De Torenmeermin

- WSV Burghsluis -



Winter 2026 - 2027









't Oliegeultje

CULINAIRE WATEREN

U kunt online een tafel reserveren via de website

Redactioneel

U zult het zeker gemerkt hebben dat deze uitgave van het clubblad, winter 2026 - 2027, wat eerder dan we gewend zijn bij u in de postbus verschijnt. De reden is dat er vorig jaar problemen waren met het verzenden van de winteruitgave. De redactie heeft gemeend het clubblad wat eerder te versturen, zodat het ruim voor het jaareinde bij u in de bus komt.

Helaas hebben de redactieleden Arjan Helle en Tineke den Harder gemeend hun medewerking aan het clubblad op te moeten zeggen. Vooral Arjan zullen we missen, hij had veelal nieuwe ideeën en schreef tal van stukjes in ons clubblad. Bij deze dank voor zijn inzet en ideeën om het clubblad het huidige gezicht te geven. Tineke is maar kort redactie lid geweest, ook haar dank voor haar inbreng.

Voorlopig blijft het clubblad op de bekende wijze u van nieuws van onze W.s.V. Burghsluis voorzien. Er is zeker plaats voor 1 a 2 leden, die zorgen dat ieder clubblad goed gevuld kan worden. Nadere informatie bij Kees Overbeeke.

In dit nummer o.a. een reisverslag van Jos Sonneville en zijn vrouw en voor wat spanning het opgetekende verslag van Joop Mastenbroek. Verder wetenswaardigheden over het verleden van de Westhoek van Schouwen-Duiveland. Ik wens u veel lees plezier.

De redactie

COLOFON!

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

Redactie: Kees Overbeeke
Arjan Helle
Druk: Luxor drukkerij Nijmegen

Bijdragen uitsluitend naar:
strand@zeelandnet.nl

Enjoy yachtservice

Deltastraat 17, 4301 RC Zierikzee
+31(0)111 416 488
info@enjoyyachtservice.nl
www.enjoyyachtservice.nl



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

vetus DIESEL

WWW.ENJOYYACHTSERVICE.NL



Herma de Jong
zeilmakerij
Segelmacherei

Windsurfzeilreparaties
Reparaties bootkappen, huiken en hoezen
Speciale opdrachten van oude jachtzeilen
zoals kussens en tassen.
Maatwerk tuinschermen en tentreparaties

Dapperweg 24, Burgh-Haamstede • **Tel. + 31 (0) 6 515 90 154** • **www.zeilmakerijhermadejong.nl**

Van de voorzitter

Beste clubleden.

Na de lange en warme voorjaars- en soms hete zomerdagen verandert het weer langzaam, terwijl ik dit schrijfsel voorbereid voor onze prachtige Torenmeermin. De herfstwind laat zich soms al goed voelen en de dagen worden merkbaar korter. Het overgrote deel van onze boten ligt nog in de haven, maar je merkt toch al dat veel mensen de winter aan het voorbereiden zijn. Een aantal leden trekt naar Amsterdam om daar met de boot te overwinteren, een flink deel opteert voor een plek op de kant in Zierikzee of ligt inmiddels al warm en droog in de winterstalling. Zelf ben ik, samen met mijn vrouw, al richting warmere oorden aan het gaan en blijft ons schip, voor het eerst, hopelijk stormvast, afgemeerd in de haven. Het actieve vaarseizoen van 2026 komt langzaam ten einde. Wat hebben we genoten.

Als ik terugkijk op het afgelopen seizoen, vult mij dat met een gevoel van trots. We hebben prachtige dagen op het water beleefd, genoten van succesvolle activiteiten, georganiseerd door onze actieve evenementencommissie en bovenal veel gezelligheid gedeeld op de steigers en in de haven. Een vereniging draait om haar mensen en de inzet van alle vrijwilligers en onze gastvrije havenmeesters waren ook dit jaar weer hartverwarmend. Hartelijk dank hiervoor.

Hoewel het op het water nu rustiger wordt, betekent de winterperiode absoluut geen winterslaap voor onze vereniging. Met name voor onze havencommissaris en het havenmeestersteam.
Achter de schermen zijn wij als bestuur ook alweer volop bezig met de voorbereidingen voor volgend jaar. Daarnaast is de winter het moment voor het nodige onderhoud aan de haven, de steigers, het torentje, het clubgebouw en natuurlijk aan jullie eigen boten. Maak van de gelegenheid gebruik om de boel te controleren, te klussen en plannen te maken voor zomertochten van volgend jaar.

Houd de agenda in de gaten, want ook in de herfst- en wintermaanden organiseren we een aantal activiteiten. Op 10 oktober hebben we nog een heerlijke mosselavond en de grote najaarsvergadering. Als U deze Torenmeermin ontvangt zijn deze waarschijnlijk net achter de rug en waren ze vast heel succesvol. Dan wacht na de feestdagen in december natuurlijk in januari onze traditionele nieuwjaarsreceptie, waar ik helaas niet bij kan zijn, omdat wij dan de hele winterperiode in ons appartement in Italie zijn. Ik hoop dat velen van u daar in goede gezondheid wel bij kunnen zijn om samen te proosten op het nieuwe jaar.

Voor nu wens ik iedereen een fijne, productieve klusperiode en warme en gezellige wintermaanden toe. Blijf gezond, pas goed op elkaar en mis de geur van het Zeeuwse water niet te veel.

Met sportieve groet,

Gerrit Bussink



Van de havenmeesters

Mede vanwege het aanhoudende mooie weer tijdens het afgelopen vaarseizoen was onze haven zeer in trek bij passanten en hebben we een van de beste seizoenen sinds het bestaan van onze vereniging. Aan de hand van reacties van diverse passanten maken we op dat we bekend staan als gezellige, rustige en gastvrije haven met goede voorzieningen. De inkomsten die worden gegenereerd vanuit de passanten zorgen er mede voor dat investeringen in onderhoud en verbeteringen in de haven mogelijk zijn en dat uw liggeld laag blijft.

Ook deze winter zullen de havemeesters en een aantal actieve leden dagelijks de haven controleren. Wilt u meedoen in deze poule dan kunt u zich aanmelden bij de havenmeester. U kunt bijdragen aan de veiligheid van de haven door voor aanvang van het winterseizoen uw zeilen van de mast te halen en op te bergen, te zorgen voor stevige landvasten en alles aan dek goed vast te maken.

Het is opvallend hoe weinig de fecaliënpomp wordt gebruikt, zowel door passanten als door onze leden. Het is wettelijk niet toegestaan te lozen op oppervlaktewater en wordt beoordeeld als milieudelict. Wellicht is het voor de leden die nog een vuilwaterreservoir moeten installeren te overwegen dit in de winterperiode te (laten) doen. Een aantal leden wil graag dicht onder het havenkantoor overwinteren. U bent al eerder geïnformeerd over de vanaf deze winter geldende procedure. Het advies van de havenmeester is om uw schip indien mogelijk in het midden van een dubbele box af te meren zodat u vrij ligt van de steigers.

Deze winter zullen er aan de hand van de dieptemetingen weer baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd. Het betreft voornamelijk de doorvaarten. U bent eerder dit jaar gevraagd aan de hand van uw eigen dieptemeter bij het bestuur aan te geven of de diepte in uw box nog voldoende is. Op dit verzoek is tot op heden niet gereageerd, u kunt dit alsnog doen. Ook zullen een aantal meerpalen worden vervangen.

Het kan zijn dat er in dat verband schepen moeten worden verplaatst. U wordt hierover individueel benaderd.

Jaarlijks worden de havenmeesters geschoold in calamiteitenbestrijding en EHBO. Ook dit najaar volgen we de herhalingen. De door de leden zelf aangebrachte stootkussens die ook aan de bovenzijde aan de steiger zijn bevestigd zijn vanwege het veroorzaken van houtrot niet toegestaan en worden verwijderd. Mocht u wel graag stootkussens in uw box aanbrengen dan is de toegestane versie tegen vergoeding te verkrijgen bij de havenmeester.

Vanwege het feit dat in de winterperiode regelmatig water op de kade komt moet de fietsenberging voor de leden onder het terras van het restaurant per 1 november leeg zijn. Fietsen die na 1 november blijven staan worden afgevoerd. Vanaf half november tot half maart zal er geen drinkwater meer beschikbaar zijn op de steigers. Chemicaliën mogen niet meer worden neergezet bij het chemicaliënhok. Maak vooraf telefonisch een afspraak met de havenmeester van dienst en lever het bij hem in op het havenkantoor.



ALV 6 juni 2026

door Kees Overbeeke

De Algemene ledenvergadering werd gehouden in Hotel ter Duin in Burgh-Haamstede. Er waren 45 leden aanwezig.



De interruptie microfoon staat gereed. Op de achtergrond van het beeldscherm staat een foto van de haven van Burghsluis.



Dit waren de aanwezige leden, er was een zekere schroom om vooraan te zitten.

De voorzitter opent de vergadering met een welkom aan de aanwezige leden. Hij verzoekt aandacht om
de aanwezigheid lijsten te ondertekenen. Globaal geeft hij aan wat de diverse punten behelzen,
in de zeer uitgebreide agenda.

Er zijn enige leden die de gevoerde communicatie over de eerder voorgestelde aanpassingen tussen de steiger F en E niet voldoende vinden. De voorgestelde wijziging van de statuten wordt uitgesteld tot de volgende ALV. E.e.a. heeft te maken met de onvrede met het voorstel het F steiger te verbinden met de E steiger.

De notulen van de vorige ALV worden met enige kleine aanpassingen goedgekeurd met dank aan de samensteller.
Het totaal aantal leden is gestegen naar 253, dit incl. de familieleden.
Dirk Jongejan geeft explicatie over de financiën van de vereniging, de afgelopen jaren en de begroting van 2026.

Gebleken is dat het aandeel van de passanten iets gestegen is, de inkomsten van de vaste ligplaatsen is vrijwel gelijk gebleven. Electrische fietsen worden niet meer verhuurd, dit in verband met brand gevaar. De passanten prijzen worden met 3,33 % verhoogd. De penningmeester heeft soms klachten, van leden, over de hoge electra- rekening voor de ligplaatsen die stroom afnemen van de W.s.V. Hij waarschuwt voor het gebruik van kacheltjes in de winterperiode, ontvochtigers en gelijkrichters. Bij veel van deze apparaten is het stroomgebruik vrij hoog en bij 24 uur gebruik sta je versteld hoe het totale gebruik oploopt. De W.s.V. rekent 60 ct. per KW/H. De kascommissie bestaat voor 2026 uit de heren, Frans Jansen, Marco Bek en Willem Vogt. Willem Vogt treed in 2026 af.

Update haveninrichting

Afgesproken wordt dat tijdens de eerstvolgende ALV opnieuw gestemd wordt over de mogelijkheden ten behoeve van verlengen F – E steiger en of renoveren/verwijderen brug E steiger.

Mededelingen evenementen commissie

Bij afwezigheid van leden van deze commissie, geeft de voorzitter aan wat nog te verwachten is aan evenementen en wat reeds geweest is.

Haven aangelegenheden

De wachtlijst van de diverse ligplaatsen wordt aangegeven door Roland Krijger. Kortelings zijn een aantal gebruikte meerpalen aangeschaft met lengtes tussen 14 en 16 mtr. Deze hardhouten palen worden ingezet ter vervanging van meerpalen in de haven, welke aan vervanging toe zijn. Het is de bedoeling dat dit werk a.s. winterperiode wordt uitgevoerd. Aandacht voor het aanbrengen van stootkussens op de vingerpieren, verzoek deze bij vertrek naar een winterplaats te verwijderen, als deze niet verwijderd worden kan door vocht rotting ontstaan van het onderliggende houtwerk.
Albert Naardin verteld over de aanschaf van een extra camera welke gericht is op het verkeer dat gebruik maakt van het parkeerterrein. Hij verzoekt dringend om storingen aan het Wifi-netwerk aan hem te melden.

Rondvraag

Er wordt door het bestuur een nieuwe toekomst visie opgesteld. Indien gekozen zou worden voor het vervangen van de “gangway” trappen op het E steiger, dan wordt tevens bekeken of dit ook geldt voor de gangway van het A steiger.

Na sluiting wordt er druk nagepraat aan de bar.



Sam Uil

* 12 maart 1952 † 17 september 2026

Hij was sinds 27-08-2006 lid van de W.s.V.

Toen Sam lid werd van onze Watersportvereniging was hij kreeftenvisser. Dit was een bezigheid die alleen in het voorjaar uitgevoerd wordt, tot 15 juni. De overige tijd was hij erg druk met paling vissen, paling roken en het verkopen van zijn handel. Als hij nog tijd over had was hij werkzaam in de bouw, als klusjesman. Sam was nooit te beroerd om te helpen als er iets op of aan de haven moest gebeuren. Dikwijls heeft hij zijn heftruck ingezet voor wat zwaardere klussen.

Hij kwam ook regelmatig in het havenkantoor, waar hij soms sappige verhalen vertelde. Het storten van staalslakken, in de Oosterschelde, was hem een doorn in het oog, hij was van mening dat dit de oorzaak van de kreeftensterfte was.

Sam was een bijzondere man, hij woonde en hoorde in Burghsluis. De laatste periode van zijn leven was hij niet helemaal gezond en ging hij steeds verder achteruit.

We gaan er vanuit dat hij zijn rust eindelijk gevonden heeft.

Clubtocht Veere

door Arjan Helle



Maar liefst vijftien boten schreven zich in voor deelname aan de jaarlijkse clubtocht. De evenementencommissie had dit jaar Veere als bestemming uitgekozen. De weersvoorspellingen waren goed tot uitstekend — en ze kwamen ook nog uit! Wat een verschil met de twee voorgaande jaren, toen de tocht vanwege harde wind en regen moest worden geannuleerd. Nelleke Stommen had veelvuldig contact met de havenmeester om alles in goede banen te leiden. Het evenement viel namelijk in het pinksterweekend en met mooi weer waren wij natuurlijk niet de enigen die naar Veere wilden varen.

De havenmeester besefte dat maar al te goed en bleek behoorlijk nerveus over de goede afloop. Hij belde voortdurend met Nelleke: dan weer over het tijdstip waarop alle schepen in de haven moesten arriveren, dan weer over het aantal boten, en op de dag ervoor zelfs met de vraag waar wij bleven. Het liep hem dun door de broek, maar gelukkig wist Nelleke hem telkens weer gerust te stellen.

Uiteindelijk lagen wij vrijdag met zes schepen onder de toren van het stadhuis van dit prachtige stadje. Op zaterdag druppelde, bootje voor bootje, de rest binnen. Eén elektrisch aangedreven zeilboot slaagde er niet in de afstand te overbruggen wegens gebrek aan wind.
’s Avonds stond de steigerborrel gepland in een soort parkje aan de kade. Daar konden buitenstaanders genieten van het besluitvormingsproces binnen onze vereniging. Of het nu gaat over het torentje, de keuze tussen brug of verlengde steiger - er zijn altijd wel tien verschillende meningen

van eigenwijze, vaak koppige leden die stuk voor stuk overtuigd zijn van hun eigen gelijk.

Leuk voor de buitenstaanders om dit schouwspel te aanschouwen. Fijn ook voor onze voorzitter Gerrit, die prompt verzuchtte dat dit kennelijk normaal gedrag is en dat hij er deze keer niets mee van doen had. Maar uiteindelijk kwam de oplossing er toch. Ondanks tien andere prachtige plekjes namen wij gewoon plaats waar de evenementencommissie het festijn gepland had.
Heerlijke hapjes kwamen, al dan niet gekoeld, uit de tassen en werden uitgestald op de boottafel van de Vrijheid 2. Het smaakte allemaal voortreffelijk; de wijn vloeide rijkelijk, evenals het bier, en de sfeer zat er goed in. Coote ging rond met haar befaamde pangsit. Toen Toine haar zag aankomen, schraapte hij zijn keel en zong:

Veere recreatiestad
Een toren met een restaurant
Een wal en een waterkant
Een havenkroeg, een havenmeid
En veel antiek uit d'oude tijd
Het meterslange wandelpad
En tot besluit: het Veerse - hé, wat is dat?
Waar is het Veerse Gat?





Die strofe over het meterslange wandelpad sloeg namelijk precies op de plek waar wij zaten. Toine hoopte dat Coote, die het complete repertoire van Jaap Fischer uit haar hoofd kent, zou meezingen, maar dat zat er deze keer niet in.

De volgende dag liep de temperatuur opnieuw op tot tegen de dertig graden. De meeste boten hadden zonnetentjes gespannen om beschutting te bieden tegen de felle zon.

Om twaalf uur stonden er twee gidsen bij het stadhuis klaar, die onze groep in tweeën splitsten en ons afzonderlijk meenamen voor een rondwandeling door Veere.



Wij hoorden alles over de bloeiperiode dankzij de handel in Schotse wol, de relatie met het Oranjehuis en de allesbepalende rol van het water rond de stad. Via het water werd de handelswaar aangevoerd, maar ook vijanden gebruikten het om Veere te belagen. Onze groep bezocht de verdedigingswerken: een lange tunnel met schietgaten onder de dijk. De andere groep kreeg uitleg over andere historische bijzonderheden. Het was bijzonder interessant en zeer geslaagd.

Daarna was het weer even braden in de felle zon. Misschien nog een frisse duik in het Veerse Meer, want om zes uur stond het diner in de jachtclub gepland. Vier lange tafels, heerlijke gerechten en natuurlijk bijpassende drankjes. Het eten was uitstekend en de bediening voortreffelijk.



Nog even napraten, en daarna ter kooi. De volgende dag zou om twaalf uur de stroom mee staan, dus de meeste schepen maakten rond negen uur los. Het clubweekend was weer voorbij, maar de herinneringen blijven.



Gebruikte meerpalen voor vervanging

door Kees Overbeeke

Na veel zoeken naar gebruikte meerpalen is het uiteindelijk gelukt om een aantal meerpalen te kopen. Deze zijn op 18 mei jl. afgeleverd op Burghsluis. Op de loswal liggen nu 8 palen van c.a. 14 m1, welke gebruikt zullen worden voor vervanging van een aantal slechte meerpalen in de haven. De slechte palen moeten getrokken worden, d.m.v. een kraan met “tril” mogelijkheid. De vervangende palen komen dan weer op dezelfde plaats als de oude. Het is de bedoeling om dit werk in de komende winterperiode uit te voeren. Vooraf worden de palen schoongemaakt van mossels e.d. en waar nodig afgetopt. (Van slecht koppen ontdaan)

Met dank voor het beschikbaar stellen van hun foto’s van onze leden Roland Krijger en Ad v Hassel.



De eerste palen zijn gelost. Het kost wel wat parkeerruimte.



Tussen de palen worden balkjes gelegd.



Dit zal de laatste zijn van in totaal 8 stuks.



Het is een hele lengte van deze palen c.a. 14 tot 16 mtr. Voordat de palen geplaatst worden moet er eerst nog wat ongerechtigheid verwijderd worden.

Geslaagde Viswedstrijd ondanks ongeval met BBQ

door John Bijl

Verbinding was dit jaar het thema van onze jaarlijkse viswedstrijd, en dan verbinding in de breedste zin, zeilers en vissers samen op het vispad en een culinaire fijn proeverij als afsluiting! Om een uur of 9.00 waren de eerste vissers al te vinden bij het torentje, waar Thea had gezorgd voor heerlijke koffie en vissers koeken uit de Bastogne.



John neemt de voorwaarden van de viswedstrijd door met de deelnemers.

We werden behoorlijk zenuwachtig van de sterntjes die met veel kabaal op jacht waren naar aasvis net voor het havenstrandje. Daar moest gewoon wat onder zitten toch!? Maar we moeten nog even geduld hebben.

De regels voor de wedstrijd werden door John uitgelegd, het gaat dit keer om de totale vislengte per boot in een beperkt visgebied en dan moet je tactisch te werk gaan, want voor iedere haai moet je wel 3 baarzen vangen, dus dat vergt nogal wat visie. Alles telt gelukkig mee ook ondermaatse vis.

Bart van Strien voorspelt dat de zeebaars op 13 juli losgaat, net als vorig jaar beweert hij. 2 dagen te vroeg voor ons dus, dan maar hopen dat hun biologische klok in de war is dit jaar (of dat het visserslatijn is van Bart). Toch maar op de baars besluiten wij op instinct, want de barbecue moest ‘s avonds immers ook gevuld worden voor de Zeebaars Ceviche.

Vijf bootjes kozen ervoor om net voor de haven te starten en met een straffe noordenwind lag je daar eigenlijk best lekker en het was een gaaf gezicht. Door het schitterende weer met strakblauwe lucht, waanden we ons aan de mediterrane.Alle ingrediënten voor een topdag waren aanwezig.

Het is ook meteen raak, Ron van der Deijl vangt een megabaars van 58 cm, de grootste uit zijn hele carrière en tegenover ons vangt Adrie Weesie zijn eerste haai van 95 cm, voor hem een kleintje (zijn grootste vangst is nog net geen 2 meter, staat op zijn shirt).

De vangsten per boot verschillen nogal en het wordt wat rustiger met de vis. Om vijf uur zijn we terug bij het torentje en klaar voor de Zeebaars Ceviche proeverij, die ook dit jaar weer met passie bereid en gesponsord is door Ramon van het Oliegeultje, voor degenen die nog steeds twijfelen is dit op zich al een reden om volgend jaar mee te doen aan dit geweldige evenement!

De zeebaars gaat op de bbq net als de roggevleugel van Roland, hij wint er later trouwens de prijs voor meest exotische vis mee!
Jan - Pieter scoort helaas ‘nul vissen’ dit jaar, maar dat is op zich ook al een hele kunst dus de poedelprijs is voor hem.
Bart onze zeebaarsexpert heeft zijn dipje dit jaar en Adrie Weesie blijft steken op 1 haai.
Ron van der Deijl scoort 6 baarzen en brengt het boottotaal van de Arvor/ Escape op 208 cm, de overduidelijke winnaar dit jaar.
De bemanning mag watertanden bij de prijzen, die ook dit jaar weer door Yvo de Bruin van watersport Zeeland zijn gesponsord.



John deelt de prijzen uit.

We krijgen als organisatie nog de complimenten van Gerrit, die onze visclub tot ‘de olie’ van onze vereniging benoemd.

Het was een dag vol spannende belevenissen, dat bleek maar weer op de terugweg toen de Boretti BBQ van ondergetekende op de rotonde bij Haamstede besloot ons karretje vroegtijdig te verlaten. Gelukkig had ik surveillance achter me, want we vertrouwden het op voorhand al niet helemaal. Uiteindelijk viel de schade gelukkig mee en hij doet het wonder boven wonder nog. Dat was een spannende afsluiting van een schitterende dag.

We kijken uit naar volgend jaar, ergens eerste 2 weken van juli en meld je tegen die tijd aan via de website!

Lid worden van de visapp groep kan ook door een app te sturen naar 06 53 33 37 11. Er worden in de app dagelijks vele visgeheimen gedeeld met elkaar.

Joop Mastenbroek, de nestor van de D-steiger

opgetekend door Arjan Helle

Joop Mastenbroek is de nestor van de D-steiger. Hij is zeevarend vanaf het moment dat hij de luiers ontgroeide. Rustig van aard en niet snel van zijn stuk te brengen, of het nu gaat om een ruige zee of het onder moeilijke omstandigheden afmeren van een schip. Wie bij Joop aan boord stapt krijgt steevast een verhaal uit het schier onuitputtelijke oeuvre van deze ervaren zeebonk.



De *Torenmeermin* stapte bij hem aan boord om enkele van zijn belevenissen op zee vast te leggen. Een van die avonturen speelde zich af in Ierland. Joop kreeg een contract voor drie maanden om leiding te geven aan een project bij Moneypoint, aan de monding van de Shannon. Daar werd een energiecentrale gebouwd en daarvoor waren ervaren sleepbootschippers nodig. Joop beheerste het slepen als geen ander.

In het kader van een werkgelegenheidsproject waren plaatselijke vissers aangesteld die het vak moesten leren. "Dat kun je eigenlijk niet leren," zegt Joop. "Je moet het in je hebben en aanvoelen. Een visser kan prima een net slepen, maar dat is heel iets anders dan een enorme betonnen pontons of drijvende heistellingen die in wind en getij achter een sleepboot moet volgen en precies op de plek moet komen waar jij hem hebben wilt." Het opleiden van de nieuwe schippers bleek dan ook een flinke uitdaging.

Joop nam hen mee aan boord, legde alles geduldig uit en liet hen zoveel mogelijk praktijkervaring opdoen. Bij de één ging dat beter dan bij de ander.

Aan het einde van de drie maanden had Joop zijn koffer al gepakt om naar huis te gaan. Maar juist toen werd een zware storm voorspeld: windkracht 10 tot 11. De grote betonnen pontons die nog in de monding lagen, waren daar niet veilig. Hoewel ze stevig verankerd waren, dreigden ze door de enorme kracht van de oceaangolven op de kust te worden geslagen.

> “ Palaver!



Palaver! De door Joop opgeleide Ierse schippers weigerden echter de klus uit te voeren. Het risico was hun te groot. Toch moesten die kollossen daar weg en snel ook want de wind nam al toe.

Joop nam vier Hollandse matrozen mee, startte de motoren en voer onder barre omstandigheden naar de pontons. De afspraak was dat de mannen met een werplijn zouden overstappen op de hevig deinende pontons. Daar namen zij de zware trossen van de sleepboot aan en maakten die vast aan het werk. Dat was een zware klus. De sluitingen wogen ongeveer anderhalve ton en moesten met mankracht en een lier worden bevestigd, terwijl de steiger wild op de golven bewoog.



Vervolgens werden de vuistdikke ankerkabels doorgebrand en kwam het ponton vrij. Daarna kon het gevaarte naar “beschut” water worden gesleept en opnieuw worden verankerd.

> Well, what are you looking for my son?

Dat kunststukje werd meerdere keren herhaald, totdat al het materiaal – sommige zelfs voorzien van grote kranen – veilig in de luwte lagen.
Deze huzarenprestatie bleef niet onopgemerkt. In de Ierse scheepvaartwereld werd er met groot respect over gesproken. Ook de loodsdienst op de Shannon had de operatie gevolgd. Zonder Joops moedige optreden zouden de steigers waarschijnlijk op de kust zijn geslagen, met enorme schade als gevolg. Bovendien had de riviermonding mogelijk volledig geblokkeerd kunnen raken.

Kort daarna werd Joop op gesprek gevraagd. Men had nog een verzoek: of hij voorlopig wilde blijven. Dat wilde hij wel, maar dan niet langer in een hotelkamer. Hij wilde een huis. Maar waar vind je dat? De loods had een verrassend advies: "Vraag het de pastoor."



In de pastorie aangekomen vroeg de geestelijke vriendelijk: "Well, where are you looking for, my son?"
"My son?" dacht Joop. *Ik ben je zoon helemaal niet.* Maar hij hield zich wijselijk in en antwoordde eenvoudig: "Ik zoek een huis."

Dat bleek geen probleem. Al snel kreeg hij een enorm huis toegewezen, met drie verdiepingen. Groot genoeg, maar ook ijskoud. Centrale verwarming was er niet; alleen open haarden waarin gestookt kon worden. Toch kon hij er direct intrekken.

De geplande drie maanden werden uiteindelijk ruim twee jaar. Het project moest worden afgemaakt. Het werden prachtige jaren, waarin Joop veel van Ierland zag en vriendschappen sloot voor het leven. De Ierse schippers leerden uiteindelijk het sleepvak, al ging dat soms gepaard met de nodige schade en onhandigheid. Maar Joop had zijn kennis met succes weten over te dragen.

Toen het werk erop zat, meldde zich een nieuwe uitdaging. Van Firma Wijsmuller kwam het verzoek of hij kapitein wilde worden op een nieuw te bouwen sleepboot, bestemd voor de werkzaamheden aan de Deltawerken in de Oosterschelde.

Daarover leest u meer in het volgende nummer van ons clubblad.



Zeilen naar Ierland

door Jos & Jenny Soneville

In 2023 haalden wij ons nieuwe schip, de Halcyon II, een Wanderer40, op in Harlingen en brachten haar naar onze thuishaven Burghsluis. Dat was onze “maiden voyage” en die zomer gingen wij voor het eerst op een korte reis naar de oostkust van Engeland, naar Pin Mill op de Orwell River en naar de Deben River. In de zomer van 2024 voeren we heel relaxed in 3 maanden langs 11 Franse eilanden naar La Rochelle en de weergoden waren ons goed gezind. In 2025 wilden we weer eens naar de zuidkust van Engeland, mogelijk weer naar de Isles of Scilly als het weer goed was. Ierland zat nog niet in de planning. Zoals gewoonlijk zou ik met Maarten en Ernst het schip eerst een stuk wegbrengen. Jenny zou in Plymouth aan boord komen.

Burghsluis – Plymouth, 390 nm



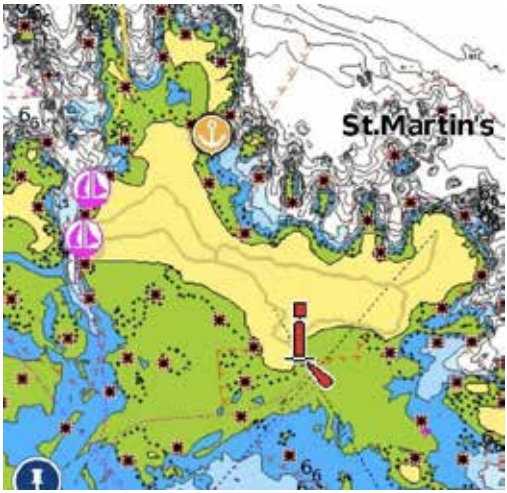
Aldus vertrokken wij dinsdag 24 juni uit Burghsluis, maar na 10 minuten op de motor ging het al mis. Er was een probleem met de vaanschroef, hetzelfde als een jaar eerder: de spoed van de schroef veranderde spontaan en werd daarmee een slagroomklopper, veel toeren en geen vooruitgang. We moesten naar Zierikzee om de vaanschroef te vervangen met de originele vaste schroef. Door drukte bij de kraan en te veel wind konden wij pas vrijdag 27 juni het water uit, maar op dezelfde dag konden wij nog door naar Zeebrugge, 36 nm, eindelijk weg!! De volgende dag hadden we een mooie zeiltocht naar Duinkerken, 40 nm, en de dag daarop naar Boulogne Sur Mer, 44 nm. Bij Kaap Gris Nez hadden we een akelige, confronterende ervaring, een rubberboot totaal overladen



met vluchtelingen die van Frankrijk probeerden over te steken naar Engeland, begeleid door de Franse kustwacht tot de 12 mijlszone. 's Avonds viel de wind weg en omdat we 4 dagen later waren vertrokken en toch Plymouth wilden halen, zijn we de volgende ochtend op de motor vertrokken, 163 nm naar Portland, niet de mooiste haven, maar we hadden diesel nodig na deze trip. Portland heeft wel een dolfijn die regelmatig de haven rondzwemt en met zijn staart de mensen op de steigers kletsnat slaat. Ernst was een van de slachtoffers! Op 2 juli voeren we door naar Dartmouth, 55 nm, in ideaal zeilweer. De volgende dag naar Salcombe, 18 nm, een prachtige rivier. De stop daarna was the Yealm River, 17 nm, een van de mooiste plekjes aan de zuidkust waar we een dag zijn gebleven om te wandelen. Onze eindbestemming PLymouth was slechts 7 nm weg, waar we op 6 juli afmeerden in Plymouth Yacht Haven. Jenny kwam op maandag 7 juli aan boord. We hebben samen met de bemanning gegeten, die we de volgende dag hebben uitgezwaaid. Jenny en ik zijn nog een paar dagen in de Yealm en Plymouth gebleven. Één van de banden van de rubberboot was lek en omdat we veel zouden ankeren was die wel nodig. Uiteindelijk kon ik er een bemachtigen die na enig opboren en bijvijlen paste.



Plymouth – Scillies, 100 nm



We hadden geen vaste plannen maar het weer was mooi, vrij bestendig, dus besloten we naar de Scillies te gaan. Eerst naar Falmouth, een prachtig stadje, hoog gelegen met een prachtig uitzicht op de rivier. De volgende dag zijn we met een lopende wind, Bf 5-6, overgestoken naar St. Martins, 60 nm, waar we aan de noordkant voor anker zijn gegaan omdat er harde wind werd verwacht, Bf 6-7 uit het ZW, zodat we daar goed beschut lagen, zie kaartje en het ankertje, waar we lagen. We zijn een paar dagen gebleven.



St Martin is een rustig eiland met één hotel, 2 pubs en een camping. Jos was bezeten van de bloemenpracht en deed vaak een beroep op Hilde's botanische kennis om de namen te weten te komen!

Scillies – Ierland, 296 nm

Eerder hadden we in Falmouth gesproken met een Britse zeilrot die ons adviseerde over de een mogelijke oversteek naar Ierland.





Als we oost langs Ierland zouden willen, moesten we naar Kilmore Quay. Als we naar het westen wilden, dan naar Kinsale. Het weer was mooi, de koers NW, de wind ZW, Bf 5-6. We zijn 's morgens om 09.00 uur vertrokken en kwamen de volgende dag om 07.00 uur aan in Kinsale, 135 nm. Het was een emotionele ervaring met onze eigen boot Ierland aan te doen, het land van Jenny. Ze voelde zich gelijk omarmd door vriendelijke landgenoten! Mary, Jenny's zusje, kwam overvliegen van Bristol om een paar dagen met ons mee te varen.



Kinsale is bekend als de "gourmet capital" van Ierland en we hebben daar inderdaad heerlijk gegeten. Van Kinsale zijn we naar CourtMacsherry gevaren. Er was een heel kleine steiger vol met bootjes, maar toen wij aankwamen hebben ze die allemaal achter de steiger gelegd zodat een plaatsje voor ons vrij kwam. De volgende dag zijn we 23 nm doorgevaren naar Glandore, waar we voor anker zijn gegaan, een levendige baai waar enthousiast gezeild wordt door de jeugd.

De volgende dag zijn we doorgevaren naar Baltimore waar Mary van boord ging en wij besloten om verder naar het westen te varen. Crookhaven, een prachtig beschermde, langgerekte baai in een ZW-NO richting was onze volgende bestemming, 21 nm weg. De wind kwam uit het westen en we moesten kruisen. We wilden maar één slag maken en dat bracht ons overstagpunt precies bij de Fastnet Rock die we één dag voor de officiële start van de Fastnet Race rondden.



De Fastnet Rock is indrukwekkend: in Ierland wordt het de “Teardrop” genoemd omdat deze rots het laatste stukje van Ierland is dat de mensen zagen toen ze tijdens de hongersnood emigreerden naar de VS. We zijn daar een paar nachten gebleven en heerlijk langs de kust gewandeld. Ierland heeft een mild klimaat en ook hier is er een fraaie wilde bloemenpracht.

We wilden heel graag naar Bantry Bay. In de baai ligt een bijzonder eiland, Bear Island, met een kleine jachthaven, Lawrence Cove Marina, gerund door Rachel, de havenmeester.





De jachthaven ligt prachtig, met een geweldig uitzicht over de heuvels op het vasteland en de koeien in de wei tegenover de haven. Er gaat een pontje naar het vasteland, waar maximaal 3 auto’s op kunnen. Op de steiger was een groep aanwezig van de Ireland Cruising Association en we werden prompt uitgenodigd om met hun jaarlijkse BBQ mee te doen. De volgende dag met onze vouwfietsjes met het pontje overgestoken naar Castletown om eten voor de BBQ te halen. ’s Avonds hebben ze tijdens de BBQ geprobeerd ons over te halen om de boot daar te laten liggen en volgende jaar verder te varen, om Ierland heen. Een aanlokkelijk voorstel maar dan hadden we onze boot, én Burghsluis, een tijd moeten missen.

Aan de andere kant van het eiland was een magisch zwemplekje voor Jenny.
Voor de afwisseling hebben ook een bustocht gemaakt naar Kenmore, met een nachtje in een hotel.



We hebben het National Heritage Museum in Skibbereen bezocht, waar een grote expositie is van de Great Famine met een inleiding ingesproken door Jeremy Irons. Skibbereen was één van de counties die het zwaarst waren getroffen door de hongersnood, indrukwekkend en triest om te zien.



Bantry Bay was ons keerpunt, we wilden voldoende dagen over houden om rustig terug te komen naar Torquay. Op de terugweg zijn we weer gestopt in Crook Haven. In plaats van naar Baltimore te gaan, zijn we vanwege een zware wind waarschuwing naar Horseshoe Bay gevaren en daar voor anker gegaan, een zeer beschutte plek op Sherkin Island, een eiland van schilders en schrijvers. Nadat het weer was uitgewaaid, zijn we doorgegaan naar Castletownsend met een historische kerk, kasteel en intrigerende verhalen waar we voor anker hebben gelegen.

Ierland – Torquay, 307 nm



De terugtocht van Kinsale naar St Martins begon met veel wind en ‘s avonds was er een prachtige, volle maan. Rond 03.00 viel de wind weg en moest de motor aan voor het laatste stuk om uiteindelijk in de magnifieke baai van St. Martins te belanden. We moesten dezelfde dag door naar Gugh omdat de wind zou draaien naar het NO en we aan lagerwal zouden liggen. In de baai tussen Gugh en St Agness lagen we beschut
maar hadden wel last van een behoorlijke deining. In plaats van in één keer naar Falmouth te varen hebben we ongeveer halverwege Newlyn aangedaan, nog een rasechte visserhaven. We hadden geluk met de laatst beschikbare plaats tussen de vissersboten. We zijn via Falmouth naar Plymouth gevaren waar we 4 dagen verwaaid hebben gelegen met





een Bf 6 uit het oosten. Via Salcombe zijn we beland in Dartmouth waar we een perfect plekje kregen bij de Yacht Club, uitgenodigd door Lindsay en John. Lindsay is een ex-collega van Jenny en zij wonen nu in Dartmouth waar zij ook een boot hebben liggen. De laatste stop was Torquay waar, vanuit Bristol, Mary en Ben weer voor een paar dagen aan boord kwamen, Jenny van boord ging en mijn broer Leo en Christian aan boord kwamen voor de laatste 2 weken.

Torquay – Burghsluis, 335 nm



Onze eerste tocht was naar Beer, een ankerplek aan de kust, halverwege naar Yarmouth op Cowes. We hadden buiten een windshift gerekend, waardoor we een heel onrustige nacht hebben gehad, veel golven en lagerwal maar het anker hield gelukkig goed. De volgende dag gelijk doorgereisd naar Yarmouth op Cowes, een bustocht gemaakt naar de Needles waar we vandaar zijn teruggelopen naar Yarmouth langs het monument van Tennyson. Van Yarmouth de Beaulieu Rivier op naar een klein haventje, waar vroeger een grote scheepswerf was waar een 50-tal schepen zijn gebouwd voor Nelson. Er is daar ook een zeer interessant museum over





de geschiedenis van de werf en de “New Forest”. Beaulieu is ook de plek waarvan het jacht van Sir Francis Chichester, Gipsy Moth IV, na zijn wereldreis is gerestaureerd. De volgende bestemming was Portsmouth. Daar zijn we een dag gebleven om de HMS Victory van Nelson te zien en het wrak van de Mary Rose, het vlaggenschip van Hendrik VIII van Engeland, die tijdens een gevecht tegen de Fransen in de Solent in 1545, plotseling zonk na een manoeuvre, waar, omdat er een net was gespannen over het dek om enteren te voorkomen, dat juist de oorzaak was dat niemand weg kon en er 400 zeelieden zijn verdronken. Na Portsmouth zijn we verdergegaan naar Eastbourne, 60 nm, en vandaar via Dover, die een nieuwe jachthaven heeft, overgestoken naar Duinkerken, toen naar Zeebrugge en door het Oliegeultje terug in Burghsluis.

Onze ervaring



We zijn 11 weken, 77 dagen, weggeweest en hadden over het algemeen goed weer met ongeveer 9 verwaaidagen. Het was fantastisch, zeer bijzonder, om Ierland aan te doen, het land van Jenny, wilde bloemen en heel gastvrije, vriendelijke mensen die graag een praatje maakten. We hebben vooral genoten van de rust in Ierland, soms alleen voor anker in de mooiste baaitjes. Met Jenny aan boord hebben we zo’n 50% van de dagen geankerd en kregen we veel complimenten over Halcyon II. We hebben totaal zo’n 1450 nm gevaren, 700 met Jenny (17,3 nm/dag, maar buiten de oversteek, 260 nm in 4 dagen, deden we gemiddeld 11,9 nm/dag) en 725 nm met de “boys” (26nm/dag).

Renovatie van de dakbedekking van ons clubgebouw

door Henry Duijsters

Onze voorzitter attendeerde er, in het vorige clubblad, reeds op dat de dakbedekking van het restaurant gedeelte lekkage vertoonde.

De volgende foto's geven een indruk van het werk dat daarvoor nodig was. Ook een geluk dat Henry op het goede moment met een fototoestel bij de hand aanwezig was.

Dank daarvoor.









Voor reserveringen:
+31 (0)111-652259

Het VissersHuis



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

Zeekoorts

Ik moet weer naar zee
Naar de hemel en de eenzame zee
En niets wil ik dan een slank schip
En de wijzende ster erboven
Het kraken van het rad en het lied van de wind
En de grauwe nevels in het aanschijn der zee
Bij het dalen der schemering
Ik moet weer naar zee
Want het tij dat komt wassen
Klinkt als een wilde, heldere roep
Aarzelen noch weigeren zou passen
Met wolken die schemerend jagen
Met verwaaiend en spattend schuim
En de meeuwen, die krijsen en wiegen.
Ik moet weer naar zee
Naar het rust'loze zwerversleven
Waar de wind suist en de walvis trekt
En de wilde zeevogels zweven
En niets wens ik dan een vrolijk verhaal
Door een lachende zeeman gesponnen
Een verkwikkende slaap en een vriendelijke droom
Als de lange reis is volbracht.

(Vrij naar Sea Fever door John Masefield, Salt Water Ballads, 1902)

Dit prachtige gedicht van John Masefield slaat zo NIET op mij want ik heb een complexe verhouding met de zee. Gemengde gevoelens van verlangen, respect, afkeer en…..soms angst wat natuurlijk, zeker op zee, een slechte raadgever is.

Lang geleden tijdens een nachtelijke tocht van Londen naar de Roompot overviel mij tijdens mijn wacht een intens gevoel van verlatenheid, mijn ogen gefixeerd op de lichten van de shipping lane, een teken van menselijke aanwezigheid. Die nacht kwam ik mijzelf tegen en wist ik dat verre zeereizen naar onbekende oorden niet voor mij waren weggelegd. Ondanks deze beperking hebben Piet en ik vele malen de boeg van onze trouwe Spirit naar het zuiden gewend. Ach wat een heerlijk gevoel als we Cap Gris Nez gerond waren en La Douce France voor ons lag. Het prachtige Normandie met zijn indrukwekkende krijtrotsen. Met Jos de Sonneville en zijn bemanning – toen nog met de Halcyon – wandelden wij eens onderlangs over het keienstrand van Fécamp naar Yport, een wandeling van 1,5 uur, zeer vermoeiend en niet helemaal verantwoord gelet op vallend gesteend maar zo mooi!



Dan de Seinebaai met het schilderachtige Honfleur en het mondaine Deauville waar op 14 juli – que je t'aime le 14 juillet – bij Hotel de Ville aan alle voorbijgangers door burgemeester en wethouders een glaasje met een amuse werd aangeboden. Hoe charmant!

Het plaatsje Dives sur Mer bezochten wij zo vaak dat het Burghsluis op zijn Frans werd. We bleven er soms meer dan een week, sloten aan bij de wekelijkse borrel, aten vers gevangen geroosterde makreel met cider gezeten op houten banken gedurende het jaarlijkse fête du maquereau. Dives sur Mer is historisch interessant omdat Guillaume le Conquerant (Willem de Veroveraar) in 1066 hiervandaan vertrok naar Engeland voor de slag bij Hastings. Werkelijk alles in dit plaatsje, ook de haven - alleen 1 uur voor en 1 uur na HW te bereiken -, heet dan ook Guillaume le Conquerant. Historici betwisten overigens de vertrekplaats en menen dat William niet vanuit Dives maar vanuit Saint-Valery-sur-Somme is vertrokken, maar dat even terzijde.

Verder naar St. Vaast la Hougue met de lekkerste oesters, dan naar Cherbourg en de weldadige Kanaaleilanden waar je ontbijt als een Engelsman en dineert als een Fransman. Maar om daar te komen moet je eerst Cap de la Hague ronden om je vervolgens door de Race van Alderney naar Guernsey te laten sleuren. "These tides should be treated with the utmost respect" zo staat het in de Shell pilot beschreven.
Maak je een rekenfout dan ga je achterwaarts in plaats van voorwaarts, een klein navigatiefoutje kan je op Banc de Schole doen belanden, een plaatje zo klein dat het amper te vinden is, maar waarbij de diepte in één klap teruggaat van 30 naar 2 meter.



Na de Kanaaleilanden begint het serieuze werk, de oversteek naar Bretagne. We verlieten Sint Peterport, Guernsey 's-nachts met bestemming Lézardrieux. Het bleek minder goed te bezeilen dan we bedacht hadden, het was koud en aardedonker, de zee gromde en siste. De dageraad bracht ook al geen verlossing; hoge grauwe golven, het schip stamt en kreunt, waar zijn we in vredesnaam mee bezig. Dus koers verlegd naar het prachtige wandelparadijs Jersey om een paar uur later te genieten van een copieus Engels ontbijt, alles vergeven en vergeten!

Het volgende jaar lukte het wel. Aan stuurboord menen we les Douvres te zien liggen waar Victor Hugo zo ijzingwekkend over geschreven heeft in zijn "Toilers of the Sea" en dan bereiken we de rotskust van Bretagne. We voerden onder zeil met stroom mee de rivier op naar Lézardrieux waar Jos en Jenny ons op wachtten vergezeld van Kees en Daan Vel van de Helios. De boot op het juiste moment tegen stroom gooien en landvasten uit anders gaat er van alles mis. Het verdient aanbeveling omdat dit soort manoeuvres niet uit te voeren wanneer de stroom op z'n sterkst is.
We hebben Noord Bretagne meerdere keren bezocht maar de tocht

binnendoor van Lézardrieuz naar Paimpol die wij de volgende dag maakten met de Halcyon en de Helios, was één van onze mooiste ervaringen. De rotsenwereld rond de archipel van Bréhat en de baai van Paimpol vormt een Tolkienachtig landschap met prachtige Keltische namen als Roc'h Louet, Men Krenn (de korte steen), Min Guen Kerrannets (de witte steen van de kikkers), Roch'ar Ouelen (de rots van de zeemeeuw). Om nooit te vergeten.

Het jaar daarna voeren we naar Roscoff, Noord Bretagne en vandaaruit naar het landinwaarts gelegen lieflijke Morlaix, een stadje dat met onze diepgang alleen met springtij te bereiken is. Het was weer 14 juli met vuurwerk en feesten. We gingen op in het feestgedruis en voelden ons Franser dan de Fransen totdat ik op een overvol terras luidkeels een pistache bestelde in plaats van een pastiche. Grote hilariteit en terecht! "Madame Pistache" klonk het de volgende dag bij vertrek vrolijk in het sluisje van Morlaix. We hadden vrienden gemaakt.
Verder dan Roscoff zijn we nooit gekomen en ook de Engelse zuidkust staat nog op het lijstje, maar dan waarschijnlijk met de auto.
Samen hebben we fijn gevaren. Ik deed altijd de navigatie en haalde braaf mijn marifooncertificaten en vaarbewijzen maar als het echt spannend werd vlogen bij mij de passers en de linealen door de lucht terwijl Piet op zijn zintuigen vertrouwde, het hoofd koel hield en overal een oplossing voor bedacht. Mooie herinneringen.

"Ik moet weer naar zee", ik wil niet meer naar zee of …..

Coote Groenewoud
Spirit of Burgh

Reizen naar het westen van Schouwen-Duiveland

door Kees Overbeeke

Wie tegenwoordig van Rotterdam naar Haamstede wil, doet dat gewoon met de auto of de bus, maar in de jaren ’30 en ’40 van de vorige eeuw was het een ingewikkelde reis.

De RTM (Rotterdamse Tramweg Maatschappij) had omstreeks 1900 een tramlijn geopend van Steenbergen, via het Zijpe en Zierikzee, naar Brouwershaven. Het laatste deel van het traject, naar Burgh, was teveel voor dit bedrijf en werd daarom niet voltooid. Maar de bewoners van de Westhoek van het eiland lieten zich niet zomaar in een hoekje duwen. In Haamstede richtten zij met als voorzitter burgemeester Bolle een comité op dat hier tot in Den Haag tegen protesteerde. Maar pas in 1916 werd aan hun wens gehoor gegeven. Tot die tijd was men vrijwel helemaal op eigen vervoer aangewezen: een boerenwagen, de fiets, of lopen tot je een station van de RTM tegenkwam. Er waren wel een paar kleine taxibedrijven, maar een taxi was voor veel mensen natuurlijk te duur. Het ging dan vooral om reizen naar de stad, naar Zierikzee. Om van het eiland af te komen moest je de tram nemen, of in het bezit van een automobiel of een motorfiets zijn.



De tramhaven van het Zijpe. Hier kon men kiezen voor een vaartocht naar Numansdorp, of voor een overtocht naar Anna Jacoba.

Het Zijpe was een kruispunt, vanaf hier kon je kiezen voor de boot naar Numansdorp en daarna verder naar Rotterdam, of voor het overzetveer naar Anna Jacoba (op St. Philipsland) en dan met de tram naar Steenbergen en verder. Er was ook een mogelijkheid voor het overzetten van auto’s e.d.

Het laatste deel van het traject van de tram, naar het eindpunt Burgh, was aanvankelijk gepland via het slotbos van het plaatselijke kasteel. Maar dat viel niet in goede aarde bij de eigenaren van het kasteel en het bos. Uiteindelijk werd gekozen voor het tracé door de Noordstraat en de Weststraat. Vooral de hoek Weststraat-Ring vormde een erg nauwe passage. Dat probleem werd opgelost door een deel van de hier gelegen bakkerij en winkel te slopen. Maar het bleef een gevaarlijke plek, waar later ook een paar ongelukken zijn gebeurd.



Een uit Burgh komende tram rijdt via de Weststraat naar het centrum van Haamstede. Vooral deze bocht was erg gevaarlijk.



De watertoren met daarop de windmolen die het water naar een reservoir boven in de toren transporteerde. Tegenwoordig is rechts op het emplacement Albert Heijn gevestigd.

Het eindpunt van de lijn werd Burgh. Hier kwam een watertoren te staan, waar de locomotieven water konden vullen voor hun stoomketels.

Aanvankelijk werd het water met behulp van een windmolen naar een boven op de toren aangebracht reservoir gepompt. Maar een zware storm in 1921 werd het einde van de windmolen; hij liep vast en was niet meer te repareren. Daarom werd het reservoir voortaan met behulp van een elektrisch aangedreven pomp gevuld. De toren staat er nog steeds, maar hij is aangepast voor bewoning.

De verlenging van de tramlijn tot Burgh werd enthousiast ontvangen door

de inwoners van Burgh, evenals die van de ander dorpen die de nieuwe lijn aandeed. Hetzelfde gold voor de toeristen die langzaamaan het eiland Schouwen-Duiveland en vooral ook de Westhoek van het eiland gingen waarderen.
Via de pont over het Zijpe kon je met auto's en vrachtwagens Anna Jacoba bereiken. Deze verbinding was zo druk dat er in de zomer lange wachtrijen ontstonden. Ook was er een verbinding tussen Zierikzee en Katse Veer, voor voetgangers en fietsers en een beperkt aantal auto's.
Naast het tramstation Haamstede was een hotel met een café-restaurant gebouwd. Daar konden passagiers schuilen en een kopje koffie krijgen. Ook toeristen maakten hier graag gebruik van. Het vroegere station is diverse malen verbouwd; momenteel wordt het uitgebaat door café-restaurant" Sence".



Halteplaats Haamstede, hier is momenteel café-restaurant Sence gevestigd

Na de ramp van 1953 was het spoornet zwaar beschadigd. Toen is besloten om het personenvervoer met bussen te laten plaatsvinden. In Burgh werd op het oude stationsemplacement een stallingsgarage annex onderhoudswerkplaats gebouwd. Daar werden de autobussen en vrachtauto's van het bedrijf onderhouden. Op de plaats van de vroegere stalling met werkplaats in Burgh is nu Albert Heijn gevestigd. De RTM vervoerde, met vrachtauto's en bestelbusjes ook vracht voor Van Gend en Loos en bovendien de "post" van en naar de plaatselijke postagentschappen.

In dit stukje mag het RTM-museum bij de punt in Ouddorp niet ontbreken. Hier zijn onder andere antieke tramstellen die vroeger ook op Schouwen-Duiveland werden gebruikt te bewonderen. En tot slot: er is een spoorlijntje aangelegd van de Punt in Ouddorp naar Scharendijke, via de binnenzijde van de Brouwersdam, waar in de zomermaanden een heuse oude trein met een stoomlocomotief rijdt, die door vrijwilligers wordt bedient.

Koken op 2 pitten
voor 2-3 personen

Puntpaprikasoep

Ingredienten:
- 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!

Jos Boone
watersport

Navigatie apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

Diesel- en GTL tankstation



vetus CENTER josboone.nl

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