



De Torenmeermin

WSV Burghsluis



Winter 2019/2020



Deltastraat 17
4301 RC Zierikzee
Tel. 0111-416 488

- Botenlift tot 30 ton
- Mastenkraan
- Winterstalling in moderne loodsen of buitenstalling
- Onderhoud, reparatie en renovatie
- Dealer Vetus



WWW.MULDERYACHTSERVICE.NL

ZEILMAKERIJ

Herma de Jong

Windsurfzeilreparaties
Jacht- en catamaranzeil reparaties
Tentreparaties en aanpassingen
Tuin- en windschermen
Overkappingen en hoezen

Dapperweg 24 - Burgh-Haamstede
06 51 59 01 54

www.zeilmakerijhermadejong.nl



**UNIEKE CUSTOM MADE
PRODUCTEN VAN
GEBRUIKTE ZEILEN!**



www.millsdesign.nl

Redactioneel

Al vaak hebben we op deze plek leden gevraagd bij te dragen aan de Torenmeermin. Onze voorzitter deed dat ook nog eens op de ALV van 1 november. We maken mooie reizen, beleven avonturen op het water en aan wal. Daar valt wat over te schrijven. We hoeven heus niet helemaal naar de Azoren om onze medeleden een interessant verhaal te vertellen.

Gelukkig zeilden Willem van Veen en zoon Douwe wel naar de attractieve archipel. Willem schreef over de heenreis een mooi verslag dat een prominente plaats in dit winternummer kreeg.

CO LO FO N!

**De Torenmeermin is het
verenigingsblad van
WSV Burghsluis
Havenplateau 3
4328 NT Burghsluis**

**Redactie: Peter van den Berg
Kees Overbeeke
Chris Triemstra
Bert Ummelen**

**Foto cover: Herfstbeeld haven
Druk: Luxor Druk&Print
Nijmegen**

**Bijdragen uitsluitend naar:
c.triemstra@chello.nl**

Maar ook over ankeren op de Oosterschelde valt, zoals Arjan Helle laat zien, een spannend stuk te schrijven. Om maar wat te noemen. We kunnen elkaar tippen over routes, navigatie, havens en onderhoud. Maar nee, als we niet aan de noodklok gaan hangen blijft de kopijbox zo goed als leeg. En het is heel simpel: geen kopij, geen clubblad.

Zelfwerkzaamheid is de ziel van onze verenigingshaven. Dat geldt ook als het om de Torenmeermin gaat. Dus: in de pen geklommen voor het komende zomernummer!

Redactie

Van de voorzitter

Als u deze Torenmeermin leest is het al december, een goed moment om even terug te kijken. De vereniging groeit lichtjes en heeft nu 202 leden, waarvan 132 leden met een vaste ligplaats. Er is aardig wat verloop in onze haven. Van de 132 actieve leden heeft ongeveer 14% onze haven verlaten en is een iets hoger percentage lid geworden. Een dergelijk verloop draagt bij aan de gewenste verjonging van ons ledenbestand. Er is nog steeds veel vraag naar een ligplaats in onze haven en daarom zien wij de toekomst met vertrouwen tegemoet. We hebben een redelijk mooie zomer gehad



en onze haven blijft een populaire bestemming onder watersporters. De inkomsten van passanten waren dit jaar nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van de laatste zeven jaar.

Het Torentje bleek in 2019 van grote waarde voor het verenigingsleven. Er wordt vergaderd, spontaan koffiegedronken, ge-BBQ-d en het vuurtorentje werd ook gebruikt voor een professionele cursus reanimatie. Ook is er een afsluitbare fietsenstalling voor leden gerealiseerd.

De dit jaar ingestelde Commissie Werving is zeer actief geweest. Door haar werk zijn er nu kandidaten voor vervulling van de bestuursfuncties die in 2020 vrijkomen, waarvoor grote dank! Wij zullen u tijdig inlichten over de resultaten van de commissie.

Afgelopen jaar is conform de Toekomstvisie de relatie versterkt met de commerciële ondernemers in onze haven. Er is een nieuw huurcontract afgesloten met petit-restaurant 't Oliegeultje. Met Rederij Moermond is recentelijk het eerste huurcontract getekend ter vervanging van de al meer dan 20 jaar bestaande mondelinge overeenkomst.

Op 2 december wordt begonnen met de renovatie van de B- en C-steiger en de verlenging van de D-steiger. Verwacht wordt dat de werkzaamheden voor de Kerst zijn afgerond zodat we met een goed geoutilleerde haven het nieuwe jaar ingaan! We zijn heel trots op onze vereniging en op de leden die zich dit jaar zo intensief voor de vereniging hebben ingezet.

Wat brengt het jaar 2020 ons zoal?

De evenementencommissie zal u binnenkort informeren over het voorlopige programma voor volgend jaar dat in ieder geval zal bestaan uit een nieuwjaarsreceptie op 4 januari, de seizoenopening in april, een clubtocht naar Brouwershaven van 5-7 juni, een Captains Dinner en de Mosselavond, maar ook een speciaal evenement: volgend jaar bestaat onze vereniging 40 jaar en dat willen we graag vieren op 13 juni 2020. De commissie is ideeën aan het uitwerken maar suggesties van leden zijn nog steeds van harte welkom!

Ten slotte zou ik de leden die hun boot tijdens de winter in de haven laten liggen willen verzoeken hun boot te controleren en gedegen te verzekeren aan de steiger, zodat stormschade kan worden voorkomen. Nog een serieuze noot: ik vraag uw aandacht voor brandgevaar dat kan ontstaan als boten met niet geschikte elektrische kachels bij afwezigheid van eigenaar worden verwarmd. Elektrische ventilatorkachels zijn echt verboden. Heeft u vragen hierover, dan kunt u het beste contact opnemen met de havencommissaris. Die kan vertellen wat wel mogelijk is.

Ik wens u een warme, gezellige winter toe en zie u graag op de Nieuwjaarsreceptie op zaterdag 4 januari 2020, 16.00 uur.

Jos de Sonnevile

Agenda 2020

04-01 Nieuwjaarsreceptie

04-04 Opening seizoen

05-06 Clubtocht

13-06 40 jarig Jubileum

27-06 Viswedstrijd

19-09 Captains diner

10-10 Mosselavond

Aangroei. Dit moet anders ...

Door Chris Triemstra

De natuur is prachtig, maar ze zouden haar moeten asfalteren en overdekken. Met de diepere strekking van deze cynische zin uit de mond van een medeverenigingslid ben ik het zelden eens. Maar als het mijn boot betreft, het vele onderhoud en de kosten ervan, ben ik het wel met hem eens.

Wat gebeurde er?

Na de klamme winter van 2018/2019 brak half april de tijd aan waarin 'we' een weekje op de kant moesten voor het jaarlijkse onderhoud aan de bodem van het bootje en enkele daaruit stekende onderdelen als schroef en -as, anodes, doorvoeren, roerophanging e.d.

Bij onze geliefde watersportvereniging Burghsluis kan dit niet met onze boot door haar lengte (11 meter). Dus pruttelen we maar weer naar Zierikzee. Altijd een gezellig vooruitzicht: daar staan op de

kant bij Mulder altijd meer boten van medeleden en we maken graag een informatief of desnoods sociaal praatje. Even eerst nog een nachtje aan de steiger bij Zierikzee is daarbij ook al een traditie geworden en de volgende dag wachten we op het opkomende water: de hijsklus kan pas plaatsvinden bij voldoende diepgang voor onze bijna 2 meter kiel.

Als het dan eindelijk zover is, breekt dat spannende moment aan: wat treffen we aan als de gele singels de boot boven water hebben gehesen. Veel aangroei kan er immers niet zijn want vorig jaar zijn we pas in juni te water gegaan. De onderkant hebben we bovendien voorzien van twee verse lagen koperhoudende (nou ja ...) antifouling (International Micron Plus).



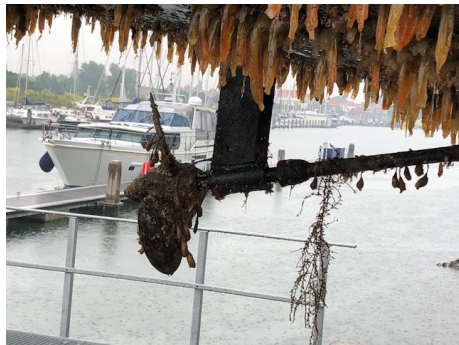
De kraan bij Mulder

Er stond, meen ik me te herinneren, zelfs ‘vernieuwd’ op een van de beide tweeëneenhalf literbussen. Dat klinkt toch als een belofte?

De verbazing bij zowel onszelf als de werfbaas was groot. “U was hier vorig jaar toch ook? Hoe kan dit zo erg zijn na nog geen jaar?” Boven de afspuitplaats hangt inderdaad een zwaar aangegroeide boot met een natuurgebeuren waar iedere zeebioloog van zou watertanden.



Bodem met aangroei



Schroefas en schroef met aangroei

Allerlei ‘groeisel’ (ik ben geen bioloog) hangt druipend onder het vlak. (Het deed me denken aan het artikel, en vooral de foto’s, van twee jaar geleden in dit blad van medeverenigingslid Jaap Riesenkamp over het volledig falen van zijn elektrische antifoulingssysteem.)

Op de pot staat: ‘Micron Plus is wereldwijd de meest gebruikte antifouling onder de pleziervaart en dat is niet voor niets.’ Dat laatste klopt helemaal want €250,- is inderdaad niet niks. En dat nog zonder de werfkosten ...!

Voor volgend jaar willen wij voor onze boot een andere oplossing voor het foulingprobleem. Dat zal iedereen begrijpen. Maar heeft iemand nuttige tips? Bijvoorbeeld als artikeltje in de volgende Torenmeermin? Wij hebben vast niet de enige boot in Burghsluis met dit probleem...? Enkele tips kregen we al: meer varen, zoet-zout afwisselen en een giftiger antifouling. De eerste twee hebben we ons in ieder geval voorgenomen...

Met de Faam naar de Azoren

Klaar om los te gooien? Nee, maar we doen het wel

Door Willem van Veen

In september 2018 vroeg ik op het werk vrij voor een periode van negen weken in 2019. Dit werd niet heel enthousiast ontvangen. Na wat mitsen en maren en uiteindelijk dreigen met opstappen, kreeg ik wel toestemming om die weken aaneengesloten vrij te nemen.

We hebben veel geklust aan de Faam. Geklust aan grote en aan kleine projecten. We hebben zonnepanelen gemonteerd, ankerlier gerestaureerd, nieuwe accu geplaatst, weerfaxontvanger geïnstalleerd, extra voorstag gemaakt, boordnetwerk gefatsoeneerd, stuurautomaat beter bekabeld, ankerkluis vernieuwd, omvormer geïnstalleerd, nieuwe antifouling gesmeerd, brandstoffilter vervangen, olie ververs, nieuwe vallen geregen en nieuwe zeilen. Om overzicht en voortgang te houden hadden zoon Douwe en ik iedere maandagavond om half acht projectoverleg, met actielijsten en datums wanneer het af moest zijn.

Laatste klussen

Vrijdag 17 mei. Met Dorothée aan boord gegaan voor de laatste klussen en het stouwen van vers eten aan boord. Check, check, en dubbel check. Is alles klaar voor de afvaart? Nog één nachtje slapen.



klussen aan boord

Vandaag is het dan echt zover. En vertrek ik - precies op tijd, 14:10 - samen met opstapper Maarten Sjouke uit de haven van Burghsluis. Uitgezwaaid door familie, vrienden en veel leden van onze vereniging. Het avontuur tegemoet! Er is weinig wind maar wel uit de goede richting en de stroom staat mee, vandaar het vertrek tijdstip van 14:10 uur. Dan hebben we rond 16:10 uur hoogwater in Zierikzee en vanaf daar stroom mee naar zee. Na de Roompotsluis koken we in de Oude Roompot. Luxe maaltijd: Bertollie-saus met Smac en macaroni. Dit recept stond niet in het Smac-kookboek, dat ik van een vriendengroep kreeg voor mijn 50ste verjaardag. Rond zonsondergang komt er een grote boot van de Belgische kustwacht langs die ons aanspreekt. Ze hebben geen AIS en gebruiken de marifoon ook niet. Ze vragen waar we naartoe gaan. Naar Brest. Dat is goed, we mogen de navigatieverlichting wel aandoen. Dat doen we, en ze gaan er weer vandoor.

“Dit schiet niet op maar de stroom zal wel weer draaien en dan gaat het weer mooi de goede kant op”

We kruisen de vaarroutes voor de Westerschelde en Zeebrugge. En varen tussen de shipping lanes en de zandbanken door voor de Belgisch en Franse kust.

De nacht zeilen we door. In de ochtend bij Calais steken

we de shipping lanes over richting Dover, Engels weer: mist en drizzle. Het gastlandvlaggetje gaat het want in. We hebben lichte wind mee. We varen aan de Engelse kant van het Kanaal onder Brighton en Cowes door. Regelmatig weinig wind en zo nu en dan moteren. We vangen een geep en na hem vakkundig gefileerd te hebben, eten we een heerlijk maaltje verse vis.

Koud

's Nachts is het koud. We slapen om de beurt niet echt in een schema, maar krijgen wel voldoende slaap. Het weer blijft goed. De wind zit wel een beetje tegen en op een geven moment zit er door tegenstroom bijna 90 graden verschil tussen voorliggende koers en de koers over de grond en gaan we achteruit in plaats van vooruit. 'Dit schiet niet op maar de stroom zal wel weer draaien en dan gaat het weer mooi de goede kant op,' zeg ik.

Met het actuele weerbericht en de het doel om Brest te halen, besluiten we om in één keer door te varen. De eerste keer dolfijnen naast de boot.

Een fantastische ervaring. De dag bestaat uit uitkijken, vissen, lezen, navigeren, koken en slapen, heerlijk simpel. Donderdagochtend zijn we al in Brest. Het laatste stuk hebben we erg om gevaren, omdat het op de elektronische kaart tussen Ouessant en het Bretonse vasteland bezaaid leek te liggen met ondieptes. Tip voor de volgende keer: iets meer inzoomen, dan ziet het er heel anders uit! Moe maar voldaan vinden we een plekje in de ruime moderne haven. De havenmeesters spreken tot mijn verwondering zelfs Engels. Even wat geslapen en dan Brest maar eens verkend.

Vrijdag vullen we met bijkomen en de boot checken. Hier en daar moet wat gerepareerd. Diverse keren bezoeken we de watersportwinkel die vijf km verderop ligt. Gelukkig zijn op de haven fietsen te leen. Die avond geen warm eten met Smac, maar krab!

Grote oversteek

Intussen heeft Douwe zijn HAVO-examens en gala achter de rug en rijden hij, mijn zus Ypie en Dorothée om kwart over twee 's nachts weg uit Son. Zaterdagmiddag één uur arriveren ze in Brest. Leuk om Dorothée weer te zien: dit was nog maar een week zonder haar, de volgende keer zie ik haar pas over acht weken. Vers eten aangevuld en de laatste houdbare etenswaren aan boord gestouwd. Dieselvorraad weer helemaal op peil. Weerbericht downloaden en bestuderen, verschillende sites worden bekeken. We kunnen meteen de volgende dag vertrekken: het zit allemaal erg mee. De grote oversteek gaat morgen beginnen.



Matroos Douwr

We staan vroeg op voor de terugreizigers naar Son. Laatste knuffel. En dan zijn Douwe en ik samen: spannend! Hoe het zal gaan? Douwe maakt zich niet erg druk, maar ik maak me wel zorgen: zijn we klaar om los te gooien? Ik denk van wel.

De Faam is onderweg, het gaat super, 4 Beaufort, ruime wind, 58 mijl in 10 uur gevaren. Douwe heeft heerlijk gekookt. Een goed begin, we houden een schema van vier uur op, vier uur af aan. De eerste dagen gaan super, snelheden rond de 6 knopen en weinig tot geen scheepvaart, regelmatig dolfijnen bij de boot. We varen als eerste naar het eiland Sao Miguel. Vanuit Ponta del Gada is het makkelijk een vlucht naar Nederland te krijgen, mocht Douwe een herexamen hebben.

Nevels van sterren

We lezen veel en zien een prachtige sterrenhemel: hele nevels van sterren. In de verte twee grote walvissen. Nog minder dan 800 mijl varen. We zeilen al sinds 11 uur onder spinaker. Weinig wind vanochtend. De stemming is prima, de temperatuur ook. Morgen huishouddag: wassen en broodbakken. Net gegijpt, nog steeds onder spinnaker.

Wat berichtjes die ik via de satelliet naar Dorothée kan sturen:

- Nog 580 mijl. We zijn op de helft. Veel - duizenden - Portugese slagschepen (kwallen) gezien. We zijn nu aan het moteren. Nog diesel aan boord voor 60 uur.
- Nog 441 mijl tot Sao Miguel. Wind op de kop. Zeil gereefd. Is nu wel afzien. Douwe heeft lekker gekookt. Ging nog net.
- Nog 360 mijl. Wind was redelijk. Goed kunnen zeilen, nu weer op de motor. Lekker gegeten, gewassen etc. We zagen net een maanvis van twee meter. Alles goed hier.
- Het is ondertussen afzien. We varen hoog aan de wind. Grote groep dolfijnen bij de boot gehad. Ook een walvis met hoog opspringend kalf. Verwachte aankomst op de Azoren, Ilha de São Miguel: woensdag 20.00 uur! Geen zin meer om te koken. We willen er zijn.
- Lekker zeildagje. Geen beesten. Beetje bijgekomen van gisteren. Morgen rond deze tijd land in zicht. Douwe doet het super.

Motor doet vreemd

Dinsdag 4 juni. Na de ochtendshift geeft Douwe aan dat de motor vreemd doet. Dat de motor vanzelf uitging, en als dingen vanzelf gaan word ik altijd wat argwanend. Dus de motor weer proberen te starten.

Die doet het dus niet meer. Maar goed dat het begint te waaien; dan hebben we de motor ook niet nodig. De wind neemt snel toe en komt bijna recht van voren. Het waait steeds harder, er moet een rif in. Ik naar voren om het rif te zetten en dan zien we ineens wel vijftig dolfinen rond de boot die hoog uit het water springen met ongelooflijke snelheid. We willen het filmen maar de camera-accu is leeg. Geloof me: het waren er echt veel en het was een mooi gezicht.



Dolfijn langsij: blijft bijzonder

Rif gestoken en de kleinere fok gehesen, de oude genua helemaal ingerold, aan de wind met wind tussen de 15 en 20 knopen en een knobbelige zee. De Faam maakt harde klappen en kraakt. Het is erg oncomfortabel. Wat zou er aan hand zijn met de motor? Ik heb het grof filter vervangen, diesel conditioner toegevoegd, oliefilter

vervangen en nieuwe olie. Tank schoonmaken was nog een klusje op de lijst dat niet uitgevoerd is. Ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat de filters echt verstopt zijn. Maar met deze wind en golven ga ik niet met mijn hoofd in de motorruimte hangen. Een motor is toch wel handig om een haven aan te lopen. Het waait nog steeds voldoende en ondanks de voorspelling dat de wind over een tijdje ruimer in zal komen, blijven we zo hoog mogelijk zeilen. Om westelijk van Sao Miguel langs te gaan is het niet bezeild. Als het wat rustiger wordt nog maar eens naar de motor kijken.

Duct tape

Woensdag 5 juni. De wind draait gunstig en zwakt wat af. Ongeveer 40 liter diesel uit de jerrycans in de tank gedaan. Nu nog eens kijken of ik de motor kan ontlichten. Ik denk dat de motor door de hoge deining lucht aangezogen heeft. De ontlichtingspomp doet het niet. Wat nu. Ik heb ook mijn olie-uit-het-carter-pomp-apparaat meegenomen. Als ik die een beetje verbouw met wat duct tape, kan ik denk ik wel de boel ontlichten.

Om een lang verhaal kort te maken: het werkt, er komt diesel uit het fijnfilter en na wat doorstarten doet de motor het weer. Ik laat hem voor de zekerheid een half uurtje draaien. Die gaat ons morgen wel de laatste vijfhonderd meter naar binnen helpen. We zouden nu elk moment land moeten kunnen zien, en om een uur of een in de middag zien we de vage omtrekken van Sao Miguel. Maar we moeten er nog best een eind omheen. Eerst dachten we woensdagavond aan te komen, maar ik was weer eens te positief, had niet goed gemeten, en de bootsnelheid was wat minder. Rond vier uur 's middags komen de eerste appjes binnen en rond zes uur kan ik met Dorothée bellen.

Donderdag 6 juni. de dieptemeter geeft ook weer aan hoe diep het is. Als het dieper is dan 150 meter gokt-ie maar wat, soms was het ineens 7,9 meter diep, volgens de kaart was het dan 4000 meter. We zijn vlakbij de kust en zien de lampen van de dorpjes op het eiland. De haven heeft een mooie brede ingang. In de haveningang strijken we de zeilen en moteren naar binnen. We vinden een mooi plekje vlak voor een terras, het is vier uur in de morgen, twee uur lokale tijd. We zijn moe, kapot, maar voldaan na elf dagen zeilen. Een pilsje en dan slapen.

Locatie: 37°44'32N, 025°39'83W

Lekker uitgeslapen. Dan de kant op om ons bij de havenmeester te melden, misschien moeten we ergens anders gaan liggen. Maar zo simpel is het niet. We moeten met de volledige bemanning (!?) naar een ander havenkantoor, en vergeet de paspoorten niet. Zo gezegd zo gedaan. Het is nog ingewikkelder: verzekeringspapieren, eigendomspapieren, koopcontract, alles moet mee. En over 10 minuten is het siësta. We waren het tijdsverschil van twee uur even vergeten.

Twee uur later terug naar het havenkantoor. Wat is de naam van de boot volgens officiële papieren? Eh, die heb ik niet, ik heb wel de BTW-verklaring uit 1991. Dan wordt het moeilijk. En wat is het registratienummer, de boot heeft rompnummer 63, maar registratie nummer? De havenmeester probeert ons zo goed mogelijk te helpen. Na de havenmeester moeten we ook nog langs de douane. Maar dan ziet hij tussen onze papieren een dingetje van de ANWB, de ICP (International Certificate of Possession).

Heb ik vijftien jaar geleden aangevraagd. Het verlossende papiertje. Nu is alles vlot geregeld en kunnen we de douane ook makkelijk passeren. We mogen blijven en moeten bij vertrek uit deze haven ook weer uitklaren en bij de volgende haven weer inklaren. Ach ja, hoort erbij en nu weten we wat we mee moeten nemen: paspoorten, ANWB-vodje en de verzekeringspapieren.

Lekker niks doen

Lekker niks doen. We hebben in de haven bijna geen WiFi, dus wat we doen is mijn telefoon verbinden met het zwakke WiFi signaal, de telefoon als een bluetooth hotspot instellen voor de laptop, dan mijn telefoon in een linnen tasje in de mast hijsen. Dan hebben we enkele KBytes per seconde! We moeten de boot verleggen. Op de nieuwe plek kunnen we onze bakboordzijde zien, en tot mijn grote schrik is de helft van de stootrand verdwenen. Was al niet zo best meer, maar ik had verwacht dat-ie de reis wel zou overleven. Heeft de Faam er dus toch wel behoorlijk van langs gehad.



Kratermeer van Lagoa das Sete Cidades

Voor vandaag hebben we een auto gehuurd om het eiland te verkennen. Douwe heeft wat mooie routes uitgezocht en binnen de kortste keren rijden

we over zandpaden langs steile kliffen. Soms is het zo steil dat we alleen in de eerste versnelling nog vooruit komen. We komen bij een kratermeer en overall langs de weg staan prachtige bloeiende planten, meest hortensia's. Mooi groen eiland. s' Avonds met aardwarmte klaargemaakte stoofschotel gegeten, heerlijk. Op Sao Miguel zijn een aantal plaatsen waar geisers en warmwater bronnen zijn. Op sommige plekken kun je voelen dat de grond waarover je loopt nog warm is. De volgende ochtend het verlossende bericht uit Nederland: Douwe is geslaagd voor de middelbare school! Hij hoeft niet te naar Nederland te vliegen om herexamen te doen. We gaan nu naar het volgende eiland, Terceira met als mooie stad Angra do Heroísmo (werelderfgoed). Op naar twee weken eilandhoppen in de Azoren.

Roggenplaat kan er weer 25 jaar tegen

Door Kees Overbeeke

Op 1 oktober jongstleden was het zover. De voorbereidingen voor de zandsuppletie op de Roggenplaat in de Oosterschelde gingen van start. Jawel, er was beweging te zien aan de zuidkant van de plaat ter hoogte van de Plompe Toren. Daarmee was de aftrap gegeven voor het terugbrengen van 1,3 miljoen kuub zand. Gelukkig geen probleem met stikstofuitstoot.

De voorbereidingen omvatten het aanleveren van materiaal, het in gereedheid brengen van pontons en de drijvende leiding waar de sleephopper aan moest worden gekoppeld. Ook werden meetboeien geplaatst om alles precies te kunnen volgen. Na twee weken kon de zandzuiger worden gespot. Vanaf de wal was goed te zien hoe de zandplaat groeide. Bij het verschijnen van deze Torenmeermin moeten de werkzaamheden zo zoetjes aan zijn afgerond.

Een achtste deel van de Roggenplaat is dan met zo'n 30 centimeter opgehoogd. Het zand is opgespoten in zeven deelsegmenten. Eén van die deelsegmenten is opgespoten in het kader van natuurcompensatie voor de vooroeververdediging.

De voedselrijke zandplaat

is belangrijk voor trekvogels en rustende zeehonden. Door de Oosterscheldekering is de stroming minder sterk waardoor er geen natuurlijke opbouw meer is van zandplaten. Zandhonger wordt dat verschijnsel genoemd. Vooral tijdens stormen verdwijnt er zand in de naastgelegen geulen. Daardoor dreigde de voor de natuur zo belangrijke Roggenplaat kopje onder te gaan. Door de ophoging blijft de Roggenplaat ook de komende 25 jaar in stand en kunnen vogels en zeehonden er terecht. Vogels om voedsel te zoeken, zeehonden om uit te rusten.

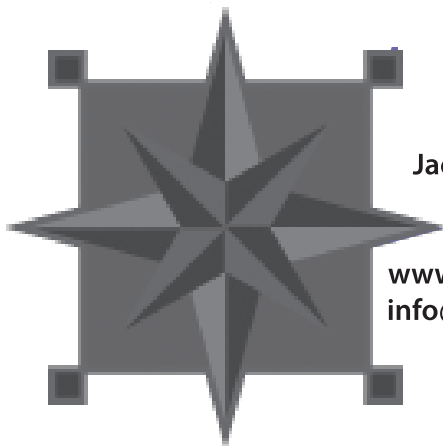


De zandplaat groeide

Cafetaria Klapwijk

Snacks

Ring 9 , 4328 AE Burgh - Haamstede
0111 - 651629



Jachtservice op uw locatie
Jachtservice Zeeland
06-48105275
www.jachtservicezeeland.nl
info@jachtservicezeeland.nl

JACHTSERVICE ZEELAND

Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten zetten zich al langer in voor de suppletie van de zandplaten die cruciaal zijn voor de natuur. Maar ook de veiligheid wordt gediend: de dijken aan de zuidkant van Schouwen-Duiveland krijgen te maken met verminderde golfaanval. Naast natuur en veiligheid spelen er ook andere belangen rond de Roggenplaat, zoals mosselkweek. Een zorgvuldige uitvoering tijdens de suppletie stond daarom voorop. Schade aan de mosselpercelen moest worden voorkomen.

Toen sprake was van het ophogen van de Roggenplaat hebben zo'n driehonderd mensen de kosten van één kubieke meter zand bijeengebracht. Een luttel bedrag, maar het heeft indruk gemaakt op de minister.

Ook Brussel is erin geïnteresseerd hoe deze zandsuppletie uitpakt en heeft twee miljoen toegezegd. De suppletie is onderdeel van het project Smartsediment in het kader van het Europese subsidieprogramma Interreg V Vlaanderen-Nederland.



*Zo'n veertig leden
trotseerden regen en
kou voor het traditionele
Captains Diner, geserveerd
op 12 oktober jl.*





Watersporters laten zich niet kisten door de weergoden, zodat het toch heel gezellig werd in de ruime partytent die de evenementencommissie bij de fietsenwerkplaats had opgezet.



De voortreffelijke maaltijd was weer bereid door Joop Mastebroek en zijn vrouw.



Voor anker op de Oosterschelde

Hoe je je in het weer kunt vergissen

Door Arjan Helle

Donderdag 25 juli voeren Thea en ik na een aangenaam verblijf in Breskens terug naar Burgsluis, onze zomerhaven aan de Oosterschelde. Prachtig weer, volle stranden, goed waar te nemen bij de nauwe passage bij Zoutelande en West Kapelle. Een snikhete dag maar op het water nog wel goed uit te houden. Niet al te veel wind: 2/3 Beaufort. Met stroom mee levert dat dan toch met een uitgeboomde fok een knoop of 6 op.

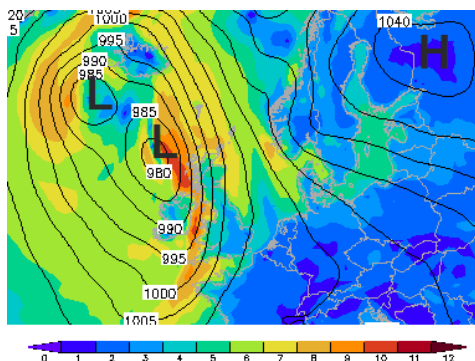
Tegen de middag passeren wij de Domburger rassen waar wij de eerste niet nautische hindernis moeten nemen. Een zwerm wespen bezoekt ongenood onze boot. Ze strijken neer op de buiskap en verdwijnen dan een voor een naar binnen. Het zijn er zeker vijftig. Niet dat ze kwaad in de zin hebben, maar echt comfortabel voelt het ook niet. Gewapend met de bootkussens gaat Thea de strijd aan en met redelijk succes. Ik sla het schouwspel gade vanaf de plaats van de schipper, achter het roer. Maar al snel blijkt dat de plaag niet is verholpen, want uit alle hoeken en gaten verschijnen weer nieuwe. We zoeken naar een nest in de giek en bij het onderlijk van het grootzeil maar zien niets. Tegen de tijd dat wij de Roompotsluis bereiken zijn de meeste rakkers verjaagd.

We leggen voor schutting aan naast een ander zeilschip dat onderweg ook veel wespen op bezoek heeft gehad. Geen nest aan boord dus, dat is goed nieuws. Na de sluis varen we verder ronden de Roggenplaat, zien nog een paar zeehonden en bruinvissen en ankeren vlak voor de haven. Het is nog steeds snoeiheet en wij denken dat het op het water koeler is dan in de drukke haven. Op een meter of acht diepte valt het anker. We denken dat 20 meter ketting voldoende is. De wind is gaan liggen en het water zo glad als een spiegel. Nog even zwemmen en daarna eten aan een tafeltje in de kuip. Sternens, meeuwen en bruinvissen zijn ons gezelschap, verder is het stil en vredig.

Vannacht maar blijven

Thea heeft Indisch gekookt en we genieten ervan in een welhaast tropische omgeving. Het is zo prettig dat ik voorstel hier vannacht maar te blijven en de volgende dag naar de haven te varen. Voor de zekerheid checkt Thea nog even het weerbericht, terwijl ik de ankerketting nog een meter of tien extra vier. Weerbericht is prima. Nauwelijks wind, er trekt een front over de Noordzee tussen Engeland en Nederland door maar dat geeft geen regen in Zeeland. Zo gaan we de avond in. Ankerlichtje aan ankerbal gehesen, boekje erbij, wat wil een mens nog meer. We gaan om een uur of elf te kooi maar niet voor lang. Even na twaalf uur maakt Thea me wakker. 'Heb je die wind gehoord?' vraagt ze. Ja, wel gehoord maar ik slaap goed op een beetje deining dus omdraaien maar weer. Maar daar is Thea het niet mee eens. Ik ben bang, zegt ze. Nu is Thea niet zo vlug bang, dus ik kleeft me aan om buiten te gaan kijken. Het is aardedonker en er staat zeker 30 knopen wind met uitschieters tot 35. Het giet van de regen. Ons schip giert als een dolle achter het anker en ligt met het hek naar de Roggenplaat vlak achter ons. Zo te zien is alles buiten oké maar het is natuurlijk niet aangenaam. 'Wat gaan we doen?' vraagt Thea aan mij. Dat weet ik eerlijk gezegd ook niet. 'Even afwachten, denk ik.'

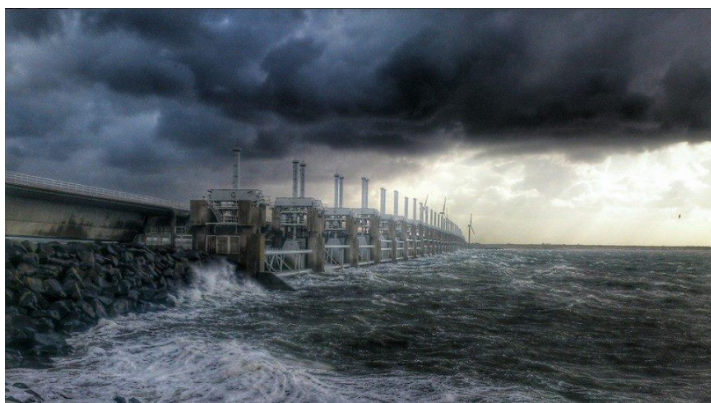
Ik check de buienradar en zie dat het frontje flink is uitgelopen naar het oosten. Wij zitten er pal naast. Dus niet de volle laag regen maar wel de wind. Op de marifoon horen we de eerste meldingen van schepen in nood. Er is een schip bij de kering platgeslagen, dat is vlak bij ons. Wij zien ook een schip dat een 200 meter verder geankerd lag onze haven in varen. Voor de zekerheid check ik ook nog even onze positie. Wij hebben een heel goed Delta-anker dat nooit krabt, maar toch even kijken. Nu zie ik toch tot mijn schrik dat we een flink stuk zijn opgeschoven richting de Roggenplaat. Snel naar buiten om te kijken op de dieptemeter. Nog 2,90 meter water. Trek daar de diepgang vanaf en je houdt 1,10 meter over. Veel te weinig want het is ook nog eens vallend water.



Scheepsberaad

Scheepsberaad! Ik stel voor de haven in te varen, maar Thea voelt daar niets voor met deze wind. Anker op en dan opnieuw ankeren is haar voorstel. Ze heeft gelijk en zo lig ik minuten later op mijn knieën op het voordek om de ketting op te halen. Thea staat achter het roer en volgt mijn geschreeuwde berichten op. Wij moeten recht voor de ketting blijven, anders krijg ik hem niet binnen. Het is zo donker dat ze me niet kan zien maar wel kan horen. Van tevoren heb ik al aangekondigd dat ik hard ga roepen en dat dit niet persoonlijk bedoeld is. Na een minuut of tien is het anker boven en ben ik drijfmat van het overkomende water. Thea zet koers naar diep water, dicht bij de vaargeul waar het 12 meter diep is. Dat is nog niet zo makkelijk, want het is zo donker dat ze zich moet oriënteren op de vuurtoren van Burgh-Haamstede ten noorden van ons. Maar het lukt en we bereiken de vaargeul.

Daar valt het anker opnieuw en voor de zekerheid geef ik 40 meter. We liggen vast en geven een high five. Goed team. Even opdrogen en kijken op de plotter. We liggen op een mooie



veilige plek, maar wel vlak bij de rode ton voor de haveningang. Het tij moet nog keren en dan zou die ton wel eens te dichtbij kunnen komen. Ik pak de schijnwerper maar zie nergens een ton. Dan is het goed, we drogen ons af en gaan weer slapen. De volgende ochtend is de wind gaan liggen en als ik om vijf uur nog even naar buiten kijk zie ik de ton op een meter of vijftig achter ons liggen.

Om een uur of tien varen we de haven in waar een aantal lotgenoten naar toe zijn gevlucht. Er is hier en daar wat schade maar geen persoonlijke ongelukken. Achteraf weer een mooi avontuur.



**Burghseweg 58A
4328 LB Burgh Haamstede
+31(0)636175635
Bezorgen mogelijk**



Het Vissers Huis

**Voor reserveringen:
+31 (0)111-652259**

Mei t/m September: De hele week geopend.
Oktober t/m April: Maandag en dinsdag gesloten.
December de gehele maand gesloten.
Januari op vrijdag, zaterdag en zondag geopend.
Keuken open van 17.00 tot 21.00u. Zondag vanaf 16.30u.



Van Burghsluis naar
het Vissershuis is het
6 min. met de auto
11 min. op de fiets

Visspecialiteiten Restaurant “Het Vissershuis”

info@hetvissershuis.nl
www.hetvissershuis.nl



Westenschouwenseweg 20
4328 RE Burgh-Haamstede

Herinneringen compenseren verloren euro's

Door Chris Triemstra

‘Daaaaar gaaaaat zúúúú ...’ klinkt een bekend nummer uit 1990 van de Vlaamse band Clouseau. Het gaat over een verloren liefde en is met recht een guilty pleasure.

Ik wil van mijn boot af, want ze ligt al lange tijd verlaten en zwaar verwaarloosd aan groen uitgeslagen lijntjes in haar box bij de makelaar. Deze vroeg: “Hebt u enig idee wat er gebeurt met een boot waar niemand naar omkijkt? Groene uitslag, schimmel, overal aanslag, lekkages, schimmel.”

Natuurlijk wist ik dat.

De makelaar beloofde, tegen geringe meerkosten, de boot ‘verkoopbaar te onderhouden’: regelmatig te openen en door te luchten, af en toe te kijken of ‘alles’ nog in orde was en zo nodig klein onderhoud uit te voeren. Na een paar maanden echter, nadat een eerste deal helaas was mislukt en ik ter plaatse een kijkje ging nemen, realiseerde ik me dat er een enorm gat gaapt tussen wat de makelaar en ik verstaan onder ‘verkoopbaar te onderhouden’.

“Hebt u enig idee wat er gebeurt met een boot waar niemand naar omkijkt? Groene uitslag, overal aanslag, lekkages, schimmel.”



Zo trof ik de roestvrijstalen zwemtrap verdraaid en gemangeld in de kuip lag en vol aangroei zat. “Heb ik u daar niet over gemaild?”, vroeg de makelaar. “Het heeft flink gestormd. Een paar weken daarna zag ik dat je zwemtrap verdwenen was en heb ik een duiker gevraagd onder de boot te

kijken. Hij vond hem meteen!” Op zijn weg naar de bodem had de zwemtrap ook nog een diepe kras in de spiegel gemaakt.

“Zo kunnen we de boot niet verkopen,” merkte ik schrandere op, ondertussen wijzend naar de zwemtrap en de scheur in de spiegel. “Het stel dat de boot onlangs bezichtigde, leek het niet erg te vinden. Niet veel aan de hand,” antwoordt de makelaar. “Daar komt wel een verkoop uit voort.” Toch bracht ik de zwemtrap naar een metaalbedrijf om te laten lassen en rechtbuigen. Daarna heb ik de boot gepoetst. De week daarna heb ik de accu’s vernieuwd en de hele kajuit gereinigd van schimmel. Ik trof geen ongedierte aan, gelukkig. Daarna heb ik de pompen schoongemaakt, net als de motor en de vlakdoorvoeren.

Natuurlijk is de makelaar een realist. Ze weet heel goed dat ze een oude boot te koop heeft staan en als er een paar spinnetjes, krassen en vlekjes op zitten en het roestvrijstaal niet meer glimt, maakt dat weinig verschil wanneer en voor hoeveel ze de boot verkoopt. Haar commissie verandert niet; zij zit aan de comfortabele kant van een kosten-batenanalyse. Maar dan nog...

Aangenomen dat een deal doorgaat, dan is het enige wat mijn vreugde over de verkoop kan temperen of vermeerderen de hoogte van het bedrag op de afrekening. Feit is dat de waarde van zware boten uit de tachtiger jaren een neergaande trend laat zien. Ik las recent een artikel over de kosten per kilo van verschillende soorten zeilboten. Zo’n boot als de mijne zou wel eens minder dan 3 euro per kilo waard kunnen zijn. Ik onderbrak het lezen van het artikel om het sommetje te maken ... Aai! Ik mocht blij zijn als ik de helft daarvan ontving.

We kochten onze zes ton s-spant in 2010 voor slechts € 50.000,-. Maar in 2019 krijgen we dat lang niet allemaal terug. Nu pas realiseer ik me ook dat al onze investeringen van tienduizenden euro’s nu niet nieuw meer zijn: verstaging, zeilen, lopend want, nieuwe instrumenten, nieuwe kussens, en nog veel meer. Het meeste is alweer aan vervanging toe; dat zal een koper ook vinden.

Hoe een sluishaak werd verspeeld

Door Bert Ummelen

Niet steeds gaat op het water alles volgens plan of verwachting. Pech, een dommigheid, een klunzigheid, net niet de goede reactie op wat voorvalt. Een akkevietje dus. Of liever: een aquavietje. We maken er een rubriek van in ons clubblad. Geneer u niet met uw aquavietje voor de draad te komen. Hieronder de eerste aflevering: een aquavietje uit eigen doos, namelijk tijdens de tocht die mijn vrouw Tiny en ik afgelopen zomer maakten naar Berlijn.

Wie goed naar bijgaande foto kijkt ziet hoog aan de sluistrap iets bungelen. Het is onze sluishaak met daaraan, waaiend in de wind, een touw. We zijn in sluis Anderten, op het Mittellandkanaal in de buurt van Hannover. Vroeger de Hindenburg Schleusse, maar die naam ligt in Duitsland niet meer zo lekker. Het verval is pittig: 19 meter, en als oud kunstwerk heeft de sluis geen drijvende ('schwimmende') bolders. Die liggen zo ver uit elkaar dat we met onze boot onmogelijk voor en achter kunnen vastmaken en ook nog eens verhalen. Wat we in zo'n geval natuurlijk doen: sluistrap gebruiken.



Lijn van de middenkikker om de bolder en vanaf de punt op de boot de sluishaak om de trap. Liggen we voor en achter vast. Mijn vrouw doet in zo'n geval vanuit de kuip het verhalen. Ik zit op de boeg met de sluishaak om te kijken of ze dat goed doet. Een schipper behoort overzicht te houden. We waren op de thuisreis, dus we zakten. Of ik haar even kon helpen. Onderweg naar beneden kreeg Tiny de lijn niet goed om een volgende bolder geslagen. Een lichte boot zonder zwaard wil nog weleens wat kuren hebben. Ik over het gangboordje naar achter, touw van de sluishaak in mijn linkerhand om met mijn rechter de lijn om de bolder heen te gooien. Het water zakte snel, zo snel dat ik eenmaal terug op mijn post niet meer bij de sluishaak kon. Had nog wel het touw vast, maar daarmee viel de haak onmogelijk los te wippen, wat trouwens ook niet vrij van risico was. Zo'n ding kan de boel beschadigen, als je hem al niet op je kop krijgt. Ongetwijfeld is onze sluishaak al lang in andere handen overgegaan.

 PEKAAR AQUA MAINTENANCE onderhoud en reparatie vaartuigen	André Pekaar . 5-Gravenpolder . Mob . 0620492859. apekaar@kpnplanet.nl - Onderhoud en levering motoren. - Nanni diesel servicepunt.  nannidiesel energy in blue
--	--

Koken op 2 pitten

Shakshuka

(eieren gegaard in een pittige saus met tomaat, paprika en avocado)
lunch-, brunch- of dinergerecht voor 4 personen

Ingrediënten:

- 1 ui, fijngesneden
- 2 paprika's in reepjes
- 2 teentjes knoflook, geperst
- 800 gr. tomaten
- 2 el. tomatenpuree
- 4 eieren
- 1 el. komijnzaad
- 1 avocado
- 1 tl. paprikapoeder
- 10 gr. peterselie, grof gehakt
- 1 tl. cayennepeper
- zonnebloemolie



Bereidingswijze:

- Verhit wat olie in een stoofpan en fruit de ui en knoflook 3 minuten tot de ui glazig begint te worden.
- Voeg de tomatenpuree, gemalen komijn, het paprikapoeder en de cayennepeper toe.
- Roerbak 2 minuten.
- Voeg de reepjes paprika en tomatenblokjes toe, roer goed en laat 5 minuten op middelhoog vuur sudderen.
- Maak 4 kuiltjes in de saus en breek hier de eieren in.
- Laat nog 15 minuten zachtjes pruttelen totdat het eiwit gestold is. Gaat het niet snel genoeg? Doe dan een deksel op je pan.
- Verdeel de shakshuka over 4 borden, garneer met plakjes avocado en peterselie, serveer direct.

Koken op 2 pitten

Puntpaprikasoep

2-3 pers.

Ingrediënten:

- 2 puntpaprika's
- 3-4 tomaten
- 1 liter bouillon
- 1 knoflookteentje
- 1 ui
- 1tl.paprikapoeder
- 1tl. kerriepoeder
- 1 tl.peterselie
- snufje zout en peper



Bereidingswijze:

- Snijd de paprika, tomaten, ui en knoflook in stukjes.
- Giet een scheutje olie in een pan en bak de ui en knoflook.
- Voeg na een paar minuten de paprika en tomaat toe.
- Bak dit even mee en voeg dan de bouillon en kruiden toe.
- Breng de soep aan de kook en kook de soep 15 minuten.
- Pureer de soep met een staafmixer.
- Lekker met bruin stokbrood!

Smakelijk eten!

Doodsklok luidt over Grevelingenmeer

Zomer en najaar brachten sombere berichten over het Grevelingenmeer. Door het ontbreken van stroming en de opwarming van het zeewater is in de diepere waterlaag van het Grevelingenmeer tussen Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland een ‘totaal gebrek’ aan zuurstof ontstaan, melden duikers. De bodem is bezaaid met dode wormen, zeeanemonen, schelpdieren, zeesterren en krabben. In dagbladen en tv-rubrieken dook het woord ‘deathzone’ op.



Deathzone in het Grevelingenmeer

Het is de andere kant van de medaille van de Deltawerken. Door de aanleg van de Brouwersdam en de Grevelingendam zijn de getijdenstromen verdwenen en is een waterbekken met stilstaand water ontstaan, het grootste zoutwatermeer van West-Europa.

's Zomers is het allang slecht gesteld met de waterkwaliteit. In de zomer ontstaat een scheidingslaag (thermocline) in het water waardoor het relatief warme oppervlaktewater niet meer mengt met het diepere en koudere water. Gevolg is dat er geen zuurstof meer van de bovenste naar de diepere waterlagen wordt getransporteerd. Zeedieren die niet uit de diepte kunnen ontsnappen gaan dood.

De aanleg van de Brouwerssluis, een spuisluis in de Brouwersdam tussen het Grevelingenmeer en de Noordzee, in 1978 moest de verzoeting van het water stoppen en het sterven van zeedieren beperken. De verversing van het water bleef echter onvoldoende om de ecologische schade te herstellen. Door renovatie in 2017 van de Flakkeese Spuisluis in de Grevelingendam – tussen het Grevelingenmeer en de Oosterschelde – nam de doorstroming iets toe en leek het leefgebied van de zeedieren wat te verbeteren. Maar het water kwam weer tot stilstand door werkzaamheden aan getijdenturbines in de Grevelingendam.

En Passant/Algenbloei

Je hebt van die gedachten die je hoofd er al snel weer uit kiepert: kan toch niet! Wat niet betekent dat ze dan ook vervangen zijn door betere, meer hout snijdende. Op een mooie voorjaarsdag komen we aan in de haven. Op het water drijven dikke vlokken grijzige smurrie. Hier wordt de was gedaan of gebadderd, denk ik. Maar het is vroeg in het seizoen en veel tekenen van leven vertoont de haven nog niet. Raadsel, dat even later door havenmeester Hans wordt opgelost. Algenbloei. Ik had er nog nooit van gehoord.

Elk voorjaar, met het stijgen van de watertemperatuur, doet het verschijnsel zich in de Oosterschelde voor, en zo'n beetje om de vijf jaar in extreme mate. Het water verandert dan in een soort gebonden soep.



Duikers kunnen beter thuisblijven

Duikers kunnen beter thuis blijven, want het zicht onder water is beperkt tot minder dan 20 centimeter. Ik lees dat op de websites van hun clubs. Ik heb thuis op mijn werkkamer een aquarium en de problematische kant van algen is me dus niet onbekend, maar dit is even andere koek. Meewarig kijk ik naar het flesje 'ALGEXIT' van de firma Easy-Life – 'probaat tegen groene alg' – op mijn bureau.

Ik ga nu even met u de diepte in. Boosdoener is de *Phaeocystis pouchetti*, een eencellig plantje dat met duizenden tegelijk bruine, half doorschijnende bolletjes met een doorsnee tot enkele millimeters vormt. Vanwege het effect dat het sorteert hebben we dit plantje 'schuimalg' gedoopt. Dus een beetje zoals de Araneae door het leven moeten als spinnen.

Om het college nog even te vervolgen: de explosieve groei van de schuimalgen is afhankelijk van de aanwezige concentraties voedingsstoffen, met name fosfaten en nitraten, de zeewatertemperatuur en de intensiteit van de zonlichtinval. Begrepen? Drie omstandigheden moeten dus gunstig zijn willen we een serieuze algenbloei meemaken. Eentje die niet alleen maar wat ranzigheid op het water oplevert, maar echt een champignonsoep. Nu de grote vraag: waarom die intervallen van om en nabij vijf jaar? Volgens duikclubs waren recente rampjaren in de Oosterschelde 2001, 2007/2008, 2013 en 2018. Ik heb gezocht en gezocht, maar een bevredigend antwoord, ho maar. Laat de beter geïnformeerde lezer zich melden.

Meestal duurt de algenbloei vier tot zes weken. Dan zijn de essentiële voedingsstoffen uit het water verdwenen, door de alges opgenomen en vastgelegd in de cellen. De bolletjes zakken naar de bodem en sterven daar af. Het is dit afstervingsproces en niet, zoals ik afgelopen voorjaar even dacht, een inboard bubbelbad dat zorgt voor de schuimklodders in de haven.

'Bloei' is dan ook niet de beste term. Het is de bloei voorbij. Het mag lente zijn op het water, in het water is het herfst. Een zonnige kant is er ook. Door het afsterven van de algen komen er enorme hoeveelheden voedingsstoffen vrij waar de rest van het jaar de natuur van profiteert: van plankton tot schelpdieren en vissen.

Informatie en tarieven op te vragen bij:

DPA, De Roterij 17, 4328BB Burgh-Haamstede
tel. 0111-651690 / email. info@dpanet.nl

DPA

BOXenOPSLAG.nl

OPSLAG van INBOEDEL en GOEDEREN • TRANSPORT bij OPSLAG en VERHUZZING

BURGH-HAAMSTEDE



LOGISTIEK EN EXPORT WERELDWIJD

Wereldwijd verzendingen per schip, vliegtuig, vrachtauto,
met koeriersdiensten en post.

- vanuit opslag in onze douaneloods
- vanaf lokaties in Nederland en daarbuiten.

GOEDEREN EN INBOEDEL OPSLAG

Opslag van inboedels, handelsvoorraden en
andere goederen in een verwarmde en
en geventileerde loods:



- 10m3 inboedelkist in onze aanhangervoor uw huis om zelf te laden of lossen
- verhuismaterialen en verhuissistentie en -bemiddeling



De Soete Suikerbol
Burghse ring 31 | Burgh | T 0111 65 13 21

*En nu maar wachten
op het voorjaar...*



PASSAGIERSSCHIP
DE ONRUST



KIJK VOOR ACTUELE VAARDAGEN EN AFVAARTTIJDEN:

www.ms-onrust.nl

T 06-53535297 • E informatie@ms-onrust.nl

Reserveer uw
tickets online!
en bespaar tot
10%

Natuurvaartrichtten
Familievaartrichtten
Flora en Fauna

Fietsvaartrichtten
Beleef het met de
Voet van de Wier

Mosselvaartrichtten
Alles over de zeevrucht
mossel met maaltijd

DAG
ATRACTIES
ZEELAND



Thuishaven: Burghsluis Nieuwehavenweg 5 4328NJ Burghsluis

**Proef
Zeeland**

bij neeltje jans mosselen

Kraakvers uit de zilte zee

**Verse
Kibbeling**

100% kabeljauw

Mosselpan

met verse salade
en verse frites

**Verse Vis
Mosselen en
meer...**

Fietst(r)ip
Ook verse koffie
met verse zeeuwse
belegde broodjes!

Proef Zeeland

Faelweg 1 (nabij Deltapark)
Vrouwenpolder (Stormvloedkering)
Telefoon 0111-653451
www.proefzeeland.nl

Maandag tot Zaterdag
Openingstijden zie website



Jos Boone Watersport

Gespecialiseerd in:

- navigatie-apparatuur
- technische accessoires

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

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

Jos Boone Watersport

Maisbaai 1 - Jachthaven Middelburg | Tel. 0118 - 62 99 13 | www.josboone.nl

Dealer van oa.

HONDA
MARINE

vetus



MASTERVOLT

PLASTIMO

MUSTO
INTERSPORT

Raymarine

LOWRANCE
SIMRAD

