

Bestuur Algemene Watersportvereniging Katwijk

Interim voorzitter:	T. Kralt, Schaapherdershoek 14, Rijnsburg Email: t.kralt@outlook.com	0714020165 0619955721
1 ^{ste} Secretaris:	J. v. d. Horn, Berkenpad 10, Rijnsburg Email: jaap.vdhorn@icloud.com	0624496223
1 ^{ste} Penningmeester:	Teun Kralt. adres zie boven.	
Bestuurslid:	Jan v. Duijn Remisestraat 14, Katwijk Email: jhwvanduynd@gmail.com	0714075553 0610406464
Bestuurslid EC:	Joke Jonker, Rijnmond 27, Katwijk Email: vishandeljonker@hotmail.com	0714015928 0622196319
2 ^{de} penningmeester:	Trea van Egmond, Jupiter 1, Katwijk Email: trea.vanegmond@prohles.nl	0625096800
2 ^{de} Secretaris:	Joke Blom. adres zie onder	

De Meerpaal

Redactie:	Joke Blom Pr. Beatrixlaan 43, Katwijk Email: j.blom1959@gmail.com	06 38916349
-----------	--	-------------

Evenementencommissie:

Hoofd: Joke Jonker, adres zie boven.

Lid: Wil Varkevisser, Pr. Hendrikkade 107, Katwijk

Postadres secretariaat en ledenadministratie**AWK J. v. d. Horn, Berkenpad 10 2231 XK Rijnsburg**Email: secawk1965@gmail.com IBAN nummer Giro NL44 INGB 0005 4049 41Website: <http://watersport-katwijk.nl>

Leden van de AWK die zitting hebben in het bestuur van de Stichting Jachthaven Katwijk:
L. Wagter , M. Haasnoot-van Duijn en J.v.d. Horn.

Van uw voorzitter

Inmiddels is het vaarseizoen 2022 geschiedenis geworden. De winter nadert met forse schreden en het is zaak om de boot winterklaar te hebben. Qua binnentemperatuur is te hopen dat de vrieskou de komende winter meevalt. Dit gezien de sterk gestegen energieprijzen, een zorg die een ieder aangaat.

2

Het jaar loopt inmiddels ten einde en wij kijken uit naar de feestdagen.

De laatste activiteit van de vereniging was de avond bij de plaatselijke Brandweer. Naast een presentatie van één van de leden van het korps, was er een uiteenzetting van “Varen doe je samen”.

Zonder meer een leerzame avond, waarbij vaarregels weer wat worden opgefriest en brandpreventie altijd actueel is. Al en met een leerzame en ook gezellige avond.

De eerste activiteit in 2023 is de nieuwsjaarreceptie op 7 januari 2023 het havenrestaurant de Zuidwester. Uiteraard bent u daarvoor van harte uitgenodigd en ik hoop u daar dan ook te ontmoeten.

Zoals u in de vorige Meerpaal heeft kunnen lezen, waren wij hard bezig om de formatie rond te krijgen. Ik kan u mededelen dat dit gelukt is en dat het bestuur compleet verder kan in 2023. Als voorzitter heeft Henk Knipscheer zich kandidaat gesteld. Trea van Egmond zal de functie van penningmeester gaan vervullen. Arina van der Bent en Rob Braakman vormen samen de activiteitencommissie.

Rest mij nog u prettige kerstdagen en jaarwisseling toe te wensen!

Met vriendelijke groet

Teun Kralt, interim voorzitter



Voor betaalbaar vakwerk



nieuwwerk, onderhoud en reparatie

hoezen, bootkappen, tenten, (jacht-) zeilen,
sprayhoods, boot- en tuin-kussens,
dekzeilen, markiezen, zonweringen.

Vraag naar de mogelijkheden!

Hofcampweg 107a, 2241KE Wassenaar (aan de oude haven)
aanlegplek naast de deur en gratis parkeergelegenheid
070-5177260 info@allsails.nl www.allsails.nl

Water- en Hengelsportwinkel

Nieuw en reparatie

Bootkappen - Kussens - Zeilen - Hoezen - Tenten - Markiezen

Van het secretariaat.

Indien u gaat verhuizen, wilt u dit dan doorgeven aan het secretariaat:
SECAWK1965@GMAIL.COM of: J.v.d. Horn, Berkenpad 10, 2231 XK Rijnsburg

4

Ook met vragen over adverteren en de kosten hiervan kunt u op bovenstaand adres terecht.

Van de penningmeester.

Contributie 2023

De bedragen zijn gelijk aan andere jaren en dus niet verhoogd.

Als u een incassomachtiging heeft afgegeven wordt de contributie in de maand januari afgeschreven.

Is dat niet het geval, dan ontvangt u een rekening.

Bij incasso is het bedrag € 25,--. Als u naar aanleiding van een rekening betaalt € 27,50

Van de redactie.

Uw kopij of opmerkingen is/zijn altijd welkom

U kunt u kopij insturen via email; j.blom1959@gmail.com

Anoniem ingezonden brieven of brieven die kwetsend zijn voor andere personen worden niet geplaatst. Beoordeling van zulk soort brieven gebeurt in overleg met het bestuur.



DE VISSERIJ EN KATWIJK

De visserij op de Noordzee is voor Katwijk aan Zee eeuwenlang een belangrijke bron van bestaan geweest. Bekend is dat al in de middeleeuwen door Katwijkers zee werd gekozen om vis te vangen. Door het ontbreken van een haven, viste men vanaf het strand met platbodemschepen. Was dit eerst de zogenoemde visserspinck, na 1830 werd het de hieruit ontwikkelde bomschuit. Daar de visserij niet altijd lonend was, vond men destijds in de vrachvaart, maar ook in de smokkel, alternatieve inkomsten.

5

ONTWIKKELING VISSERSSCHEPEN Nadat in 1850 het haringkaakverbod was opgeheven voor de vissersplaatsen langs de Hollandse kust (de zg Zijde, naast Katwijk ook Scheveningen, Noordwijk en Egmond) kwam de visserij langzaam tot bloei. De vloot groeide van circa 30 vaartuigen in 1850 tot zo'n 70 stuks in 1900. De haringvisserij speelde daarbij een steeds grotere rol. Men viste met de vleet op haring en daarbij kwam men tot op de Shetland eilanden. Na de introductie van de zeillogger als nieuw type vissersvaartuig, werd in de periode 1895-1915 de plompe bomschuit geheel vervangen. De logger, een kielvaartuig met uitstekende zeileigenschappen, maakte echter een haven noodzakelijk. In Scheveningen was na de aanleg van een zeehaven in 1904 de vervanging van de bomschuit eenvoudig, doch ook in Katwijk vond deze vervanging plaats. De Katwijkers gingen vooral gebruik maken van de havens van IJmuiden en die van Vlaardingen en Maassluis. Voor het transport van de lading van en naar Katwijk werden binnenschuiten ingezet. De bemanningen reisden per trein of vrachtwagen en de bus. In 1916 bereikte de Katwijkse vloot een voorlopig hoogtepunt met ca 130 zeilvaartuigen.

SCHIPPERS-EIGENAREN De periode tussen de twee wereldoorlogen was voor de visserij moeizaam. Diverse rederijen gingen failliet door de crisisjaren waardoor nogal wat schepen werden opgelegd. Tegelijkertijd investeerden de overblijvers door de zeilloggers te voorzien van een motor. Men was daardoor minder afhankelijk geworden van de wind. Een deel van de opgelegde vloot werd in de dertigerjaren verkocht aan schippers die voor zichzelf wilden beginnen: de start van de zogenoemde schippers-eigenaren. De overige schepen verdwenen naar Scandinavië om aldaar als vrachtschip te worden ingezet.

NAOORLOGSE JAREN Tijdens de bezettingsjaren werd een deel van de vloot gevorderd: een deel daarvan werd na de oorlog weer teruggevonden. De eerste na-oorlogse jaren leverde de visserij uitstekende resultaten op. Door modernisering van vloot en verwerking werd de haring steeds meer gevangen door motortrawlers die na 1955 in de vaart kwamen.

De vleetvisserij op haring zakte langzaam weg door gebrek aan bemanningsleden op de veelal verouderde schepen. Rond 1965 was deze vorm van visserij vrijwel over. Dit had ook tot gevolg dat verwante activiteiten als transport per binnenschuit, het gebruik van het wantveld en de boetsters etc. verdwenen.

GEEN EIGEN VISSERSHAVEN De groep schipperseigenaren groeide na 1950 ook snel: iedereen die het aandurfde kon voor zichzelf beginnen. Rond 1965 was de Katwijkse vloot gegroeid tot ruim 180 schepen. En dat zonder een eigen haven! De wens van een eigen zeehaven werd geregeld kenbaar gemaakt, zoals in 1950 met een tocht naar Den Haag om zelfs minister president Drees van de noodzaak te overtuigen. Het mocht allemaal niet baten. IJmuiden werd definitief de Katwijkse thuishaven. In 1963 werd ook nog een poging gedaan. Hoewel het aantal Katwijkse schepen na 1970 drastisch afnam, werd Katwijk nog steeds gezien als belangrijke vissersplaats: bij de privatisering van het IJmuidense Staatvissershavenbedrijf nam de gemeente Katwijk een aandeel in de nieuwe gevormde Zeehaven ter bevestiging van het feit dat IJmuiden al jarenlang de thuishaven was van de Katwijkse vloot.

Thans is nog steeds een deel van de bevolking afhankelijk van de visserij. De vloot is wel gekrompen, maar de opleving van de visserijschool geeft aan dat er nog steeds vissersbloed door de Katwijkse aderen vloeit en er vissers kunnen worden afgeleverd.



L. Oldenhage v.o.f.

Smederij en constructie
Scheeps-reparatiebedrijf
en metaalbewerking



www.oldenhage.net

Werkplaats: Lisserdijk 351
2165 AC Lisserbroek
Correspondentie: Lisserdijk 356
2165 AC Lisserbroek
info@oldenhage.net
0252-413538

Langs heiling
Scheeps reparaties
Constructie-werkplaats
Levering, inbouw en herstel van
voortstuwing- en
hulpinstallaties
Zomer- en
winterstalling

Wat kunnen wij voor u betekenen?

KAPSALON MINNEE

OPENINGSTIJDEN



MAANDAG T\M VRIJDAG

08.30-12.30

13.30-18.00

ZATERDAG

08.00-14.00

DINSDAG MIDDAG OP AFSPRAAK

WOENSDAG GESLOTEN

adm de ruijterlaan 8.
2224 sg katwijk
tel. 071-4015258
jandekapper@ziggo.nl

Van de evenementencommissie**Informatieavond van de Brandweer en mensen van de stichting ‘Varen doe je samen’.** Dinsdag 8 nov 2022

Er was een avond georganiseerd samen met de Brandweer en mensen van de stichting ‘Varen doe je Samen’ in de kantine van de brandweerkazerne.

8

Een medewerker van de Brandweer heeft ons met een film en dia's laten zien wat er zoal met jachten kan gebeuren.

Tijdens de prestatie was te zien, wat er op een schip kan gebeuren als er iets misgaat met de accu's. Het is dan ook zaak om te zorgen dat deskundig onderhoud regelmatig plaatsvindt.

Heel belangrijk is om een rookmelder en een gasdetector aan boord te hebben. Ook is een goede ventilatie van belang.

Na de pauze kwamen de mensen van ‘Varen doe je Samen’ aan het woord.

Er werd uitgelegd hoe te handelen als schepen een blauw bord voeren. Zoals bekend, is deze situatie vaak van toepassing op de IJssel.

Als je op de rivier de IJssel vaart, waar veel stroming is, moet je opletten aan welke kant je elkaar passeert.

Door het blauwe bord vertelt het schip een naderend klein, tegengesteld varend schip hoe hij wil passeren.

Stuurboordwal varen is dat verplicht?

Houd stuurboordwal! Het is een van de meest gehoorde vaaradviezen.

Je hebt immers voorrang op de andere vaart en het is voor de omliggende scheepvaart een logisch vaargedrag.

In principe is alle vaarwater rechts van het midden stuurboordwal.

Kleine vaart moet voorrang verlenen aan grote/ beroepsvaart en ruimte geven (indien mogelijk) aan een oplopend groot schip.

De kleine vaart zal dichterbij aan stuurboordzijde van het vaarwater varen en de grote beroepsvaart zal dus meer in het midden varen.

Na de uitleg was er ook nog een quiz met vragen over wat deze avond besproken was. Het werd spannend, Jaap Varkevisser en Piet Schaap waren de besten onder ons!

Al met al een hele leerzame en gezellige avond.

Met hartelijk dank aan de gastvrijheid van onze plaatselijke Brandweer.

Namens de evenementen commissie

Wil en Joke

L. Oldenhage V.O.F.

Smederij en constructie
Scheeps-reparatiebedrijf
en metaalbewerking



www.oldenhage.net

Werkplaats: Lisserdijk 351
2165 AC Lisserbroek
Correspondentie: Lisserdijk 356
2165 AC Lisserbroek
info@oldenhage.net
0252-413538

Lange heiling
Scheeps reparaties
Constructie-werkplaats
Levering, inbouw en herstel van
voortstuwing- en
hulpinstallaties
Zomer- en
winterstalling

Wat kunnen wij voor u betekenen?

Waterkaarten: digitaal, papier?

Digitale technologie is niet meer weg te denken bij het navigeren tijdens het varen. Een meerderheid van de vaarweggebruikers vaart met behulp van digitale waterkaarten en navigatieprogramma's, op laptops, tablets en smartphones. Vaak is er een gps-signaal geïntegreerd en zie je jezelf varen op de kaart, zie je de snelheid en koers en kun je makkelijk bestemmingen en routes invoeren. Ook zijn er bij diverse navigatieprogramma's allerlei (informatie)lagen toegevoegd, zodat je met enkele klikken informatie vindt over bijvoorbeeld bruggen en sluizen, marifoonkanalen, aanlegplaatsen, jachthavens en informatie over de 'Varen doe je Samen!' knooppunten.

Superhandig natuurlijk! Je hebt verder niets meer nodig. Of...?

Het gebruik van al deze middelen is erg handig en kan goed gebruikt worden als hulpmiddel bij de navigatie. Toch zijn er enkele kanttekeningen te plaatsen bij digitale navigatie.

Heb je nog een papieren kaart nodig?

Dat is zeer aan te raden. Bij de beroepsvaart worden er eisen gesteld aan de navigatiemiddelen die zij aan boord moeten hebben. Dit in tegenstelling tot de recreatievaart (uitzondering: Westerschelde). Het kan wel voorkomen dat, in het geval van schade door een navigatiefout, de verzekeringsmaatschappij vraagt naar de accuraatheid van aanwezige waterkaarten.

10

Zeker als je gaat varen op groter water, zoals IJsselmeergebied, Waddenzee, Deltawateren en Noordzeegebied, is het verstandig om recente papieren kaarten aan boord te hebben. Elektronica kan immers altijd uitvallen door storingen, en dan moet je terug kunnen vallen op navigatie zonder stroomgebruik.

In dit kader is het ook verstandig om tijdens de vaart een logboek bij te houden, op papier dus, met o.a. je laatste positie (bijvoorbeeld om de 20 minuten) en koers, zodat je altijd de navigatie over kunt nemen zonder elektronische middelen met gegist bestek. Dus het is ook goed om parallellinaal/plotter, passer en handpeilkompas aan boord te hebben.

De meeste leveranciers van digitale waterkaarten geven duidelijk aan dat ze dienen ter ondersteuning van de papieren kaart, niet ter vervanging.

Zijn digitale kaarten altijd up-to-date?

Een papieren kaart is in principe bij het ter perse gaan al niet meer actueel. Deze kaarten dienen daarom bijgewerkt te worden. Je kunt de vaarkart bijwerken met de Berichten aan de Scheepvaart/Zeevaart, de z.g. BAS/BAZ berichten. De papieren kaarten worden in Nederland gemaakt door de Hydrografische Dienst (Noordzeekust, Waddenzee, IJsselmeergebied en Deltawateren) en voor de binnenwateren kan je terecht bij diverse marktpartijen, de bekendste zijn de waterkaarten van de ANWB. De kaarten worden niet meer automatisch elk jaar opnieuw uitgegeven. Alleen als er aanleiding is voor een nieuwe uitgave komt er een nieuwe editie.

Men zou snel geneigd zijn om te denken, digitaal is actueel, maar dat is niet altijd het geval. Ook digitale kaarten dienen bijgewerkt te worden. De frequentie waarmee dit gebeurt, hangt af van de leverancier en je contract met hen. Vaak betaal je automatische updates voor de periode van bijvoorbeeld een jaar.

Er zijn leveranciers die wekelijks updates verzorgen, andere eens per half jaar. Je bent als schipper zelf verantwoordelijk voor het updaten en bijhouden van je waterkaarten.

Geven ge-update kaarten de werkelijkheid weer?

Zoals alle kaarten geeft een waterkaart een versimpeld beeld weer van de werkelijkheid. De echte werkelijkheid zie je met je eigen ogen. De informatie van de waterkaart en van de eigen waarneming gecombineerd, levert de veiligste navigatie op. Dus, niet enkel op je scherm turen, maar ook om je heen kijken. Kun je ook direct genieten van je vaartocht!

**Zoekt U betaalbaar onderhoud en stalling.
Mogelijkheden voor de Doe het Zelfver.
Tevens betaalbare zeilmaker aan huis.
Voor Valkenburg E.O.**



Maritiem-klusbedrijf van Goozen

**BOOTONDERHOUD &
WINTERSTALLING**

06- 28643172

Katwijkerweg 13



Elf tips: opleidingen en cursussen om je vaarkennis en vaardigheid te vergroten. Info: varen doe je samen

De wintermaanden zijn bij uitstek geschikt om je bezig te houden met een leuke (theoretische) opleiding op watersportgebied. Leren is leuk, je vergroot je kennis en vaardigheden. Daarnaast kun je je vaargebied en bevoegdheden verruimen en vergroot het de veiligheid.

12

Welke opleidingen zijn er?

Bij varen komen veel verschillende disciplines samen. Zo kun je de vaarregels bestuderen voor het vaarbewijs, maar je kunt ook een studie verrichten naar meteorologie of navigatie, of een cursus motortechniek volgen om je zelfredzaamheid bij motorproblemen aan boord te verhogen. We zetten een aantal mogelijkheden op een rij:

Klein vaarbewijs.

Je kunt vaarbewijs 1 en/of vaarbewijs 2 halen (klein vaarbewijs). Ook al vaar je in een schip waarbij je geen vaarbewijs nodig hebt, is het toch leuk om dit te halen. Je leert de vaarregels, betekenis van betoning en licht/geluidsseinen en meer. Bij vaarbewijs 2 hoort ook nog een stuk basiskennis van navigatie.

Basiscertificaat Marifonie.

Het Basiscertificaat Marifonie is genoeg als je een vaste- of handheld marifoon aan boord hebt. Je hebt het ook nodig als je een AIS aan boord wilt installeren.

Vaar je wel eens op zee, dan is *Marcom B of zelfs Marcom A* een optie. Met Marcom B mag je een Epirb aan boord hebben, een veiligheidsbaken dat een noodsignaal uitzendt. Ook mag je een marifoon met DSC aan boord hebben. Ook deze kan een digitaal noodsignaal uitzenden. Voor lange zeereizen is een Marcom A opleiding geschikt. Je mag dan zendapparatuur met een groot bereik aan boord hebben, zoals een SSB-radio.

TKN, Theoretische Kustnavigatie. Wil je goed leren navigeren op de Europese kustwateren, dan is deze cursus geschikt. Velen kunnen best aardig navigeren, met GPS en andere apparatuur is dit ook eenvoudiger geworden dan vroeger. Maar hoe moet het nu echt? Hoe bereken ik de kompaskoers met variatie, deviatie, stroom, drift? Wat als de apparatuur uitvalt? Zet de puntjes op de i met deze opleiding. Leuk en leerzaam!

Er zijn diverse cursussen over onderhoud en kennis van de motor aan boord. Handig om zelf het basisonderhoud te kunnen doen, verwisselen van filters, olie verversen en winterklaar maken. Motorproblemen op het water zorgen nog steeds voor de meeste hulpvragen aan de reddingsdiensten. Voorkom dit door kennis van je motor, goed onderhoud en een grotere zelfredzaamheid.

13

Cursus Reisvoorbereiding, Routing & Planning. Leer langere, meerdaagse zeiltochten te plannen. Rekening houdend met weer, meteo, getij, bemanning, schip en meer. Leuk voor de meer ervaren watersporters.

Cursus meteorologie. Er valt veel over het weer te leren, het is immers een complete wetenschap. Leren om meteo gegevens goed te lezen en te gebruiken bij je planning is leuk en geeft meer veiligheid.

Rijn-sport patent. Als je op de Rijn wilt varen met een schip langer dan 15 meter, heb je op bepaalde trajecten een Rijnpatent nodig. Je kunt diverse deelcertificaten voor de verschillende trajecten behalen.

Radarpatent. De regelgeving rondom het varen op radar is nogal complex. In principe mag je enkel varen op je radar (met slecht zicht dus) als je een radarpatent hebt, en een goedgekeurde radarinstallatie.

Je mag dus wel een radar aan boord hebben, maar de meeste jachtenradars zijn niet goedgekeurd en zonder radarpatent mag je dus niet, bij dichte mist, enkel varen op een dergelijke radar. Deze zijn er in de praktijk dus alleen ter ondersteuning van je navigatie. Een radarpatent halen kan een optie zijn voor degenen die dit nodig hebben.

Safety Sea Survival cursussen. Ervaar in geconditioneerde omstandigheden (zwembad) hoe om te gaan met veiligheidsmiddelen op zee.

EHBO aan boord. Volg een EHBO cursus voor de basisprincipes van Eerstehulpverlening. Aanvullen specifiek voor EHBO aan boord. Kortom, mogelijkheden genoeg om nuttig de winter door te komen om het volgend vaarseizoen met meer kennis te beginnen.

Cursussen

Er zijn vele instituten en vaarscholen waar dergelijke cursussen gegeven worden. Onder andere de vaarscholen die aangesloten zijn bij de CWO (Commissie watersport opleidingen), een samenwerkingsverband van HISWA Vereniging en het Watersportverbond, organiseren deze theoretische cursussen.

14

www.jachthavenkatwijk.nl



E J K
**Jachthaven
Katwijk**

Adres:
Haringkade 6
2224 RA Katwijk

 071-4029793
 havenmeester@jachthavenkatwijk.nl

Volg ons op:
 



Veerpoolder 1d, 2361 KV, Warmond - 071 497 49 40 - mail@coverworks.nl - www.coverworks.nl



Uitnodiging nieuwjaarsreceptie 2023.

Op 7 januari 2023 wordt er weer een
nieuwjaarsreceptie georganiseerd in het
havenrestaurant de
Zuid-Wester.

De tijden: vanaf 17.00 uur tot 19.00
uur.

U bent daarvoor van harte uitgenodigd.
Wij rekenen op uw komst!

Het bestuur

Windkracht en de schaal van Beaufort: hoe zit het precies?

Storm! In Nederland komt het een paar maal per jaar voor. Het heeft vaak consequenties voor weg-, vlieg- en vaarverkeer. Het KNMI geeft hier waarschuwingen voor uit, gebaseerd op de Schaal van Beaufort. Waar waarschuwen ze voor en wat betekenen die waarschuwingen precies?

16

Schaal van Beaufort

De schaal van Beaufort is een classificatiesysteem waarin de kracht van de wind wordt aangeduid. Deze schaal werd al in 1805 geïntroduceerd door de Engelse marinecommandant Francis Beaufort. Het systeem werd internationaal erkend in 1873. Beaufort baseerde zijn schaal op waarnemingen die hij had beschreven. Er waren in die tijd nog geen windmeters. Toch is de beleving voor iedereen anders. Zo betekent 'windkracht 6' voor de een iets anders dan voor de ander. In de nautische wereld wordt tot op de dag van vandaag nog veel gebruik gemaakt van de schaal van Beaufort. Met de huidige meetapparatuur is er veel meer mogelijk dan in de tijd van Beaufort, en er is dus een omreken tabel waarin de windkrachten van Beaufort zijn omgerekend naar windsnelheden.

De Schalen van Beaufort uitgelegd:

Beaufort	Windsnelheid km/uur	Windsnelheid in m/sec	Windsnelheid knopen	Omschrijving
0	0 - 1	0 - 0,2	0 - 1	Windstil: Rook stijgt recht op uit schoorstenen. Takken en bladeren bewegen niet, vlaggen hangen stil.
1	1 - 5	0,3 - 1,5	1 - 3	Zwakke wind, flauw en stil: Windrichting af te leiden uit rookpluimen. Kleine rimpeling op het water.
2	6 - 11	1,6 - 3,3	4 - 6	Zwak, flauwe koelte: Wind voelbaar in gezicht, bladeren bewegen licht, vlag beweegt, kleine korte golfjes.
3	12 - 19	3,4 - 5,4	7 - 10	Matige wind, lichte koelte: Bladeren bewegen steeds, vlaggen wapperen, kleine golfjes met lichte schuim.
4	20 - 28	5,5 - 7,9	11 - 16	Matige wind, matige koelte: Takken bewegen, kleding flappert, langere golven met lichte schuim.
5	29 - 38	8,0 - 10,7	17 - 21	Vrij krachtige, frisse bries: Matige langere golven, veel schuimkoppen, kleine bomen bewegen
6	39 - 49	10,8 - 13,8	22 - 27	Krachtige, stijve bries: Bomen bewegen, vlaggen staan strak, grotere golven met witte kammen, stuifwater.

Beaufort	Windsnelheid km/uur	Windsnelheid in m/sec	Windsnelheid knopen	Omschrijving
7	50 - 61	13,9 - 17,1	28 - 33	Hard, harde wind: Matig grote golven, wit schuim begint te strepen in de richting van de wind. Lastig tegen wind inlopen.
8	62 - 74	17,2 - 20,7	34 - 40	Stormachtig: Grote golven, kammen beginnen te breken, kleine takken breken af, moeilijk voortbewegen tegen de wind.
9	75 - 88	20,8 - 24,4	41 - 47	Storm: Hoge golven, golven rollen en kammen breken, veel stuifwater, takken breken, dakpannen waaien van daken.
10	89 - 102	24,5 - 28,4	48 - 55	Zware storm: Zeer hoge golven, hele oppervlak is wit van stuifwater, bomen worden ontworteld, schade aan gebouwen.
11	103 - 117	28,5 - 32,6	56 - 63	Zeer zware storm, orkaanachtig: Buitengewoon hoge golven, zee bedekt met witte schuimstrepen, grote schade aan bossen/gebouwen
12	>117	>32,6	>63	Orkaan: Lucht gevuld met schuim en water, verwoestingen aan gebouwen en bossen, extreem hoge golven

17

Wat zijn windstoten?

Als het KNMI windstoten voorspelt, kunnen deze harder zijn dan de voorspelde windkracht, maar een windstoot is kort. Toch is het belangrijk om te weten of er harde windstoten verwacht worden. Deze kunnen namelijk kortstondig een enorme snelheid hebben. Windstoten van 100 tot 120 km/uur zijn niet uitzonderlijk, orkaankracht dus. Men spreekt van een windstoot als er een snelheid van 50 km/p uur wordt bereikt. Bij 75 km/p uur volgt er een waarschuwing voor 'zware windstoten'. Bij meer dan 100 km/p uur een waarschuwing voor 'zeer zware windstoten' Windstoten ontwikkelen zich rondom buien, ze kunnen plots toeslaan en van windrichting veranderen. Vaak zie je dan ook dat schades bij stormen ontstaan door deze windstoten.

Storm en scheepvaart

Nu we weten wat de Schaal van Beaufort en windkracht precies inhoudt, rijst de vraag wat dit betekent voor de scheepvaart. Als je in je reisvoorbereiding te maken krijgt met een voorspelling voor veel wind en windstoten, hangt het van diverse factoren af hoe je moet handelen. Dat zijn bijvoorbeeld de ervaring van de bemanning, het schip, het soort vaarwater en de plek op het vaarwater (hoger- of lagerwal).

Voor de een is aan lagerwal varen op het IJsselmeer met windkracht 5 Beaufort een zware dobber, terwijl dat voor de ander niet geldt. Varen met windkracht 6 op een rivier is anders dan met dezelfde wind op groot water. Elke schipper zal hier zelf een eigen afweging en beslissing in maken.

Wat te doen in een bui met windstoten?

18

Stel: je wordt overvallen door een bui waarin zich flinke windstoten ontwikkelen, wat doe je dan? Ook dat hangt weer af van schip, ervaring, bemanning en vaarwater. In het algemeen zijn er wel enkele tips hoe je kunt handelen als je overvallen wordt door een bui met (zware) windstoten en je veilig wilt zijn en zo min mogelijk schade wilt oplopen:

Herken een bui: Donkere lucht, komt het je kant uit? Plotselinge winddraaiing kan indicatie zijn dat er windstoot aan komt.

Zoek op tijd een veilige plek aan de kant op als dat nog mogelijk is.

Voor zeilboten, strijk je zeilen als je het niet vertrouwt. In zo'n moment van plotselinge winddraaiing rondom een bui, heb je soms kort de tijd om dit te doen. Als je twijfelt, doen!

Probeer uit de buurt van een lagerwal te blijven. Zit de windstoot rustig uit met kop of kont van de boot in de wind (hangt van de boot af), hou met je motor de boot op deze koers.

Als je geen motor hebt (klein schip) kun je overwegen te ankeren, dan blijf je met je kop in de wind.

Meer informatie over wind, de schaal van Beaufort en windvoorspellingen vind je op de website van het KNMI.

Goede, veilige vaart!

De winnaar van de puzzel in de vorige MEERPAAL is de fam Pluimgraaff.
(Box 266)

Een waardebon van €10,00 hebben ze ontvangen namens de redactie van de MEERPAAL.



SAFE THE DATE!!

**LEDENVERGADERING 2023 IS OP 31 MAART
2023**

Verdere info in de volgende MEERPAAL

19



20

HAVENRESTAURANT

de Zuid-Wester

ANNO 2021

KATWIJK AAN ZEE

Fijne feestdagen en een voorspoedig 2023
Restaurant open van Mei t/m September, van Dinsdag t/m Zondag vanaf 16:30 uur.
Andere maanden voor feesten en partijen.

Haringkade 6 te Katwijk aan Zee - 071 40 863 79 - reserveringen@DeZuid-Wester.nl

www.DeZuid-Wester.com