden voor de realisatie van dit prachtige idee.

Wat is jouw ultieme paniekmoment geweest op de boot?

Het meest bizarre moment was tijdens een tochtje met een vriend in mijn Drascombe. Windkracht 4, aan de wind over het Molenrak richting de Boontjes...en plotseling lag de hele mast met gennak en grootzeil overboord!

Gek genoeg geen paniek – we bleven kalm, trokken alles weer aan boord, sjorden het vast en voeren op de motor terug naar de haven. Daar eerst maar even een biertje in het café om het avontuur te verwerken. De schade bleek uiteindelijk mee te vallen, en dankzij een handige vriend was het binnen de kortste keren weer perfect gerepareerd.

Als je boot kon praten, wat zou die tegen jou zeggen?

Silke zou zeggen dat ze het erg gezellig vindt met mij (en Margriet) aan boord en dat ze hoopt nog veel mooie tochten met ons te mogen maken. Ze zou er waarschijnlijk ook aan toevoegen dat ik nog wel wat te leren heb – maar dat het goed komt.

Moeten bestuursleden gekozen worden op stuurmanskunst of op stormbestendigheid?

Beide eigenschappen zijn waardevol, al hoop ik dat we binnen de vereniging weinig stormen hoeven te trotseren. Belangrijker vind ik een luisterend oor, een nuchtere houding en de bereidheid om ervoor te zorgen dat alle leden zich thuis voelen en dat de HWSV gezond de toekomst in kan gaan.

Wanneer begon je liefde voor het water?

Dat begon al vroeg, bij mijn pake en beppe aan de Veenhoop. Zij hadden daar een caravan en een vletje. Ik hoor het geklots van het water tegen het bootje nog steeds; dat geluid betekende voor mij avontuur en rust tegelijk.

Sjirk

Kun je jezelf voorstellen?

Ik ben Sjirk Venema. De liefde voor de watersport en het zeilen heb ik al op jonge leeftijd meegekregen van mijn ouders. Samen met mijn twee oudere

broers heb ik in onze Bruynzeelvalk III, de 'V3' veel wedstrijden gevaren. Mijn ouders brachten ons met veel plezier achter hun motorboot door heel Friesland om dit mogelijk te maken.

Sinds wanneer ben je lid van HWSV?

We hebben in 1978 een echt zeeschip laten bouwen, een Tradewind 33, de *Laura*. Twee jaar daarvoor was ik al lid van de HWSV geworden, de HWSV-clubvlag heeft vanaf de tewaterlating bij ons in de top van de mast gewapperd. Ligplaats in de Noorderhaven tot 2012, zo kon ik 's avonds nog even lekker zeilen. We hebben met ons gezin met de *Laura* een heerlijke tijd gehad, op het Wad, tochten naar Engeland, oost- en zuidkust, Kanaaleilanden. Best wel spannend met een jong gezin. In die tijd alleen papieren kaarten, gegist bestek, weerberichten van Scheveningen Radio met ssb-radio, alleen op bepaalde tijden. Dat is nu wel anders met internet, alle elektronica, boeg- en hekschroeven: appeltje-eitje! In 2016 zeil ingewisseld voor motorboot, de *Dwinger*. Een goed besluit, heerlijk schip!

Wat maakt dat je in het bestuur bent gekomen en wat hoop je te bereiken in het bestuur of op de club?

Wat zijn je drijfveren voor vrijwilligerswerk?

Ik heb geen drijfveren voor vrijwilligerswerk. Als je je in het algemeen dienstbaar opstelt ontkom je niet aan (bestuurs)functies door de terughoudendheid van anderen. Ook in mijn beroepsgroep heb ik altijd bestuursfuncties gehad. Ik hoop dat ik met mijn inzet bij de HWSV een positieve bijdrage kan leveren aan de sfeer en betrokkenheid van de leden aan de vereniging.

Als je een toverstokje zou hebben, wat zou je wensen voor Harlingen en omstreken?

Toverstokje niet nodig: ik geloof niet in sprookjes.

Wat is jouw ultieme paniekmoment geweest op de boot?

Deze vraag moet ik ook onbeantwoord laten. Paniek is er nooit geweest, iedereen die vaart, maakt bijzondere momenten mee. Belangrijk bij tochten is de voorbereiding, ken je schip en geniet van het varen.

Als je boot kon praten, wat zou die tegen jou zeggen?

Ik denk dat onze boot het heerlijk vindt dat hij veel gebruikt wordt. Deze zomer 1200 mijl onder de kiel. Eigenlijk zielig als een boot alleen maar in de haven ligt. Iets voor het havenreglement?

Moeten bestuursleden gekozen worden op stuurmanskunst of op stormbestendigheid?

Ik denk dat bestuursleden zowel stuurmanskunst als stormbestendigheid niet moeten ontberen.

Wanneer begon je liefde voor het water?

De liefde voor het water is altijd aanwezig geweest en we zijn gelukkig dat we er nog altijd van kunnen genieten.



Jan Schuil, Jitze Baarsma en Sjirk Venema

SAMENSTELLING BESTUUR EN COMMISSIES

BESTUUR

Voorzitter
Hans Voorneveld
Noorderhaven 107
8861 AM Harlingen
06 51192551
voorzitter@hwsv.frl

Secretaris/
Ledenadministratie
Charlotte de Vries
Zuiderhaven 76
8861 XV Harlingen
06 25045334
secretaris@hwsv.frl

Penningmeester
Jan Schuil
Zoutslot 117
8861 SW Harlingen
06 14016165
penningmeester@hwsv.frl

Havencommissaris
Sjirk Venema
Zoutslot 62
8861 SZ Harlingen
06 51282809
havencommissaris@hwsv.frl

Algemeen bestuurslid
Albert Koffeman
Noorderhaven 95
8861 AM Harlingen
06 53955132

Algemeen bestuurslid
Jitze Baarsma
Hoogstraat 24
8861 AG Harlingen
06 55771618

COMMISSIES

Activiteitencommissie
Vacatures
activiteiten@hwsv.frl

Jeugdzeilen
Anke de Vreeze
en vrijwilligers
jeugdzeilen@hwsv.frl

Kantinecommissie
Charlotte de Vries
Jesse Smaal
en vrijwilligers

HT-Commissie
Klaas Jan Boessenkool
Bertina Bruins
Menno van Kammen
Bernard Kramer
Elmer Torensma
Peter Verhoeven
Charlotte de Vries
Marit Ybema
info@htrace.nl

Havencommissie
Sjirk Venema
Peter van der Klei
en vrijwilligers
technical@hwsv.frl

HAVEN

Noordergrachtswal 34
8861 SK Harlingen
06 27033205

Havenmeesters
Moniek Dotinga
Piet van Beijeren
06 27033205
havenmeester@hwsv.frl

Brugwachters
Sjors Dotinga
Rudolf Onnes
Sjirk Venema
Nico Huisman

Slag in de Rondte het bordspel



Bestel een spel voor de
feestdagen



Laat Witte Swaen varen!

**Wordt u vriend van
Willem Barentsz?**

Van je vrienden moet je het hebben!
STICHTING EXPEDITIESCHIP WILLEM BARENTSZ
www.debarentsz.nl



RUBBER

H O L L A N D

**PRODUCTEN VERKRIJGBAAR
BIJ DE VOLGENDE 3 WWW**

WERF

WATERSPORTWINKEL

WEBSHOP ZIJNDE NAUTISCH

BEKIJK ONZE PRODUCTEN OP
WWW.DGRUBBERHOLLAND.NL