



De Torenmeermin

WSV Burghsluis



Winter 2021/2022



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

Jacht- en catamaranzeil reparaties

Reparaties bootkappen, huiken en hoezen

Speciale opdrachten van oude jachtzeilen;
zoals kussens en tassen.

Maatwerk tuinschermen en tentreparaties

Dapperweg 24 - Burgh-Haamstede



06 - 515 90 154



zeilmakerijhermadejong.nl



CO LO FO N!

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

Redactie: Peter v.d. Berg
Kees Overbeeke
Chris Triemstra
Anton Viergever

Foto cover: Haven gaat in
rust - Anton

Druk: Luxor drukkerij
Nijmegen

Bijdragen uitsluitend naar:
strand@zeelandnet.nl



De Soete Suikerbol

Burghse ring 31 | Burgh | T 0111 65 13 21

Informatie en tarieven op te vragen bij:

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



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 aanhanger voor
uw huis om zelf te laden of lossen
- verhuismaterialen en verhuisassistentie
en -bemiddeling

Van de havenmeesters

In week 34 was er bezoek van een zeilclub genaamd Old Gaffers Association. Het komt steeds meer voor dat clubs, zoals deze, onze haven bezoeken. Onze havenmeesters houden hier graag rekening mee om hun een goede ligplaats te geven.



De gaffel schepen



Dit is hun vlag

Om onze havenmeesters beter zichtbaar te maken voor de passanten die de haven bezoeken werden ze verrast met een nieuw jack.



Het nieuwe jack van de havenmeesters



En ook de hulphavenmeesters

Van de voorzitter

Iets doen voor onze vereniging?!

Daar sta je dan met je goeie gedrag. Na een gesprek met een door wsv Burghsluis ingestelde wervingscommissie wilde ik me wel aanmelden voor de functie van voorzitter. Want na drie jaar lid te zijn geweest (de boot lag op de D-steiger) vond ik dat ik best wat méér voor de vereniging zou kunnen doen. Ik besepte toen nog helemaal niet wat deze functie voor mij zou inhouden, naast een drukke baan als directeur in het onderwijs. Ik bleek de enige kandidaat voor het voorzitterschap - en tja, dan móét de ledenvergadering natuurlijk wel akkoord gaan ...

Inmiddels weet ik een beetje wat het voorzitterschap inhoudt en wat héb ik een respect voor mijn voorganger Jos. Wát een werk hebben hij en zijn medebestuurdersleden verzet. We hebben inmiddels een prachtige haven en een fijne vereniging. Valt er dan nog wel wat te doen? Zeker wel! Het doel van het bijna volledig nieuwe bestuur is om onze haven verder te ontwikkelen tot een juweel met up-to-date voorzieningen, die goed aan de wet- en regelgeving voldoen.

Ook kijk ik met bewondering naar mijn nieuwe medebestuurdersleden. Het is ongelooflijk wat deze mensen aan werk verzetten. Daarmee vergeleken is het voorzitterschap bijna een luxe functie. Secretaris Michel, penningmeester Dirk, havencommissaris Roland en zelfwerkzaamheidcoördinator René (hij gaat vanwege zijn drukke baanverlenging helaas stoppen, maar gelukkig hebben we een beoogde opvolger) werken zich vierkant in de rondte, daar mogen wij als leden echt wel eens bij stilstaan.

Dat geldt ook voor de werkgroepen/commissies die zaken voorbereiden/organiseren, zoals een plan voor nieuwe toiletten/douches en allerlei leuke clubactiviteiten. Verder noem ik hier met nadruk ook de havenmeesters, die niet alleen veel doen voor de leden, maar ook het visitekaartje zijn voor onze haven en de passanten.

Allemaal mensen die zich inzetten ter meerdere glorie van onze vereniging. Voor elk lid misschien iets om over na te denken. Natuurlijk is er de zelfwerkzaamheid waar iedereen, al naar gelang zijn of haar mogelijkheden, een bijdrage aan levert.

Ik roep u op om daar waar het kan óók iets te betekenen voor onze club en onze haven en er een juweel van te maken. Al is het maar door mee te denken in een commissie, of door uw stukje van de steiger schoon te houden. Dit allemaal voor onze prachtige wsv Burghsluis!

Gerrit Bussink

In Memoriam

Wij geven u kennis van het overlijden van:

Mevrouw MA. Jongeneel - v/d Ban

Mevrouw Jongeneel was de vrouw van ons lid Jacques Jongeneel.
Wij wensen de nabestaanden veel sterkte om dit verlies te kunnen dragen.

Montreux 15 oktober 2021.

Evenementen 2022*

De evenementen commissie heeft de volgende planning:

20 t/m 21 mei	Opening seizoen met clubtocht.
28 mei	Viswedstrijd.
11 juni	Regatta met quiz en barbecue.
10 september	Captainsdinner.
15 oktober	Mosselavond.

* Alle evenementen onder voorbehoud van Corona maatregelen.

Jaarvergadering 2021

De jaarvergadering heeft op 3 juli plaatsgevonden in De Schutse te Burgh-Haamstede. In deze coronatijd kon hier voldoende afstand bewaard worden, terwijl het in ons clubhuis in Burghsluis dringen geblazen zou zijn geweest. De opkomst was vrij groot en het lijkt een goed idee om voortaan vaker van De Schutse gebruik te maken; deze locatie is in het algemeen heel geschikt voor grotere evenementen waarbij veel leden verwacht worden. In voorgaande jaren hebben we dat al vaker gezien.

Tijdens de vergadering werd het volgende meegedeeld:

- De wsv Burghsluis heeft momenteel 187 leden (inclusief gezinsleden).
- Er zullen twee webcams geïnstalleerd worden, één voor de haven en één voor de weersgesteldheid.
- De website zal worden aangepast en waar nodig vernieuwd.
- De havenmeesters krijgen een nieuw jack met de opdruk 'havenmeester', zodat ze beter zichtbaar zijn voor de passanten.
- Het jaar 2020 is afgesloten met een flink batig saldo. De penningmeester zal de beste manier zoeken om daar zo min mogelijk belasting over te hoeven betalen.
- Er is een enquête gehouden over de renovaties van de aanlegplaats van de Onrust en van de D-steiger. 60% van de geënquêteerden oordeelde daar positief over.
- De verkiezing van het nieuwe bestuur betekende tevens het afscheid van twee prominente bestuursleden: Jos de Sonnevile en Marleen Groen. Jos heeft twaalf jaar de voorzittershamer gehanteerd. Het was een turbulente periode waarin veel gebeurd is. Denk bijvoorbeeld alleen maar aan het nieuwe clubgebouw, de passantensteiger, de gewijzigde toegang tot de P- en de F-steiger, de verplaatsing van de Onrust, en de aanpassing van de D-steiger. Onder Jos' leiding is veel tot stand is gekomen en hij heeft op talloze zaken zijn stempel gedrukt.



Jos en Jenny de Sonnevile in gespannen afwachting

Er worden veel lovende woorden gesproken en er wordt een lied gezongen dat de twaalf jaar voorzitterschap van Jos belicht. Net als de twee havenmeesters krijgt ook Jos een nieuw jack. Dus mocht hij zich ooit gaan vervelen, dan kan hij zich altijd verdienstelijk maken als havenmeester. Jos' vrouw Jenny deelde in de hulde, zij kreeg onder meer een mooie bos bloemen. Totslot werd Jos benoemd tot erelid van de vereniging.

Onze secretaris Marleen Groen zullen we ook gaan missen. Zij trad niet altijd op de voorgrond, maar was steeds op het goede moment op de juiste plaats. Bovendien heeft zij veel betekend voor de website. Marleen deed wat een secretaris moet doen: de controle houden over allerlei zaken en waar nodig bijsturen. We zijn haar daarvoor veel dank verschuldigd. Overigens zijn we Marleen niet kwijt, zij behoudt haar ligplaats en misschien mogen we haar in de toekomst nog eens lastigvallen met een moeilijke vraag. Bovendien wordt zij Schouwen-Duivelandse, want binnenkort gaat ze verhuizen naar Zierikzee.



Marleen Groen heeft het naar haar zin



Gerrit Bussink, onze nieuwe voorzitter

Het aftredende bestuur stelt voor om Gerrit Bussink tot nieuwe voorzitter te benoemen. De leden gaan hiermee akkoord. Gerrit is tot zijn pensioen werkzaam geweest in het onderwijs. Hij heeft een zeilboot die aan de D-steiger ligt. We zullen de komende tijd nader met hem kennismaken en wensen hem succes met zijn nieuwe job.



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



Cafetaria Klapwijk

Snacks

**Ring 9 , 4328 AE Burgh - Haamstede
0111 - 651629**

Ook wordt Michel Freericks voorgesteld, hij gaat Marleen Groen opvolgen. Michel woont in Burgh-Haamstede, dus voor hem wordt het een thuiswedstrijd. Michel was werkzaam in de gezondheidszorg en is nu met pensioen. Hij vaart met een motorboot die aan de A-steiger ligt. Ook hem wensen we succes in zijn nieuwe functie.



Michel Freeriks is nu al in zijn element



Hans van Klochem heeft heel wat vast te houden

je niets wijsmaken. Toen hij een paar jaar geleden zijn zeilboot verkocht bleef hij aan als havenmeester. Nu hij wat ouder wordt neemt hij afscheid van die functie; het is vooral in de zomerperiode een drukke baan. Hans, bedankt voor je inzet, we zien je vast nog terug in het havenkantoor.

Dan het afscheid van havenmeester Hans van Klochem. Toen hij nog marconist op de grote vaart was kon je hem, wanneer hij verlof had, vaak in Burghsluis op zijn slepertje vinden. Na zijn pensioen raakte hij opnieuw bij de haven van Burghsluis betrokken, nu als havenmeester. Hans was een expert op het gebied van communicatie, hem kon

Tot zo ver de hoogtepunten uit de jaarvergadering van 2021.
Zie voor de resterende onderwerpen de notulen van deze vergadering.



Het Visser's Huis

Voor reserveringen:
+31 (0)11-652259



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.

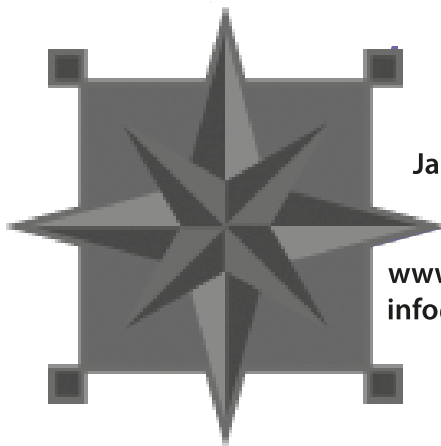
Van Burghsluis naar
het Vissershuis is het
6 min. met de auto
11 min. op de fiets



Visspecialiteiten Restaurant “Het Vissershuis”

info@hetvissershuis.nl
www.hetvissershuis.nl

Westenschouwenseweg 20
4328 RE Burgh-Haamstede



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

JACHTSERVICE ZEELAND

Ir. R.R.L. de Muralt 1871 – 1936

Je zult je afvragen wat doet een Ir. in het clubblad van onze watersportvereniging. Nou deze persoon heeft veel betekent voor het beschermen van dijken en vaargeulen rondom Schouwen-Duiveland.

De familie De Muralt kwam oorspronkelijk uit Zwitserland. De Muralt waar we hier over verhalen werd echter geboren in Utrecht. Hij studeerde in Delft en werd, na werkzaamheden in Ned. Indië, aangesteld bij het Waterschap Schouwen in Zierikzee.

De Muralt was een vindingrijk man en je kunt wel zeggen dat hij een aantal water technische uitvindingen heeft gedaan, waar we onder andere tijdens de ramp van 1953 ons voordeel mee gedaan hebben.

Rond de jaren 1900 waren de stroomgeulen in de Oosterschelde vrij diep en vanaf Burghsluis tot de Schelphoek en verder richting Zierikzee moesten regelmatig bezinkingen van de vooroever plaatsvinden om dijkvallen te voorkomen.

Dit gebeurde met z.g. rijshoutzinkstukken, deze bestonden uit een drijvend deel van gevlochten rijshout (wilgentenen). Deze drijvende mat werd naar de bedreigde plaats gevaren en daarna werd, met mankracht, stortsteen op de rijshoutmat gestort tot dat de mat met stenen naar de diepte zonk en daar de bedreigde plaats vastlegde in de geul.

Tijdens dit werk was een grote hoeveelheid mankracht nodig, daarbij was het zwaar werk en kon de mat wel eens niet precies op de goede plaats terecht komen. Voor de toeschouwers was het een hele gebeurtenis, er werd tijdens het afzinken door de zinkers een lied gezongen, dat steeds sneller ging tot de mat onder water verdween.

De Muralt had een beter plan en kreeg hiervoor groen licht van het Waterschap en hierbij werd de “Ouwe Koaije” (de huidige H.T. Landegent pier) tot werkplek gepromoveerd. Er werd een rijshoutmat gevlochten en in plaats van stortsteen tijdens het zinken liet hij betonnen platen op de rijshoutmat leggen. Deze platen hadden een afmeting van 90 cm. in het vierkant en waren 6 cm. dik. Ze werden ter plaatse in mallen gestort, na droging, in rijen tegen de dijk gezet.



1909-In de "Onze Kooje" te Burghsluis met het havenlicht op de achtergrond, zien we de enorme voorraad betonplaten die door middel van een speciaal vaartuig van aanne-mer Van der Valk uit Zierikzee afgezonken werden.

Zodra de rijshoutmat gereed was werden de betonplaten er op gelegd. Nadat dit gereed was, werd met hoog water een drijver over de mat gevaren, deze was voorzien van een liersysteem die de betonplaten tegen de bodem van de drijver aanbracht. Het geheel werd met hulp van sleepboten naar de stortplaats gevaren en met hoog tij werden de lieren gevierd en het zinkstuk op zijn plaats gebracht.

Het zinkstuk werkte preciezer dan het werken met losse bestorting en ook sneller. Na het afzinken werd door duikers gecontroleerd of het afzinken goed verlopen was onder water, dit bleek veelal in orde.

Hoewel het Waterschap in eerste instantie bang was voor meerkosten t.o.v. het oude systeem, bleek dit in de praktijk mee te vallen.

Na verloop van tijd, toen er meer ervaring gekregen was, bleek het zelfs goedkoper te zijn.



Door het draaien van de lieren werd het betonzinkstuk bij Burghsluis (op de achtergrond te zien) onder tegen de drijver aan getrokken en hier rechts aan de voet van de Plompetorendijk afgezonken.

De bewoners van Burghsluis en omstreken keken eerst wat bedenkelijk, een dure zaak en zou het onder water wel goedkomen.

Hun mening draaide bij toen bleek dat er extra mensen ingezet konden worden voor de diverse werkzaamheden en dat het bereikte resultaat tot tevredenheid stemde. Ook de plaatselijke cafe's deden goede zaken (er waren er in die tijd 3 st.) doordat er veel handen nodig waren voor dit werk.

Een aannemer uit Zierikzee voerde het werk uit. Deze bracht, gaande het werk, verbeteringen aan in de wijze van uitvoering.

In het begin werd een houten ponton gebruikt om de zinkstukken op de juiste plaats te brengen. Toen dit toch te veel tijd kostte werd een stalen ponton besteld met een nieuw liersysteem. De aannemer heette v/d Valk en spottend hoorde men van de plaatselijke bevolking; “Door het zinken van beton is v/d Valk gaan drijven”.

*“Door het zinken van beton
is v/d Valk gaan drijven”*

De Muralt was ook de bedenker van de z.g. Muralt muurtjes. Hij bedacht een goedkopere manier om dijken te verhogen, zonder dat het dijklichaam verbreed behoeft te worden. Deze muurtjes zijn nog steeds te zien o.a. langs de dijk vanaf Burghsluis richting Plompetoren en verder op meerdere plaatsen op Schouwen-Duiveland en op andere plaatsen in Zeeland. Een pikant detail, op de plaatsen waar deze muurtjes geplaatst zijn is geen dijkdoorbraak geweest in 1953.



Het Muraltmuurtje

De Muralt kreeg een gouden medaille voor zijn idee van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. Later ging hij in de politiek en was o.a. lid van de 1^e kamer, met als specialiteit Waterstaatwerken.

We hebben in Zeeland veel aan hem te danken zeker met het eerder genoemde verhogen van dijken door middel van de z.g. Muraltmuurtjes.

Versterken vingerpieren

Door Kees Overbeeke

Er is veel over nagedacht, maar het door de havenmeesters bedachte voorstel om de vingerpieren te versterken heeft veel potentie.

Wat is het probleem?

Om makkelijker aan boord te kunnen komen zijn in onze haven de meeste langsteigers voorzien van vingerpieren. Zo zijn haaks op de langsteigers boxen gevormd.

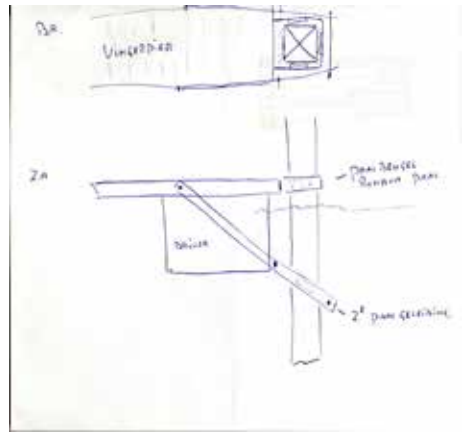
Momenteel zit er behoorlijk wat speling in de paalgeleiders die de langsteigers op hun plaats houden, dit is nodig om te voorkomen dat de paalgeleiders vast lopen op de meerpalen. Door deze speling kan een langsteiger nu bij dwarswind wel 10 á 15 cm van plaats veranderen. Mocht de langsteiger omgeduwd worden, dan kan het uiteinde van een vingerpier gevaarlijk (meestal nog nét) tegen de paal vast komen te zitten. De vingerpieren zitten met vorken om de palen. Bij extreme weersomstandigheden en hoogwater is het voorgekomen dat een paal losraakte uit de vork, met schade aan de vingerpier tot gevolg. Tijdens hoogwater en bij veel dwarswind buigen de palen soms ook iets meer door. Ook het afmeren van de vaartuigen heeft hier mee te maken.

Welke oplossing is hier nu voor bedacht?

In de eerste plaats wordt bij alle vingerpieren de vork (die nu aan de buitenzijde open is) vervangen door een gesloten beugel. In de beugel zijn glijstukken aangebracht, deze zorgen ervoor dat de vingerpier langs de meerpaal schuift. Op zo'n drie meter van het einde van de vingerpier wordt een steunbalk aangebracht, die aan de voorkant eveneens voorzien is van een glijstuk. Het glijstuk komt zowat een meter onder het wateroppervlak tegen de meerpaal. Het is de bedoeling dat het einde van de vingerpier hierdoor stabiel wordt. Het deel, dat c.a. een meter onder water zit wordt op maat gehouden door een afstandijzer, dat voorkomt dat de steunbalk gaat schuiven.

De werkzaamheden zijn gestart, planning gereed voor het komende seizoen.

Zie bijgaande schets.



De mannen maken het gereedschap klaar



Dit is het resultaat

Laatste deel van de reis van Rotterdam naar Lissabon De Atlantische Oceaan

Tarcies Carlier

De bootsman heeft het als eerste gehoord en rent dwars over de zitbanken naar buiten.

Hevig geklapper van een zeil dringt door tot het hele schip.

Het zeil aan de achterste mast is gescheurd, finaal in tweeën. Alle hens aan dek. Met man en macht worden de resten naar beneden getrokken en met lijnen vastgebonden. Onnoemelijk moe geworden, dat bezaanzeil. Maar wat wil je ook. Als je het echt van dichtbij bekijkt, zie je enkel en alleen maar ragdunne, vezelachtige draden. Schering en inslag, winddicht aaneengeweven. Aan de randen gedubbeld of nog meer. Smalle lijmlagen. Slechts hier en daar versterkt met een koperen ring of stalen draad. Alles aaneengenaaid met een dun draadje uit een naaimachine. Allerlei touwtjes die hier lijntjes heten en allemaal hun eigen naam hebben helpen mee om het zeil de juiste vorm te geven. Ongeveer dezelfde vorm als de vleugel van een vliegtuig.

En die vorm is de sleutel, de magie van het zeilen. De lucht, die met verschillende snelheden vóór en achter het zeil langs stroomt, bouwt een drukverschil op en levert de stuwkracht om zeshonderd ton vooruit te duwen. Het kunnen aanpassen van de vorm van het zeil aan de wensen van de kwartiermeesters en de bootslieden is tegelijk ook zijn zwakte. Want die voortdurende vormveranderingen, naast het onvermijdelijke geklapper, laten de fijne vezels slijten en maken het zeil oud.

Ja, we hebben de zeilen omhoog gehesen. Aan drie masten zelfs. Ondanks de storm. Maar niet helemaal omhoog. Gereefd. Bij de boeg hangen ook nog driehoekige voorzeilen. Iedereen opgelucht dat die motor eindelijk uit is. Het schip, nu overhellend naar één kant, beweegt sierlijk door de metershoge golven die schuin op ons afkomen. We varen zestig graden aan de wind. Het waait nu echt hard, 10 Beaufort, zegt de stuurman. Het waarnemen van storm gaat via je oren. Een hoge, intensieve, continue fluittoon komt van de masten en de verstaging en hoor je op de achtergrond. Daar doorheen fladderen de tonen van een koortje amokmakende zangvogels. Geen idee waar dat vandaan komt.

Afgewisseld met de veel lagere, blazende tonen van de windvlaag. Crescendo hoei, soms blazend woei-woei.

Als we teveel richting Frankrijk varen moeten we overstag. We draaien door de wind, waarna die van de andere kant binnenkomt en we ineens zowat richting IJsland varen. Zo zigzaggen we acht of negen keer heen en weer, voordat we eindelijk in één ruk door voor de westkust van Spanje en Portugal langs kunnen. Het wordt nu aangenamer om buiten te zijn. Om op een bank aan de lijkant van de brug de golven die onder het schip vandaan komen na te kijken. De vloeiende, golvende, bijna charmante beweging van het rijzen en dalen. Op de toppen van de golven zie je schuimkragen, die ten onder gaan in die voortrollende bergen water. De rimpelingen die je ziet ontstaan op de ruggen van de golven. Vluchtige, fluweelachtige versieringen.

Voor de kust van Spanje heerst hoge druk, dus weinig wind. De zeilen moeten weer gestreken worden, we zijn weer een motorschip dat zich uiteindelijk gereed maakt om de Taag op te varen.

Het is nog donker als ik aan dek kom. Een loods die aan boord klimt. In de verte Lissabon, prachtig aangelicht door de opkomende zon.

In mijn hoofd, als een niet tegen te houden draaikolk, honderden versregels van de *Ode Marítima*.

Die zich vermengen met de beelden van mijn jongensjaren aan de Maas in Rotterdam. Het eeuwige aankomen en het eeuwige vertrekken.

En zie Fernando Pessoa (1888-1935), de dichter wiens geest hier over de wateren zweeft, wuivend aan de kade.

Om acht uur liggen we vast. Na verlof spoed ik me naar de wal. In een kerk aan de oever van de Taag wil ik een paar kaarsen branden, als dank voor behouden aankomst. Maar omdat de hemelen niet van elektrische kaarsen houden leg ik het geld even later, ongevraagd en onverwacht, een zwervster op straat in de schoot. Ze zit naast haar plastic plunjezakken, diep weggedoken tegen de ochtendkou, met een vuile deken om zich heen. Het tovert een prachtige glimlach op haar diepzwarte gezicht.

Een paar uur later, op Schiphol, kust mijn vrouw mij uit mijn droom. Eerste patiënt morgen om acht uur.

Nieuwe wateraansluiting voor het sanitairgebouw

door Rene Kasteleijn

Al jaren zijn er problemen met de waterdruk. Zeer regelmatig valt de waterdruk weg, met name in het hoogseizoen. Als je je watertank aan het bijvullen bent is dat niet zo erg, dan duurt dat gewoon wat langer. Maar sta je te douchen dan is het minder leuk, zeker als door de wegvallende waterdruk ook de temperatuur verandert. Het bestuur heeft besloten daar iets aan te doen.

In eerste instantie is er een inventarisatie gemaakt. Welke aansluitingen hebben we en wat zit daar op aangesloten? Gebleken is dat we als WSV drie drinkwateraansluitingen hebben. Die van het sanitairgebouw zorgt voor problemen. Dat wilden we oplossen.

Om te beginnen hebben we contact met Evides opgenomen en gevraagd of de waterdruk die geleverd wordt wel voldoende is. Evides nam de druk op en die bleek ruim voldoende te zijn. Wel constateerde de monteur dat de standaard huisaansluiting voor het sanitair, het restaurant en de diverse steigers aan de kleine kant was voor het verwachte verbruik.

Daarom hebben we opnieuw contact opgenomen met Evides, met het verzoek om een grotere aansluiting te maken. Dat was geen probleem. Als we zouden opgeven wat we nodig hadden, zou er een nieuwe aansluiting gemaakt worden aan de hand van het benodigde verbruik.

Op basis van de inventarisatie was duidelijk welke aansluitingen en verbruikers op dit punt zijn aangesloten en heeft een externe partij een berekening gemaakt van het verbruik en de daarvoor benodigde capaciteit, rekening houdend met een eventuele uitbreiding van het sanitairgebouw. Dit verbruik is doorgegeven aan Evides, met het verzoek de gewenste aansluiting te maken. Dan denk je: maak die grotere aansluiting en de klus is geklaard.

Maar zo eenvoudig was het niet. Evides liet telefonisch weten dat verzwaring van de aansluiting niet mogelijk is; de WSV neemt namelijk al meer af dan gewenst is op een dergelijk kleine aansluiting. Hoe nu verder? We vragen of het mogelijk is een grotere leiding aan te brengen. Evides antwoordt dat dit inderdaad kan, maar dat het wel serieus duur zal gaan worden!



De nieuwe waterput

Bestaat er dan echt geen andere optie? Blijkbaar niet...

Is het wellicht mogelijk een nieuwe aansluiting te maken op de hoek van het parkeerterrein en dat we in eigen beheer een nieuwe leiding aanleggen tot aan het sanitairgebouw? Evides: ja, dat zou ook kunnen. Mooi! Dat klinkt alsof er toch een oplossing is voor het waterdrukprobleem dat al jarenlang speelt!

Om hier verder invulling aan te geven zijn offertes opgevraagd voor het aanleggen van de nieuwe waterleiding, inclusief aansluiting op het sanitairgebouw, een nieuwe watermeterput, en het straatwerk.

Tijdens dit proces blijkt dat ook voor het aanleggen van de waterleiding een vergunning van het Waterschap nodig is. Gelukkig heeft een van onze leden, Wim Berkouwer, daar goede connecties. Wim heeft de vergunning aangevraagd en die is vrij snel verleend.

Waar we ook nog mee te maken hadden was dat er niet gegraven mocht worden in het stormseizoen. Het graafwerk kon dus pas starten na 15 april. We zaten inmiddels op het eind van het stormseizoen, dus dat kwam mooi uit.

De werkzaamheden moesten uiteraard ook worden afgestemd met restaurant 't Oliegeultje, dat niet zonder water kan; en met de leden van de WSV, aangezien het parkeerterrein tijdelijk niet gebruikt zou kunnen worden.



Er was heel wat grond- en graafwerk nodig

Toen de opdracht was verstrekt zijn de werkzaamheden ingepland. Hierbij is ernaar gestreefd de overlast te minimaliseren en de periode dat er geen water beschikbaar zou zijn in 't Oliegeultje, het sanitairgebouw en de P- en F-steiger zo kort mogelijk te houden.

Nadat de materialen besteld en geleverd waren zijn in de periode van 25 mei tot 4 juni alle werkzaamheden uitgevoerd:

- het opbreken van de straat
- het graafwerk, het plaatsen van de nieuwe put,
- het aanbrengen en afpersen van de leiding,
- het maken van nieuwe aansluitingen
- het weer dichtmaken van de straat.



De nieuwe aanvoerbuís gaat het magazijn in

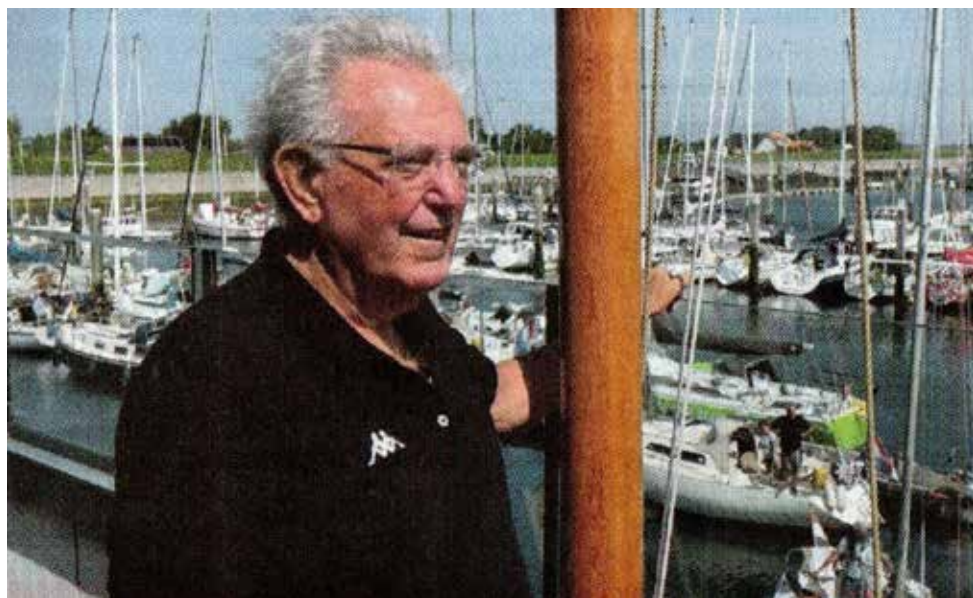
De werkzaamheden zijn dankzij ieders medewerking erg soepel verlopen. Inmiddels maken we alweer enkele maanden gebruik van de nieuwe aansluiting en voor zover mij bekend zijn er geen problemen meer met de waterdruk.

Namens het bestuur wil ik hierbij iedereen die zijn medewerking heeft verleend aan de realisatie van de nieuwe wateraansluiting hartelijk bedanken.

Zolang Wim Schot maar het water op kan, is het goed

Zierikzeese mosselvisser voelt zich thuis in Burghsluis.

Vijfenvestig jaar lang was Wim Schot uit Zierikzee mosselkweker. Vijfenvestig jaar manoeuvreerde hij met zijn schip door het havenkanaal richting Oosterschelde. Dat heeft hij genoeg gedaan. Nu ligt hij met zijn hoogaars in Burghsluis en is in no time op het water. En daarbij vervult hij er de rol van havenmeester. Want het bloed kruipt waar het niet gaan kan.



Wim Schot (75) kan niet zonder water. Zoveel is wel duidelijk. Hij kan nog steeds lyrisch zijn over zijn Zierikzee. De parel aan de Oosterschelde, maar Burghsluis in zijn ogen de groeibriljant.

De watersportvereniging telt zo'n tweehonderd leden en is een actieve club. Op hoogtijdagen telt de haven zo'n negentig passanten en dat is behoorlijk voor de kleine haven aan de voet van de Stormvloedkering.

Het kan er wel eens drukker gaan worden, nu het door onderhoudswerkzaamheden niet meer aantrekkelijk is om richting Zeeland te varen via het Haringvliet. Dus komen ze buitengaats richting Kering en komen daar via de Roompotsluis binnen.

De haven van Burghsluis is dan de eerste stek die de “reizigers” tegenkomen. Wim Schot zit in een team van havenmeesters en heeft het prima naar zijn zin. Na zijn werkzame leven is hij in Arnhem gaan wonen op de geboortegrond van zijn Corrie “die gelukkig ook iets heeft met zeilen”. Dus dat de twee na Schots werkzame leven een boot zouden kopen stond wel vast.

Het is een hoogaars geworden, daterend van eind zestiger jaren. Schot is nog van de tijd dat de techniek aan boord van schepen nog heel bescheiden was. En dat komt nu goed van pas. Hij kent de Oosterschelde op zijn duimpje en weet met de hoogaars om te gaan. Misschien wordt het straks wel een motorbootje. Ik ben toch ook wat ouder aan het worden.

Zijn boot ligt strategisch in de haven, op enkele minuten afstand van stromend water “zoveel anders dan het lange Havenkanaal van Zierikzee”. Ondertussen wijst hij in de haven naar een visbootje, waarop een 89 jarige man staat. Enthousiast vertelt Schot dat de man nog iedere dag het water op gaat en vis vangt. Leeftijd is dus een relatief begrip. Het gaat om je gezondheid.

Burghsluis is ook aantrekkelijker geworden nadat het Oliegeultje weer bevaarbaar is geworden. Lange tijd was deze gesloten ter bescherming van de zeehonden. Maar die hebben wel bewezen dat pleziervaart en zeehonden prima samengaan.

“De mosselen zijn bijzonder goed dit jaar”

Het gaat dus goed met de haven. Deze week nog bezoek gehad van zo’n twintig leden van de Old Gaffers Association; dit zijn liefhebbers van gaffel getuigde schepen. Wim Schot kan ervan genieten. Maar ja, dat weten we. Zolang het maar met water te maken heeft.

En op bijna loopafstand van Neeltje Jans, naar zijn mosselen. “Ik ga straks, op weg naar huis, nog even langs. (Aldus de redacteur). De mosselen zijn bijzonder goed dit jaar.

Dit stuk is overgenomen uit de Wereldregio van 27-08-2021

Michael Koster 15 jaar uitbater van clubhuis Het Oliegeultje

door Kees Overbeeke

Op 24 september j.l. vierden Michael Koster en zijn partner Sharon v.d. Doel dit heugelijke feit tijdens een gezamenlijke bijeenkomst waarbij ook veel leden van onze watersportvereniging aanwezig waren. Het was een gezellig gebeuren, waarbij onze voorzitter Gerrit Bussink het jubileumpaar toesprak en hen bloemen en een weekendje weg aanbood.



De voorzitter houdt zijn toespraak

Een terugblik op de exploitatie van het Oliegeultje.

Toen het eerste clubhuis, dat uit een aantal units bestond, was opgeleverd, kwam de vraag hoe en met wie we de zaak zouden gaan exploiteren.

Joop Koot, lid van het toenmalige bestuur, besloot de kar te gaan trekken, samen met zijn vrouw To.

Ze maakten lange dagen en wilden, ondanks waarschuwingen, koste wat kost zeven dagen per week open zijn.

Dat hielden ze niet vol. Daarop werd besloten dat de bestuursleden aan de bak zouden gaan. Zij hadden vrijwel geen horeca-ervaring. Het clubhuis was alleen tijdens de weekenden open. Toen ook dit niet houdbaar bleek werd besloten het clubhuis te verhuren, met de mogelijkheid dat het óók gebruikt zou kunnen worden door de leden van de vereniging. Eerst kwamen er een paar gelukszoekers, maar onder leiding van Jan en Rinus kwam de loop er snel in. Zij werden opgevolgd door Bas Willemsen en zijn compagnon Michael Koster.

In het begin was het best heftig, want Het Oliegeultje kreeg een steeds betere naam, terwijl het gebouw ouder begon te worden.

Toen Bas stopte zette Michael, gesteund door familie en kennissen, de exploitatie voort. Het nieuwe clubgebouw werd door de vereniging én door Michael met gejuich ontvangen.

Michael had prima plannen wat betreft de inrichting van het restaurant, de keuken en het terras. Zeker de nieuwbouw heeft goed uitgepakt.

Het Oliegeultje is tot ver buiten de Westhoek bekend. Dit is zeker te danken aan de inzet van Michael en zijn team. We rekenen er op dat hij nog vele jaren voor het natje en droogje van Het Oliegeultje en dat van de watersportvereniging zal blijven zorgen.



Willem van Zalm geeft vissers advies

Willem van Zalm

Nu ik dit stukje aan het schrijven ben is het halverwege september en is de zomer (welke zomer?) alweer voorbij. Wat betreft de visserij zitten we tussen twee perioden. Er kan nog zomervis, zoals baars, haai en rog, worden gevangen, en de wintervis, zoals wijting en schar, zou elk moment moeten arriveren.

Ik had beloofd om deze keer wat meer te vertellen over het vissen op haaien. In mijn vorige bericht schreef ik dat we in de vijftien jaar dat mijn vader met passagiers viste nooit een haai gevangen hebben, en één keer een rog.

Een jaar of zeventien geleden lagen we rond deze tijd te vissen in de Schaar, mijn vader, mijn broer, mijn zoontje van vijf en ikzelf. De vangst bestond uit wat wijting en schar, tot ineens één van de hengels bijna overboord werd getrokken. Na een kwartier draaien en trekken werd zichtbaar wat er aan de haak zat:



“Een haaaaai!”, gilte mijn zoontje. Na een vreemde actie van mijn vader met een veel te klein schepnet lag de haai aan dek. Ruim 120 cm was ie, zo’n een grote vis hadden we nog nooit gevangen! Dat smaakte naar meer.

Aangezien ik in de winter jarig ben heb ik een groot schepnet gevraagd, omdat je anders toch niks weet.

Dit is hem dan: 1,20 m vers aan de haak

De zomer erop hebben we gericht op de haai gevestigd, na wat speurwerk omtrent aas en soort onderlijn.

Ik geloof dat we gedurende het seizoen er twee hebben gevangen, en het jaar erop niet één. Maar door het toch te blijven proberen zijn we veel wijzer geworden. We weten nu waar je de meeste kans hebt, wat het beste aas is, en wat het beste moment is gedurende het tij.

De afgelopen jaren hebben we tientallen haaien gevangen, met als topdag, samen met Wim Ottespeer, zeven stuks.

De twee meest voorkomende soorten zijn de gladde haai en de gevlekte gladde haai. De grootte ligt meestal tussen de 80 en 120 cm.

Inmiddels zijn er bij Yerseke al ruwe haaien gevangen; dat wordt wat serieuzer, die hebben tanden en gaan naar de twee meter.

Volgend seizoen wil ik proberen om hier gericht op te vissen!

Wilt u meer weten over het vangen van haaien, spreek me dan gerust eens aan op de haven! Volgende keer ga ik het hebben over roggen, een van de meest gracieuze vissen die op de Oosterschelde rondzwemmen.



Dit is wat iedere visser één keer wil beleven!

Gevolgen van de Brexit voor de pleziervaart

In bewerkte vorm overgenomen uit het KMNC-blad van juni 2021

Een uitstapje met de boot naar het Verenigd Koninkrijk vergt door de Brexit wat meer aandacht en voorbereiding dan voorheen.

In zijn inleiding over dit onderwerp op de General Assembly (GA) van de European Boating Association (EBA) vertelde de Brit Gus Lewis dat de overheid voor het inklaren van jachten teruggrijpt op oude procedures.

Dat begint voor binnenkomende jachten met de verplichting om vanaf de 12-mijlszone de gele vlag ('Q' voor 'Quarantaine') te voeren. Die mag pas neergehaald worden nadat je je bij de douane hebt gemeld (via de National Yachtline, tel. 0044 300 1232012, 24 uur per dag bereikbaar). Je moet daarbij melden of zich aan boord personen bevinden die een immigratiegoedkeuring nodig hebben; of er verboden goederen aan boord zijn; of je meer goederen aan boord hebt dan voor eigen gebruik nodig is; en of je goederen aan boord hebt waarvoor invoerrechten betaald moeten worden, zoals alcohol of sigaretten (4 liter jenever of 9 liter wijn, plus 42 liter bier is toegestaan).

Verder dien je alle verdere instructies die worden gegeven op te volgen.

Tot slot moet je formulier C1331 deel 2 invullen en opsturen naar het erop vermelde adres in Dover. Volgens Lewis stonden hier vroeger op de kade van jachthavens brievenbussen voor, maar die puilden uit omdat ze onvoldoende geleegd werden, en daarom zijn ze weggehaald.

Als het formulier op het vermelde adres is aangekomen komt het daar op een grote stapel terecht, omdat er vooralsnog geen douanepersoneel beschikbaar is om aan de procedure vorm te geven. 'We zijn weer terug bij de techniek van 1940', aldus Lewis. Bij het verlaten van het Verenigd Koninkrijk moet je formulier C1331 deel 1 invullen en opsturen. Je vindt het op de website van de KNMC.

In dezelfde GA werd aandacht gevraagd voor de consequenties die de Brexit heeft voor de certificering van pleziervaartuigen. Die staan in de Recreational Craft Directive (RCD), oftewel de Europese richtlijn voor de CE-keuring van pleziervaartuigen van 2,5 tot 24 meter.

Een vaartuig dat tweedehands wordt verhandeld op het ene grondgebied (VK of EU) en zich aan het einde van de overgangperiode van de Brexit op het andere grondgebied bevond, moet vanaf 1 januari 2021 voldoen aan de wetgeving die van toepassing is op het grondgebied waarin het op de markt wordt gebracht - voor de EU is dit de RCD en voor het VK de Britse variant daarvan, de Recreational Craft Regulation (RCR). Dit geldt ook wanneer de boot eerder, toen het VK nog geen lid van de EU was, niet hoefde te voldoen aan de RCD.

Deze regel zal echter pas op 31 december 2021 in het VK worden geïmplementeerd. Dit betekent dat vanaf 1 januari 2022 een gebruikt schip dat uit de EU wordt geïmporteerd om op de Britse markt te worden gebracht een UKCA-markering (UK Conformity Assessed) moet hebben.

In overeenstemming met de vereisten van de PCR (betreffende producten die vóór 31 december 2021 rechtmatig op de markt zijn gebracht met een CE-keurmerk) kunnen producten ná deze datum op de GB-markt blijven circuleren.

Om een UKCA-keurmerk te krijgen heeft een boot een beoordeling na de bouw, alsmede verificatie door een derde partij nodig.

Vergelijkbare regels zullen van toepassing zijn bij de verkoop van schepen in de EU.

Gebruikte schepen met CE-keurmerk, die zich in het VK bevonden op het moment dat de Brexit in werking treedt (1 januari 2021) moeten, alvorens naar de EU geëxporteerd te kunnen worden, opnieuw CE-gecertificeerd worden. Dit betekent dat een boot een beoordeling na de bouw nodig heeft die voldoet aan de RCD, en gecertificeerd moet zijn door een derde partij.

Jachtmakelaars, distributeurs, booteigenaren en kopers kunnen zwaar worden getroffen door deze post-Brexitsituatie, aangezien zij er straks verantwoordelijk voor zullen zijn dat tweedehands schepen aan de geldende vereisten voldoen, alvorens ze tussen VK en EU kunnen worden gekocht en verkocht.

De geschatte kosten van beoordelingen en verificatie na de bouw liggen alleen al in het VK tussen de 500 en 5000 GBP, afhankelijk van het schip.

**PASSAGIERSCHIP
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%

Individueel licht
en geluid voor elke
passagier

De Onrust is een
van de grootste
passagiersschepen
in Nederland

De Onrust is een
van de grootste
passagiersschepen
in Nederland

**1 DAG
ATTRACTIES
DE ONRUST**

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
PERFORMANCE

Raymarine

LOWRANCE
SIMRAD

