

ROEIEN MET DE RIEMEN DIE WE HEBBEN

SINDS 1975

HARLINGEN-Terschelling

ROEIRACE

AFGELASTE EDITIE

2020

05



12
-
13



18



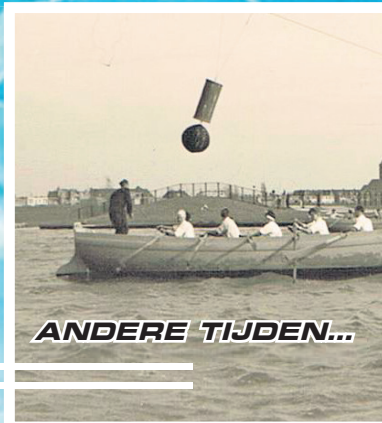
07



15



22





Onze pompen maken wij **SAMEN.**

Ga voor al onze vacatures naar
www.onzepompenmakenwijnsamen.nl

Pentair | Parallelweg 4 | 7102 DE Winterswijk | 0543 547 474



Maritieme
verzekeringen voor
schip, lading en
bemanning



Juridische
ondersteuning bij
vak- contract- en
personeelsrisico's



Risicopreventie
en expertise
om kosten te
voorkomen

www.nnpc.nl - Rijksweg 361, 9752 CH Haren Telefoon 050 534 32 11

Noord Nederlandsche P&I Club U.A. Anno 1937

NNPC Excellent Full service ondersteuning

De NNPC is een onderlinge maritieme
verzekeraar zonder winstoogmerk.
Samenwerken met NNPC betekent meer dan
verzekeren. Wij noemen dat NNPC Excellent.
Een full service ondersteuning zonder extra
kosten om samen grip te houden op uw
risico's en uw kosten binnen de veranderende
en toenemende risicofactoren in de branche.





COLOFON

Uitgave van:
Stichting HT-Roeirace
I: www.htroeien.nl
T: 06-15154323

Verzorgd door:
ETT Media

I: www.ettmedia.nl
T: 050 313 76 00

Oplage:
13.000 exemplaren

Bestuursleden stichting HT-Roeirace:
Dirk de Boer (voorzitter), Frans Breek (secretaris), Gerda de Beer van Rijn (penningmeester) en Simon Klinkenberg (bestuurslid).

Tekst- en beeldredactie:
Stichting HT-Roeirace, Toetski, & Teksten en vele anderen.

Foto's:
Dirk de Boer, Toetski, Piet Sinke en vele anderen.

Concept en vormgeving:
ETT Media en Skitter

Druk:
Hoekstra Krantendruk Emmeloord

Mei 2020

Overname van artikelen is alleen toegestaan mits Stichting HT-Roeirace hier toestemming voor heeft gegeven. ETT Media en Stichting HT-Roeirace zijn niet aansprakelijk voor fouten en/of omissies in deze krant.



DEZE KRANT ONLINE LEZEN?

Kijk op www.themanieuws.nl! De online versie van de krant maakt het mogelijk de berichten via social media te delen! Ga direct naar de uitgave door onderstaande QR-code te scannen.





ISKES



TOWAGE & SALVAGE

**PORT TOWAGE
OFFSHORE SERVICES
SALVAGE
INNOVATION**

P.O. Box 230

1970 AE IJmuiden

Tel. +31 255 56 19 01

Internet: www.iskestugs.nl

e-mail: office@iskestugs.nl

**EÉN VAN DE GEZELLIGSTE PLEKKEN
VAN HET NOORDEN!**

DANSCAFE



OKA18

Terschelling

www.oka18.nl



Molenstraat 17 • 8881 BR West-Terschelling • Telefoon: 0562 - 85 07 02 • E-mail: basvanlint@hotmail.com

OP NAAR DE HT-ROEIRACE

2021

Wel een raar idee om nu een voorwoord te schrijven terwijl de HT-Roeirace 2020 niet mag doorgaan net als alle andere roei- en sportevenementen. De teleurstelling was groot, maar ook zo begrijpelijk.....

En dan toch een HT-krant. Dit is gedaan omdat hier vele verzoeken voor zijn geweest. Dus we zouden zeggen, lees de HT-krant op 22 mei met het HT-“corona” shirt aan op je roei-apparaat en je hebt toch nog een HT 2020 gevoel!

Nu maar hopen dat we snel weer in betere tijden komen en onze pijlen op 2021 kunnen richten.....

Toch hebben we niet stil gezeten. De voorbereidingen voor de HT 2020 waren klaar en we zijn bezig met verdere (technische) ontwikkelingen omtrent o.a. de track en trace. We hebben op Terschelling een technicus gevonden, Volkmar de Vries, die ons hierbij ook gaat ondersteunen. Wij

vonden dit al belangrijk maar mede door vragen die we met name van de toppers van vorig jaar hebben ontvangen, is een aanvulling/ondersteuning voor ons erg fijn. Hierbij hebben we naast onze gebruikelijke methode afgelopen jaar ook track en trace gebruikt om bij de 3 eerste herenteams de uitslag te onderbouwen. Verder op in de krant wordt hier uitgebreid op in gegaan.

Ook zijn we druk bezig geweest met het vinden van nieuwe sponsors. En gelukkig hebben we er weer één bij. Jullie zullen het wel al gemerkt hebben, het is een shirtsponsor, Screen Factory. In de krant stelt Screen Factory zichzelf voor.

Over sponsors gesproken. We zijn nog hard op zoek naar nieuwe sponsors omdat de vaste kosten de laatste jaren meer dan evenredig gestegen zijn. Met name door de aangescherpte veiligheidseisen. We willen de HT graag betaal-

baar houden.

Hierbij willen we Jan van Rees bedanken voor zijn inzet van de afgelopen jaren en wensen hem veel succes met zijn verdere bezigheden. Ook willen we Eric Baauw bedanken voor zijn tomeloze inzet tijdens de HT race om als havenmeester van Terschelling alles in goede banen te leiden.

Uiteraard geen HT zonder de vele vrijwilligers waar we elk jaar opnieuw een beroep op kunnen doen. Top.

Graag tot volgend jaar. De HT-Roeirace is dan op vrijdag 14 mei.

Voorzitter Dirk de Boer
Bestuursleden: Frans Breek, Gerda de Beer van Rijn en Simon Klinkenberg. ■



AFSCHEID BESTUURSLID JAN VAN REES



Na een aantal jaren als vrijwilliger, toen de HT-organisatie nog door Kees-Jan Verbeek werd bestierd en allerlei klusjes te hebben gedaan zoals route uitzetten, zeekaartjes maken en nog heel veel dingen meer, hebben we in 2015 met een aantal mensen de organisatie overgenomen.

Dirk de Boer als voorzitter, ik als secretaris, Nienke de Vries als penningmeester en Frans Breek als algemeen bestuurslid.

VERANDERINGEN

In de afgelopen vijf jaren zijn er best veel veranderingen geweest zoals het vernieuwen en iken van de stroombootjes, het optimaliseren van de berekeningen en metingen en de introductie van het GPS-volgsysteem. Maar ook de invoer van de Wildcards, de HT-kleding op de site, het vervangen van de bekertjes door andere nautische trofeeën, transparantie wat betreft berekeningen en is voor iedereen de wachtlijst voor de HT-race zichtbaar gemaakt.

AFSCHEID

Ik heb met veel plezier de afgelopen vijf jaar deel uitgemaakt van het bestuur. Bij deze neem ik afscheid en wens het zittende bestuur veel plezier en succesvolle edities toe.

Samen met de heren van de Benwyvis kijken we uit naar de HT-race 2021.

Jan van Rees ■



**KUSTVAART
HARLINGEN BV** 

*Great performance and the best
care for all your cargo*



www.kustvaartharlingen.nl




VACATURES

Kustvaart Harlingen biedt eveneens opleidingsmogelijkheden voor Nederlandse zeevarenden tot officier zodat ook in de toekomst onze schepen tevens met een Nederlandse bemanning kunnen varen.

Om de vaart er in te houden hebben we maritiem personeel nodig. Daarom roepen wij gegadigden op voor de functie's van:

1^o OFFICIEREN	VBB > 3000GT
HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN	VBB < 3000kW

Korte Lijnbaan 13b 8861 NS Harlingen
Tel: 0517 - 43 37 17 Mail: info@kustvaartharlingen.nl / www.kustvaartharlingen.nl

**In 2021 is de
Koninginnerace weer
van harte welkom in
de Port of Harlingen.**



 **PORT OF
HARLINGEN**

frisiasnoep[®]
sinds 1899



SPEKKEN

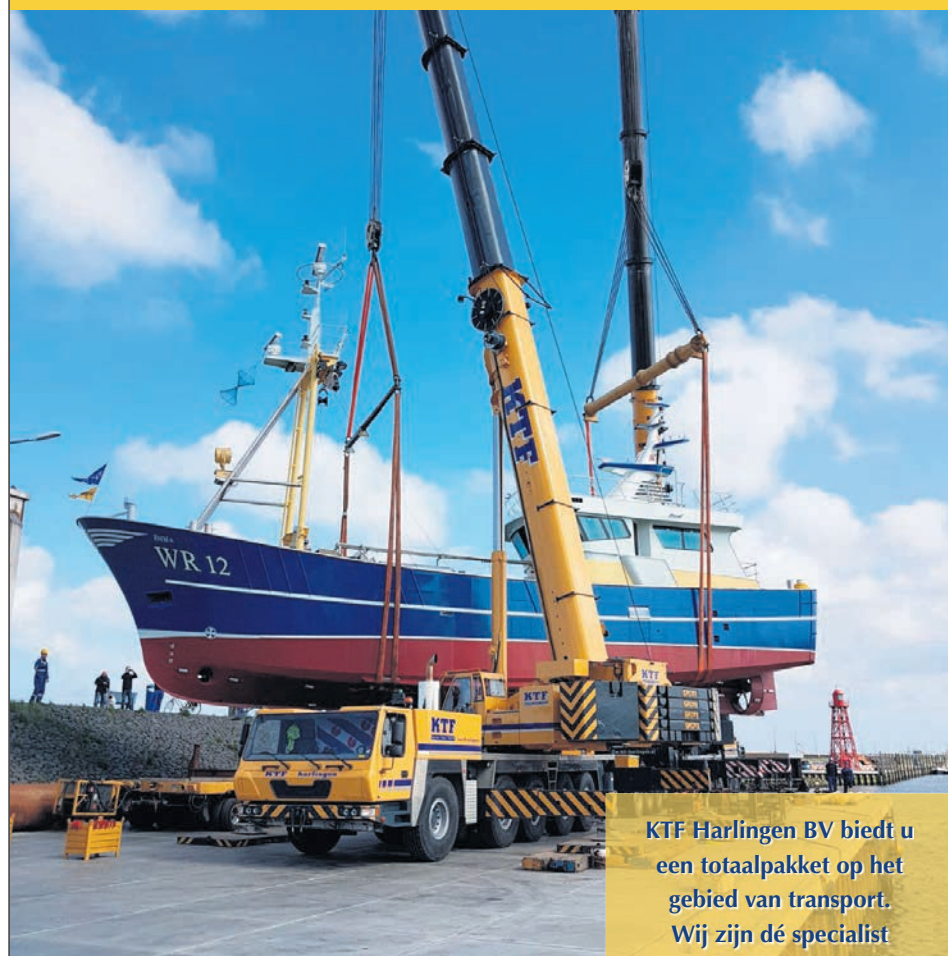
"MADE IN HARLINGEN"

www.frisiasnoep.nl

KTF

Kraanverhuur – Transport – Friesland BV

**KRAANVERHUUR • HOOGWERKERS
SPECIAAL TRANSPORT • VERKOOP**



KTF Harlingen BV biedt u een totaalpakket op het gebied van transport. Wij zijn dé specialist als het gaat om horizontaal- verticaal- en intern transport.

KTF

Kraanverhuur Transport Friesland BV
Lange Lijnbaan 61, 8861 NW Harlingen
Tel: (0517) 430630 | info@ktf-harlingen.nl | www.ktf-harlingen.nl

NA REGEN KOMT ZONNESCHIJN

Het is stil op de mps Regina Andrea van waddenrecreatiebedrijf Neptunus uit Harlingen. De muziek, het geluid van klinkende glazen en de geur van gebakken kroketten ontbreken. Maar eigenaren Klaas en Gineke Tot missen vooral de mensen. Nu het voorseizoen zo goed als verloren is, houden ze vast aan de onvergetelijke ervaring van de HT-race 2019 en kijken ze uit naar het moment waarop ze het hun gasten weer naar de zin kunnen maken.



storven haven van Harlingen doet haar verdriet. Toch proberen zij en haar man het beste ervan te maken, dat doen ze tenslotte al 45 jaar. “Elk nadeel heeft z’n voordeel. We hebben nu de tijd om klusjes te doen die altijd bleven liggen. Onlangs was de lier van de mast stuk. Normaal gesproken zouden we een nieuwe kopen, maar nu heeft Klaas deze zelf volledig gereviseerd.” Verder vult het echtpaar hun dagen met het poetsen, verven en schuren van hun schepen. “Het moment dat we weer gasten mogen ontvangen om te varen, is de boot werkelijk waar een plaatje”, zegt ze.



MET Z’N ALLEN

“Mijn man Klaas en ik zijn op zo’n dag natuurlijk alleen maar druk in de weer. Hij als kapitein in de stuurhut en ik in de keuken, maar als je dan even buiten komt, proef je de sfeer aan boord. We hebben 25 jaar meegevaren met de race en sinds twee jaar als VIP-boot”, vertelt Gineke. Op de mps Regina Andrea maakten zij zowel in 2018 en 2019 de oversteek samen met de medewerkers en sponsors van de HT-race. “Vorig jaar was een topdag, een groot feest op zee met alleen maar gezelligheid.

Op zo’n dag voel je dat je deel uitmaakt van een groot gebeuren. De HT-race is een evenement met honderden boten en net zoveel mensen van de organisatie die zich keihard inzetten om er voor iedereen een spektakel van te maken. Dat doe je echt met z’n allen.”

KLUSJES

Gineke vindt het, net als vele anderen, pijnlijk dat de HT-race dit jaar niet doorgaat. Alles staat stil en het aanzicht van de uitge-

LUST & LEVEN

En dat moment kan niet snel genoeg aanbreken. Ondertussen proberen zij en haar man positief te blijven, en vooral ook actief te blijven. Gineke: “Mijn motto is altijd ‘na regen komt zonneschijn’ en daar blijf ik in geloven. Dat gaat de ene dag soms wat makkelijker dan de andere, maar de vaart is onze lust en leven en van stilzitten worden we echt niet blij. Elke dag staan we vroeg op en verzetten we werk. Zo zijn we toch bezig met hetgeen waar we plezier uit halen.” ■

ALLROUND IN DE MARITIEME DIENSTVERLENING

Een maritieme dienstverlener in de breedste zin van het woord. Olieverspilling, pech op zee, problemen met de scheepsmotoren, dode potvissen en het opruimen van wrakken. André Borsch, eigenaar van BDS lost het op met zijn team.

EN HOE IS DIT ALLEMAAL ONTSTAAN?

André Borsch, een geboren en getogen Harlinger begon in 1990 met BDS in een kleine loods met klein kantoor aan de Willemshaven bij de postbootsteiger. Hier was vroeger het wachtlokaal voor de boten naar Terschelling en Vlieland.

Bij de start van het bedrijf bestonden de voornaamste werkzaamheden uit duik- en bergingswerk en verder maritieme dienstverlening in de meest ruime zin van het woord. Bij het duikwerk werden voornamelijk materialen, zoals netten, touwwerk en kettingen verwijderd uit de schroeven van vissersschepen die de haven van Harlingen als thuishaven hadden. Er waren heel eenvoudige klussen bij, maar ook complexe klussen waarbij André wel 5 uur bezig was om de schroef weer vrij te krijgen, zodat het schip weer op eigen kracht verder kon. Daarnaast was André toen al duurzaam bezig. Voor de gemeente Harlingen ruimde hij al het zwerfvuil op uit de voorhaven van Harlingen.

GROTERE HUISVESTING

In de loop van de jaren breiden de werkzaamheden dusdanig uit dat hij op zoek ging naar grotere huisvesting. Hij vond een geschikte locatie aan de nieuwe Visserijhaven in Harlingen. Nu was er ruimte voor meer materieel en heeft André ook zijn kennis en expertise in olieveruimingen uitgebreid. Het werkgebied voor de oliebestrijding loopt van Den Helder tot Delfzijl. Inmiddels is hij marktleider op dit gebied in het Noorden.

Een mooie internationale klus kreeg BDS in 2018. Toen heeft BDS oliebestrijding units geleverd aan Curacao en Bonaire. Zij verzorgden daar de training en doen de jaarlijkse inspectie in opdracht van Rijkswaterstaat.

De meest in het oog springende klus van de laatste jaren is het opruimen van de materialen van een containerschip dat vele containers verloor boven Terschelling in de Noordzee. De containers met afval werden aangeleverd bij BDS en zij verzorg-

den de afvalverwerking waarbij alle materialen (staal, hout, etc.) werden gescheiden, verwerkt en op een verantwoorde wijze zijn afgevoerd. Daarnaast is op Schiermonnikoog met een zgn. klepelzuiger gewerkt om aangespoelde plastic korrels op te zuigen. Dat wordt gedaan met een klepelzuiger met daaraan een zuigarm.

Inmiddels bestaat de vloot van André uit meerdere hulpverleningsvaartuigen, een kraanschip en een amfibievaartuig voor drooggevallen platen.

ROEISLOEP ORKAAN

Toen André Borsch net met zijn bedrijf begon, was hij een roeier van roeisloep Orkaan uit Harlingen. Met de Orkaan werden toen ook al diverse prijzen gewonnen. Op een gegeven moment waren de werkzaamheden niet meer te combineren met het roeien in de Orkaan. André is toen gestopt met roeien.

Zijn motto was en is nog steeds: Als je ergens aan begint moet je je voor 100% inzetten en anders moet je er niet aan beginnen.

Het sloeproeven werd wel beëindigd maar de liefde voor de Orkaan bleef. Er bestaat voor hem maar één sloep en dat is de Orkaan. Hij sponsorde de Orkaan al jaren en nadat de Orkaan verkocht werd aan de roeivereniging Heeren V uit Muiden ging de sponsoring met die ploeg verder.

Voor de HT kan het bestuur ieder jaar een beroep doen op BDS om de vlaggenmasten met vlaggen weg te halen en te demonteren in zijn bedrijf, nadat de laatste sloepen in Harlingen tussen de havenhoofden van Harlingen verdwenen zijn richting de Waddenzee.

Hij doet dit al jaren belangeloos en dit wordt door het HT-bestuur zeer gewaardeerd. ■



DE NIEUWE SCHEPEN: HET WACHTEN WORDT BELOOND

Dit jaar gaat de HT-race niet door. En wat is dat jammer voor alle deelnemers, toeschouwers, de organisatie en sponsors. In verband met de maatregelen om het coronavirus in te perken zijn alle evenementen de komende maanden afgelast. De uitbraak van het virus heeft grote impact op het dagelijks leven van alle mensen, de gezondheidszorg, op het toerisme en op allerlei andere takken van het bedrijfsleven.



Wij wachten op het moment van schrijven op technici uit Duitsland. Door de coronamaatregelen mogen zij Duitsland momenteel helaas niet uitreizen en Nederland niet in. Hun aanwezigheid is essentieel voor het opstarten en in gebruik nemen van de motoren. Zonder hen geen proefvaarten met onze nieuwe schepen. Dus wachten we met het proefvaren van ms Willem Barentsz, die praktisch klaar is en werken we gestaag door op ms Willem de Vlamingh. Ondertussen kunnen we wel het één en ander vertellen over de schepen, die straks op de lijnen Terschelling en Vlieland zullen worden ingezet. Want unieke schepen zijn het!

VORM EN VOORTSTUWING

Na een uitgebreide aanbestedingsprocedure tekenden we in april 2016 een overeenkomst met Strategic Marine om de twee innovatieve, milieuvriendelijke veerboten te bouwen. Strategic Marine is een specialist in het bouwen van alle soorten aluminium high performance schepen, met inbegrip van passagiersschepen, met een uitstekende staat van dienst. Over de vorm van de schepen en de voortstuwing waren daarvoor al belangrijke keuzes gemaakt. We kozen voor een catamaranrompvorm, omdat dat de meest efficiënte en stabiele keus is, bij een dienst snelheid van 14 knopen (ca. 26 km/uur) op onze ondiepe routes over de Waddenzee. En als materiaal kozen we voor aluminium. Dat is licht en dus is er minder brandstof nodig om het schip voort te bewegen. We kozen voor Liquefied Natural Gas (LNG, vloeibaar aardgas) als brandstof. Dat betekent straks substantieel minder uitstoot van

schadelijke emissies als fijnstof (ca. 95% minder), SOx (ca. 99% minder) en NOx (ca. 90% minder) dan varen op reguliere gasolie. De enorme reductie van de uitstoot van NOx en fijnstof is goed nieuws, want die zijn schadelijk voor de gezondheid van mensen en dieren. Ook de emissie van CO2 vermindert met 11%. Daarnaast betekent het gebruik van LNG 50-75% minder lawaai: een prettige bijkomstigheid bij het reizen over het wad. De beide Willems zijn straks de allereerste single fuel LNG veerboten in Nederland.

SAMENWERKENDE SPECIALISTEN

Naast Strategic Marine werkten er nog veel meer partijen mee aan de bouw van de nieuwe schepen, uit binnen- en buitenland. Elk



specialist op eigen gebied. BMT Nigel Gee, de bekende nautische architect uit Southampton bracht uitgebreide ervaring in het ontwerpen van allerlei high performance aluminium schepen in. Vripack, de jachtbouwer uit Sneek, ontwierp zowel het exterieur als het interieur van de schepen. MTU / Rolls Royce Power Systems in Friedrichshaven staat hoog aangeschreven als het gaat om de ontwikkeling van schone en efficiënte motoren met hoge prestaties. Marine Service Noord uit Hoogezand leverde het hele ontwerp van

de LNG-brandstofsysteemen.

De gasinstallatie werd volledig gebouwd bij Cryovat in Nijkerk. Het toonaangevende bedrijf Veth, gevestigd te Papendrecht, produceerde de zeer efficiënte, contra-roterende roerpropellers en de boegschroeven. Orcan Energy in München leverde vier efficiënte ePacks, waarmee een maximale warmteterugwinning uit restwarmte wordt gerealiseerd voor opwekking van elektriciteit.

BOUW

Na alle voorbereidingen ging de bouw van start in het voorjaar van 2016, op de werf van Strategic Marine in Vietnam. Half juli arriveerden daar de eerste twee leden van het bouwbegeleidingsteam van Rederij Doeksen. Het team zou

schip was gelegd, ging het schip eindelijk zijn geboorteplek verlaten. Op zaterdag 19 januari rolde het schip als eerste van de twee LNG-catamarans na een sobere doopplechtigheid van de helling te water. Drie dagen later, op 22 januari 2019, volgde de Willem Barentsz.

Op vrijdag 8 maart 2019 vertrokken ze aan boord van het zware ladingsschip Sun Rise vanuit Vung Tau, Vietnam, voor een 80 dagen durende zeereis naar Nederland. De route voerde langs Kaap de Goede Hoop. Op 27 mei 2019 arriveerde de Sun Rise rond 21.00 uur in Den Helder, waar het voor anker ging.

AANKOMST EN AFBOW

Bij aankomst in Nederland, bleek dat er nogal wat schade was opgelopen door regenwater dat de salons was binnengelopen. Het herstel dat in de periode erna volgde, nam behoorlijk wat tijd in beslag. En terwijl we ons begin maart 2020 voorbereidden op de allereerste LNG-bunkering en het in bedrijf stellen van de Willem Barentsz, sloeg in Nederland, net als in de rest van de wereld, het coronavirus toe. Internationale toeleveranciers riepen hun monteurs terug naar huis. Begrijpelijk.

Het lange wachten wordt uiteindelijk beloond. We zijn uitermate trots op de nieuwe schepen. Niet alleen op de futuristische verschijning, maar vooral op de toegepaste techniek en de gunstige impact die ze hierdoor zullen hebben op het milieu, zodra ze deze zomer in gebruik zijn gesteld. ■

uiteindelijk uit vier collega's bestaan en men zou steeds in een wisselende samenstelling permanent aanwezig zijn tot en met begin maart 2019: het moment waarop de schepen op transport werden gesteld naar Nederland.

Op 8 januari 2019 rolde ms Willem de Vlamingh uit de loods in Vietnam. Twee jaar, 5 maanden en 11 dagen nadat de kiel van het

Meer lezen?

Lees meer over onze nieuwe schepen op www.denieuweschepenvandoeksen.nl





Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie om zo veilig en efficiënt mogelijk de havens in en uit te varen. Dag en nacht. Door weer en wind. Ondersteund door goed getrainde medewerkers. Zo dragen wij bij aan een veilige haven.

Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodswezen.nl of
www.werkenbijhetloodswezen.nl



Groene strand

West-Terschelling

www.walvis.org



DAMEN SHIPREPAIR HARLINGEN

We have decades of experience, highly skilled project teams and extensive expertise in newbuilding and engineering. With our craftsmanship and facilities we can design, engineer and execute all kinds of repair and conversion jobs to meet your needs.

WWW.DAMENSHIPREPAIR.COM
LANGE LUNBAAN 5, 8861 NW HARLINGEN,
THE NETHERLANDS

+31 (0) 517 49 61 00

INFO-DSHL@DAMEN.COM

DAMEN



Voor al uw personeel

Telefoon: 0118 – 413010

E-mail: info@deinco.nl

www.deinco.nl

SCREEN FACTORY

ZEEFDruk & TEXTIELDRUK

SUPPORTER ÉN SPONSOR VAN DE HT-ROEIRACE

Door toeval werden we in het najaar van 2018 gebeld door Frans Breek met de vraag om een offerte uit te brengen voor de nieuwe vlaggen van de HT-Roeirace 2019. Deze waren niet eerder door ons gedrukt maar uiteraard wilden we wel een offerte uitbrengen. Deze bleek prima te passen binnen de begroting en het eerste contact tussen ons en de HT-Roeirace was gelegd.

In het daar op volgende voorjaar hadden we regelmatig contact over divers drukwerk voor de HT-Roeirace maar ook drukwerk voor de HKS, waarvoor we de eerste opdracht kregen om hooded sweaters en ook de vlaggen te gaan drukken. Vervolgens drukten we de vlaggen en divers huisstijl drukwerk als visitekaartjes en enveloppen voor de HT-Roeirace.

Op vrijdag 31 mei 2019 stapten we aan boord van de Regina Andrea voor een dag met een gouden randje: we werden getraakteerd op een prachtige HT-Roeirace op deze mooie voorjaarsdag op het wad. Zon, zee, wind en 140 sloepen zorgen voor een fantastisch schouwspel. Aan boord van de Regina Andrea voerden we informeel een aantal gesprekken met de organisatie en andere leveranciers en ons besluit stond vast: aan de HT-Roeirace wilden we ons als sponsor binden. Het contract werd getekend in het voorjaar van 2020.

EVEN VOORSTELLEN

Wij zijn Screen Factory Zeefdruk en Textieldruk, een allround grafisch specialist. We zijn gestart 1991 en leverden in de beginjaren ons drukwerk vanuit een startersunit in het Thialf-stadion maar die werd als

snel te klein. Vanuit onze drukkerij in Heerenveen, in een ruimer pand aan de Roede 4, bedienen we sinds 1996 klanten in zowel Nederland als België. Onlangs zijn we in het dit voorjaar gestart met de derde uitbreiding van onze drukkerij.

TOEGEVOEGDE WAARDE

Ons klantenbestand is heel divers. Wij werken o.a. voor reclame- en communicatiebureaus, een aantal multinationals, mkb-ers en zzp-ers in zowel Nederlands als België. Daarnaast verzorgen we met regelmaat drukwerk voor bedrijven in diverse industrieën, retailers, diverse (sport)verenigingen en scholen. Al onze klanten hebben één ding gemeen, ze kunnen vertrouwen op het vakmanschap van ons team vak opgeleide grafische medewerkers.



VAKWERK

In iedere order zien we een uitdaging en dat is ook meteen de kracht van onze drukkerij. Samen met de klant wordt bekeken welke techniek het meest geschikt is voor het gewenste eindresultaat. Dankzij de verschillende machines die in ons bedrijf staan kunnen we altijd maatwerk leveren. We bekijken per order welke techniek we het beste toe kunnen passen en of we eventueel technieken samen kunnen voegen.



SCREENFACTORY

ZEEFDruk • TEXTIELDRUK • PRINT • BELETTERING

Tegelijkertijd aantrekkelijk voor industrieel drukwerk vanwege constante kwaliteit in herhaaldelijk drukwerk. Daarnaast zijn wij een betrouwbare partner voor wederverkopers van promotionele textiel, sport- en bedrijfskleding met onze textieldruk en textieltransfers.

TEVREDEN KLANT

Onze klanten weten dat we bij iedere order onze kennis, ervaring en expertise inzetten. We printen niet klakkeloos wat we opgestuurd krijgen, we denken altijd actief mee en controleren gratis uw aangeleverde bestanden. Mocht de klant niet beschikken over een drukbestand dan zorgt een van onze DTP-ers ervoor dat er in overleg met de klant een passend ontwerp wordt gemaakt. Onze voldoening halen we uit het feit, dat onze klant tevreden de deur uitloopt.

ZEEFDruk

Naast volledige grafische producties veredelen we offset-drukwerk voor veel collega's (krasinkt, spotvernissen, speciale inkten). Tevens bedrukken we omslagen en verzorgen we de bedrukking op halffabricaten, bedieningspanelen, medische apparatuur en thermostaten.

TEXTIELDRUK

Bij ons zit je meer dan goed voor het bedrukken van je T-shirts, poloshirts, sweaters of welke textiel dan ook. Bij grote aantallen wordt de drukprijs alleen maar voordeliger. Het laten drukken van T-shirts door ons is dus zeer aantrekkelijk voor bedrijven, verenigingen, evenementen en scholen. Naast het bedrukken van T-shirts bedrukken wij

ook poloshirts, longsleeves, (hooded) sweaters, jassen, sportkleding, bedrijfskleding en veiligheidskleding

TEXTIELTRANSFERS - HEAT-TRANSFERS

Voor wederverkopers produceren we een aantal kwaliteiten textieltransfers waardoor er altijd een passende oplossing is voor bedrukking op welk kledingstuk dan ook. Textieltransfers worden door middel van zeefdruk in spiegelbeeld gedrukt op een transparant vel. Met een hittepers (transferpers) wordt de bedrukking die op het transparante vel zit overgezet op de kleding.

DIGITAAL

De ontwikkelingen van digitaal drukwerk zijn ontzettend snel gegaan. In de jaren 90 waarin we zijn gestart was er nog geen sprake van digitaal drukwerk. Tegenwoordig is een groot deel digitaal te produceren en hierop spelen we graag in. We leveren digitaal drukwerk aan onze klanten waarbij ze de keuze hebben uit ruim 250 materialen en producten. Diverse artikelen voor binnen- en buitenreclame en prints voor interieur zijn eenvoudig bij ons online te bestellen in onze webshop.

KENNIS MAKEN

Neem eens een kijkje op onze website www.screenfactory.nl of bekijk onze webshop op shop.screenfactory.nl en kijk of we wellicht iets voor u kunnen betekenen. Liever persoonlijk kennis maken? Kom gerust eens langs zodra de tijd er weer rijp voor is, we vertellen je graag meer. ■



SKYLGE WEAR

Kwalitatief hoogwaardig, duurzaam en eerlijk geproduceerd. Dat is onze vrijetijdskleding voor dames, heren en kinderen en geldt ook voor onze accessoires.

Ben je milieubewust en sta je voor een eerlijke en betere wereld? Laat het zien en draag onze kleding.



*SkylgeWear draagt (meer)ijk.
Welkomme aboard!*

WWW.SKYLGEWEAR.NL



RONTSJE SCHYLGE, 24 SEPTEMBER

2005

Aanvankelijk zouden we roeien op dezelfde dag als de HT echter, het weer gooide roet in het eten. Enigszins teleurgesteld moesten we lijdzaam toezien hoe maar enkele sloepen op eigenkracht de haven van Terschelling bereikten.

Gedurende het seizoen zijn er nog vele data's genoemd, maar ondertussen was het al september en was het er nog steeds niet van gekomen. Het zag er naar uit dat het tij en de wind ons gunstig gestemd zouden zijn op 24 September. Vrijdagavond 23

kade riep ik nog; "Als we terugkomen en we hebben een baard dan is er iets mis gegaan". Voor het einde van de haven besloten we nog van plaats te verwisselen. Nu vertrokken we echt. Het was even over enen. We hadden een inschatting gedaan dat, wanneer we 10 km/uur zouden halen, moet het zo'n 6 uur roeien zijn. Ook maakten we de afspraak; om het half uur drinken en om het uur eten, in de vorm van een banaan, mars of een stuk brood. Na een half uur roeien informeerde ik bij onze nieuweling, die op bakboord 3 was beland, hoe het

afgesproken omstreeks deze tijd te bellen, zodat er wat foto's in het Amelandergat gemaakt konden worden. Het bereik van de telefoon liet wat te wensen over, maar uiteindelijk lukte het toch. Na zo'n 2 uur roeien, naderden wij precies volgens schema het einde van de Boschplaat. Na nog even de laatste golfhoogte te hebben opgevraagd, begon de stuurman een beetje cynisch te lachen; "1.40 mtr.", kon hij ons melden. "Ach", dacht ik nog.

brekers zouden zijn en hij de golven liever nog een tijdje op kop wilde houden, in plaats van dwars erop. De hoge golven aangapend moest ik er niet aan denken dat er eentje de sloep in zou rollen. Ik begon te beseffen dat zwemmend naar het strand ook nog wel eens een hele opgave kon worden. Met aan mijn voeten nog een stootwil bedacht ik deze dan maar mee te nemen, mocht het er van komen. Turend naar het strand meende ik het drenkelingenhuisje te kunnen zien staan. "Gelukkig paal 25", werd er geroepen op stuurboordslag. Maar als je dan eenmaal zo'n herkenningspunt hebt, lijkt het vervolgens of je er nooit voorbij komt. Laten we zeggen dat het vergelijkbaar is met Griend, tijdens de H-T race. Na goed 4 uur roeien vroeg ik aan onze debutant hoe het ging? "Hou maar op", zuchtte hij, "wat een hel", mompelde hij er nog achteraan.

Volgens de stuurman lagen we nog steeds op koers en roeiden we gemiddeld nog steeds 10 km/uur. Na 1,5 uur als een speelbal door elkaar heen geschud te zijn door de vele golven, begon ik me een beetje beroerd te voelen op de maag. Mijn maatje op stuurboord 2 begon ook al te klagen. "Dit zijn toch geen golven meer" stamelde hij. Ik keek hem aan en dacht, "wat zie je er uit", en hij melde dat hij beroerd was. "Daar zijn we dan mooi klaar mee", dacht ik nog. Ik moest denken aan vroegere tijden, dat ze om mensen te redden, vrijwillig met roeisloepen nóg hogere zeeën trotsederden en riep spontaan dat Dorus Rijkus gek was. Op een gegeven moment moest er iemand heel nodig pissen en besloot dit over de muur te doen. Hieraan denkend moest ik op een gegeven moment ook! Langs het strand turend, of ik al weer wat bekends zag, bedacht ik, dat ik het nooit 2 uren op kon houden en begon mij behoorlijk ongemakkelijk te voelen. Ik besloot om het in een leeg flesje te doen. "Niet kijken Cees, anders wil het niet". Het flesje bleek nog maar net groot genoeg. Opgelucht haalde ik adem en riep; "dit is lauw" en wierp het volle flesje overboord.

september zou de beslissing vallen. De vooruitzichten waren niet optimaal maar het moest te doen zijn. De wind noord-oost zwak tot matig, later op de dag toenemend windkracht 3 tot 4. Het was 19:00 uur, de telefoon ging, "we gaan"! Alleen moeten we nog een 8e bakboord roeier zien te ronselen. Dit bleek nog een hele opgave. Na veel heen en weer bellen hadden we na het zien van het televisie programma 'Jensen' een slachtoffer gevonden. "Dat is een leuke klus", was zijn antwoord. Nog nooit in deze sloep geroeid te hebben, besloot hij toch mee te gaan.

's Morgens vroeg nog wat Marsen, bananen en Extran ingeslagen, Daarna nog even de billen en oksels met vaseline ingevet om huidirritatie te voorkomen. Om 13:00 uur zouden we vertrekken vanuit de haven. Het was werkelijk heerlijk weer. Windstil en een heerlijk najaarszonnetje. Te mooi om waar te zijn. Vastberaden gingen we aan boord, goed voorbereid met 1 zwemvest, twee vuurpijlen en geen volgboot. Wel een zeekaart, portofoon en telefoon.

Daar vertrokken we. Naar een handje vol belangstellenden op de

ging? "Heerlijk" was zijn antwoord. Na een goed uur roeien zaten we ter hoogte van de Dwarsdijk en lagen we iets voor op het schema. Opvallend van dit geroeide deel waren de velen staken van de mosselpercelen. Onze stuurman moet nog goed opletten om er niet per ongeluk een te raken.

Na de Dwarsdijk nam de stroom geleidelijk af (het wantij). De staken waren op en restte er alleen nog rode tonnetjes, waar er zo'n 88 van liggen wist iemand te melden. We moesten hier beduidend meer ons best doen om de 10 km/uur te halen. Langs dit deel van het eiland hadden de meeste van ons geen herkenning meer. We vroegen ons af, hoeveel slenken er op de bosplaat waren. "5", werd er geroepen en ik had er nog niet een gezien. We gingen verder op weg naar de oostelijkste punt van het eiland en daar lag op ruim 20 km van de haven een jacht met een Duits vlaggetje voor anker. De man keek ons vreemd aan en was zeer verbaasd ons daar te zien roeien. Hij maakte een gebaar of wij het eiland rond gingen roeien en wij beantwoorden dat vol goede moed met JAWOHL. We hadden met Gerrit van Goor, van de Eilandpers,

Het einde van de Koffieboon naderend begon de deining al aardig toe te nemen en uit onze ooghoeken zagen we alleen maar brekers. Deze zandplaat bleek groter dan op het zeekaartje, welke ik thuis had bekeken. Op een gegeven moment zaten we dicht onder de kust van Ameland dan van Terschelling en zaten we onder tussen midden in de brekers. Onze fotograaf was nog amper te zien op het strand, maar naar later bleek, hij ons gelukkig wel. Gezien de mooie opname met, naar alle waarschijnlijkheid, een enorme telelens.

Na drie uur roeien leken de golven van alle kanten te komen en raakten we steeds verder van de Terschellinger kust. Ik begon zo langzamerhand aardig genoeg te krijgen van deze wildwaterbaan en informeerde bij de stuurman of hij enig idee had hoelang dit nog ging duren? "Het hele resterende stuk nog", dacht hij. De moed zonk me in de schoenen. Nog 35 km te gaan en we hadden na zo'n 3,5 uur roeien nog geen bekend stukje strand gezien. Ik had sterk het gevoel dat we steeds verder van het strand af raakten. De stuurman kon ons melden dat hij dit bewust deed, omdat er op dieper water minder





Ondertussen waren we bij de overgang van Oosterend aangekomen en konden de overgang van Hoorn ook al zien. Hierdoor leek het ineens allemaal wat sneller te gaan, maar schijn bedriegt. Nabij Midsland aan Zee roeiden we, op verzoek van Gerrit v Goor, wat dichterbij de kust om wat betere foto's te kunnen maken. Vanuit de sloep konden we nog een glimp opvangen van het W.K. Strandzeilen, dat wil zeggen, we zagen wat zeilen heen en weer gaan achter de branding. Het leek wel of het water hier weer wat wilder werd. Dit werd gelijk beantwoord door de stuurman en mompelde dat hij weer dieper water gingen opzoeken. Mijn maatje op stuurboord twee kreeg het steeds krappere en deed op een gegeven moment zijn riem omhoog en rochelde wat. Dit had ik hem zolang we roeiden nog nooit zien doen. Hij dronk een halve litermelk en vervolgde zijn weg.

Dat de irritatie na zo'n 5 uur roeien wat begon toe te nemen, bleek uit het feit dat, naar andermans mening iemand te lang zat te eten en er werd geroepen, "óm het halfuur eten en niet één half uur". Toch konden enkele hier wel om lachen. Maar aan die vervelende golven leek maar geen einde te komen. Vragend aan mijn achterbuurman of hij al een beetje was ingeroeid, bleef het ijsig stil.

Op een gegeven moment kregen we het zeetje van achteren. Dit was een verademing. De stuurman stond rechtop in de sloep en riep; "even een gaatje zoeken, bij het Noordgat", of Boomkesdiep of zo iets. En bijna kregen we toch nog een breker aan boord. Het ging

allemaal maar net goed, zoals álles maar net goed ging deze dag. Het roeide weliswaar een stuk prettiger met het zeetje in de kont, maar de stuurman wist te melden dat onze snelheid onder de 10 km/uur lag. Nou ja, dan maar een uurtje langer, we zijn er nu toch. "Zo, dit ging mooi", zei de stuurman. Ik geloof dat hij dat bewuste gaatje bedoelde.

Eenmaal bij paal 3 aangekomen waren de golven voorgoed verdwenen, maar zat de eb er al aardig in. Nu we eenmaal in rustig vaarwater verkeerden, werd er door sommigen aardig gebabbeld. Dit tot grote ergernis van mijn nog steeds pips uitzierende buurman en hij stak zijn riem demonstratief omhoog en zei: "het is verdomme geen verjaardagsfeest". Even was het stil en roeiden we onverstoord verder. De boodschap was duidelijk!

Het was ongeveer hier dat wij de Brandaris konden zien tussen de duinenrij door. Het is raar maar waar, dat je zelfs uit zo'n beeld weer moed kan putten. Nu nog even de Noordsvaarder om en op weg naar huis. Gelijk om de hoek, nog voordat we het Schuitengat inroeiden, lag onze Duitse vriend die we ruim 4 uren eerder voor anker hadden zien liggen nabij de oostpunt van het eiland aan de Wadkant. Deze man beloonde ons met het mooiste applaus wat we ooit hadden verkregen, al was het slechts van 1 man. Iemand wist ons nog even op te peppen door ons te informeren dat Terschelling het breedste strand van Europa heeft en wel op dit stuk strand.

"Nou, daar zijn dan weer lekker mee". Het is altijd fijn, om zo lekker opgebeurd te worden.

Eenmaal om deze punt heen geroeid, kregen we te maken met een behoorlijke eb stroom. Na 6,5 uur roeien zaten we ter hoogte van de Slenk en kropen we onder 'Groenenstrand' door. Het ging niet

slag, onze benjamin, had zelfs nog een eindsprint in gedachten. Ik harkte er zo goed en zo kwaad als ik kon achteraan en begon in het ritme mee te kreunen. En daar waren we dan. We bereikten de haven van Terschelling, met een handje vol belangstellenden op de dam. Nog nooit heb ik een applaus zo gewaardeerd.

Ongelovig en trots keken we elkaar aan, feliciterend en een schouderklopje hier en daar. 7 uur en 28 minuten hadden we er over geroeid. Een stukje eilander geschiedenis was geschreven. Maar snel naar het dok, anders drijven we weer met de ebstroom de haven uit. Zo goed en zo kwaad als het



hard meer, maar het ging. Ik kon nog net de basis principes van het roeien uitvoeren. Haal op, gelijk. Het lichaam protesteerde niet eens meer. Daar was het waarschijnlijk al te moe voor. Ik meende dat het tijd was om mijn buurman wat op te peppen en vroeg hoe oud hij was. "Bijna 50", kon hij mij melden. Ik antwoordde dat, "wanneer ik 50 zou zijn en nog zou roeien met wat jongere knapen en zij mij dan zouden vragen of ik een rondje om het eiland wilde roeien, dat ik dan echt niet mee ging!" Hij gniffelde genoegzaam (een man van weinig woorden, niet lullen maar roeien).

En eindelijk was het zo ver. Daar lag hij dan, het laatste tonnetje voor de haven. Even dacht ik dat het ons nog zou inhalen, maar uiteindelijk namen we toch afstand. Bakboord

nog ging probeerden wij naar onze ligplaats te roeien en toen klonk het verlossende commando: "Riemen óp, óp-riemen". En probeer dan maar uit een houding te komen waar je zo'n 7 uur in heb gezeten en dan met laag water de kade op te klimmen. Dat is een hele opgave, kan ik u uit ervaring melden. Vol trots stonden we daar de felicitaties in ontvangst te nemen. Op de vraag; "zou je het nog een keer doen?" Sprak mijn zichtbaar opgeknapt buurman, "ja, maar dan op bakboord, want dan sta ik ook eens op de foto" (zoveel volzinnen had hij deze dag nog niet gesproken). Nog even een foto voor de Kabelkrant, en we vertrokken naar huis lekker onder een warme douche. ■



HET TEAM BESTOND UIT

Stuurman Peter van Sulekom

Stuurboord 1. Andre Abma
Stuurboord 2. Cees Plug
Stuurboord 3. Martin v.d. Pol
Stuurboord 4. Egbert Laurens

Bakboord 1. Rein Donkerbroek
Bakboord 2. Richard Lenz
Bakboord 3. Melis de Vries
Bakboord 4. Michel v.d. Veen

Andere leden van het team, welke wel altijd aanwezig zijn op trainingen maar helaas deze tocht niet konden meemaken, zijn: Wim Bonne, Arjen de Jong en Gert Mol.



ROEITEAM BENWYVIS HT WINNAAR 2019

DE GROTE WISSELTRUC



In 2018 waren de rapste in het roze, we wonnen als underdog de HT! Dit jaar titelverdediger en dat geeft een hele andere lading aan de grootste en mooiste roeirace van het jaar. Zenuwen, niet willen verliezen, onzeker, het gaat in je kop zitten. De laatste weken in de aanloop is de spanning in de groep duidelijk te voelen en de bom barst één keer bijna. We draaiden het om: 'de rest moet eerst maar eens van ons zien te winnen!' En met het mes tussen de tanden lagen we gebrand aan de startlijn.

Het roze shirt had zijn werk prima gedaan. Een haat-liefdeverhouding, prima zichtbaar en we werden overal herkend. Maar als stoere mannen zich in het roze steken, doet het ook iets met je mannelijkheid. Inroeien deden we gewoon weer in ons roze t-shirt, zodat het hele veld het weer gezien had. Maar vlak voor onze start wisselden we ze om voor een zwarte. Alleen de teams in onze startgroep wisten dit nu, en toen we als allerlaatste onder de startlijn klaar gingen liggen, zag je de verbazing al bij de rest: 'Hè, wat doen zij nou?' PANG, startschot en we zijn weg!

Er stond een lekkere 5 Beaufort uit de west en bij het uitdraaien van de Harlinger haven boorde de boeg inclusief roeiers zich diep in de hoge golven. Meteen zeiknat! We hadden gelukkig alleen maar kloteweer gehad met trainen dus dit waren we wel gewend. We hadden een geweldige start. Op de kont van de Gouteyck losten we direct onze startgroep. Het was taai in het zeetje op, maar het liep prachtig.

DE WISSELTRUC WERKT

Na 45 minuten moesten we eigenlijk van Jan horen dat we dicht bij de Grutte Bear zouden zitten. Gezien het voorseizoen was de kans heel groot dat het tussen ons beide sloepen zou gaan, we kregen echter bericht dat er nog 3 minuten tussen zat. Oei, dat is niet goed. Kop erbij en door. Tien minuten later ... Grutte Bear op honderd meter! Yes! We draaiden binnendoor en lagen er bijna direct naast! Nu zagen ze ons, maar lagen ver van ons af. Ze hadden ons niet zien aankomen in het zwart! Prachtig! De wisseltruc had gewerkt. Achteraf bleek dat Jan 300 meter bedoelde in plaats van 3 minuten. Foutje, bedankt. We zaten nog perfect op schema! Nu zo snel als we kunnen de Blauwe Slenk uit.

Dit laatste stuk in de Blauwe Slenk tot aan het meetpunt ging weer recht in de zee op en hier waren we oppermachtig. We denderen over de langzamere sloepen heen en hielden de Gouteyck in zicht. Corné op bakboord 3, die er dit jaar nieuw bij was, gaf geen krimp en de cadans was top! Hij wilde zo graag winnen en we lagen op koers voor zijn eerste titel!



De eerste helft zat erop, en we kwamen nu wat in niemandsland terecht. Het zeer sterke eerste deel had wel de nodige kracht gevraagd. Een aantal van ons had het op dit stuk in de Vliestroom even moeilijk. De stuurman zoekt naar de ideale koers, waar de meeste stroom loopt. Onderling pepten we elkaar op, echter spoken er dan toch dingen door je hoofd. Waren we te hard van stapel gelopen? Houd ik het nog wel vol ...? Uit het niets opeens luid gejuich van een volgboot. Cora, Adrie, Fien en Wietze waren ons onverwachts tegemoet gevaren, dit kwam precies op het juiste moment. Kippenvel op de armen en we zijn meteen weer wakker. De power gaat er weer vol op en we springen een paar keer hoog uit een golf omhoog. Vlak voor het Schuitengat vliegen we andere teams voorbij die tegen de golven in ploeteren. De Benwyvis snijdt als een mes door de boter en we naderen het Schuitengat.

DE FINALE

De finale gaat beginnen en iedereen weet dat het buigen of barsten gaat worden. Gouteyck op 300 meter en we lopen hard in! Yes, we gingen dus nog steeds als een speer en we draaien om de SG3 heen en houden de groene kant. Dit is ons stuk, het Schuitengat waar we zoveel keren

door roeiden tijdens de trainingen en we zetten aan. Na 5 minuten lagen we praktisch naast de Gouteyck. Man, wat gaan we hard, maar wat doet het ook pijn. Opeens vliegt de Gouteyck bij ons weg. Later bleek dat ze 2 minuten op een golf surfte waarbij ze 16 km/h haalden. Een mazzeltje voor hun, maar daar gaat onze haas.

We volgen onze eigen lijn en er zijn amper nog sloepen voor ons. Bijna het hele veld is gerond en voor de haven gaan alle registers open. De dam staat vol met mensen en er komt een gigantisch kabaal vanaf. We vliegen werkelijk de haven in en al schreeuwend zetten we alle pijn om in ruwe power. We zetten de klok stil na 2 uur en 49 minuten en 37 seconden. Kapot, maar voldaan. Weer een geweldige race op de mat gelegd, maar was het genoeg?

HET GAAT ER OM SPANNEN

We leggen aan en klokken de concurrentie. Opeens slaat de sfeer 180 graden om. De Grutte Bear is al snel binnen en verwarring overheerst. Na snel rekenen concludeerden we dat we waarschijnlijk een minuut tekort kwamen. We gingen zo goed in de ruige zee! We haalden ze eerder in dan een jaar geleden.

Eerst maar een biertje. De volgende dag zijn we druk aan het rekenen en er komt toch een sprankje hoop. Snelle tijd maar met slecht weer... meer stroom dan 2018? Theoretisch gezien hoeven we dan minder tijd goed te maken. Het gaat er toch om spannen.

Dan in de tent, als we denken dat we het net niet gered hebben. De spanning loopt op en op alle 9 koppen is de spanning goed af te lezen, onze vrouwen dicht in de buurt maar de mannen in een kring met de stuurman in het midden: "Geloof er in jongens, wij zijn het beste team, we hebben het nergens laten liggen."

Nummer 3 wordt omgeroepen, de Orkaan. Yes, weer een stap dichterbij.

Nummer 2, de speaker wacht lang en roept de Gutte Bear om.

Het team en onze aanhang ontploffen van vreugde, Benwyvis HT-kampioen 2019! Het is toch weer gelukt! Geweldig, al die uren trainen in weer en wind, in het donker, irritaties, spierpijn, maar ook de mooie momenten met elkaar. Het is het allemaal waard. Op naar 2021, op naar de triologie.

HELAAS GEEN HT-RACE 2020 DOOR CORONACRISIS

We zijn er als roeiteam Benwyvis super op gebrand om de HT nog een keer te winnen, driemaal op rij is nog nooit gelukt bij de heren teams en dat is ons doel.

Dat de HT-race niet door gaat is ontzettend balen, maar plannen voor volgend jaar worden al gesmeed. Teambuilding en andere sportieve bezigheden doen we gezamenlijk en dat is ook heel gaaf. Zoals ons vorige uitje naar Schotland om de berg Benwyvis te beklimmen. In 1929 is het stoomschip Benwyvis gestrand op het Terschellinger strand nabij Paal 14, hier is onze Montagu Whaler naar vernoemd. ■



HT 2019 TERUGBLIK VAN DE PULP FICTION



Net als voorgaande jaren hebben de dames van de Pulp Fiction weer een gedegen voorbereiding getroffen. Er was door Djoke (onze expert in trainingsschema's) weer een strakke planning opgesteld ter voorbereiding. Tijdens de trainingen werden afwisselend duur en interval afgewikkeld onder de bezielende leiding van onze coach Hendrikes, daarnaast werden nagenoeg alle wedstrijden voor de HT geroeid om wedstrijdritme op te bouwen.

De opstelling waar dit keer in geroeid zal worden is: stuurboord met Angelique op slag, Lisa op 2, Zwaan op 3 en Jinny in de boeg. Bakboord met Tessa op slag, Petra op 2, Susan op 3 en Vollie in de boeg. Helaas is Djoke verhinderd door haar werk.

Jaaaah! Eindelijk is het dan 31 mei! Wij starten in de 10e groep om 10:45 uur. Stijf van de stress en enthousiasme brengen we eerst onze bagage aan boord van de volgboot Confiance. Als al de spullen gelost zijn beginnen we met de gebruikelijke rituelen: 10 x plassen, billen invetten met vaseline, drinkslang installeren, bananen/shake's/gelletjes hapklaar uitstallen en elkaar op scherp zetten onder het collectieve motto "hangen met die k..".

Met nummer 97 gaan we van start! De tijd pas begint te lopen bij het havenhoofd, dus we gaan redelijk rustig van start al is dat door de adrenaline bijna niet te doen. Stuurman Hendrikes probeert een goede startpositie te vinden tussen de sloepen waarmee we van start zijn gegaan. Vlak voorbij het havenhoofd liggen we echter al snel klem tussen de Octopus en de Stad Kampen, dit levert de nodige scheldkannonades over en weer op. Hendrikes houdt ons echter scherp: Bek houden en roeien!!!

Voorbij het havenhoofd op de Pollendam staan flinke golven, wij hebben hier geen moeite mee en knallen erdoorheen. We halen al snel een aantal sloepen van onze startgroep in die sneller van start gingen. Op onze gps-sen zien we de snelheid steeds verder omhoog knallen, dit geeft een extra boost. Onder aanmoediging van supporters op de volgboot knallen we de Blauwe Slenk op.

Op de Blauwe Slenk komen we echt goed in ons roeiritm, we roeien in een constant slagtempo. Op dit deel van de route is er weinig interactie om ons heen, hierdoor roeien we iedere slag in opperste concentratie.

Op de Vliestroom krijgen we wat meer last van de golven. We halen steeds meer sloepen in, dit geeft energie: Wij kunnen dit!!! Halverwege de Vliestroom zitten we onze grootste concurrent de Lytse Bear al op de hielen. We halen de Lytse in en zien de sloep steeds kleiner worden.

Het Schuitengat is zoals gebruikelijk het meest pittige stuk van de race, ondanks dat het zwaar is knallen we er met hoge snelheid doorheen. Onze stuurman weet ondanks de drukte de ruimte te vinden en stuurt ons goed door de stroming.



Wanneer we de havenkom in roeien horen we onze vaste supporters ons aanmoedigen "Kom op, nog een klein stukje" we knallen er nog een sprintje uit tot de finish.

Het gejoel van de menigte in de haven zorgt bij ons altijd weer voor een kippenvelmoment, we hebben de koninginnenrace weer voltooid... We peddelen tevreden door de havenkom in om een welverdiend drankje te nuttigen. Onder het genot van een biertje, muziek en de zon wordt de schade aan de handen en billen opgenomen. "Wat een heerlijk gevoel, we zijn weer op Terschelling!!!".

Na lang nagenieten in de sloep zoeken we ons volgschip op. Aan boord lekker languit, de spiertjes rekken en na kletsen met de mannen van de Twirre en onze supporters. Als de zon zakt gaan we lekker douchen, altijd een momentje... het zout over de blaren spoelen, omkleden en lekker aan de pizza!! Op naar het Zwaantje voor nog meer biertjes.

Wanneer iedereen de volgende dag de roes heeft uitgeslapen en het ontbijt op heeft, is het traditioneel tijd voor het Bungee roeien, Voordat we eindelijk aan de beurt waren hadden we alle tijd voor nog maar weer eens een biertje in de zon. Kennelijk had dit een goede invloed op ons roeivermogen. In wisselende opstellingen meten we onze resterende krachten. Tijdens de krachtsinspanning voelen we onze blaren openspannen, "waarom doen we dit eigenlijk?" Wanneer de speaker kenbaar maakt dat de winnaars roeikussentjes krijgen worden we zelfs zenuwachtig, want die willen we wel hebben. Na de finale blijkt dat we gewonnen hebben. Naast een beker krijgen we een heuse wissel toRFee (aldus opschrift) in de vorm van een bierpeddel en de roeikussentjes.

Voldaan en lichtelijk verheugd strompelen we weer naar het volgschip, nu is echt het grote wachten op de prijsuitreiking begonnen. Her en der zijn inmiddels tijden van concurrenten gepolst, ons gevoel op de hoogste positie in het eindklassement is goed, maar niets is zeker... er zijn altijd verrassingen mogelijk. Door alle HT-stress blijkt dat de wisselbokaal nog bij Vollie thuis staat, deze zijn we helemaal vergeten mee te nemen. Eindelijk gaat de prijsuitreiking van start. Eerst de mannen tot de 5e plaats, daarna de dames tot de 5e plaats. We zijn niet genoemd, dus de spanning bouwt zich op!! Waar staan we? Als de 2e plaats bekend wordt gemaakt kunnen we de spanning bijna niet meer aan en houden elkaar stevig vast! De dames van de Egbert Wagenborg behalen een mooie 2e plaats, en wij weten dat we voor de 2e keer op rij de HT winnen. De ontlading op het podium is groot!!! Wat is het toch een fantastisch gevoel om deze race te mogen winnen!!! Met nog een vrucht biertjes feesten we nog lang na...

Dit jaar door de Coronacrisis geen HT helaas... Op 1,5 meter roeien is helaas geen optie, dus ligt onze Pulp Fiction net als vele andere sloepen op de kant. We hopen als deze crisis voorbij is iedereen in goede gezondheid weer te zien. Tot die tijd: Pas goed op jezelf, elkaar en blijf gezond. ■



IN GESPREK MET ERIC BAAUW HAVENMEESTER OP TERSCHELLING



Sinds jaar en dag is Eric Baauw havenmeester bij de gemeentehaven van Terschelling. Een uitdagende baan waarbij hij iedere dag weer leert. Wanneer wij aan hem vragen wat de drukste en hectische dag van het jaar is, antwoordt hij lachend: “Dat is met stip op één de dag van de HT Race. Om in zo’n korte tijd zoveel schepen tegelijk van een plekje in de haven te voorzien, blijft een spannende klus.”

Het avontuur in de haven begon voor Eric in 1994. Hij vertelt: “Ik kwam in gesprek met Cor Swart, hoofd van Rijkswaterstaat Terschelling. Ik vertelde hem dat ik in de horeca werkte, maar dat ik op zoek was naar een andere baan.” Naar aanleiding van dat gesprek werd Eric opgebeld met de vraag of hij in de zomermaanden kon komen werken als assistent havenmeester. “Ik moest in eerste instantie ontzettend lachen. De enige affiniteit die ik met water had, was met het water van de spoelbak in de kroeg!”

BEHOORLIJK PITTIG

Enfin. Eric ging nam de uitnodiging aan en na een positief gesprek wilde hij het werk als havenmeester wel eens proberen. “Ik ben er sindsdien nooit meer weggeraakt”, blikt hij terug. “In de periode die volgde heb ik mijn vaarbewijzen gehaald en allerlei cursussen gevolgd. Maar in het begin was het behoorlijk pittig”, vertelt Eric. “Ik had destijds twee collega havenmeesters. Toen zij beiden ziek werden stond ik er ineens alleen voor. Gelukkig heb ik met veel hulp en ondersteuning van schippers uit de bruine zeilvaart en van collega’s van Rijkswaterstaat het vak kunnen leren.”

In 2006 is de haven overgegaan van Rijkswaterstaat naar de Gemeente Terschelling, Eric verhuisde mee. “In de werkzaamheden veranderde er weinig. Wel werd er nu ook liggeld

geïnd, naast de toeristenbelasting die al werd opgehaald.” Het seizoen begint in maart en zo rond eind oktober wordt het weer rustiger. “Het hemelvaartweekend (inclusief de HT Roeirace), Pinksteren, Oerol en de Brandarisrace zijn wel de drukste periodes, dan is het een komen en gaan van schepen.” De wintermaanden zijn -buiten de Kerstvakantie om- een stuk rustiger dan de zomermaanden, dan houden de havenmeesters zich bezig met onderhoudsklussen. “De kerstdagen en Oud & Nieuw zijn een gezellige onderbreking van de stille wintermaanden. Dan ligt het hier weer vol met bruine vloot en particulieren”, zegt de havenmeester.

STRUCTUUR

De meest chaotische dag van het jaar is de dag van de HT Race. “Dan komen er in korte tijd 140 sloepen en 70 volgschepen op je af. Een zeer hectisch moment”, aldus Eric. “Het is fijn dat er sinds 2000 -met de komst van voorzitter Kees Jan en zijn gevolg uit Rotterdam- strengere regels en een betere structuur in zijn gekomen. Want in de jaren ’90 was het allemaal nog hectischer.

Alles wat maar drijven kon en een motor had voer mee met de HT Race richting Terschelling, alleen al voor het feestje onderweg. De meeste schippers en opvarenden waren bij binnenkomst in de haven nauwelijks nog aanspreekbaar. De veiligheid kwam in het geding en dat wilden we absoluut niet hebben. Het is een prachtig evenement, maar veiligheid staat voorop.”

Eric vertelt dat de samenwerking met het oude bestuur, maar ook met het nieuwe bestuur -onder leiding van Dirk de Boer- zeer goed verloopt. “Een goede voorbereiding is het halve werk”, benadrukt Baauw. “Ongeveer een maand voorafgaand aan de HT Race komen diverse instanties samen in Harlingen, onder andere Rijkswaterstaat, de waterpolitie, KNRM en havendiensten. Met zijn allen spreken wij het complete draaiboek door van A tot Z.” De havenmeester vult aan: “Het is zo’n uniek evenement en ik heb ontzettend veel respect voor al die roeiers.” Op de vraag of hij zelf wel eens heeft meegedaan antwoordt Eric lachend: “Zullen we die vraag maar even overslaan? Maar petje af voor iedereen die het wél doet! Een geweldige prestatie.” Van het evenement genieten doet de havenmeester pas wanneer alles in de haven op zijn plek ligt. “Als die puzzel is opgelost en alles is goed verlopen, dan ben ik tevreden.”

Inmiddels heeft Eric een enorme

kennissenkring opgebouwd en dat is handig, want zo neemt hij bijvoorbeeld met een aantal schippers van de volgschepen al voor de roeirace contact op, om vast de ligplaats door te nemen. “Dat scheelt mij en mijn collega’s op de dag zelf flink wat werk.” Wat deze baan voor de havenmeester het leukst maakt is de omgang met mensen. “Soms moet je wat water bij de wijn doen, maar de regels zijn duidelijk en zolang iedereen zich daaraan houdt, is al het overige prima op te lossen.” De haven ligt vrijwel altijd vol met schepen van de bruine vloot, maar het komt soms ook voor dat de haven vol ligt met zeegaande charters. Ook wel Tall Ships genoemd. Zo wordt The Race of The Classics ieder jaar twee keer gehouden, van Nederland naar Engeland. “Vorig jaar kwamen de schepen vanwege de wind naar de Terschellinger haven. Een prachtig gezicht! Dat is toch wel de kers op de taart hoor”, blik Eric terug.

BETERE TIJDEN

De havenmeester gaat nog steeds met plezier naar zijn werk. Al zet de hele coronacrisis hem wel aan het denken. “Hoe moet het nu verder met de Bruine Vloot? Die vloot is erg belangrijk voor onze haven en momenteel ligt alles stil. Ook de evenementen gaan niet door. We zitten met een veerdienst die maar beperkt vaart en het is lastig voor alle ondernemers die zwaar getroffen worden. Laten we maar hopen op betere tijden, en dat we gauw de schepen en de toeristen weer kunnen ontvangen. Vroeger had ik vanuit de horeca een lijfspreuk: ‘altijd blijven lachen ook al ben je niet blij’. Maar dat is in deze tijd soms wel heel lastig”, besluit Eric. ■

“De enige affiniteit die ik met water had, was met het water van de spoelbak in de kroeg!”



V.l.n.r. Joeri Breek, Jeroen v/d Kooij, Michiel Berwers, Sjoerd Tekstra en Allard Tekstra vanaf het Havenhoofd op de Zuiderpier met de Willemshaven van Harlingen op de achtergrond.



DE MANNEN VAN HET HAVENHOOFD

HARLINGEN - Het begon allemaal in 2014 op de verjaardag van de moeder van bestuurslid Frans Breek, ook de oma van neefje Joeri Breek. Voor het Havenhoofd in Harlingen werden vrijwilligers gezocht voor de tijdswaarneming. Er was interesse en dat is niet heel gek. Vader Rob Breek en oom Frans Breek zijn oud-roeiërs van de Orkaan, moeder Jellie Breek heeft jaren geroeid bij Sara Maatje en ook zusje Anouk Breek heeft afgelopen jaar de HT geroeid in de Sir Lancelot.

Zodoende, in 2014, ging Joeri Breek opzoek naar hulp, want hij kon het niet alleen. Al gauw kwam hij uit bij Michiel Berwers en Jeroen v/d Kooij, waarmee hij van 2014 tot en met 2017 de honneurs waarnam. Aangezien er vanaf 2018 ook gefilmd moest worden, werd er aangeraden een mannetje erbij te zoeken en zodoende kwamen ze uit bij Sjoerd Tekstra. Nadat Jeroen v/d Kooij aangaf afwezig te zijn in 2019, moest er een vervanger gezocht worden en dat werd Allard Tekstra. Met deze vier jongens zouden ze het dit jaar ook weer gaan doen.

Ieder heeft zijn eigen taak tijdens de tijdswaarneming. Michiel Berwers heeft de taak om de start op film vast te leggen. De start wordt vastgelegd op film, zodat deze na de HT-race bij eventuele onduidelijkheden wat betreft de tijdswaarneming teruggekeken kan worden. Allard Tekstra in 2019 en Jeroen v/d Kooij staan in de jaren daarvoor klaar met hun verrekijker om de verschillende nummers van de roeisloepen in de volgorde van het passeren van het havenhoofd door te geven aan Joeri Breek en Sjoerd Tekstra. Zij registreren namelijk de tijden met behulp van een laptop. Nadat alle roeisloepen zijn gestart worden deze tijden doorgegeven aan het bestuur.

De afgelopen jaren is wel het een en ander veranderd. Naast het filmen en de samenstelling van het team, hebben de jongens ook te maken met een regelwijziging. Het Havenhoofd heeft namelijk meer verantwoordelijkheden gekregen. Waar voorheen de tijd al begon te lopen bij het startschot, is dat nu vanaf de tijdswaarneming op de Zuiderpier pas het geval. Het gaat namelijk om seconden. Bovendien werden de jongens de afgelopen twee jaar met een rib naar de VIP-boot gebracht waarna zij een gezellige middag op Terschelling vertoefden. Ook dit jaar zouden zij weer met een rib naar de VIP-boot gebracht worden, maar is de HT-roei race van dit jaar helaas afgeschaft.. ■



KTF EN HT-RACE

Traditiegetrouw hijst KTF al jarenlang op Hemelvaartsdag vele sloepen in het water van deelnemers van de HT-race. Als Harlinger bedrijf vinden wij dit een prachtig evenement waar wij ieder jaar met groot genoegen ons bijdrage aan leveren. Wij vinden het dan ook erg jammer dat de race dit jaar door de huidige omstandigheden niet door kan gaan, maar gaan er vanuit dat de wedstrijd in 2021 wel weer geroeid kan worden. Ook dan zijn wij graag weer van de partij.



KTF DOET NOG VEEL MEER
Naast het hijsen van sloepen doet KTF uiteraard nog veel meer. De meeste mensen zullen onze gele kranen en vrachtauto's wel eens zien rijden. KTF heeft hijskranen met een hijsvermogen variërend van 50 t/m 400 ton en de hijswerkzaamheden zijn zeer divers. Zo hijsen we met de lichtere kranen bijvoorbeeld dakmateriaal op een dak en met de zwaardere kranen hijsen we o.a. grote schepen en windmolenonderdelen. En kortgeleden hebben we met meerdere kranen tegelijk de Slachtebrêge over de A31 tussen Midlum en Franeker teruggeplaatst, een bijzondere klus. Maar we kunnen ook een jacuzzi over uw woning hijsen!

Verder bestaat ons machinepark uit diverse transportcombinaties, vrachtauto's met laadkranen, hoogwerkers, verreikers en heftrucks. Veel vervoerde objecten zijn: schepen, machines, windmolenonderdelen, staalconstructies voor de weg- en waterbouw en silo's. We zijn van vele markten thuis en willen onze klanten graag een totaalpakket van transport en hijswerk bieden. KTF heeft als enige in Friesland SPMT's. Dit zijn zelfrijdende modulaire platformwagens waarmee we objecten tot maximaal 1000 ton kunnen verplaatsen. Deze worden veel gebruikt voor het verplaatsen van schepen en met name scheepswerven weten ons dan ook voor dit specialisme te vinden.

WERKGEBIED

Het werkgebied van KTF is hoofdzakelijk Friesland, Groningen, Drenthe en Noord-Holland, al komen we met onze transportcombinaties ook regelmatig in het buitenland. Tevens zijn wij een bekend gezicht op de waddeneilanden Vlieland en Terschelling. In 2018 zijn wij verhuisd naar ons huidige bedrijfspand aan de Lange Lijnbaan in Harlingen. Hier hebben we moderne kantoren, lokalen voor cursussen en vergaderingen, een wasplaats en een eigen werkplaats waar we het onderhoud aan ons materiaal uitvoeren. Ook biedt ons terrein volop mogelijkheden voor opslag (zowel binnen als buiten) van allerlei soorten materialen. ■



MARKANTE ROEIERS IN HET ZONNETJE



Naam: Ymie Zijsling (51)
Woonplaats: Jutrijp
Roeivereniging: De Skomskowers

Naam: Alex Finnema (37)
Woonplaats: Bovenkarspel
Roeivereniging: Boomsluiter



WANNEER BEN JE BEGONNEN MET ROEIEN?

"Ik ben in 1999 begonnen met roeien, tijdens mijn eerste jaar aan de Zeevaartschool in IJmuiden. Daarna heb ik mij vrijwel direct aangesloten bij Boomsluiter en tussendoor ook wel wedstrijden mee geroeid met andere teams. Echt een vaste plek in mijn team had ik niet, stuurboord bakboord, ik heb eigenlijk alle banken wel gehad", vertelt Alex lachend. "Tegenwoordig roei ik zelf niet meer, maar assisteer ik nog wel bij het kranen en ik zit in de organisatie van de Amsterdamse Grachtenrace. Ook heb ik een paar keer meegeholpen met de tijdschaatsen tijdens de HT Race, aan boord van de Octans. Om dan ter hoogte van het Schuitengat al die sloepen aan te zien komen, dat is echt een prachtig gezicht."

WAT VIND JIJ ZO BIJZONDER AAN DEZE SPORT?

"Het is een mooie teamsport. En tegelijkertijd ook één van de zwaarste sporten die ik ken. Soms is het echt afzien. Maar je bent heerlijk buiten. En er is geen onderlinge haat en jijd. Je bent één grote familie."

WELKE WEDSTRIJD IS JOU HET MEEST BIJGEBLEVEN?

"Dat zijn meerdere races. Bijvoorbeeld mijn allereerste grote race: de Amsterdamse Grachtenrace in 1999. Ik was beginnend roeier en wist niet echt wat mij te wachten stond, het was allemaal heel indrukwekkend. Ik moet natuurlijk als organisator sowieso de Grachtenrace als mooiste race benoemen en dan is specifiek de race van 2017 mij het meest bijgebleven. De burgemeester van Amsterdam was overleden en alle roeiers brachten een saluut voor de ambtswoning. Heel indrukwekkend. Daarnaast kreeg een vriend van mij een hartstilstand tijdens het roeien. Dankzij het goede ingrijpen van het team is alles gelukkig goed afgelopen." Alex vervolgt: "Maar ook de HT Race is een prachtige race. Heel anders weer. Wanneer je als roeier de finish bereikt na een paar uur afzien, dat is echt een kippenvelmoment."

HOE VAAK HEB JE MEEGEDAAN AAN DE HT RACE?

"Ik heb in totaal 12 keer meegedaan en de race 11 keer uitgeroeid. Ik deed mee aan die loodzware race van 2005, waarbij enkele tientallen sloepen de finish haalden. Het waide de hele dag al behoorlijk hard en toen wij ons een paar honderd meter voor het Schuitengat bevonden nam de stroming ineens flink toe. Op een gegeven moment kwam onze volgboot -van de havendienst Amsterdam- dichterbij, om mede te delen dat we achteruitgingen. We geloofden er eerst niets van, maar toen we zagen dat de boei die wij naderden steeds verder weg dreef zagen wij in dat het niets meer ging worden."

WIE WIL JIJ VOOR DE KRANT VAN 2021 IN HET ZONNETJE ZETTEN?

"Dat is Jan Plug, uit IJmuiden. Hij is stuurman van 't Haakie, de sloep waarin ik een keer de wedstrijd van Terschelling naar Vlieland roeide. Ik ken hem al jaren en hij heeft veel gedaan op het gebied van de roeisport." ■

WANNEER BEN JE BEGONNEN MET ROEIEN?

"Dat was in 2002. Ik speelde volleybal, maar wilde daarmee stoppen. Toen wees een vriendin van mij me op de roeisport. Ik had het nog nooit gedaan, maar wilde het wel eens proberen. Ik roeide mee bij de Aldegaster Skomskowers, een vereniging die in 1999 is opgezet mede door de vader van die vriendin. En ja, ik was direct verkocht."

WAT VIND JIJ ZO BIJZONDER AAN DEZE SPORT?

"Wanneer je roeit ben je echt wat aan het doen. Het is een behoorlijke inspanning. Maar dat, in combinatie met het buiten zijn, de wedstrijden en de gezelligheid nadien maken deze sport zo bijzonder. Het is een wereldje op zich en dat wereldje is heel gemoedelijk."

WELKE WEDSTRIJD IS JOU HET MEEST BIJGEBLEVEN?

"Dat is de HT Race van 2011. Een pittige tocht, helemaal toen er nog maar heel weinig water bij het Schuitengat stond. Wij kwamen daar met onze damesploeg net op tijd aan, maar moesten wel met zijn allen de sloep uit. Onze sloep moest de zandplaat over worden getrokken, gelukkig kregen we hierbij hulp van sterke mannen in waadpakken. We hebben er met zijn zessen 6 uren en 48 minuten over geroeid. Af en toe denk je dan wel bij jezelf 'waar ben ik nou eigenlijk mee bezig?'. Maar zodra je de finish bereikt valt dat gevoel helemaal weg. Een heerlijk moment is dat." Ymie vertelt dat ze diabetes is en daardoor altijd extra goed moet opletten. "Ik baal er natuurlijk wel eens van, maar het kan prima samen. Ik zorg altijd dat ik extra limonade en dextro bij me heb en moet om het half uur mijn bloedsuiker meten." De roeister sport graag: "Ik doe aan hardlopen, neem deel aan sportlessen en roei twee keer in de week. Zolang ik er rekening mee blijf houden kan ik alles."

HOE VAAK HEB JE MEEGEDAAN AAN DE HT RACE?

"Ik heb in totaal elf keer meegedaan aan de HT Race. Dat is toch wel dé wedstrijd van het jaar hoor. Het is dan ook een ontzettende domper dat het vanwege het coronavirus allemaal niet door kan gaan, maar daar heb ik wel begrip voor. Het is te hopen dat in eerste instantie de bedrijven langzaam weer op gang kunnen komen, de rest volgt later wel. Hopelijk krijgen we gauw weer groen licht om volop te kunnen gaan trainen!"

WIE WIL JIJ VOOR DE KRANT VAN 2021 IN HET ZONNETJE ZETTEN?

"Ik wil graag Tineke van der Brink in het zonnetje zetten. Ze heeft heel lang bij onze ploeg geroeid, maar is na een tijdje gestopt bij ons. Ik ken niemand anders die zo graag wil roeien: het is haar leven." ■



HOE KAN DAT NOU?

EEN ONVERWACHTE WENDING BIJ DE PRIJSUITREIKING

Over wie in 2019 de sterkste ploegen waren twijfelde eigenlijk niemand. Grutte Bear en Benwyvis hebben in de eerdere wedstrijden van het seizoen al duidelijk laten zien dat ze in principe alle andere sloepen achter zich konden laten. Dat was in 2018 ook al zo, toen werden ze eerste en tweede bij de HT met slechts een minuut verschil. In werkelijkheid was het verschil een kwartier, Grutte Bear heeft een hogere waterweerstand en dus een hogere Cw-kromme, maar als ze één minuut sneller hadden geroeid dan hadden ze gewonnen.

In 2019 startte Grutte Bear 5 minuten vóór Benwyvis, werd halverwege ingehaald en finishte 7,5 minuut na Benwyvis. Dat was hetzelfde verloop van hun titanenstrijd als in 2018. Maar deze keer was het verschil niet 15 minuten, maar slechts 12:32. Beide ploegen wisten toen al meteen vrijwel zeker wie de sterkste race

had geroeid; Grutte Bear had immers die minuut van vorig jaar ruim goed gemaakt én ze hadden, net als vorig jaar, voldoende dicht bij elkaar geroeid om dezelfde stromingscorrectie te krijgen. Alleen nog afwachten of er geen derde sloep was die het nóg beter had gedaan.

VERRASSING TIJDENS DE PRIJSUITREIKING

Toen bij de prijsuitreiking nummer 3 bekend was gemaakt was het duidelijk. Alleen Grutte Bear en Benwyvis hadden nog geen beker, dus... En toen bleek Grutte Bear toch weer tweede en Benwyvis eerste!! Hoe kan dat nou?

Vanzelfsprekend was dit aanvankelijk ook een verrassing voor de mensen die de uitslagberekening deden. Waar was het fout gegaan? Opnieuw werden alle tijdwaarnemingen gecontroleerd, de GPS-trackers werden opnieuw

uitgelezen, de posities van de tijdwaarnemingsschepen, de stromingsmetingen; ook voor Orkaan, die nummer 3 was geworden en ook de hele race in de buurt van de andere twee had geroeid. Maar alles klopte.

DE VERKLARING

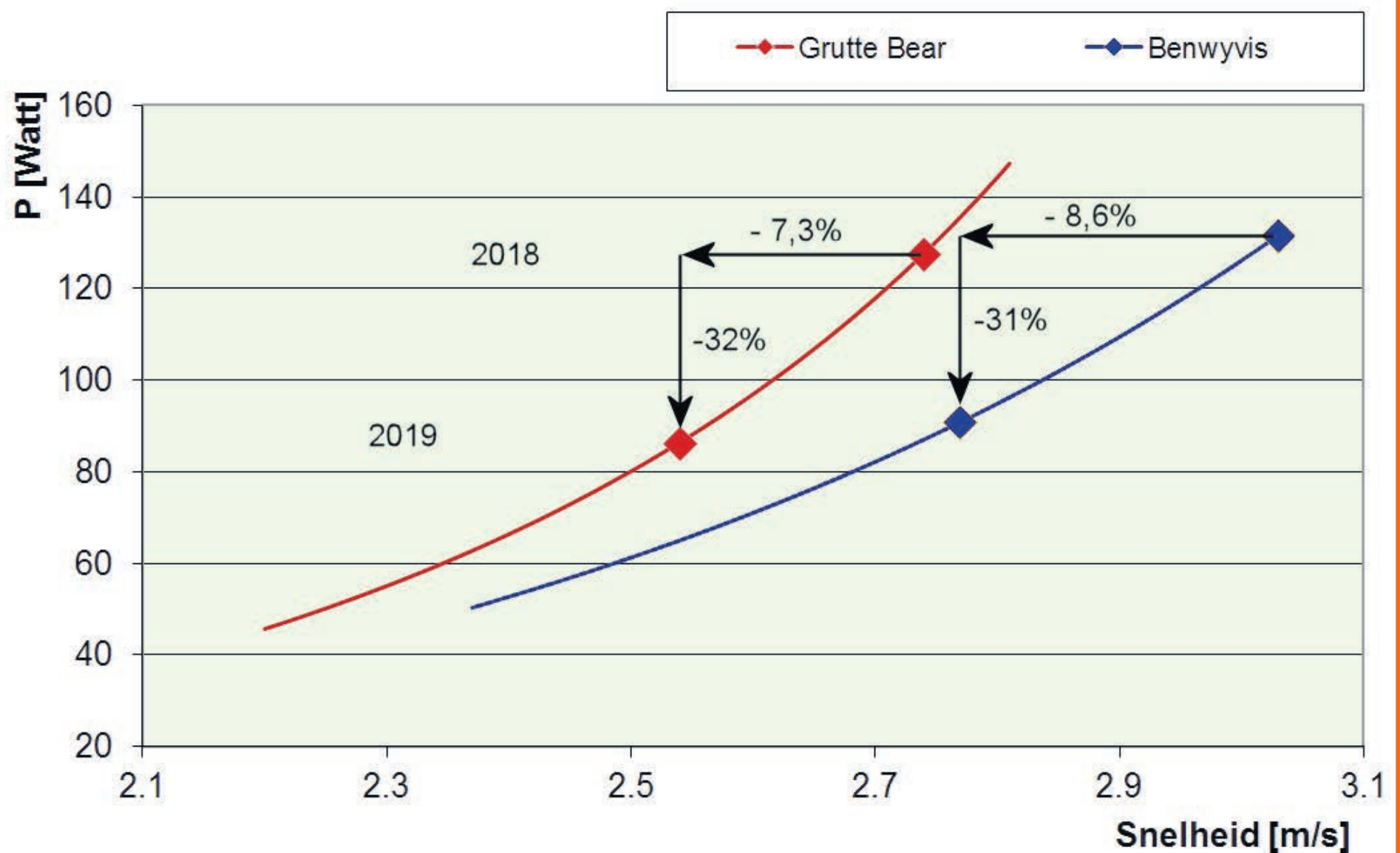
Uiteindelijk bleek de verklaring dat de race, door meer wind en golven, in zijn geheel langzamer was dan in 2018 (Grutte Bear deed er 7 minuten langer over, Benwyvis 9,5 minuten) en de Cw-krommes van beide sloepen een essentieel verschil vertonen.

De Cw-kromme van Grutte Bear is steiler dan die van Benwyvis. Dat betekent dat bij een hogere snelheid de waterweerstand en dus ook het benodigde vermogen van de Grutte Bear sneller stijgt dan bij Benwyvis. Dat heeft alles te maken met de eigenschappen van de sloepen: Grutte Bear is breder,

korter en zwaarder. Omgekeerd neemt het benodigde vermogen dan dus ook sneller af bij een lagere snelheid. En dat is wat er gebeurde.

In de figuur is het vermogen (= $C_w \times \text{snelheid}^3 / \text{aantal roeiers}$) uitgezet dat nodig was voor de bereikte snelheid. Met stippen is aangegeven welke roeisnelheden en vermogens beide sloepen daadwerkelijk haalden in 2018 en 2019. Hoewel Benwyvis duidelijk meer snelheid verloor in 2019 ten opzichte van 2018, was het daarbij behorende verlies aan vermogen nauwelijks anders dan voor Grutte Bear, zelfs nog iets minder.

Dit verschil in karakteristieken van de weerstand van de sloepen was dus net voldoende om het verschil te maken. Het eenvoudig vergelijken van roeitijden, behaald onder verschillende omstandigheden, bleek dus echt te kort door de bocht. ■





In the wake of the tradition Seatrade will continue to support the HT-Roeirace. Despite some stormy circumstances which prohibits the traditional race, Seatrade is moving forward in steady speed together with HT into 2021.

ALWAYS. MOVING. FORWARD.
www.seatrade.nl



**MBO-,
HBO- EN WO-
OPLEIDINGEN
IN HEEL
NEDERLAND!**



Kom jij het maken in de waterbouw?

Nederlandse waterbouwers zijn wereldwijd actief bij de aanleg van havens, eilanden, kustbescherming, dijken en duinen. Ze behoren al jaren tot de internationale top. Niet zo gek als je bedenkt dat Nederland de ultieme proeftuin is voor de waterbouw. Denk aan de Deltawerken, de Afsluitdijk, de Flevopolder, de Zandmotor en natuurlijk Maasvlakte 1 en 2.

Interesse?

In de waterbouw kun je alle kanten op. Er zijn opleidingen op MBO-, HBO- en WO-niveau. Heb je interesse in een uitdagende baan met goede toekomstperspectieven, een uitstekend salaris en internationale mogelijkheden? Vind je afwisseling belangrijk? En houd je van verantwoordelijkheid en samenwerken? Dan is de waterbouw zeker wat voor jou!

Like us on Facebook

Wil jij meer weten over de waterbouw, de opleidingen en de beroepen?
 Ga dan naar WATERBOUW.NL/JONGEREN en kom het maken in de waterbouw!

DAILY SHIPPING NEWSCLIPPINGS

WWW.MAASMONDMARITIME.COM

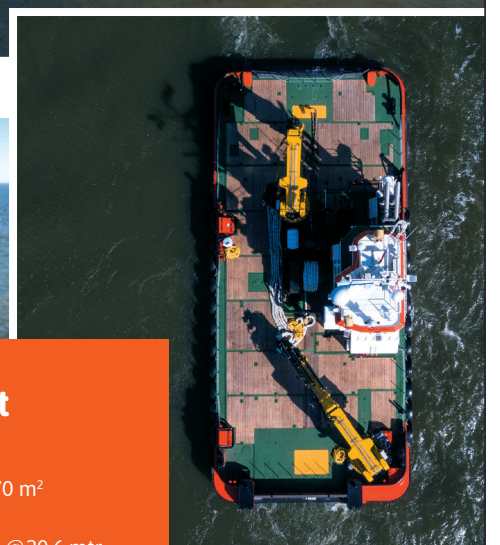


powered by Pro-Digitaal



Van Wijngaarden Marine Services BV

**The Right
Partner...
all over the
world.**



Kilstroom DP1 MultiCat

Main Characteristics

- Dimensions 30.30 x 13.42, deck area 170 m²
- Bollard Pull of 39.8 ton
- Hydraulics cranes: 2 x 440T m, 12.3 ton @20.6 mtr

Buitenweistraat 15
 3372 BC Hardinxveld-Giessendam
 The Netherlands

T +31 (0) 184 490 244
 E info@wijngaarden.com
www.wijngaarden.com

THE TALISKER WHISKY ATLANTIC CHALLENGE - 140 HT RACES ACHTER ELKAAR

Ons avontuur begon 5 jaar voor de race, nu 6 jaar geleden, op een winderige dag in juni. Met ons vieren (Bart Adema, David de Bruijn, Erik Koning en Marcel Ates) maakten we deel uit van het roeiteam in de Haarlemmerhout en deden we mee aan de Vuurtorenrace op Urk.

Traditioneel wordt deze race een week na de HT gehouden. In dat jaar roeiden de dames van de Sloeproevereniging Haarlem de HT in de gehuurde Epoxydus dus de heren konden dan mooi naar Urk. In die tijd was het nog een kleine race, niet te veel deelnemers en veel gezelligheid. Op die dag nam de windkracht toe tot 5 bft, schuimkoppen op het IJsselmeer en de race werd ingekort. Uiteindelijk gingen er negen teams van start. Tegen de wind in de haven uit. De golven sloegen op de boeg kapot en we begonnen in te lopen op de sloepen voor ons. Iedereen deed zijn best; met elke golf en elke slag, we schreeuwden en trokken zo hard als we maar konden. Met blaren op onze bloedende handen passeerden we de finishlijn. Voor het eerst in het bestaan van Sloeproevereniging Haarlem hadden we de eerste prijs gewonnen. Oké, er deden maar negen boten mee, maar het gevoel van de overwinning voelde er niet minder om.

Dit succes motiveerde ons om harder te trainen. Uitslagen werden beter en we begonnen de grenzen te verleggen, ook letterlijk. Uitstapjes naar Gent en Cork, het werd steeds leuker. Uiteindelijk vonden we ons in 2015 terug op de Wolga bij de 145 kilometer non-stop roei-avontuur Crazy River Race, die ons bijna 18 uur kostte om te voltooien.

Na afloop werden we geïnterviewd door een Russische lokale krant en daar bluften we dat we een oceaan konden roeien, niet wetende welke. Na de roeitraining in Nederland werd dit te pas en te onpas op tafel gegooid, zeker als er een paar biertjes in gegaan waren. "We gaan de oceaan overroeien!!" Uiteindelijk kwam het moment dat de praatjes van de mannen gescheiden moesten gaan worden. We vonden

een race op het internet en die had een pakkende teaser voor ons (Google: 'TWAC 20216 teaser') toen we die gezien hadden waren we verkocht! Er werd een fles Talisker-whisky op tafel gezet. De rest was geschiedenis!

HOE DAN TE BEGINNEN?

Boot zoeken, geld zoeken en de gevaren van de oceaan leren kennen. Er komt heel veel op je af. Gelukkig kwamen we in contact met Ralph Tuijn, een man met veel oceaan roei ervaring en in het bezit van een boot, die hij ook wel aan ons wilde verhuren. Dat kwam goed uit, want wij zochten er eentje. De deal was snel gemaakt en zodra de boot terug zou zijn van de crossing (Portugal - Frans Guyana) zou ze naar ons gaan, mei 2018. We zouden dan nog een half jaar kunnen trainen en de boot leren kennen.

Het eerste jaar van onze voorbereiding (2017) ging alles nog langzaam aan. We hadden echt wel het gevoel dat we druk en goed bezig waren. Totdat we naar de start van de 2017 race gingen. Dit was een jaar voordat wij zelf zouden meedoen. Toen wij de boten en bemanningen in de haven van La Gomera zagen realiseerden we ons dat we nog heel veel moesten doen.

Verplichte cursussen zoals VHF, Rescue at Sea, navigatie, First Aid at Sea, de boot leren kennen, technische uitrusting zoals kaartplotter, stuurautomaat, watermaker, AIS, PLB's, EPIRB, VHF, naar de sport-school, sponsors zoeken, website opzetten.....en naar later bleek hadden we nog groepscoaching nodig ook.

Wij kennen elkaar van sloeproeien en dat is voor de meesten van jullie niet veel anders dan voor ons. Na de training gezellig een biertje en op de wedstrijddag 's morgens

een bakkie doen, een eindje door Nederland rijden met de sloep achter je aan, anderhalf-twee uur knallen op een meer, rivier of kanaal. Na afloop een biertje, misschien wel twee en daarna naar huis. Eén keer per jaar nog een keer onderhoud en een BBQ, ach dan loop je elkaar niet te veel voor de voeten.

Nu moesten we een dergelijk avontuur aan en dat vraagt veel samenwerking, begrip, communicatie en dat voor mannen die alleen maar willen roeien. Gelukkig werden we hierbij ondersteunt.

Men zegt dat de route naar de start misschien wel zwaarder is dan de race zelf.

We weten niet of dat waar is, maar het is iets wat zeker niet onderschat mag worden en heel belangrijk is.

Vooraf hadden we afgesproken dat we er vooral een mooi avontuur van wilden maken en niet zo zeer een wedstrijd. Dus er gingen hengels mee, films (Jaws / A drift / Perfect Storm), muziek, lekker en veel eten. We zouden gaan zwemmen met de dolfijnen en walvissen, Kerst en Nieuwjaar vieren.

We keken niet op een beetje extra gewicht, als iemand vond dat ie iets moest meenemen dan kon dat. Dat resulteerde uiteindelijk wel in een hele zware boot.

NA DE EERSTE DAG

Echter, eenmaal op de oceaan, bleek dat we na de eerste dag vooraan lagen. Toen hebben we elkaar wel aangekeken en ons doel heroverwogen; want hoeveel kans krijg je om de zwaarste roei race van de wereld te winnen? Maar één keer, dus vanaf dat moment hebben we alles in het werk gesteld om onze voorsprong uit te bouwen en later vast te houden.

Wat we vooraf alle vier heel graag wilden meemaken waren grote golven. Tijdens een HT race of Urk hadden we misschien een keertje golven gehad van een meter. Ook bij een trainingstocht op de Noordzee met onze Rose hebben we die wel een keertje gehad. Maar we wilde echt grote golven. Die hebben we vooral in de eerste twee weken gehad. Golven van 6 meter en misschien daarbij een uitschieter van 7 à 8 meter. Echt heel gaaf om mee te maken.

Je realiseert je dan ook wel dat veiligheid top priority heeft. Als je daar van de boot valt dan vinden ze je nooit meer terug. Terug roeien is onmogelijk en de drenkeling is, tussen die hoge golven direct uit zicht. We zaten, als we aan dek waren, dan ook altijd gezekerd aan de boot en hebben dit ook tijdens windstiltes volgehouden. Geen concessies aan de veiligheid.

Door het sloeproeien zijn we gewend aan het roeien van zware boten. We schatten in dat Rose met belading en bemanning zo 1.800 kg heeft gewogen. Dit moest door twee man voortbewogen worden. Het schema was twee uur op, twee uur af. In de twee uur af moest je eten, drinken, wassen, slapen en in ons geval ook een paar weken lang gedurende de dagdienst een half uur verplicht waterpompen, omdat we te weinig elektriciteit hadden om voldoende zoet water te maken.

Elke twee uur roeien werd door ons gezien als weer een sloeproei wedstrijd. Golfde het lekker dan dachten we aan Makkum, Urk. Was 't water vlak dan deden we Zaanslag, Grou, Ter Herne, de Kaag, we hebben ze allemaal geroeid. Door de 3.000 mijl op te delen in dit soort behapbare stukjes werd en bleef het leuk.

PIJN EN VERMOEIDHEID

We moeten wel zeggen dat het ook pijn gedaan heeft op de oceaan. Spierpijn, blaren, ontstekingen, alles kwam voorbij. Daarbij zijn we ook tijdens het roeien in slaap gevallen. Vooral de laatste shift voor de zonsopgang was dodelijk.... ging je met je ogen dicht roeien en hoopte je dat je maar niet in slaap zou vallen. Soms haalde je de wissel, soms schrok je dan wakker en moest je weer door. Je werd ook zo moe dat je zelfs tijdens het eten in slaap kon sukkelen. Werd je wakker met een worstje of een brok chocolade in je mond. Waaide het lekker en stonden er dikke golven dan bleef je wel wakker. Het naar beneden surfen op de golven gaf zoveel adrenaline dat je echt wel wakker bleef. Zo schitterend omdat mee te maken.

De finish was ook spectaculair. Zoveel aanmoedigingen, zoveel mensen, het afsteken van de fakkels (Google eens op: 'The Dutch Atlantic Four, winnaars van de Talisker Whisky Atlantic Challenge'). Dat is iets wat ons altijd zal bijblijven.

Mocht er weer een kans voorbij komen om een dergelijk avontuur aan te gaan dan staan we weer klaar!

Bart Adema
David de Bruijn
Erik Koning
Marcel Ates





ANDERE TIJDEN...

Het jaar 2020 zal een lege bladzijde blijven in de roeikanalen van de HT roeirace. Dat een pandemie deze iconische race zou treffen zal niemand ooit hebben kunnen bedenken. Storm en ontij, ja daar weten we alles van, één keer (2013) in de 45-jarige geschiedenis was dat de reden om de race af te blazen. Een reden die iedereen begrijpt. Maar dit, en dan ook nog een 'gekroond' virus die de koninginnentocht de das om doet, onbestaanbaar.

Geeft op deze plaats de ruimte om eens in de geschiedenis van de HT-roeirace te duiken om enige andere bijzondere gebeurtenissen en wetenswaardigheden boven water te halen. Bron van deze verhalen was, naast een goed geheugen, het blad 'Cornelis Douwes' van de oud-leerlingen vereniging VOZT van het Maritiem Instituut Willem Barentsz. De school die, toen ze als Hogere Zeevaartschool Willem Barentsz in 1975 honderd jaar bestond, de bakermat was van het lange afstand roeien. Sowieso, waren het de zeevaartscholen die het sloeproeien al veel eerder gebruikten om zich aan elkaar te meten. De omgang met reddingsmateriaal werd en wordt immers aan deze scholen onderwezen. Niks leukers om regelmatig wedstrijden te organiseren. Op Terschelling met haar zeevarende traditie werd dit zelfs uitgebreid tot korte baan races (Tom Bloem beker) waarbij niet alleen de zeevaartschool maar ook betonning, gemeente en diverse horecagelegenheden de strijd met elkaar aanbonden. Het ging zelfs zover dat in de hoogtijdagen van de korte baan er basis-school- en VMBO poules waren (en nog steeds). Een kweekvijver voor jong roeitalent.

START

In 1975 luidt het begin van de HT roeitraditie. Al in 1971, toen het team van de OK18 onder leiding van Jaap Roos voor de tweede keer de Tom Bloem beker won, werd het idee van een roeitocht van Harlingen naar Terschelling geopperd.

elkaar in 2007 vonden en toen de tocht gezamenlijk nogmaals geroeid hebben.

SLEPEN EN BELONEN

Een ander fenomeen dat in de loop der tijd ontstond was het 'slepen', het bepalen van de CW waarde waardoor sloepen van ongelijk gewicht en afmeting toch zo goed mogelijk met elkaar vergeleken kunnen worden. Voor iedereen (in Nederland) nu een logisch gebeuren maar pas ontstaan naar een idee van

loop der jaren aan het evenement is mee gaan doen. In de beginjaren waren de deelnemers nog op de vingers van één (vooruit twee) hand(en) te tellen. Het ging dan vooral om een of twee Terschellinger teams en een aantal zeevaartschool teams. In 1977 roeide bijvoorbeeld de Kustvaarschool (nu Maritieme Academie) uit Harlingen mee en in 1979 was het de HZS Vlissingen die van de partij was. Ongelofelijk als je nu naar het deelnemersveld van 140 sloepen (én de wachtlijst) kijkt. De deelname van damesteams, nu een heel normaal verschijnsel met prestaties die regelmatig die van sommige heren doet verbleken, was pas sprake vanaf 1985.

BELANG MIWB

Zoals hierboven naar voren gekomen heeft het Maritiem Instituut Willem Barentsz bij het (lange afstands-) sloeproeien en de HT-roeirace een belangrijke rol gespeeld. In het eerste decennia werd de organisatie volledig door de school geregeld. Later toen de mogelijkheden daartoe minder werden, bleef de verbondenheid door het verlenen van hand- en spandiensten tijdens de wedstrijddag, het beschikbaar stellen van kantoorruimte, en last but not least als hofleverancier van 5 roeiteams. Ook zorgt het MIWB voor de sloepen Houtman (HT 001) en De Rijp (HT 002).

Voor geïnteresseerde leerlingen die nadenken over een carrière op zee (<https://tinyurl.com/rondleiding-MIWB>) is het misschien goed te weten dat naast een geweldige opleiding, ze zich op het MIWB ook bezig kunnen houden met de topsport die sloeproeien heet! ■



Directeur Pieter van Leunen van de Zeevaartschool gaf aan dat ze slechts mee mochten doen als ze omgekeerd in de boot roeiden en er een puts achteraan sleepten. Wel onder het genot van een borreltje.

Het duurde nog even maar zoals we allen weten was het in 1975 zover dat twee teams de eerste tocht volbrachten (al startten ze niet in de haven van Harlingen maar aan het begin van de Pollendam). Een team van eilanders (OK 18) en een team van zeevaartscholieren (WBS) waarbij de WBS ploeg regelmatig gebruik maakte van wisselroeiers. Een traditie was geboren. Wel vroegen men zich in de eerste jaren regelmatig af of het geen taak was voor de oud-leerlingen vereniging om de aankomst wat meer cachet te geven. Ook aardig te vermelden is dat een aantal van deze 'eerstelingen'

toenmalig directeur WBS, Maarten Harms en met enige regelmaat aangepast. Die eerste keer in 1985 werd dat slepen nog gedaan voorafgaand aan de wedstrijd in de Harlinger Visserijhaven. Samen met het slepen ontstond in de jaren daarna een wildgroei van prijzen die dan voor, hetzij een traject, hetzij een bepaalde sloepklasse uitgereikt werden. Zo was er bijvoorbeeld een Hanerak trofee, een 'Brandaris bokaal, een Outward Bound Cup en de 'Zeeolifant' klasse. Inmiddels is hier een einde aan gekomen; het zoeken naar sponsors, de eindeloze rekentijd en tot uitslagen komen waren hier debet aan.

DEELNAME

Dat er eindeloos gerekend moet worden ligt trouwens niet alleen aan de rekenformule maar ook aan de grote hoeveelheid sloepen die in de



KNRM ZORGT VOOR VEILIGHEID



fotograaf
Archief KNRM

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij zorgt jaarlijks met 50 vrijwilligers op 7 reddingboten van 4 reddingstations voor de veiligheid van de roeiers tijdens de Harlingen-Terschelling Roeirace. De vrijwillige bemanning van KNRM-reddingstations Harlingen, Vlieland, Terschelling Paal 8 en West Terschelling staan daarnaast 24/7, 365 dagen per jaar paraat voor het redden en helpen van mens en dier: snel, professioneel en kosteloos. Dat gebeurt al 195 jaar, ongeacht de

weersomstandigheden. Meer dan een eeuw geleden roeiden de vrijwillige redders met gevaar voor eigen leven naar schipbreukelingen in nood. Tegenwoordig stapt de bemanning aan boord van de veiligste en modernste vloot reddingboten. Dit wordt mogelijk gemaakt door donaties, schenkingen en sponsors. Want de KNRM is een ongesubsidieerde organisatie.



fotograaf
Arie van Dijk

Het bestuur van de Stichting Harlingen-Terschelling Roeirace draagt de KNRM een warm hart toe voor de jaarlijkse kosteloze begeleiding van de Roeirace door de KNRM. Als blijk van waardering schenkt de stichting voor iedere deelnemende roeisloep een bedrag aan de KNRM.



DE KNRM IN CIJFERS

De KNRM doet haar werk op zee en het ruime binnenwater in Nederland zelfstandig, ondersteund door 1.400 professionele vrijwilligers en ruim 100.000 donateurs. Redden is kosteloos voor de hulpvrager.

De 45 reddingstations met 80 reddingboten komen jaarlijks meer dan 2.500 keer in actie, waarbij ruim 4.000 mensen worden geholpen of gered. De Radio Medische Dienst van de KNRM geeft jaarlijks ruim 800 medische adviezen aan zeevarenden. De KNRM Lifeguards op de strandposten van de Friese Waddeneilanden verrichten ruim 1.500 hulpverleningen per jaar.



fotograaf
Ruben Alkema

HULPVERLENERS EN CORONAVIRUS

Voor het reddingwerk op het water is het van het grootste belang dat de reddingstations inzetbaar blijven met voldoende bemanningsleden voor de reddingboten. De continuïteit van onze hulpverlening moet zo lang mogelijk gegarandeerd blijven. Reddingsacties en hulpverleningen worden met minimale inzet van mensen gedaan om 24/7 inzetbaar te blijven.

Tussen de Kustwacht en de Radio Medische Dienst van de KNRM zijn aanvullende afspraken gemaakt. Bij ernstige ongelukken of ziekte aan boord van een zeeschip of jacht, waar ook ter wereld, kan de kapitein een arts van de Radio Medische Dienst van de KNRM kosteloos om een advies vragen. Het gaat om afspraken bij medische evacuatie vanaf de schepen, waarbij extra alertheid is voor patiënten die mogelijk een besmettingsrisico vormen. Binnen Nederlandse wateren gebeurt de evacuatie per SAR-helikopter van de Nederlandse Kustwacht om verspreiding van het virus te voorkomen. ■



Namens Jumbo Olaf Hermus: Zorg goed voor jezelf en elkaar.

Gezondheid gaat voor alles!



Jumbo Olaf Hermus Spoorstraat 1, Harlingen, 0517-343160

JUMBO

Olaf Hermus



SWETS

NAUTICAL SERVICES



Wij bieden
alle nautische
dienstverlening
onder één dak!

- Begeleiding van de scheepvaart vanaf het water
- Exploitatie van veerverbindingen
- Brug- en sluisbediening
- Binnenvaart

Swets Inland Shipping | Swets ODV Maritiem

Voor meer info: www.swetsnauticalservices.nl of bel: 088-6191234

Eropuit?

Huur nu de Zonnebloemauto



Onze rolstoelauto's huur je
vanaf **€40** per dag



zonnebloem.nl/zonnebloemauto

WELZORG
AUTO OP MAAT



Met huurlocaties en vrijwillige chauffeurs in héél Nederland



KLOOSTERBOER

LEADING IN TEMPERATURE CONTROLLED LOGISTICS

Wij zijn Kloosterboer, een internationaal familiebedrijf gespecialiseerd in totaaloplossingen voor opslag en distributie van gekoelde en diepgevroren producten. Wij gaan voor klantrelaties voor de lange termijn, daarom is ons serviceniveau hoog en zijn onze kosten laag. Kloosterboer heeft wereldwijd vestigingen met een totale opslagcapaciteit van 4,7 miljoen kubieke meters en een jaaromzet van 4,5 miljoen pallets. Opdrachtgevers uit alle windstreken weten ons al te vinden. Maak ook kennis met Kloosterboer en profiteer van onze generaties lange betrokkenheid en ondernemerschap.

in f www.kloosterboer.com

warehousing | processing | forwarding | stevedoring | customs

Kloosterboer



WWW.HTROEIEN.NL

A man in a blue and white plaid shirt stands in a control room with multiple computer monitors and large windows overlooking a harbor. The room is filled with technical equipment and navigation tools.

‘HET WATER KEN IK ALS M’N BROEKZAK’

In het dagelijkse leven loodst hij als verkeersleider op de Brandaris schepen veilig het water over, maar als stuurman van de Koperwiek tijdens de HT-race draait het hem en z’n team vooral om de snelheid. Het zou dit jaar de dertigste keer zijn dat hij aan de roeisloepenrace meedoet. Voorlopig zijn er alleen de herinneringen aan voorgaande edities.

WATERDICHT

Peter is al zo’n 10 jaar verkeersleider van Rijkswaterstaat op de Brandaris. Samen met zijn collega’s is hij verantwoordelijk voor een vlot en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer. Voor en tijdens de HT-race vraagt dat om een waterdichte planning: “Tijdens de HT-race is het erg druk op het water. Zo druk is het eigenlijk het hele jaar niet. Om goed voorbereid te zijn ga je in de maanden voor de race met onder andere de havendienst, de KNRM en de politie in overleg om mogelijke problemen te bespreken. Die punten gaan dan in een draaiboek. Dat draaiboek zit al jaren goed in elkaar. We weten wat we kunnen verwachten en zijn daarop ingespeeld. Vanuit de toren proberen de verkeersleiders alle, veerboten, zeevaart en kotters die dwars door het veld gaan zo goed mogelijk aan te sturen, zodat de hinder voor de roeirace zo klein mogelijk blijft. Natuurlijk is Rijkswaterstaat en politie ook ter plekke om sloepen die wel in moeilijkheden met overige scheepvaart komen een andere koers te laten nemen of een momentje te wachten. Dat laatste is voor de fanatiekelingen geen optie.”

STUURMAN

Op de Brandaris is er echter van Peter geen spoor te bekennen tijdens het HT-raceweekend. Dan zit hij als stuurman op de Koperwiek. Dit jaar zou zijn 30^{ste} deelname zijn. Ruim dertig jaar aan ervaring en herinneringen. Bij de vraag naar een memorabele anekdote, hoeft hij niet lang na te denken: “Ooit had ik zelf een bloedfanatieke stuurman. Halverwege de HT-race leek hij ons naar Vlieland te sturen en ik dacht nog bij mezelf: ‘wat doet die man?’. Maar er zat duidelijk een idee achter. De stroom in dat deel van het vaarwater was ideaal; daardoor konden wij als team het maximale geven. Het leverde ons uiteindelijk de Vliestroombokaal op. Toen werden er nog verschillende bokaal uitgereikt per vaarwater”, vertelt van Suijlekom. Nu hij zelf stuurman is, gaat hij eveneens voor de tijdswinst. Hij blijft echter door zijn werk een wakend oog houden. “Kijk, dit vaarwater heeft voor mij geen geheimen meer. Dat ken ik als mijn broekzak.

Maar tijdens de race zie ik ook weleens acties waar ik als verkeersleider m’n vraagtekens bij heb”, vertelt hij lachend.

ALERT BLIJVEN

Dat de HT-race niet doorgaat, vindt Peter jammer, maar begrijpelijk. De gevolgen van de coronamaatregelen ziet hij overal om zich heen, op de werkvloer en op het water: “Tsja, het is veel te rustig voor deze tijd van het jaar. Normaal gesproken is er al volop leven. De charterpleziervaart zie je nu bijvoorbeeld niet en naar de volgeladen containerschepen van 400 meter lang was het wekenlang zoeken. Dat begint nu gelukkig weer te komen.” Op de vuurtoren worden de voorschriften van het RIVM streng nageleefd door Rijkswaterstaat en dat moet ook, volgens de verkeersleider: “Het is strak geregeld. We desinfecteren onze handen bij aankomst en vertrek en het aflossen doe je nu alleen. Dat gebeurde voor de coronacrisis in duo’s.” Hoewel het door de coronamaatregelen op het water veel rustiger is dan normaal, blijft van Suijlekom zijn ogen en oren goed de kost te geven: “Je moet altijd alert blijven. Een charter kan aan de grond raken of iemand raakt gewond. Dan is het belangrijk om snel te kunnen handelen.” Maar hoe blijf je alert als er op water weinig gebeurt? “Dat leer je”, legt de verkeersleider uit. “Je ontwikkelt een soort van instinct. Op sommige kanalen worden er zelfs grappen gemaakt, maar waar je ook mee bezig bent, een noodsignaal pik je er zo uit. Dat hoor

je gewoon.” Een incident dat hem is bijgebleven is een waarbij iemand een hoofdblessure opliep. “Het kon een schram zijn of een bult, dat weet je van een afstand niet, maar na inventarisatie van de situatie en de manier van melden van de schipper, stuurde ik er meteen een reddingsboot op af. Normaal gesproken gaat dit via een tussencentrum, maar in dit geval heb ik meteen de schipper van de reddingsboot gebeld en achteraf degene die alarm geeft voor de reddingboot. Achteraf bleek het om een schedelfractuur te gaan. Bij zulke incidenten telt elke seconde.”

EIGEN EILAND

Thuis op Terschelling kan Peter zich zonder moeite aan de voorschriften houden; hij wordt omringd door zand en een liefhebber van de stadsdrukte was hij sowieso al niet. “Als ik m’n wandelroutes slim uitstippel, kan ik minstens 1500 meter afstand houden. Voor de jeugd vind ik het wel echt sneu. Ze kunnen niet even naar het café. En voor iedereen die uitkeek naar de HT-race en het feest in de tent. Voor mij persoonlijk is de HT-race zo’n beetje het mooiste weekend van het jaar. Het valt niet te omschrijven hoe het voelt om zo naar je eigen eiland te varen. Daar kijk je het hele jaar naar uit.” Hij prijst de leiding van de race om het snelle handelen: “De leiding deed er goed aan om niet af te wachten en de race niet door te laten gaan. Dat was voor iedereen beter. Nu moet het volgend jaar gaan gebeuren.” ■





Tot volgend jaar, en zoals de Finse ijsbrekers
altijd zeggen:

**“FULL AHEAD ALL THE TIME,
WE KEEP THE DISTANCE”**

WWW.SWITIJKSHIPPING.COM

Wierda maakt,
repareert en
construeert
WWW.WIERDABV.NL



WIERDA B.V.
scheepsreparatie & constructie

**Logistic
excellence**
since 1872

- ▶ Port agency
- ▶ Customs agency
- ▶ Forwarding
- ▶ Yacht support

KUHLMAN REPKO SHIPPING
HARLINGEN

Nieuwe Visserhaven 7-11
8861 NX Harlingen
T +31 (0) 517 41 28 31
E info@krshipping.nl
www.krshipping.nl

Because we *do* care!



VOOR ALLE ROEIERS: EEN HART ONDER DE ROEI(RIEM)!

EQUATOR SHIP SERVICE

ENGINEERING OF SHIPS
SERVICE TO SHIPOWNER AND YARDS
HATCHCOVERSYSTEMS
TRANSPORTSYSTEMS
STOWAGEPLANS SPECIAL CARGO

Vonderpad 34
9608 PG Westerbroek
T 050 - 404 24 63
F 050 - 404 21 61
M 06 - 113 973 95
E rkonigers@planet.nl

**SCHATKAMER
VOOR ZEEHELDEN**

VOLG ONS ONLINE

[f](https://www.facebook.com/harlingenwelkomaanzee) [@harlingenwelkomaanzee](https://www.instagram.com/harlingenwelkomaanzee) www.harlingenwelkomaanzee.nl

**HARLINGEN
WELKOM
AAN ZEE**

SLOEPROEIKUSSENS

SKIPKE

SKIPKE JE BESTE ROEIMAAT
WWW.SKIPKE.COM

IF YOU CAN DREAM IT, YOU CAN DO IT!



Als je bereid bent alles te geven, is the sky the limit! Dit heeft Mark Slats (43) uit Wassenaar wel bewezen. Deze avonturier in hart en nieren, verpulverde in 2018 het wereldrecord solo oceaan roeien tijdens zijn deelname aan de Talisker Whisky Atlantic Challenge (TWAC). Om 6 maanden later aan de start te staan van Golden Globe Race. De zwaarste non-stop solo zeilwedstrijd ter wereld, waar hij 2e werd. "If you can dream it, you can do it!"

Mark: "Ik moet ergens naartoe leven, stuk gaan en het dan volbrengen. Ik hou van chaos, problemen tegenkomen en daar een oplossing voor vinden. Ik heb dat competitie-element nodig." Het competitieve en avontuurlijke kwam goed tot uiting toen hij op z'n 23ste door Australië reisde en daar iemand hoorde vertellen over de wereld rond zeilen. 'Dat is gaaf', dacht hij. Met het prijzengeld dat hij won met een kickboksvedstrijd kocht hij een zeilboot en vertrok zonder zeilervaring naar Nederland. Zo heeft hij leren zeilen. Ook zijn talent voor roeien ontdekte hij op een bijzondere manier. Na zijn besluit mee te doen aan de TWAC, schreef hij zich in bij een roeivereniging. Daar werd een marathonwedstrijd gehouden, waar hij aan mee wilde doen. Omdat hij geen enkele ervaring had, werd hem verteld eerst maar eens thuis op een ergometer een marathon te roeien. Dit was precies de trigger, die Mark nodig had om te laten zien dat hij wel degelijk mee kon doen. Hij is naar huis gegaan, heeft alles gegeven en zijn tijden doorgestuurd naar zijn coach. Zijn coach kon niet geloven wat hij zag. Mark had de tweede tijd van Nederland geroeid! Mark raakte hierdoor nog gemotiveerder, wat uiteindelijk resulteerde in zijn topprestatie tijdens de TWAC.

Hij roeide solo in 30 dagen, 7 uur en 49 minuten de Atlantische oceaan over van het Canarische eiland La Gomera naar Antigua (± 4.800 km), waarmee hij het staande wereldrecord met 19 dagen verpulverde! "Het was fysiek heel zwaar, maar ik vond het geweldig om te doen. Om te zien waar mijn lichaam toe in staat was." Hij hield het mentaal vol door kleine geluksmomentjes te creëren. "Ik deed dat bijvoorbeeld met tandenpoetsen. Zo'n frisse mond op volle zee is echt een cadeautje, dus ik poetste pas mijn tanden als ik een bepaald aantal mijlen had geroeid." Aan de race koppelde Mark zijn goede doel 'row4cancer', waar hij geld inzamelde voor de Antoni van Leeuwenhoek Foundation. Zijn moeder had het jaar ervoor te horen gekregen, dat ze longkanker had. Door zijn deelname aan deze barre tocht streed Mark op zijn manier met z'n moeder mee. Zijn moeder werd zijn grootste motivator en inspirator, mede vanwege haar doorzettingsvermogen en positiviteit.

GOLDEN GLOBE RACE

Een half jaar later startte Mark in de Golden Globe Race, de zwaarste non-stop solo zeilrace rond de wereld zonder gps en moderne apparatuur aan boord. De race startte met 18 deelnemers. Er finishte er 5. Mark voltooide de race

in 212 dagen en kwam als 2e binnen in het Zuid-Franse Les Sables-d'Olonne, slechts 2 dagen nadat de nummer 1 is binnengekomen: een wereldprestatie! De race kende voor Mark enorme pieken en dalen. "De mooie momenten zaten soms in kleine dingen. Zoals dat de boot op de Zuidelijke Oceaan met 40 knopen wind perfect liep. Maar er zijn ook momenten geweest dat ik wel degelijk bang was. Midden op de Indische Oceaan brak een golf van 20 meter hoog op het dek en sloeg het achterluik kapot. Ik stond in de kajuit tot aan mijn middel in het water.

Voor dat soort scenario's had ik dus een noodscenario bedacht. Ik wist precies wat ik doen moest. Maar toen even later ook nog mijn windvaan kapot ging, ik met de hand moest sturen en uit de boot werd gesmeten, moest ik wel even slikken. Gelukkig was ik aangeliënd en werd ik de boot ook weer op gesmeten. Op dat soort momenten moet je wel rustig blijven en heel praktisch handelen."

VOLGENDE AVONTUUR

Bloed kruipt waar het niet gaan kan dus zijn volgende avontuur staat gepland. In december, mits het Corona-virus geen roet in het eten gooit, neemt Mark voor de tweede keer deel aan de TWAC, deze keer in het pairs segment. "We willen kijken of we alle andere

boten kunnen verslaan." Hij traint hiervoor met zijn mederoeier Kai Wiedmer en ze werken met een teamcoach om als een geoliede machine de oversteek te gaan voltooien. Daarnaast bouwt Mark momenteel hard aan zijn eigen carbon roeiboot, die de naam Maria zal krijgen, ter nagedachtenis aan zijn moeder die in maart overleden is. Om deze campagne te kunnen financieren is Mark op zoek naar sponsors. Interesse? Mail naar: info@markslats.nl.

Volg Mark via Instagram
[@markslatsofficial](https://www.instagram.com/markslatsofficial) en/of via
Facebook [@markslatsadventure](https://www.facebook.com/markslatsadventure)



EVERY DAY SHOULD FEEL LIKE A FRIDAY

Wij zijn aan- en verkoop makelaars in zeegaand tonnage (coasters, multipurpose en werkschepen) zowel tweedehands als nieuwbouw - waaronder ons eigen '*next generation coaster*' design. Kom gerust langs voor een kennismaking op ons kantoor in Rotterdam of in Riga.

www.fridayships.nl | www.fridayships.lv



FRIDAY & CO
SHIPBROKERS