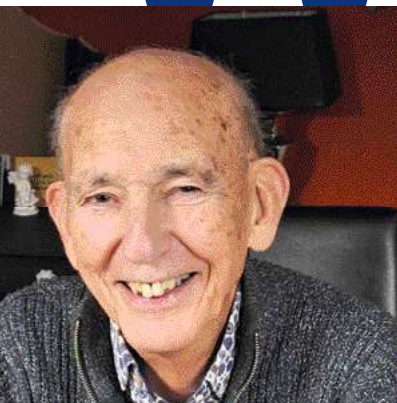


Jaargang 16, nummer 18, winter 2025/26

Watersportvereniging Ascloa • Waypoint

N 51.13.700 ■ E 006.00.707



In dit nummer o.a.:

Terugblik op 2025

“Wie alleen komt voor een ligplaats
heeft bij Ascloa niets te zoeken!”

Een wedstrijddag in Asselt

Nieuwe havenmeester

Oproep aan jonge leden

Zomeravontuur MAMAMAHE



Informatieblad van Watersportvereniging Ascloa/Asselt

De jeugd heeft de toekomst. Ook bij Ascloa!

Hoewel de meeste verenigingen het vaker over een toenemende ‘vergrijzing’ hebben, wil ik jullie graag op enkele hoopgevende ‘lichtpuntjes’ binnen *Ascloa* wijzen. Ik wil zeker niet ontkennen, dat de gemiddelde leeftijd van onze leden boven de vijftig jaar of hoger ligt, maar er staat ook iets te veranderen en daar moeten wij allen op inspelen.

Wij weten dat de jonge generatie niet zo van vergaderen, contributies en verplichtingen houdt, maar liever onafhankelijk en flexibel van een hobby wil genieten. En bestuursfuncties voor jongere leden? Ik krijg de indruk dat deze jonge generatie minder bereid is om verantwoordelijkheid op zich te nemen.

De wetgever is hier in grote mate de schuldige, want sinds enkele jaren kunnen bestuursleden bij grove fouten en nalatigheid ook persoonlijk ter verantwoording geroepen worden. Ons bestuur is hiertegen weliswaar verzekerd, maar het blijkt toch vaak een reden om zich niet voor een bestuursfunctie beschikbaar te stellen. Dat is jammer! Het gevolg is – en dat zien we ook bij onze eigen vereniging – dat het vaak dezelfde bestuursleden zijn, die tot op hoge leeftijd actief blijven.

Lichtpuntjes

De ‘lichtpuntjes’? Ondanks dit alles mogen we bij *Ascloa* niet klagen, want er zijn best jonge leden, die hun ‘kop uitsteken’ en een actieve bijdrage leveren. Ik denk hierbij aan het jonge team van onze jeugdopleiding. We hebben nauwelijks een idee hoeveel tijd en energie de instructeurs vrijwillig besteden om het hoge niveau van onze zeilschool op peil te houden. Chapeau!

Ook omhelzen wij het voorstel van Jesper van Son om tijdens het nieuwe vaarseizoen diverse activiteiten voor de jongeren binnen *Ascloa* te organiseren. Meer over dit prima initiatief in deze *Ascloa Waypoint*.

Ook zien we steeds vaker dat cursisten of hun ouders getroffen worden door het ‘zeilvirus’ of door de prima sfeer binnen *Ascloa* en een eigen boot aanschaffen. Misschien moeten wij ouderen eens wat optimistischer naar de toekomst kijken, want de zeilsport blijft nog steeds de ‘mooiste sport’ die er bestaat. Toch?

Bewogen seizoen

In deze uitgave van *Ascloa Waypoint* kijkt onze voorzitter Thibaud de Guerre terug op een bewogen seizoen en stellen wij kort onze nieuwe havenmeester Tom Weinforth voor. Met een persoonlijke reportage beschrijft Ralf Eggen een spannende wedstrijddag bij *Ascloa*. In een persoonlijk portret eren wij oud-bestuurder Jan Ansems, die zijn taak als webmaster en wedstrijdleider vanwege zijn gevorderde leeftijd overdraagt. Ook informeren wij jullie over de stand van zaken omtrent de afgewezen plannen voor de oprichting van het omstreden ‘MaasParc Asselt’.

Colofon

Ascloa Waypoint verschijnt aan het einde van het jaar en wordt verzonden aan de leden van Watersportvereniging *Ascloa* in Asselt.

De redactie nodigt u van harte uit om een bijdrage te leveren aan dit blad in de vorm van artikelen, onderwerpsuggesties, enzovoort.

Jaargang 16, nummer 18, winter 2025-2026

Bestuur W.S.V. Ascloa

Thibaud de Guerre, *voorzitter*

Raymond Tournay, *secretaris*

Mat Bours, *penningmeester*

Dieter Keil, *technisch commissaris*

Theo Emans, *technisch commissaris*

Wiel Verlinden, *communicatie en jeugdzeilen*

Stephan Keijsers, *milieu, clubhuis en*

motorboten

Rudy Hawinkels, *indeling haven*

Havenmeester

André Engels en Tom Weinforth

Telefoon +31 (0)6 - 21424312

Clubhuis ‘de Stuurhut’

Redactie Wiel Verlinden en Wim Puts

Redactieadres Eindweg 6, NL 6071 NX Asselt

of stuur een e-mail naar

wiel.verlinden@hotmail.nl

Foto's Wiel Verlinden, Johan Verhaegh, e.a.

Vormgeving Wim Puts, Roermond

www.wsvascloa.nl

Oude tijd komt niet meer terug

Onze soms verwarrende wereld staat bol van grote veranderingen en dat geldt ook voor onze eigen watersportvereniging. Voor de jonge generatie betekent dit een enorme uitdaging en dat verdient onze steun en vertrouwen.

De oude tijd komt nooit meer terug, ook niet bij *Ascloa*. Laten wij allen daarom optimistisch en constructief naar de toekomst kijken.

De jeugd gaat ons voor en wij moeten allemaal bereid zijn om mee te veranderen.

Wiel Verlinden

Die Jugend hat die Zukunft. Auch bei Ascloa!

Obwohl die meisten Vereine immer öfter über eine zunehmende „Überalterung“ sprechen, möchte ich euch gerne auf einige hoffnungsvolle „Lichtblicke“ innerhalb von *Ascloa* aufmerksam machen. Ich möchte keineswegs leugnen, dass das Durchschnittsalter unserer Mitglieder bei über fünfzig Jahren oder darüber liegt, aber es steht auch eine Veränderung bevor, auf die wir alle reagieren müssen.

Wir wissen, dass die junge Generation kein Fan ist von Sitzungen, Mitgliedsbeiträgen und Verpflichtungen, sondern lieber unabhängig und flexibel einem Hobby nachgehen möchte. Und Vorstandsfunktionen für jüngere Mitglieder? Ich habe den Eindruck, dass die junge Generation weniger bereit ist, Verantwortung zu übernehmen.

Daran ist zu einem großen Teil der Gesetzgeber schuld, denn seit einigen Jahren können Vorstandsmitglieder bei groben Fehlern und Fahrlässigkeit auch persönlich zur Verantwortung gezogen werden. Unser Vorstand ist zwar dagegen versichert, aber dennoch scheint dies oft ein Grund zu sein, sich nicht für ein Vorstandsamt zur Verfügung zu stellen. Das ist schade! Die Folge ist - und das sehen wir auch in unserem eigenen Verein - dass oft dieselben Vorstandsmitglieder bis ins hohe Alter aktiv bleiben.

Lichtblicke

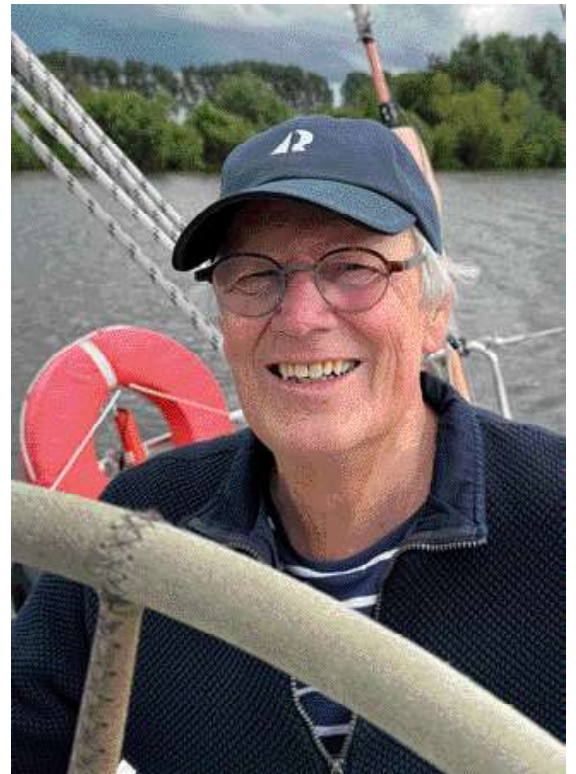
Die „Lichtblicke“? Trotz alledem dürfen wir uns bei *Ascloa* nicht beklagen, denn es gibt durchaus junge Mitglieder, die sich engagieren und einen aktiven Beitrag leisten. Ich denke hierbei an das junge Team unserer Jugendausbildung. Wir haben kaum eine Vorstellung davon, wie viel Zeit und Energie die ehrenamtlichen Ausbilder investieren, um das hohe Niveau unserer Segelschule aufrechtzuerhalten. Chapeau!

Auch begrüßen wir den Vorschlag von Jesper van Son, während der neuen Segelsaison verschiedene Aktivitäten für die Jugendlichen innerhalb von *Ascloa* zu organisieren. Mehr über diese großartige Initiative in dieser Ausgabe von *Ascloa Waypoint*.

Wir sehen auch immer häufiger, dass Kursteilnehmer oder deren Eltern vom „Segelvirus“ oder von der großartigen Atmosphäre bei *Ascloa* angesteckt werden und sich ein eigenes Boot anschaffen. Vielleicht sollten wir Älteren etwas optimistischer in die Zukunft blicken, denn der Segelsport bleibt nach wie vor der „schönste Sport“, den es gibt. Nicht wahr?

Ereignisreiche Saison

In dieser Ausgabe von *Ascloa Waypoint* blickt unser Vorsitzender Thibaud de Guerre auf eine bewegte Saison zurück und wir stellen kurz unseren neuen Hafenmeister Tom Weinforth vor. Mit einem persönlichen Bericht beschreibt Ralf Eggen einen spannenden Wettkampftag bei *Ascloa*. In einem persönlichen



Porträt würdigen wir den ehemaligen Vorstand Jan Ansems, der aufgrund seines fortgeschrittenen Alters seine Aufgaben als Webmaster und Wettkampfleiter abgibt. Außerdem informieren wir euch über den aktuellen Stand der abgelehnten Pläne zur Errichtung des umstrittenen „MaasParc Asselt“.

Die alten Zeiten kommen nicht zurück

Unsere manchmal verwirrende Welt ist voller großer Veränderungen, und das gilt auch für unseren eigenen Wassersportverein. Für die junge Generation bedeutet dies eine enorme Herausforderung – und das verdient unsere Unterstützung und unser Vertrauen.

Die alten Zeiten kommen nie wieder zurück; auch nicht bei *Ascloa*. Lasst uns daher alle optimistisch und konstruktiv in die Zukunft blicken. Die Jugend geht uns voran, und wir alle müssen bereit sein, uns mit ihr zu verändern.

Herzlichst,
Wiel Verlinden

Terugblik op het verenigingsjaar 2025

■ Thibaud de Guerre, voorzitter van WSV Ascloa

Het jaar 2025 ligt alweer bijna achter ons. Ik hoop dat uw boot zijn winterbeurt heeft gehad en dat u warm thuis zit in de voorbereiding op Kerst. De rust in Asselt is wedergekeerd en ik mag terugkijken op een goed verlopen vaarseizoen. Hoogtepunt was een geweldige Euregio Regatta. Gedurende twee dagen konden er met goed weer wedstrijden gevaren worden en vooral op de eerste dag stond er relatief veel wind.

Met meer dan 50 boten en een grote vertegenwoordiging van Ascloa vonden vijf spannende wedstrijden plaats op de Asseltse Plassen. Afgezien van een aanvaring was er sprake van een sportieve sfeer en was de leiding op de boot van Günter uiterst effectief. De Yngling-klasse was het meest spectaculair. Ik ben verheugd te zien hoe de Ynglings van Ascloa niet alleen in Asselt schitteren, maar ook (in sportief opzicht) meedoen aan de Europese wedstrijden. Ik hoop en wens dat de competitiespirit van de Ynglings de H-boot-vloot van Ascloa gaat aansteken. Meedoen aan de wedstrijden is niet alleen gezellig en spannend, je wordt nederig als je je moet meten met concurrenten van buiten de vereniging. Mijn dank gaat uit naar het team dat voor een perfecte organisatie van de Euregio Regatta zorgde. Ook dank ik alle vrijwilligers die steeds hard werken om ook de wedstrijden bij Ascloa te laten plaatsvinden.

MaasParc Asselt

Met de steun van de hele bevolking van Asselt hebben wij in ieder geval het plan van investeerders kunnen torpederen om 'grote strijkijzers' te laten herbergen in MaasParc Asselt. De gemeenteraad van Roermond heeft definitief een streep gezet door de vergunning voor een groot Marina resort. Er ligt weliswaar nog een vergunning uit 2007 voor een kleinschalige haven, maar wij hebben de hoop dat de investeerders daarin niet geïnteresseerd zijn.

De bemoeizucht van de overheid is een geliefd onderwerp

Wij leven in een vreemde wereld. Er woedt nog steeds oorlog in Oekraïne en de Nederlandse overheid schrikt ons af met een Noodplan om cyberaanvallen te overleven. De bemoeizucht van de overheid is een geliefd onderwerp voor mij. In Roermond heeft een aantal gezinnen bij wijze van proef drie dagen lang moeten leven zonder gas en elektriciteit. En dus ook zonder verwarming behalve degene die over een houtkachel beschikte. Bij de evaluatie werd wel het geplande verbod op houtkachels en open haarden ten tonele gevoerd. Nederland importeert nog steeds Russisch gas, maar waarschuwde dat onze water- en energievoorzieningen aangevallen kunnen worden. Gelukkig zijn onze bewoonbare boten zelfvoorzienend, hebben wij in ons clubhuis genoeg drank en kunnen wij op

de Wieze barbecueën zonder Russisch gas. Moeten wij overleven? Dan kan dat in Asselt!

Twee hoofdpijndossiers

In deze terugblik ontkom ik er niet aan u over een tweetal hoofdpijndossiers te informeren.

■ Toeristenbelasting

De gemeente Roermond beschouwt onze jachthaven als een camping en nadat wij jaren onder de radar hebben kunnen blijven, heeft een ambtenaar besloten dat wij toeristenbelasting moeten afdragen. Op basis van een geschat aantal overnachtingen van booteigenaren van buiten de gemeente Roermond is ons in 2025 een aanslag van € 7.000 opgelegd.

De overheid probeert overal inkomsten uit te halen of een slaatje uit te slaan!

Stel dat er gemiddeld gedurende vijf nachten per seizoen op 13 boten overnacht kan worden dan komt de aanslag per overnachting neer op meer dan € 100. Voor dat bedrag kun je ook een overnachting in een hotel boeken. Wij gaan dit natuurlijk aanvechten. De Nederlandse en gemeentelijke overheid probeert overal inkomsten uit te halen of een slaatje uit te slaan!

■ Legionella

Omdat wij openbare douches aanbieden, hebben wij in ons clubhuis met steeds



strengere eisen ten aanzien van legionella in onze waterleidingen te maken. Door het vernevelen van water in de douches kunnen legionellabacteriën schadelijk voor de gezondheid worden. Alleen gecertificeerde bedrijven mogen het waterleidingcircuit aanleggen en controleren.

Het is bijna onmogelijk om tijdens het zomerseizoen legionellavrij te zijn

Het systeem met doodlopende leidingen en keerkleppen is nu zo ingewikkeld dat het bijna onmogelijk is om tijdens het zomerseizoen legionellavrij te zijn. Wij willen het verouderde leidingstelsel vereenvoudigen zonder doodlopende leidingen en een meer efficiënte warmwaterinstallatie. Samen met het moderniseren van de installatie willen wij ook van de controle door de huidige peperdure toezichthouder af en een nieuw gecertificeerd bedrijf in handen nemen. Het blijft een tijdrovend proces met een onzekere uitkomst.

Nieuwe havenmeester

Ik wil ook graag onze nieuwe havenmeester Tom verwelkomen. Tom gaat



Tom gaat met André een duo vormen en is direct aan de slag gegaan met veel nieuwe ideeën

met André een duo vormen en is direct aan de slag gegaan met veel nieuwe ideeën om onze passanten een zo prettig mogelijk verblijf te kunnen bieden.

Tot slot

Namens het bestuur wil ik alle vrijwilligers van de vereniging die meehelpen tijdens de opruimdagen, dienst doen in het clubhuis, wedstrijden

ondersteunen en tal van andere zaken verrichten van harte bedanken voor hun inzet. Zonder hen hadden wij geen vereniging.

Ik wens u en uw familie een vrolijk kerstfeest en een gezond en succesvol 2026 en spreek de wens uit dat Ascloa een veilige thuishaven mag blijven.

www.krekelberg-nautic.nl
+31(0)475-315661
Hertenerweg 2
6049AA Herten

DÉ FULL SERVICE JACHTWERF
Jachtbemiddeling - Taxaties - Reparaties - Halverhuur
Winterberging - Zomerberging - Kranen tot 30 ton
Trailerstalling - Raymarine dealer - Appartementen

SCHEPENKRING
Raymarine

Openingstijden 'De Stuurhut'

Voor informatie over openingstijden verwijzen wij naar www.wsvascloa.nl

Havenmeester

Telefoon
(00)31 (0)6 - 21424312

Rückblick auf das Vereinsjahr 2025

■ Thibaud de Guerre, Vorsitzender des W.S.V. Ascloa

Das Jahr 2025 liegt schon fast wieder hinter uns. Ich hoffe, dass eure Boote winterfest gemacht wurden und ihr nun gemütlich zu Hause im Warmen sitzt und euch auf Weihnachten vorbereitet. In Asselt ist wieder Ruhe eingekehrt und ich darf auf eine erfolgreiche Segelsaison zurückblicken. Höhepunkt war eine großartige Euregio-Regatta. An zwei Tagen konnten bei gutem Wetter Regatten gefahren werden und vor allem am ersten Tag hatten wir ordentlich Wind.

Mit mehr als 50 Booten und einer großen Beteiligung von Ascloa fanden fünf spannende Wettkämpfe auf den Asselter Plassen statt. Abgesehen von einer Kollision herrschte eine sportliche Atmosphäre und die Leitung auf Günters Boot war äußerst effektiv.

Die Yngling-Klasse war am spektakulärsten. Ich freue mich sehr, dass die Ynglings von Ascloa nicht nur in Asselt glänzen, sondern auch (in sportlicher Hinsicht) an den europäischen Wettkämpfen teilnehmen. Ich hoffe und wünsche mir, dass der Wettkampfgeist der Ynglings auch die H-Boot-Flotte von Ascloa ansteckt. Die Teilnahme an den Wettkämpfen macht nicht nur Spaß und ist spannend, man wird auch demütigt, wenn man sich mit Konkurrenten anderer Vereine messen muss. Mein Dank gilt dem Team, das für



Ascloa-Teilnehmer bei der Yngling-Weltmeisterschaft auf der Oosterschelde

die perfekte Organisation der Euregio-Regatta gesorgt hat. Ebenso danke ich auch allen Ehrenamtlichen, die immer hart daran arbeiten, dass die Wettkämpfe bei Ascloa stattfinden können.

MaasParc Asselt

Mit der Unterstützung der gesamten Bevölkerung Asselts ist es uns zumindest gelungen, den Plan der Investoren zu torpedieren, „große Pötte“ im MaasParc Asselt unterzubringen. Der Gemeinderat von Roermond hat die Genehmigung für einen großen Yachthafen endgültig abgelehnt. Zwar gibt es noch eine Genehmigung aus dem Jahr 2007 für einen kleinen Hafen, aber wir hoffen, dass die Investoren daran kein Interesse haben.

Der Geltungsdrang der Regierung ist ein beliebtes Thema für mich

Wir leben in einer seltsamen Welt. In der

Ukraine herrscht immer noch Krieg und die niederländische Regierung versucht uns mit einem Notfallplan zum Überleben von Cyberangriffen einzuschüchtern. Der Geltungsdrang der Regierung ist ein beliebtes Thema für mich. In Roermond mussten einige Familien drei Tage lang ohne Gas und Strom auskommen. Und damit auch ohne Heizung, außer diejenigen, die einen Holzofen hatten. Bei der Auswertung wurde dann prompt das geplante Verbot von Holzöfen erwähnt. Die Niederlande importieren nach wie vor russisches Gas, warnen aber gleichzeitig vor möglichen Angriffen auf unsere Wasser- und Energieversorgung. Zum Glück sind unsere bewohnbaren Boote autark, wir haben in unserem Clubhaus genügend Getränke und können auf der Wiese ohne russisches Gas grillen. Wenn wir überleben müssen, dann ist das in Asselt möglich!

Zwei schwierige Themen

In diesem Rückblick komme ich nicht



drum herum, euch über zwei schwierige Themen zu informieren.

■ Touristensteuer

Die Gemeinde Roermond betrachtet unseren Yachthafen als Campingplatz und nachdem wir jahrelang unter dem Radar bleiben konnten, hat ein Beamter nun beschlossen, dass wir eine Touristensteuer bezahlen müssen. Auf der Grundlage einer geschätzten Anzahl an Übernachtungen von Bootsbesitzern außerhalb der Gemeinde Roermond wurde uns für 2025 eine Steuer von 7.000 € auferlegt. Angenommen, es wird im Durchschnitt an fünf Nächten pro Saison auf 13 Booten übernachtet, dann beläuft sich die Steuer pro Übernachtung auf mehr als 100 €. Für diesen Betrag kann man auch eine Übernachtung in einem Hotel buchen. Wir werden dies natürlich anfechten. Die niederländische und die kommunale Regierung versuchen aus allem Kapital zu schlagen!

■ Legionellen

Da wir öffentliche Duschen anbieten, haben wir in unserem Clubhaus zudem mit immer strengeren Anforderungen hinsichtlich Legionellen in unseren Wasserleitungen zu tun. Durch die Vernebelung des Wassers in den Duschen können Legionellen gesundheitsschädlich werden



Tom, unser neuer Hafenmeister wird zusammen mit André ein Duo bilden und steckt voller Ideen

Nur zertifizierte Unternehmen dürfen das Wasserleitungssystem installieren und kontrollieren. Das System mit Totleitungen und Rückschlagventilen ist mittlerweile so komplex, dass es während der Sommersaison fast unmöglich geworden ist, legionellenfrei zu bleiben. Wir möchten das veraltete Leitungssystem vereinfachen: ohne Totleitungen und mit einer effizienteren Warmwasseranlage. Im Zuge der Modernisierung der Anlage möchten wir auch die Kontrolle durch die derzeitige, sehr teure Aufsichtsbehörde abschaffen und ein neues zertifiziertes Unternehmen beauftragen. Es bleibt ein zeitaufwändiger Prozess mit ungewissem Ausgang.

Neuer Hafenmeister

Ich möchte auch unseren neuen Hafenmeister Tom herzlich willkommen

heißen. Tom wird zusammen mit André ein Duo bilden und hat es sich sofort mit vielen neuen Ideen zur Aufgabe gemacht, unseren Gästen einen möglichst angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen.

Zum Schluss

Im Namen des Vorstands möchte ich allen Ehrenamtlichen des Vereins, die bei den Aufräumtagen helfen, im Clubhaus Dienste übernehmen, bei Wettkämpfen unterstützen und zahlreiche andere Aufgaben übernehmen, herzlich für ihren Einsatz danken. Ohne sie hätten wir keinen Verein.

Ich wünsche euch und euren Familien frohe Weihnachten und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2026 und hoffe, dass Ascloa auch weiterhin ein sicherer Heimathafen bleiben wird.

Übersetzung: Lena-Marie Haltmayr



**Hotel – Brasserie
Wellness - Hamam**

Oude baan 6
6071 NP Swalmen – Roermond
0475-600222
www.hotelasselt.nl
info@hotelasselt.nl

Brasserie de Noorman
Wellnesscentrum Asselt
oude baan ★ ★ ★ Swalmen

Jan Ansems hecht aan een sterk verenigingsleven:

“Wie alleen komt voor een ligplaats heeft bij Ascloa niets te zoeken!”

■ Wim Puts

Met ingang van het nieuwe jaar beëindigt Jan Ansems zijn lidmaatschap van Watersportvereniging Ascloa. Jan, inmiddels 78 jaar oud, ging met zijn 60e met vervroegd pensioen en maakt al vele jaren deel uit van de Ascloa-familie. Hij huldigt de opvatting dat je als lid van een vereniging niet alleen consumeert, maar ook bijdraagt aan het verenigingsleven. En dat heeft de Belfeldenaar zelf op meerdere fronten gedaan.

Ik ontmoet Jan op een kille novemberavond in zijn huis in Belfeld. Hij stamt uit een boerengezin, waarin hard gewerkt werd en de negen kinderen regelmatig bijsprongen om pa en ma een handje te helpen op het land. Jan heeft goede herinneringen aan zijn jeugd en volgde na zijn middelbare school in Venlo de opleiding tot A-verpleegkundige. Daarna specialiseerde hij zich tot gipsverbandmeester, ging aan de slag in het oude St. Jorisziekenhuis in Venlo, maar besloot na enige tijd een van zijn broers te gaan helpen in zijn verlichtingszaak. “Ik wilde even wat anders doen”, vertelt Jan terugblikkend op zijn jonge jaren, “en heb met veel plezier bij mijn broer gewerkt.” Het vak

van gipsverbandmeester bleef echter trekken. Regelmatig viel hij in bij een van de ziekenhuizen in de regio en na vier jaar besloot hij weer fulltime te gaan werken in zijn oude vak.

Liefde voor watersport

Jan was net klaar met zijn opleiding tot gipsverbandmeester toen hij kennis maakte met de watersport. Een kennis van hem had een Laser met een fokkezeil en vroeg hem of hij niet met hem wilde gaan zeilen. Hij had een maat nodig.

Door zijn werk op onregelmatige tijden moest hij noodgedwongen een punt zetten achter de samenwerking met zijn zeilmaat

Samen zouden ze ook aan wedstrijden gaan deelnemen, maar daar kwam weinig van terecht. Nauwelijks aan boord werd Jan opgepiept en opgeroepen om in het ziekenhuis assistentie te gaan verlenen. Door zijn werk op onregelmatige tijden moest hij noodgedwongen een punt zetten achter de samenwerking met zijn zeilmaat, al bleef zijn liefde voor de watersport overeind.

Jaren later besloot Jan de sport weer op te pakken. Hij ontmoette tijdens een feestje Sjra van Roy en Lydia Timmermans die

hem met veel enthousiasme vertelden over het zeilen op de Asseltse Plassen. Jan kocht met tussenkomst van Sjra een Centaur van een lid van Ascloa en Sjra, die als mede-oprichter nauw betrokken was bij Ascloa, regelde ook een ligplaats in de haven.

Overgangsfase

Ascloa verkeerde toen in een overgangsfase. Het nieuwe clubhuis was met veel inzet en enthousiasme van leden tot stand gekomen en na zestien jaar zette Ap Joosten een punt achter het voorzitterschap. Ook twee andere bestuursleden hielden het voor gezien. Jan werd door Sjra op de steiger benaderd met de vraag of hij geen bestuurslid wilde worden. Hij stemde daarin toe en werd tijdens de voorjaarsvergadering met overgrote meerderheid gekozen, al was hij voor menigeen de grote onbekende. Toen vervolgens de bestuurstaken verdeeld moesten worden, nam Jan het secretariaat van de vereniging op zich. In de jaren daarvoor was alle aandacht besteed aan de nieuwe haven en het clubhuis, maar nu moesten andere zaken opgepakt worden. Daarvoor werden een zevental commissies gevormd, elk met een eigen aandachtsgebied. Jan vond en vindt nog steeds dat Ascloa een vereniging moet zijn waarin leden de handen uit de mouwen steken en zich actief inzetten voor de vereniging. “Wie



onze watersportvereniging alleen ziet als een vereniging waar je voor een aantrekkelijke prijs een ligplaats voor je boot kunt krijgen, heeft bij Ascloa niets te zoeken!”

Wedstrijdleider

Jan is van mening dat je het bestuurslidmaatschap van een vereniging slechts voor een periode van zo'n jaar of vijf moet bekleden.

Jan vond en vindt nog steeds dat Ascloa een vereniging moet zijn waarin leden de handen uit de mouwen steken en zich actief inzetten voor de vereniging

Dat geldt wat hem betreft zeker voor de functie van secretaris. Na vijf jaar stopte Jan dan ook met het secretariaat en richtte hij zijn aandacht vooral op de regattacommissie, die min of meer ter ziele was gegaan.

“Mensen hebben behoefte aan uitdaging en ook bij zeilen willen mensen de krachten met elkaar meten. We hebben toen het wedstrijdzeilen opgepakt. We zijn met het organiseren van wedstrijden



op vrijdagavond gestart voor een groep van een man of twaalf. Omdat iedereen overdag moest werken en na thuiskomst nog moest eten, begonnen we meestal rond een uur of zeven of later, maar bij gebrek aan wind in de avonduren keerden we vaak al snel terug naar de haven en werd de avond onder het genot van een glaasje in het clubhuis voortgezet. Wij zijn daarna naar de zaterdagmiddag gegaan, maar dat was geen succes omdat de meesten dan andere verplichtingen hadden. Uiteindelijk zijn we naar de zondagmorgen gegaan en dat is aangeslagen.

Er waren jaren dat we 17 tot 19 mensen aan de start hadden, maar dat was

uitzonderlijk. Er zijn wel eens leden van Maas & Roer komen zeilen, maar nu moeten wij met een zestal wedstrijdzeilers tevreden zijn. Mensen haakten af omdat ze geen zin of andere verplichtingen hadden, anderen waren met een grote zeiltocht bezig. Tot drie jaar geleden behoorde Jan ook tot de deelnemers. Om gezondheidsredenen is hij daarmee gestopt. Hij voelde zich heel onzeker bij harde wind op het water en heeft de Yngling, die hij ter vervanging van de Centaur had aangeschaft, verkocht. “Als lid ben ik echter actief gebleven en heb ik de wedstrijdleiding vanaf de wal op me genomen.”

Jan kijkt met veel plezier terug op zijn leven als gipsverbandmeester.

Hij werkte o.a. nauw samen met Cees-Rein van den Hoogenband, een chirurg van naam en faam en als clubarts verbonden aan eredivisionist PSV in Eindhoven. Zijn werkzaamheden bestonden uit het zelfstandig aanleggen, controleren en verwijderen van gips, spalken en andere immobiliserende, corrigerende en ondersteunende verbanden en voorzieningen bij aandoeningen van het steun- en bewegingsapparaat, zoals botbreuken. Ze werken in een multidisciplinair team en adviseren patiënten over de verzorging en het herstelproces.

Jan heeft in zijn werk met tal van topsporters van doen gehad, waaronder diverse wielertoppers, die ondanks

zware blessures snel weer aan de slag wilden. Jan omschrijft hen als ‘harde jongens’, waarvan sommigen zelfs met een stuur of racefiets de gipskamer van het ziekenhuis bezochten en waarvoor Jan en zijn collega's een oplossing moesten zoeken zodat zij verder konden.

“Vaak gebruikten we thermisch materiaal, waarmee een hand met een breuk in een bepaalde stand gezet werd zodat zij toch konden fietsen. Motocrossers vormden een buitencategorie. Die waren keihard voor zichzelf.”

Jan denkt met zichtbaar genoeg terug aan die tijd, maar namen van sporters komen niet over zijn lippen.

Toen Jan 60 was, kreeg hij de mogelijkheid om te stoppen met werken. “Mijn kinderen waren klaar met hun studie en de deur uit en ik wilde meer tijd voor mijn hobby's. Dat was er in al die jaren bij ingeschoten.”

Website

Toch is dat niet het enige waarmee Jan zich binnen Ascloa bezighoudt. Al vele jaren, sinds 2003, besteedt hij veel tijd en aandacht aan de website van onze watersportvereniging en het onderhoud daarvan. “De toenmalige secretaris wilde de administratie van de vereniging automatiseren, schafte clubwebware aan en ging in zee met een bedrijf uit de regio. Dat was echter geen succes. Ik heb toen kennis gemaakt met Wordpress. Het kostte me aanvankelijk veel moeite om me het programma eigen te maken, maar ik weet de puzzel te maken. Bij een website ziet de gebruiker alleen de voorkant en hij realiseert zich niet of nauwelijks dat daarvoor heel wat werk aan de achterkant verricht moet worden.”

Jan zal zich in de toekomst ook niet meer met de website van Ascloa bemoeien, maar draagt het onderhoud daarvan over aan een jonge ICT-er binnen de vereniging.

Ook al is Jan inmiddels ruim 78, het is geen man die we in de nabije toekomst

achter de geraniums zullen aantreffen. Hij stopt met watersport en stapt nog graag op de fiets, al zijn de tochten aanmerkelijk korter dan in het verleden toen o.a. fietstochten langs de Donau gemaakt werden.

Jan musiceert niet alleen, maar is ook bezig met het digitaliseren van het archief van deze muziekvereniging

Ook blijft hij saxofon spelen bij Harmonie Sempre Avanti in Tegelen. Daarvan is hij al tientallen jaren lid. De harmonie is in 2002 ontstaan uit een fusie van de harmonieën Voorwaarts en Eendracht en heeft een rijke historie van meer dan honderd jaar. Jan musiceert niet alleen, maar is ook bezig met het digitaliseren van het archief van deze muziekvereniging. “Een hele klus, waarvoor ik wekelijks een avond de kelder induik van het verenigingsgebouw.”

Vergelijking

Gevraagd naar een vergelijking tussen

zijn harmonie en Ascloa, antwoordt Jan zonder slag of stoot dat de harmonie meer een vereniging is dan onze watersportvereniging. “Musiceren doe je samen, je kent iedereen en de onderlinge contacten zijn intensiever. Bij Ascloa zie je mensen op de steiger en vraag je je af wie dat is. Daar zou het bestuur meer aandacht aan moeten besteden om zo het onderlinge contact te versterken.”

Wijsheid

Jan zet nu een punt achter zijn lidmaatschap en zijn betrokkenheid bij Ascloa, al zal hij er nu en dan zijn gezicht wel laten zien. “Ik hoop dat ik welkom ben en blijf in het clubhuis!”

Aan het einde van ons gesprek wenst hij het bestuur veel wijsheid toe de club in omvang te handhaven zoals die nu is en dat de vereniging niet bedrijfsmatig gerund wordt. Hij hoopt tot slot dat de sfeer binnen de vereniging blijft zoals die nu is.

Jan Ansems legt großen Wert auf ein starkes Vereinsleben:

„Wer nur wegen eines Liegeplatzes kommt, hat bei Ascloa nichts zu suchen!“

■ Wim Puts

Zu Beginn des neuen Jahres beendet Jan Ansems seine Mitgliedschaft im Wassersportverein Ascloa. Jan, mittlerweile 78 Jahre alt, ging mit 60 Jahren in den Vorruhestand und ist seit vielen Jahren Teil der Ascloa-Familie. Er vertritt die Ansicht, dass man als Mitglied eines Vereins nicht nur “konsumiert”, sondern auch zum Vereinsleben beiträgt. Und das hat der Belfeldener auf vielfältige Weise getan.

Ich treffe Jan an einem kühlen Novemberabend in seinem Haus in Belfeld. Er stammt aus einer Bauernfamilie, in der hart gearbeitet wurde und die neun Kinder regelmäßig mit anpacken mussten, um ihren Eltern auf dem Feld zu helfen. Jan erinnert sich

gern an seine Jugendzeit und absolvierte nach der weiterführenden Schule in Venlo eine Ausbildung zum Krankenpfleger. Danach spezialisierte er sich zum Gipsverbandsmeister, begann im alten St. Joris-Krankenhaus in Venlo zu arbeiten, entschied sich aber nach

einiger Zeit, einem seiner Brüder in seinem Beleuchtungsgeschäft zu helfen. „Ich wollte einfach mal etwas anderes machen“, erzählt Jan rückblickend auf seine jungen Jahre, „und ich habe mit viel Freude bei meinem Bruder gearbeitet.“ Der Beruf des Gipsverbandsmeisters ließ

ihn jedoch nicht los: Er sprang regelmäßig in einem der Krankenhäuser der Region ein und nach vier Jahren beschloss er, wieder Vollzeit in seinem alten Beruf zu arbeiten.

Liebe zum Wassersport

Jan hatte seine Ausbildung zum Gipsverbandsmeister gerade abgeschlossen, als er mit dem Wassersport in Berührung kam. Ein Bekannter von ihm besaß einen Laser mit einem Focksegel und fragte ihn, ob er mit ihm segeln gehen wolle - er brauchte einen Vorschoter. Gemeinsam wollten sie auch an Regatten teilnehmen, aber daraus wurde wenig. Kaum an Bord, wurde Jan angepiept und ins Krankenhaus gerufen, um zu assistieren. Aufgrund seiner unregelmäßigen Arbeitszeiten musste er die Zusammenarbeit mit seinem Segelpartner notgedrungen beenden, doch seine Liebe zum Wassersport blieb bestehen.

Jahre später beschloss Jan, den Segelsport wieder aufzunehmen. Bei einer Feier lernte er Sjra van Roy und Lydia Timmermans kennen, die ihm begeistert vom Segeln auf den Asselter Plassen erzählten. Mit Hilfe von Sjra kaufte Jan einen Centaur von einem Mitglied von Ascloa, und Sjra, der als Mitbegründer eng mit Ascloa verbunden war, organisierte auch einen Liegeplatz im Hafen.

Übergangsphase

Ascloa befand sich damals in einer Übergangsphase. Das neue Clubhaus war mit viel Engagement und Begeisterung der Mitglieder entstanden, und nach sechzehn Jahren trat Ap Joosten von seinem Amt als Vorsitzender zurück. Auch zwei weitere Vorstandsmitglieder gaben ihre Ämter auf.

Jan wurde von Sjra auf dem Steg angesprochen und gefragt, ob er nicht

Vorstandsmitglied werden wolle. Jan stimmte zu und wurde in der Frühjahrsversammlung mit großer Mehrheit gewählt – obwohl ihn viele noch nicht kannten. Als dann die Vorstandsaufgaben verteilt werden mussten, übernahm Jan das Amt des Schriftführers. In den Jahren zuvor hatte der Fokus vor allem auf der neuen Hafenanlage und dem Clubhaus gelegen, doch nun mussten andere Themen angepackt werden. Es wurden sieben Ausschüsse gebildet, jeder mit einem eigenen Verantwortungsbereich.

Jan fand – und findet bis heute –, dass Ascloa ein Verein sein sollte, in dem die Mitglieder mit anpacken und sich aktiv für den Verein engagieren. „Wer unseren Wassersportverein nur als günstige Möglichkeit für einen Liegeplatz betrachtet, hat bei Ascloa nichts zu suchen!“

Wettkampfleiter

Jan ist der Meinung, dass man das Vorstandsamt eines Vereins nur für einen Zeitraum von etwa fünf Jahren ausüben sollte. Das gilt seiner Meinung nach insbesondere für die Funktion des Schriftführers. Nach fünf Jahren gab Jan daher sein Amt als Schriftführer auf und konzentrierte sich vor allem auf die

Regattakommission, die mehr oder weniger eingeschlafen war.

„Menschen brauchen Herausforderungen, und auch beim Segeln wollen sie sich miteinander messen.“ Also haben wir das Regattasegeln wiederbelebt. Wir begannen damit, Regatten am Freitagabend für etwa ein Dutzend Segler zu organisieren. Da alle tagsüber arbeiten mussten, und nachdem sie nach Hause gekommen waren noch zu Abend essen wollten, begannen wir meist gegen sieben Uhr oder später. Aber mangels Wind in den Abendstunden kehrten wir oft schon früh zum Hafen zurück und ließen den Abend bei einem Glas Wein im Clubhaus ausklingen. Wir sind dann auf den Samstagmittag umgestiegen, aber das war kein Erfolg, da die meisten dann andere Verpflichtungen hatten. Schließlich sind wir auf den Sonntagmorgen umgestiegen, und das hat sich bewährt.

Es gab Jahre, in denen 17 bis 19 Segler am Start waren – das war allerdings die Ausnahme. Manchmal kamen auch Mitglieder von Maas & Roer zum Mitsegeln. Jetzt müssen wir uns mit sechs Regattaseglern zufriedengeben. Einige hörten auf, weil sie keine Zeit oder





Lust mehr hatten, andere waren mit einem großen Segeltörn beschäftigt.

Bis vor drei Jahren gehörte auch Jan zu den Teilnehmern. Aus gesundheitlichen Gründen hat er damit aufgehört. Er fühlte sich bei starkem Wind auf dem Wasser sehr unsicher und verkaufte die Yngling, die er als Ersatz für den Centaur gekauft hatte. „Als Mitglied bin ich jedoch aktiv geblieben und habe die Wettkampfleitung vom Ufer aus übernommen.“

Website

Doch das ist nicht das Einzige, womit sich Jan bei Ascloa engagiert. Seit 2003 steckt er viel Zeit und Aufmerksamkeit in die Pflege der Website unseres Wassersportvereins. „Der damalige Schriftführer wollte die Verwaltung des Vereins automatisieren, schaffte

Clubwebware an und arbeitete mit einem regionalen Unternehmen zusammen. Das war jedoch kein Erfolg.“

„Anfangs war es schwierig, mich einzuarbeiten, aber mit der Zeit habe ich das System verstanden“

So kam Jan zu WordPress. „Anfangs war es schwierig, mich einzuarbeiten, aber mit der Zeit habe ich das System verstanden.“ Bei einer Website sieht der Nutzer nur die Vorderseite und ist sich kaum oder gar nicht bewusst, wie viel Arbeit dafür im Hintergrund geleistet werden muss.

Jan wird sich in Zukunft auch nicht mehr um die Website von Ascloa kümmern

und hat inzwischen Sergio Karijodinomo motivieren können, die Aufgabe des Webmasters zu übernehmen.

Auch wenn Jan mittlerweile 78 ist, wird man ihn so schnell nicht hinter den Geranien finden. Er hat mit dem Wassersport aufgehört, fährt aber immer noch gerne Fahrrad – wenn auch deutlich kürzere Strecken als früher, als er unter anderem Fahrradtouren entlang der Donau unternahm. Außerdem spielt er Saxophon bei der Harmonie Sempre Avanti in Tegelen, wo er schon seit Jahrzehnten Mitglied ist. Die Harmonie entstand 2002 aus einer Fusion der Harmonien Voorwaarts und Eendracht und hat eine über hundertjährige Geschichte. Jan spielt nicht nur Saxophon, sondern digitalisiert zudem das Archiv des Musikvereins. „Eine große Aufgabe, für die ich jede Woche einen Abend im Keller des Vereinsgebäudes verbringe.“

Vergleich

Auf die Frage nach einem Vergleich zwischen seiner Harmonie und Ascloa antwortet Jan ohne zu zögern, dass die Harmonie viel mehr ein Verein ist als unser Wassersportverein. „Musizieren macht man gemeinsam, man kennt alle

Jan blickt mit großer Freude auf sein Leben als Gipsverbandsmeister zurück.

Er arbeitete eng mit Cees-Rein van den Hoogenband zusammen, einem renommierten Chirurgen und Vereinsarzt des Erstligisten PSV Eindhoven. Seine Aufgaben umfassten das selbstständige Anlegen, Kontrollieren und Entfernen von Gipsverbänden, Schienen und anderen immobilisierenden, korrigierenden und stützenden Verbänden und Vorrichtungen bei Erkrankungen des Stütz- und Bewegungsapparates, wie beispielsweise Knochenbrüchen. Sie arbeiteten in einem multidisziplinären Team und berieten Patienten hinsichtlich der Pflege und des Genesungsprozesses.

Jan hatte in seinem Beruf mit zahlreichen Spitzensportlern zu tun, darunter auch viele Radsportgrößen, die trotz schwerer Verletzungen schnell wieder aktiv werden wollten. Jan beschreibt sie als „harte Jungs“, von denen manche sogar mit einem Lenker oder ihrem Rennrad die Gipsabteilung des Krankenhauses besuchten und für die Jan und seine Kollegen Lösungen finden mussten, damit sie weitermachen konnten. „Oft verwendeten wir thermisches Material, mit dem eine gebrochene Hand in einer bestimmten Position fixiert wurde, damit sie trotzdem Rad fahren konnten. Motocrossfahrer waren eine Klasse für sich. Die waren knallhart zu sich selbst.“

Jan denkt mit sichtbarer Freude an diese Zeit zurück, aber Namen von Sportlern nennt er keine.

Als Jan 60 wurde, bot sich ihm die Möglichkeit, mit dem Arbeiten aufzuhören. „Meine Kinder hatten ihr Studium abgeschlossen und waren aus dem Haus, und ich wollte mehr Zeit für meine Hobbys haben. Das war in all den Jahren zu kurz gekommen.“

und die Kontakte untereinander sind intensiver. Bei Ascloa sieht man Leute auf dem Steg und fragt sich, wer das ist. Der Vorstand sollte dem mehr Aufmerksamkeit schenken, um den Kontakt untereinander zu stärken."

Weisheit

Nun setzt Jan einen Schlusspunkt hinter seine Mitgliedschaft und sein Engagement bei Ascloa, auch wenn er sicher hin und wieder vorbeischauen wird. „Ich hoffe, dass ich im Clubhaus auch weiterhin willkommen bin!"

Bei Ascloa sieht man Leute auf dem Steg und fragt sich, wer das ist

Am Ende unseres Gesprächs wünscht er dem Vorstand viel Weisheit und dass der Verein in seiner derzeitigen Größe erhalten bleibt und nicht kommerziell geführt wird. Abschließend hofft er, dass die Atmosphäre innerhalb des Vereins so bleibt, wie sie jetzt ist.

Übersetzung: Lena-Marie Haltmayr



Met een groot aantal van 24 cursisten, waarvan 8 beginners, kende onze jeugdopleiding weer een goed jaar. Op enkele dagen zorgde een vrij sterke wind voor veel en vooral spannend zeilplezier. Ook aan de gezellige afsluitende BBQ denken cursisten en opleiders graag terug. Dank aan de ervaren en gemotiveerde zeilinstructeurs en hulpvaardige ouders en meld je voor het nieuwe seizoen tijdig aan onder: jeugdzeilenascloa@hotmail.com



JACHTWERF PEULEN B.V.
Familiebedrijf in Neer sinds 1840



"easy sailing"

www.jachtwerfpeulen.nl



GOMMANS
ZEILEN

ERVARING VAKMANSCHAP
EN VERTROUWEN

Reutenberg 6 6071 PS Swalmen
T +31 (0) 475 50 23 63
F +31 (0) 475 50 81 31
E info@gommans-zeilen.nl
I www.gommans-zeilen.nl

Ein Regattatag in Asselt

■ Ralf Eggen

Die Sonne blinzelt am Morgen noch flach übers Wasser, der Tag scheint noch nicht ganz wach. Wir schälen uns langsam aus unseren Schlafsäcken im Van. Ich setze Kaffee auf. Draußen am Hafen herrscht noch friedliche Stille. Allein der aufkommende Wind läßt hier und da die Fallen gegen den Mast schlagen - als würde er schon einmal hier und da vorsichtig anklopfen wollen. Es geht ans Frühstück.

9:00: Vereinzelt sieht man den ein oder anderen Segler zu seinem Boot wandeln. Wir sind bereits komplett, Dorothée, Timo und ich. Und wir haben die Segel zurecht gelegt, um sie gleich anzuschlagen. Zuerst alle Schoten auf Deck zurecht legen, dann Fock, Groß und Spinnaker anschlagen - das übliche Procedere. Der Segeltrimm erfolgt nachher auf dem Wasser. Noch ist keiner allzu nervös, gleichwohl es geht um nicht mehr als eine Clubregatta, da braucht eigentlich niemand nervös zu werden. Denn es geht hauptsächlich um Spaß und etwas Spannung auf dem Wasser und nach den Races um das Zusammensitzen, die Gemütlichkeit und hier und da um den Austausch einiger Neuigkeiten.

Nachher auf dem Wasser, kurz vor dem eigentlichen Start, da muss alles getrimmt sein, da muss jeder Knoten fest sein, jede Leine möglichst butterweich durch den Block laufen — und dann fühlt sich bei dem ein oder anderen auf einmal alles an wie gespannte Nerven.

Briefing

10:00: Das Briefing steht an. Die Lee- und Luvbojen sind bereits ausgelegt. Es wird ein Dreieckskurs - wie immer. Die Frage stellt sich nur, in welche Richtung wir zuerst gegenan segeln müssen. Und das entscheidet allein der heutige Wind, der mit 8-10 Knoten langsam auffrischt. Jan ist auch bereits eingetroffen, denn er übernimmt wie immer die Regattaleitung. Bei dem Wind aus Südwest bis West

ergibt sich ein Start gegenan in Richtung Hafeneinfahrt. Das kann eng werden, je nachdem wie sich der Wind dort dreht, um um die kleine Landzunge hinter der Hafeneinfahrt zu kommen. Und hier verengt sich die Wasseroberfläche zu einem für die Segler undankbaren Schlauch, der möglichst präzises Segeln voraussetzt. Im Anschluss ans Briefing gibt es kaum Rückfragen,

alle Regattateilnehmer begeben sich zu ihren Booten, riggen noch auf oder gleiten direkt zum Hafen hinaus. Auf der Treppe kommt uns noch, leicht verspätet, Nicolas entgegen, fragt uns nach dem ausgegebenen Regatta-Kurs. Herbert meint nur kurz: „Immer hinter uns her.“ Peter nennt ihm selbstverständlich den zu segelnden Kurs.

Noch einmal alles prüfen

Zurück am Boot prüfen wir noch einmal alles, ob die Leinenführung korrekt ist und die Segel und vor allem der Spinnaker korrekt angeschlagen sind. Dann geht es raus aus dem Hafen. Dorothée und Timo setzen die Segel und beginnen sie zu trimmen - je nach Windstärke. Denn mittlerweile hat der Wind etwas zugenommen. Für uns bedeutet es, dass wir die Segel leicht flacher trimmen müssen. Also setzen wir das Unterliek und den Cunningham am Groß sachte durch. Den Hölspunkt der Fock führen wir etwas nach hinten.

Vibrationen des Rumpfs direkt spürbar

Durch den Trimm werden die Vibrationen des Rumpfs direkt spürbar, wenn das Boot versucht, den Trimm in mehr Geschwindigkeit umzusetzen. Ich fühle an der Pinne das leise Brummen des Ruderblatts und höre das Scharren der Fock. Jetzt noch ein Check, ob der Spinnakerbaum auf der „richtigen“ Seite angeschlagen ist, um ihn möglichst schnell und einfach nach der Rundung der Luv-Tonne auf dem anschließenden Downwind-Kurs setzen zu können.



Blick nach vorn: die Startlinie liegt da wie ein gezeichnetes Versprechen, die Startbojen, die Start-Fahnen von Jan und Rens, die beiden verdienten Regattleiter an Land — heute entscheidet sich alles in genau diesen wenigen Stunden.

Es gibt eine kleine Chance, dass wir womöglich einen Platz gut machen können

Es sind insgesamt drei Rennen angesagt. Wir liegen zur Zeit wohl noch im Gesamtklassament auf dem 2. oder 3. Platz. Es gibt eine kleine Chance, dass wir womöglich einen Platz gut machen können, denn unser direkter Konkurrent um die ersten Plätze wird heute leider nicht an der letzten Regatta des Jahres teilnehmen. Angelika, Dorothee, Andreas, Antoine, George, Herbert, Rudy, Thibaud, Michael, Oliver, Nicolas, Timo, Elmar, Peter sind alle wieder dabei. Auf unterschiedlichen Booten, mit unterschiedlichem Yardstick, um die zum Teil doch sehr unterschiedlichen Boote von den Chancen her einigermaßen auszugleichen.

Noch zehn Minuten bis zum Start

10:50: Noch zehn Minuten bis zum Start. Wir prüfen bei den Vorbereitungen, wo an der Startlinie der Wind am stärksten weht und wir möglicherweise schneller Geschwindigkeit aufnehmen können. Ich rede kurz, präzise und teile meine Eindrücke den Crewmitgliedern mit: „Wind 11–13 Knoten, kaum Welle. Versuche ca. 10 Sekunden vor dem Startsignal die Bootsgeschwindigkeit aufzunehmen, keine unnötigen Manöver unmittelbar vorher.“ Die Boote drängen sich vor der Startlinie, man hat dann öfters kaum Platz, muss aber die geltenden Vorfahrtsregeln beachten und zugleich seine vorab festgelegte Taktik durchsetzen können. Und die Taktik steht: möglichst hoch am Wind auf dem kürzesten Weg ohne viele Schläge bzw.

Wenden zur Luv-Tonne, freier Raum vor dem Bug, möglichst schnell freien Wind erreichen und sauberer Schnitt durch die von den anderen Boote erzeugte Welle. Jeder Handgriff zählt jetzt; das Boot reagiert auf kleinste Ruder- und Segelkorrekturen.

Das 5 Minuten Signal ertönt

10:55: Das 5 Minuten Signal ertönt. Die Nervosität bei dem ein oder anderen Segler steigt unaufhörlich. Als Vorschoter sitzen Dorothee und Timo möglichst weit vorne, Knie angezogen, Hände an der Fockschot, mit dem Gewicht die Krängung des Bootes ausgleichend, die verbleibenden Minuten bis zum Start herunterzählend. Die Welt reduziert sich auf die Schot in den Fingern und den Wind, der den beiden vorne ins Gesicht weht. Timo zählt die Sekunden auf dem Regattatimer mit, die wir bis zur Startlinie brauchen, um möglichst auch als erster die Startlinie queren zu können. Das verheißt uns freien Wind ohne störende Ablenkung und von Beginn an direkt eine höhere Geschwindigkeit, die es uns erlaubt, sich möglichst früh absetzen zu können.

2 Decks Vergnügungsschiff

10:59: In der letzten Minute vor dem Start wird alles lauter — die Stimmen der anderen Boote, das Stöhnen der Winschen, das wilde Schlagen der teilweise noch gefierten Segel. Mein Atem geht schnell, ich atme den See, atme Diesel. Diesel? Nahezu jeden Sonntag um die gleiche Zeit nähert sich das mit 2 Decks übereinander, enorm hoch herausragende Vergnügungsschiff in Asselt. Es hat zig Besucher an Bord,



die fleißig winken, als das Schiff die Startlinie quert und das gerade startende Regattafeld teilt. Und es nimmt einigen von uns den nötigen Wind, um ungefährdet starten zu können. Und es riecht ganz typisch nach Schiffs-Diesel.

Gerangel

Nur noch wenige Sekunden bis zum Startsignal. Jetzt geht es langsam ans eingemachte. Wir beobachten die Konkurrenz, versuchen uns frei zu halten und niemanden zu behindern. Ein Boot links driftet zu weit, ein anderes prescht bereits über die Linie. Die Startlinie ist ein Strich auf dem Wasser, doch für uns ist sie eine Grenze zwischen Vorsatz und Realität. Boote tanzen, kreuzen, suchen die perfekte Position im Gerangel.

Aufregung

Nun geht es darum, den Bug millimetergenau zu platzieren, die Fock im geeigneten Moment dicht zu holen, das Gewicht zu optimieren, indem wir uns auf die hohe Kante setzen und punktgenau zum Startsignal die Startlinie zu queren. Zu früh ist eine Katastrophe; zu spät ist verlorene Zeit. Ich spüre selbst kleinste Korrekturen mit der Pinne, spüre, wie die Genua atmet, wie der Wind unseren Plan formt und begünstigt. „Rutsch nach vorn!“ rufe ich als

Steuermann. Dorothee zieht die Schot aus der Klemme, spannt sie. Sie kennt diese Bewegungen — automatisiert, präzise — und trotzdem spürt sie die Aufregung am Start wie einen Kitzel in der Magengrube, während sie ihre Füße in die Fußgurte stecke, um das Gleichgewicht halten zu können. „Fünf... vier... drei... zwei... eins...“ Der Hupton reißt durch den Morgen wie ein Schrei.

Routine

11:00: Wir verlagern das Gewicht möglichst weit nach vorne, um das Heck aus dem Wasser zu bekommen, die Wasserlinie zu verkürzen und setzen uns als Crew in Position — jeder weiß, wie er atmen, wie er ziehen, wie er agieren muss. Ich denke an die Stunden auf dem Wasser, an die Fehlschläge, die uns immer routinierter haben werden lassen.

Es ist mucksmäuschenstill an Bord. Das bedeutet höchste Konzentration. Der Vorschoter gibt mir ein Zeichen mit den Fingern: zwei Zupfer für Luv, ein Wink für Gewichtsausgleich. Die Spannung ist so stark wie eine anklingende hohe Gitarrensaite.

Wir setzen den Schub in Tempo um, die Pinne schiebt das Boot über die Linie, der Vorschoter zieht die Fock ins perfekte Fenster des Windes. Der Rumpf schneidet, Wasser spritzt, das Boot fängt fast an zu fliegen — ein kurzes, erlösendes Gefühl, als hätten wir gerade Flügel bekommen, naja so ähnlich jedenfalls.

Das Rennen hat begonnen

Um uns herum kollidieren Hoffnungen: zwei Boote zu weit, eines muss zurück, ein anderes gewinnt zunehmend Raum. Wir rauschen vorbei, jeder Meter ein kleines Opfer an Mut und Können. Wir fühlen gemeinsam die Kraft und den Wind, den wir mit unseren Segeln einfangen, wir spüren die Drehung des Bootes, hören unser angestregtes Keuchen.

Timo als Vorschoter lacht kurz auf — ein freudiger Ton, voller Erleichterung und Anspannung zugleich — und dann ist alles wieder Routine: Wende, Kurs halten, das Rennen hat begonnen.

Perfekten Zusammenspiel

Wir haben noch nicht gewonnen, nur

begonnen. Doch in diesen Sekunden, in diesem perfekten Zusammenspiel von Atem, Kraft und Wille, ist vielleicht vieles möglich. Wind und See nehmen die Boote auf, sie strecken sich wie Speere auf dem Wasser, die Suche nach dem entscheidenden Mehr an Wind auf dem Wasser ist in vollem Gange. Jeder von uns beobachtet das sich kräuselnde Wasser, das sich in der Sonnen dunkler, grauer vom Rest abhebt und uns den stärkeren Sind verrät. Und wir wissen, heute zählen nur noch zwei Dinge: die richtigen Entscheidungen und die richtigen Aktionen, die wir uns als Crew treffen. Gemeinsam. Bis zur Ziellinie. Bis zum eventuellen Regattasieg. Vielleicht bis zum 1. Platz in der noch laufenden Saison.

Overall:

1. Ralf, Dorothee en Timo
2. Thibaud
3. Nico, Kyrrill en Philipp

Yngling:

1. Michael, Angelika en George
2. Antoine, Herbert en Rudy
3. Peter en Gonny

Een wedstrijddag in Asselt

■ Ralf Eggen

De zon schijnt 's ochtends nog vlak boven het water, de dag lijkt nog niet helemaal wakker te zijn. We kruipen langzaam uit onze slaapzakken in het busje. Ik zet koffie. Buiten bij de haven heerst nog een vredige stilte. Alleen de opkomende wind laat de vallen tegen de mast slaan alsof hij hier en daar voorzichtig wil aankloppen. We gaan ontbijten.

9:00 uur: Hier en daar zie je een zeiler naar zijn boot lopen. Wij zijn al compleet, Dorothee, Timo en ik. En we hebben de zeilen klaargelegd om ze zo meteen te hijsen. Eerst alle schoten op het dek klaarleggen, dan de fok, het grootzeil en de spinnaker voorbereiden — de gebruikelijke procedure. Het trimmen van de zeilen gebeurt later op het water. Niemand maakt een nerveuze indruk, het gaat immers om

niet meer dan een clubregatta en dan hoeft eigenlijk ook niemand nerveus te zijn. Het gaat vooral om plezier en een beetje spanning op het water en na de wedstrijden om gezellig samen te zitten en hier en daar wat nieuwtjes uit te wisselen. Later op het water, vlak voor de eigenlijke start, moet alles getrimd zijn, moet elke knoop vastzitten, moet elke lijn zo soepel mogelijk door het blok lopen — en dan

voelt het bij sommigen ineens alsof hun zenuwen gespannen zijn.

Briefing

10:00 uur: De briefing staat op het programma. De lij- en loefboeien liggen al klaar. Het wordt zoals altijd een driehoekskoers. Het is alleen de vraag in welke richting we eerst tegen de wind in moeten varen. Dat wordt alleen bepaald door de wind van vandaag, die langzaam



aanwakkert tot 8 à 10 knopen.

Jan is ook al gearriveerd; hij neemt zoals altijd de leiding van de regatta op zich.

Met de wind draaiend van zuidwest naar west is de start tegen de wind in richting de haveningang. Dat kan krap worden en is afhankelijk van hoe de wind zich daar draait om de kleine landtong achter de haveningang te passeren. En hier versmalt het wateroppervlak tot een voor de zeilers ondankbare strook, die zo nauwkeurig mogelijk zeilen vereist. Na de briefing zijn er nauwelijks vragen, alle deelnemers aan de regatta gaan naar hun boten, tuigen deze nog op of varen direct de haven uit.

Op de trap komt Nicolas ons, iets te laat, tegemoet en vraagt ons naar de uitgegeven regattakoers. Herbert zegt alleen kort: "Vaar maar achter ons aan." Peter informeert hem natuurlijk over de te varen koers.

Alles nog een keer controleren

Terug op de boot controleren we alles nog een keer om er zeker van te zijn dat de lijnen goed liggen en dat de zeilen en vooral de spinnaker goed vastzitten. Dan varen we de haven uit. Dorothée en Timo hijsen de zeilen en beginnen ze te trimmen, afhankelijk van de windkracht. Want inmiddels is de wind iets toegenomen en dat betekent dat we de zeilen iets vlakker moeten zetten. Dus we trekken de voet van het grootzeil en de Cunningham iets strakker. We verplaatsen ook de fokkenschoot iets naar achteren.

Trillingen voelbaar

Door het trimmen worden de trillingen van de romp direct voelbaar wanneer de boot probeert het trimmen om te zetten in meer snelheid. Ik voel aan de helmstok het zachte gezoem van het roerblad en hoor het schrapen van de fok. Nu nog even controleren of de spinnakerboom aan de 'juiste' kant is bevestigd, zodat we hem na het ronden van de loefboei zo snel en gemakkelijk mogelijk kunnen

zetten op de daaropvolgende voor-de-windse koers.

Ik kijk vooruit: de startlijn ligt daar als een getekende belofte, de startboeien, de startvlaggen van Jan en Rens, de twee verdienstelijke wedstrijdleiders aan wal; alles wordt vandaag in deze paar uur beslist.

Er staan in totaal drie wedstrijden op het programma. Op dit moment staan we nog tweede of derde in het algemeen klassement. Er is een kleine kans dat we een plaats kunnen stijgen, want onze directe concurrent voor de eerste plaatsen neemt vandaag helaas niet deel aan de afsluitende regatta van het jaar. Angelika, Dorothée, Andreas, Antoine, George, Herbert, Rudy, Thibaud, Michael, Oliver, Nicolas, Timo, Elmar en Peter zijn allemaal weer van de partij. Op verschillende boten, met verschillende handicaps, om nagenoeg gelijke kans te hebben met de soms zeer verschillende boten.

Nog tien minuten tot de start

10:50 Nog tien minuten tot de start. Tijdens de voorbereidingen kijken we waar de wind het sterkst waait aan de startlijn en waar we mogelijk eerder snelheid kunnen maken. Ik spreek kort en bondig en deel mijn indrukken met de bemanningsleden: "Wind 11-13 knopen, nauwelijks golven. Probeer ongeveer 10

seconden voor het startsignaal snelheid te maken, geen onnodige manoeuvres vlak daarvoor." De boten verdringen zich voor de startlijn, je hebt dan vaak nauwelijks ruimte, maar je moet je aan de geldende voorrangsregels houden en tegelijkertijd je vooraf bepaalde tactiek kunnen doorzetten. En de tactiek staat vast: zo hoog mogelijk aan de wind op de kortste weg zonder veel slagen of bochten naar de loefboei, vrije ruimte voor de boeg, zo snel mogelijk vrije wind bereiken en een zuivere snede door de golven die door de andere boten worden veroorzaakt. Elke handeling telt nu; de boot reageert op de kleinste roer- en zeilcorrecties.

5 minuten-signaal

10:55: Het 5 minuten-signaal klinkt. De nervositeit bij sommige zeilers neemt gestaag toe. Als fokkenmaten zitten Dorothée en Timo zo ver mogelijk naar voren, knieën opgetrokken, handen op de fokkenschoot, hun gewicht gebruikend om de helling van de boot te compenseren, terwijl ze de resterende minuten tot de start aftellen. De wereld beperkt zich tot de schoot in hun vingers en de wind die hun gezicht waait. Timo telt de seconden die we nodig hebben om als eerste de startlijn te kunnen passeren op de regattatimer mee. Dat belooft ons vrije wind zonder storende





afleiding en vanaf het begin direct een hogere snelheid, waardoor we zo vroeg mogelijk afstand kunnen nemen.

Tweedeks pleziervaartuig

10:59: In de laatste minuut voor de start wordt alles luider: de stemmen van de andere boten, het gekreun van de lieren, het wilde geklapper van de deels nog gevierde zeilen.

Ik adem snel, ik adem het meer in, ik adem diesel in. Diesel? Bijna elke zondag rond dezelfde tijd nadert het enorm hoge tweedeks pleziervaartuig Asselt. Er zijn tientallen bezoekers aan boord, die ijverig zwaaien als het schip de startlijn passeert en het net startende regattaveld in tweeën deelt. En het neemt bij sommigen van ons de nodige wind weg om veilig te kunnen starten. En het ruikt heel typisch naar scheepsdiesel.

Gedrang

Nog maar een paar seconden tot het startsignaal. Nu wordt het spannend. We observeren de concurrentie, proberen vrij te blijven en niemand te hinderen. Een boot links drijft te ver weg, een andere schiet al over de lijn. De startlijn is een streep op het water, maar voor ons is het een grens tussen voornemen en realiteit. Boten dansen, kruisen, zoeken de perfecte positie in het gedrang.

Opwinding

Nu gaat het erom de boeg tot op de millimeter precies te plaatsen, de fok op het juiste moment aan te halen, het gewicht te optimaliseren door op de hoge rand te gaan zitten en precies op

het startsignaal de startlijn te passeren. Té vroeg is een ramp, té laat is verloren tijd. Ik voel zelfs de kleinste correcties met de helmstok, voel hoe de genua ademt, hoe de wind ons plan vormt en bevordert.

“Schuif naar voren!”, roep ik als stuurman. Dorothée trekt de schoot uit de klem en spant hem. Ze kent deze bewegingen – automatisch, nauwkeurig – en toch voelt ze de opwinding bij de start als een kriebel in haar maag, terwijl ze haar voeten in de voetriemen steekt om haar evenwicht te bewaren. “Vijf... vier... drie... twee... één...” De toeter klinkt als een schreeuw door de ochtend.

Routine

11:00 uur: We verplaatsen het gewicht zo ver mogelijk naar voren om de achterkant uit het water te krijgen, de waterlijn te verkorten en nemen als bemanning onze posities in – iedereen weet hoe hij moet ademen, hoe hij moet trekken, hoe hij moet handelen. Ik denk aan de uren op het water, aan de mislukkingen die ons steeds meer routine hebben gegeven.

Maximale concentratie

Het is muisstil aan boord. Dat betekent maximale concentratie. Het voorste bemanningslid geeft me een teken met zijn vingers: twee trekjes voor loef, een knikje voor gewichtsverdeling. De spanning is zo groot als een aanslaande hoge gitaarsnaar.

We zetten de stuwkracht om in snelheid, de helmstok duwt de boot over de lijn, de voorste fokkenmaat trekt de fok in het perfecte windvenster. De romp snijdt

door het water, het water spat, de boot begint bijna te vliegen – een kort, bevrijdend gevoel, alsof we net vleugels hebben gekregen; zo iets in ieder geval.

Wedstrijd is begonnen

Om ons heen botsen hoopvolle verwachtingen op elkaar: twee boten te ver, één moet terug, een andere wint steeds meer ruimte. We razen voorbij, elke meter een klein offer van moed en vaardigheid. We voelen samen de kracht en de wind die we met onze zeilen vangen, we voelen de draaiing van de boot, horen ons gespannen hijgen. Timo, de voorste fokkenmaat, lacht even – een vrolijke klank, vol opluchting en spanning tegelijk – en dan is alles weer routine: wenden, koers houden, de race is begonnen.

Perfekte samenspel

We hebben nog niet gewonnen, we zijn pas begonnen. Maar in deze seconden, in dit perfecte samenspel van adem, kracht en wil, is misschien veel mogelijk. Wind en water nemen de boten op, ze strekken zich uit als speren op het water, de zoektocht naar dat beslissende beetje extra wind op het water is in volle gang. Ieder van ons observeert het rimpelende water, dat zich in de zon donkerder en grijzer aftekent tegen de rest en ons verradt waar de sterkste wind is. En we weten dat vandaag maar twee dingen tellen: de juiste beslissingen en de juiste acties die we als bemanning nemen. Samen. Tot aan de finish. Tot aan de mogelijke overwinning in de regatta. Misschien wel tot de eerste plaats in het huidige seizoen.

Overall:

1. Ralf, Dorothée en Timo
2. Thibaud
3. Nico, Kyrill en Philipp

Yngling:

1. Michael, Angelika en George
2. Antoine, Herbert en Rudy
3. Peter en Gonny

Euregio Regatta 2025 bij Ascloa

Met een opvallend groot deelnemersveld van 48 boten waren de Asseltse Plassen afgelopen zomer het zonnige decor voor de Euregio Regatta 2025.

Met een lichte tot matige bries kon er prima en best wel fanatiek gezeild worden en ook het uitgebreide buffet op de zaterdagavond zorgde voor een prima stemming onder de deelnemers. Enige minpunt was de ongelukkige crash tussen twee boten, waarbij de boot van een Ascloa vrij ernstig beschadigd werd.

Niet alleen het mooie weer, maar vooral de inzet van een groot aantal leden van onze vereniging zorgde voor een succesvol zeilevenement. Dank aan onze wedstrijdcommissie onder de bezielende leiding van Michael Wüsten en Jan Ansems en aan iedereen die meewerkte.

In totaal waren er 6 klassen aan de start en konden 5 manches gezeild worden.

In de sterke handicapklasse A behaalde onze voorzitter Thibaud de Guerre een mooie tweede plaats. In de H-Boot klasse was er



eveneens een tweede plaats voor Ralf Eggen met zijn team Dorothée en Timo.

Overige resultaten en vooral erg mooie actiefoto's van de wedstrijden vinden jullie op: www.euregioregatta.com.

De Euregio Regatta 2026 is op 27 en 28 juni bij Maas & Roer gepland. Reserveer alvast dit weekend in jullie agenda en meld je tijdig aan. Iedereen is welkom!

MOTORBOOT (VER)KOPEN?
ZET KOERS RICHTING BESTBOATS



Wij bieden u een verkoopplan op maat! Informeer naar de mogelijkheden

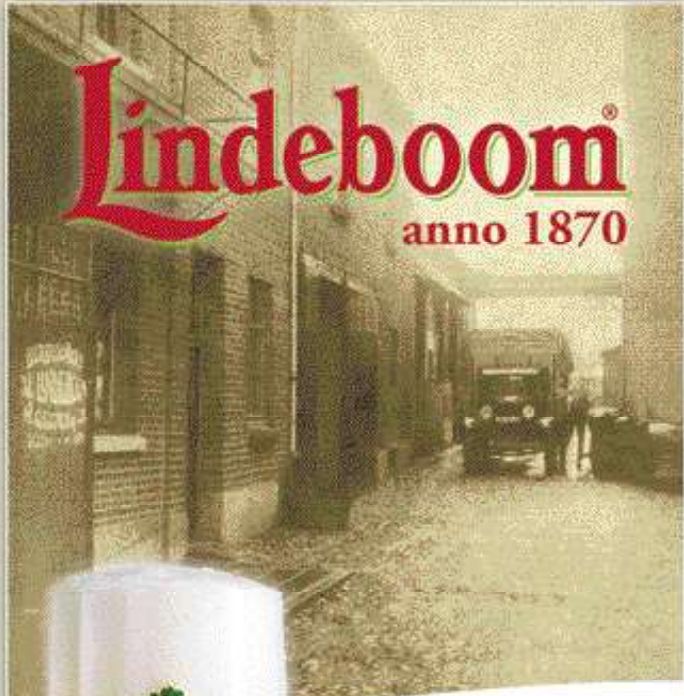
- inruil van uw eigen jacht bespreekbaar
- proefvaart mogelijk in onze outdoor showroom
- een bewezen verkoopresultaat met groot internationaal bereik
- presentatie van uw jacht onze prioriteit middels een uitgebreide foto- /filmreportage
- en een in-huis boatwash service

Premium Occasions • Riviera Yachts • PIRELLI Speedboats
www.bestboats.nl

BEST BOATS
ROERMOND INTERNATIONAL YACHTBROKER

Maashaven 4
6041 TB Roermond
+31 475 74 37 05
Email: info@bestboats.nl

Lindeboom
anno 1870



Lindeboom
't Bier van Hier

www.lindeboom.nl

Euregio Regatta 2025 bei Ascloa

Mit einer besonders großen Anzahl von 48 gemeldeten Boote, waren die Asselter Plassen im vergangenen Sommer die sonnige Kulisse für die Euregio Regatta 2025.

Bei einer leichten bis mäßigen Brise waren die Verhältnisse gut und auch das am Samstagabend organisierte Buffet sorgte für eine prima Stimmung bei den Teilnehmern. Kleiner Minuspunkt war der unglückliche Crash zweier Boote, bei dem das Boot eines Ascloa Mitglieds ernsthaft beschädigt wurde.

Nicht nur das schöne Wetter, doch auch der bemerkenswerte Einsatz von vielen Mitgliedern sorgte für ein erfolgreiches Segelfest. Dank an unsere Regatta Kommission unter der Leitung von Michael Wüsten und Jan Ansems und an alle, die mitgewirkt haben. Insgesamt waren 6 Klassen am Start und es konnten 5 Manches gesegelt werden.

In der starken Handicap Klasse A erreichte unser Vorsitzender Thibaud de Guerre einen schönen zweiten Platz.

In der H-Boot Klasse war es Ralf Eggen und sein Team Dorothee und Timo, die ebenso einen zweiten Platz errangen.

Weitere Ergebnisse und schöne „Action-Fotos“ der Regatten findet ihr unter:
www.euregioregatta.com.

Die Euregio Regatta 2026 findet am 27. und 28. Juni bei Maas & Roer statt. Merkt euch dieses Datum bereits in eurem Kalender vor. Jeder kann mitmachen!



**Euregio
Regatta
27 en 28 juni
2026
Maas & Roer
Roermond**



Jong aan het roer

Denk mee over jeugdactiviteiten in het nieuwe vaarseizoen!

■ Jesper van Son

Op mijn twaalfde kocht ik mijn eerste bootje en via mijn vader maakte ik voor het eerst kennis met Ascloa. Nu, heel wat jaren en een paar boten verder, is ook mijn vrienden-groep aan boord gesprongen. Samen knappen we inmiddels onze derde boot op, zodat we deze zomer weer met z'n allen het water op kunnen.

Wat ooit begon met een BM16m² – met een opvallend korte mast en een flink gat in de romp (misschien dat sommigen van jullie deze kleurrijke verschijning nog herinneren?) – is uitgegroeid tot een Aloa 27 waar we met acht vrienden enorm veel plezier aan beleven. We kijken dan ook nu al uit naar het nieuwe vaarseizoen.

Samen zorgen we ervoor dat onze jachthaven niet alleen een plek is om aan te leggen, maar ook om nieuwe vrienden te maken

In de haven bruist het altijd van de activiteit, maar we merken dat we onze jongere leden graag wat vaker aan dek zouden zien. Daarom willen we komend seizoen meer organiseren voor én door de jeugd van onze vereniging. Denk aan een gezellige haven-BBQ, een feestavond in het clubhuis, of met meerdere boten het water op om te zwemmen en te genieten – momenten om elkaar beter te leren kennen en samen plezier te maken op en rond het water.

We hebben jullie ideeën nodig!

En daarvoor hebben we jullie ideeën nodig!

Wat lijkt jou leuk om te doen met andere jonge leden van de haven?

Laat het gerust weten via

Jesper.vanson1306@gmail.com, of



spreek mij/ons aan op de steiger. Alle ideeën zijn welkom – of je nu fanatiek zeilt of vooral geniet van de gezellige sfeer in de haven. Vind je het leuk om mee te helpen met organiseren? Dan horen we dat natuurlijk ook graag; extra handen zijn altijd fijn.

Samen zorgen we ervoor dat onze jachthaven niet alleen een plek is om aan te leggen, maar ook om nieuwe vrienden te maken en mooie herinneringen op te bouwen.
Tot aan dek!

Aktueel
Aktuelles
www.wsvascloa.nl

Junge Leute am Ruder

Macht mit und gestaltet die Jugendaktivitäten in der neuen Fahrsaison!

■ Jesper van Son

Mit zwölf Jahren kaufte ich mir mein erstes Boot und über meinen Vater kam ich zum ersten Mal mit Ascloa in Kontakt. Viele Jahre und einige Boote später ist nun auch mein Freundeskreis mit an Bord. Gemeinsam restaurieren wir inzwischen unser drittes Boot, damit wir im Sommer wieder zusammen aufs Wasser können.

Was einmal mit einer BM16m² begann – mit einem auffallend kurzen Mast und einem großen Loch im Rumpf (vielleicht erinnern sich einige von euch noch an dieses farbenfrohe Gefährt?) – hat sich inzwischen zu einer Aloa 27 entwickelt, mit der wir zu acht jede Menge Spaß haben. Wir freuen uns jetzt schon auf den Start der neuen Saison. Im Hafen ist immer viel los, aber wir würden unsere jüngeren Mitglieder gerne öfter an Deck sehen. Deshalb möchten wir in der kommenden Saison mehr von

und für die Jugend unseres Vereins organisieren. Wir denken an einen gemütlichen Hafen-Grillabend, eine Party im Clubhaus oder gemeinsame Ausfahrten mit mehreren Booten – inklusive Schwimmen und gemeinsam Zeit auf und am Wasser verbringen. Kurz gesagt: Momente, um einander besser kennenzulernen und zusammen Spaß zu haben. Dafür brauchen wir eure Ideen! Was würdest du gerne mit anderen jungen Mitgliedern des Hafens unternehmen?

Melde dich einfach unter Jesper.vanson1306@gmail.com oder sprich mich/uns direkt auf dem Steg an. Alle Vorschläge sind willkommen – egal ob du ein begeisterter Segler bist oder einfach die entspannte Atmosphäre im Hafen genießt. Und wenn du Lust hast, bei der Organisation zu helfen: Wir können immer zusätzliche Hände gebrauchen. Gemeinsam sorgen wir dafür, dass unser Yachthafen nicht nur ein Ort zum Festmachen ist, sondern auch ein Ort, um neue Freunde zu finden und schöne Erinnerungen zu schaffen. Bis bald an Deck!



- Schilderen van gebruikte en nieuwe jachten
- Onderhoud en reparatie van jachten
- Jachtbemiddeling
- Levering van motoren en generatoren
- Levering van alle toebehoren
- Winterstalling

Waage Naak 17 • 6019 AA Wessem
Tel. 0475 - 561881
Email: info@vankesselyachting.com
K.v.K. 13029679

www.vankesselyachting.com

Grand-Café de Boei

(voorheen Brasserie Diony)

Nieuwe lunch- en dinerkaart



Asseltsestraat 63 Swalmen T: 0475 - 504219



Nieuwe havenmeester

Veel Ascloa leden hebben afgelopen vaarseizoen Tom Weinforth al leren kennen. Na het vertrek van Günter Schiffer was hij, samen met André Engels, gastheer en havenmeester van onze vereniging. Met zijn enthousiasme, inzet en charme heeft hij bestuur en leden kunnen overtuigen en we zijn blij, dat hij onze nieuwe havenmeester wil zijn.

Tom is 62 jaar jong en woont met zijn vrouw Petra en gezin in Brüggen. Tom's passie is zijn 'Bayliner 28,55' die hij de afgelopen jaren helemaal uit elkaar genomen en deze naar zijn wensen weer opgebouwd heeft. Niet zo vreemd wanneer je bedenkt, dat hij als voormalig ondernemer in de autobranche dit ook echt kan. Misschien lukt het ons nog om hem en Petra ervan te overtuigen, dat een zeiljacht ook zijn voordelen heeft.

Sinds 2016 is 'pensionado Tom' in zijn vrije tijd op het water te vinden en hij verheugt zich om met jullie kennis te maken.

(Telefoon havenmeester: 06 -214 243 12)

Neuer Hafenmeister

Viele Mitglieder von Ascloa haben bereits in der vergangenen Saison Tom Weinforth kennengelernt. Nach dem Abschied von Günter Schiffer war er, gemeinsam mit André Engels Gastgeber und Hafenmeister unseres Vereins.

Mit seiner Begeisterung, seinem Einsatz und Charme hat er Vorstand und Mitglieder überzeugen können und wir sind froh, dass er unser neuer

Hafenmeister sein möchte.
Tom ist 62 Jahre jung und wohnt mit seiner Frau Petra und Familie in Brüggen.

**Mit seiner Begeisterung,
seinem Einsatz
und Charme
hat er Vorstand
und Mitglieder
überzeugen können**

Toms Leidenschaft ist seine „Bayliner 28,55“ und hat dieses Motorboot in den vergangenen Jahren völlig auseinander-

genommen und nach seinen Wünschen wieder aufgebaut. Wen wundert's denn Tom war ein erfolgreicher Unternehmer in der Autobranche und kann das halt. Vielleicht gelingt es uns noch Tom und Petra davon zu überzeugen, dass auch eine Segelyacht viele Vorteile kennt. Seit 2016 ist „Pensionado Tom“ in seiner Freizeit auf dem Wasser zu finden und freut sich schon darauf euch kennenzulernen.

(Tel. Hafenmeister: +31(0)6 - 214243122)

**Wij wensen u een mooi zeil-/vaarseizoen toe
en begroeten u graag in Restaurant Maaszicht!!!**

Stephan & Ramon Füsers
Past. Pinckersstraat 36 6071 NW Asselt
Tel.: 0475 504064 Fax: 0475 505192
www.restaurant-maaszicht.nl
e-mail: info@restaurant-maaszicht.nl



RESTAURANT
maaszicht

MAMAMAHE goes North

Sommerabenteuer mit der MAMAMAHE

■ Herbert Artz

Zur Vorbereitung unseres Sommertörns starteten wir bereits nach dem Contest Cup (einem Contest-Regattawochenende) nach Pfingsten von *Medemblik* bei tollem Wetter und segelten über die *Stevinsluis*, *Malzwin*, das *Gat van Stier* und den *Texelstroom* nach *Texel*.

Zum ersten Mal im Wattenmeer! Daher waren wir gespannt, wie das mit den Gezeiten so abläuft. Es ist einfacher als gedacht – kurz prüfen, ob die Tiefe überall passt und einen Zeitpunkt zum Lossegeln aussuchen, wo man am besten „Strom mit“ hat. Findet man mittlerweile Alles im Internet. Zum Einstieg ins Wattsegeln ist diese Route sehr zu empfehlen und super betonnt. Einen Tag später segelten wir bei viel Regen und Windstärke 6-7 gegenan nach *Willemsoord*/ *Den Helder* unserem Absprunghafen nach Norwegen (sehr nette Hafenmeister und gut mit dem Zug zu erreichen!).

Die Wettervorhersage versprach 3-4 Bft aus W bis NW und sonniges Wetter. So startet eine Woche später die „Überführungscrew“ (Antoine, Peter und

Herbert) den „Non-Stop Törn“ über die Nordsee nach *Kristiansand*/ Norwegen. Nach 2d7h und 344nm und traumhaften Segeltagen bzw. –Nächten machte die Überführungscrew um 2 Uhr morgens im Gasthafen fest. Zwei Tage später ging es für die Überführungscrew von Oslo mit dem Flieger zurück nach Eindhoven.

Sommertörn in Norwegen, Schweden und Dänemark

Am 11.7. startete für Margit und mich endlich unser dreiwöchiger Sommerurlaub. Zuerst ging es von Düsseldorf über Oslo mit dem Flugzeug und anschließend mit dem Bus nach *Kristiansand* (insgesamt 10h unterwegs). Dann waren wir endlich wieder auf unserer MAMAMAHE. Schnell das Gepäck verstauen und schon ging es zum Einkaufen von frischen

Lebensmitteln für die nächsten Tage inclusive Stadtbesichtigung.

Bei angenehmen 23 Grad und Wind 4-5Bft konnten wir traumhaft aus dem Sund heraus Richtung offenes Wasser segeln

Norwegen empfing uns mit Traumwetter und so beendeten wir den Tag spät mit einem Sundowner bei Mitternachts-sonne.

Am nächsten Tag starteten wir früh bei bestem Sommerwetter. Bei angenehmen 23 Grad und Wind 4-5Bft konnten wir traumhaft aus dem Sund heraus Richtung offenes Wasser segeln. Später fuhren wir dann in das enge Schärenfahrwasser unter Motor an





kleinen Inselchen mit pittoresken, roten oder weißen Ferienhäusern vorbei, die oft nur per Boot zu erreichen sind. Wie aus dem Bilderbuch! Die Fahrwasser sind hier teilweise noch mit Steintürmchen markiert, Untiefen oft nur mit einer rostigen Stange gekennzeichnet! Vorsicht! Sorgfältige Kontrolle des Kurses auf der Karte ist hier dringend notwendig! Die wunderschöne Route über *Bindleia* führte uns zu unserem heutigen Ziel *Lillesand*, eine nette Sommerdestination mit vielen Restaurants und Lokalen am Wasser.

Ein toller Gästehafen mit „schwimmendem Pool“ in *Arendal* am nächsten Tag – das Anlegen war bei stark böigem Wind etwas tricky, aber freundliche helfende Hände gibt es auch in Norwegen überall.

Erstmal ein Bad zur Abkühlung im super sauberen und warmen Meer (23°C)! Die Stadt ist im Übrigen sehenswert. Das Wetter meinte es weiterhin gut mit uns und am nächsten Tag ging es zu einem weiteren Highlight - die kleine Stadt Risør, zunächst per Motor durch die Schären und später mit Segelkraft. Viele weiße Holzhäuser am Hang, Norwegen wie aus dem Bilderbuch! Der Hafen war gut besucht – wir lagen im Päckchen neben sehr netten Norwegern, die alle sehr erstaunt waren, über unsere weite Reise aus den NL von Hoorn am Markermeer. In Norwegen wird normalerweise immer mit Karte bezahlt, leider war dem Hafenmeister das Kartenlesegerät ins Wasser gefallen, so dass wir erstmal im nahegelegenen Supermarkt Bargeld Cash holen mussten. Über *Staveren* segelten wir dann nach *Verdens Eide*. Das „Ende der Welt“ liegt in einem sehr ruhigen Naturschutzgebiet am Ende des Oslofjords mit

fantastischem Fjordblick. Inmitten von Felsen und Schären befindet sich ein kleiner, überschaubarer Hafen mit toller Aussicht auf den aus Steinen erbauten, sehenswerten „Leuchtturm“. Wir trafen niederländische Camper. Das „Ende der Welt“ ist allerdings mit dem Segelboot besser zu erreichen als mit dem Camper! Man sollte möglichst nicht zu spät anreisen, da der Hafen wirklich sehr klein und überschaubar ist. Danach entspannte Sommerstimmung auf *Oestre Bolernen*, einer kleinen Schäreninsel am Eingang zum Oslofjord. Hier bekamen wir zum Glück einen der letzten Plätze im Päckchen am Ende des Steiger (praktischerweise am Ende vom Steg mit Badeleiter zum Schwimmen im Meer).

Man sollte möglichst nicht zu spät anreisen, da der Hafen wirklich sehr klein und überschaubar ist

Wir erklimmen den kleinen Berg hinter dem Hafen und kamen auch an einigen, alten Küstenbefestigungen aus dem 2. Weltkrieg vorbei. Von hier oben hatten wir einen tollen Blick auf Hafen und Schären im Abendlicht.

Am nächsten Tag ging es in den *Oslofjord* Richtung *Oslo*, leider komplett unter Motor, da nur ein leichter Wind wehte. Auch bei den Kreuzfahrern ist *Oslo* beliebt – die dicken Pötte fahren dann sehr dicht an uns vorbei. Wir lagen im KNS (Königlich Norwegischer Yachtclub) gegenüber der Innenstadt. Toller ruhiger Hafen, fast leer (Urlaubszeit) auf der Halbinsel *Bydøy*. So sauber, dass das Baden im Hafen bei 30°C kein Problem war. Besuche im *Fram-Museum* (Schiff von Roald Amundsen, mit dem er Artis

und Antarktisexpeditionen durchgeführt hat), *Norsk Folkemuseum* (Freilichtmuseum mit Stabskirche und alten Häusern und Höfen aus allen Gegenden Norwegens) und des *Norsk Maritim Museum* (mit kleinem Wikingerschiff). Leider können wir das *Vikingtidsmuseet* (Wikingermuseum) mit dem bekannten Oseberg-Schiff erst 2027 besuchen (geschlossen wegen Umbau zur Erweiterung). Die Stadt selber ist ein lohnenswertes Ziel mit der schönen Innenstadt und dem Königspalast. Leider haben wir bei der Kontrolle des Motors eine Undichtigkeit an der Kühlwasserpumpe festgestellt. Nach vielen Telefonaten, Internetsuche und Hilfe von einem norwegischen Freund vom Contest Yacht Owners Club konnte ich nur Dichtungen in einem Volvo Motorladen erstehen. Eine Reparatur war aufgrund der Urlaubszeit vor Ort nicht möglich.

Die Pumpe war von Herbert nicht dicht zu bekommen, auch nicht mit viel Sikaflex. Wir mussten entscheiden, wie es weitergeht: Boot in *Oslo* liegen lassen, bis jemand den Motor reparieren kann oder weiterfahren in Richtung Heimat. In der Zwischenzeit hatte Herbert Kontakt mit einem bekannten Bootsbauer in Kappeln. Ihm wurde zugesichert, dass dort eine Reparatur machbar wäre. Wir hatten mit *Oslo* den nördlichsten Punkt unserer Reise erreicht und nach reichlich Überlegung nicht hier auf eine Reparatur zu warten, starteten wir die Rückreise Richtung Süden. Wir fuhren also weiter Richtung Ostsee mit der Einschränkung einer Motorfahrt mit max. 1500 Touren und ihn nur kurz zum An- bzw. Ablegen zu benutzen. Während der restlichen Fahrt Richtung Heimat bedeutete das: Margit musste ab jetzt



während des An- und Ablegens ständig alle 5 min 500ml Wasser in den Ausgleichsbehälter gießen, und Herbert musste das durchgelaufene Wasser wieder aus der Bilge pumpen! Margit kam sich vor wie beim „Kohleschütten auf einer Lok“: Unter Deck Wasser nachgießen, sofort den Niedergang schnell hoch, um an Deck die Leinen klarzumachen und sofort wieder runter unter Boot Wasser nachgießen! Echt Stress!

Zum Trost haben wir im „Vinmonopolet“ unsere Weinvorräte wieder aufgefüllt. Nicht im Supermarkt, sondern nur in diesen staatlichen Läden kann man alkoholische Getränke mit mehr als 5,5% kaufen.

Der *Oslofjord* empfing uns mit sehr ruhigem, warmem Wetter und ganz wenig Wind (achterlich, 1 bis max 2 Bft, wie in Asselt zur Regatta). Also haben wir den Gennaker gesetzt und die schöne Landschaft und die kleinen Örtchen genossen. Leider war das nächste „Ungemach“ schon auf dem Weg – ab Mittag begannen einzelne Instrumente auszufallen und nach kurzer Zeit kamen wir dahinter, dass die Verbraucherbatterien den Geist aufgegeben hatten. Mit dem mobilen Solarpanel und Verbrauchsreduktion konnten wir es behelfsmäßig überbrücken. In Moss kontaktierte Herbert am nächsten Morgen ein Geschäft für Bootsbedarf, welches passende Akkus auf Lager hatte. Bevor das Geschäft

öffnete, war noch genug Zeit, um im nahen Supermarkt die Vorräte aufzufüllen. Hier lernten wir, dass man Bier in Norwegen erst ab 8 Uhr morgens kaufen kann, vorher verweigerte die Kasse den Dienst. Schnell die neuen Batterien eingebaut und dann ging es mit passendem Wind (3-4 Bft /Halbwind) nach *Strömstad* am Koster Nationalpark. Strömstad liegt schon in Schweden und so setzten wir unsere dritte Gastlandsflagge auf dieser Reise.

Als Nächstes erlebten wir ein absolutes Highlight an der schwedischen Westküste: *Hunnebostrand*, ein idyllischer Hafen in den Schären Inselchen, umgeben von Felsformationen und unberührter Natur = ein Muss für alle, die an die Westküste segeln! Sehr beliebt bei Schweden und Norwegern und im Päckchenliegen war wieder angesagt.

Die Wetterlage verhieß für die komplette Woche deutlich mehr Wind (5-6) aus West. Jetzt hieß es sich zu entscheiden: Um Skagen über die Nordsee direkt zurück in die Niederlande oder die Chance zur Reparatur in Kappeln zu nutzen (Schweden schied mittlerweile aus). Da auf der Nordsee eher Richtung 7 Bft ging, war klar, wir segeln weiter entlang der schwedischen Westküste Richtung *Hälsö* – der Wind passte ja gut. Auf der kleinen Schäreninsel Hälsö vor Göteborg hatten wir uns mit Roger van

Son verabredet, der dorthin umgezogen ist. Er kam uns schon im Fahrwasser mit seinem kleinen Motorboot entgegen. Wir verbrachten zwei tolle Tage mit seiner Familie und Freunden in seinem neuen Zuhause. Vielen Dank für die Gastfreundschaft und die Hilfe!

Am Mittag des nächsten Tages legten wir ab Richtung *Lasö* in Dänemark, der Wind schien günstig. Zunächst kamen wir bei Windstärke 4-5 gut voran, dann dreht der Wind jedoch ungünstig, so dass wir uns entschieden nach Anholt zu fahren. Später schief der Wind plötzlich komplett ein – wir dümpelten mitten auf dem Kattegat für zwei Stunden, da wir den kaputten Motor nicht benutzen konnten.

Als der Wind endlich wieder auffrischte, konnten wir mit einem direkten Anlieger nach *Anholt* fahren. Mittlerweile war es allerdings mitten in der Nacht. Der Anlauf des Hafens aus Nordost ist etwas tricky, da man um ausgedehnte Untiefen herumfahren musste. Mittlerweile war es 2 Uhr nachts, und das Anlegen im Hafen war der absolute Tiefpunkt der Reise: Kein Liegeplatz mehr frei, keine Möglichkeit im Päckchen irgendwo längsseits zu gehen, Motorprobleme und ein fast komplett dunkler Hafen. Daher konnten wir nur noch völlig erschöpft am Fischer Kai anlegen. Dort wurden wir





natürlich um 6 Uhr morgens schon wieder vertrieben...

Über *Grenaa* und *Juelsminde* kamen wir gut voran Richtung Süden. Nachdem wir den *Kleinen Belt* passiert hatten, entdeckten wir den Naturhafen *Dyvig*. Die Einfahrt ähnelt einem gewundenen Fluss mit sehr schmalen Fahrwasser (5m bis 10m) und sehr flachen Ufern. Der Ort ist eine bei Bootsfahrern sehr beliebte Naturidylle. Das „Hjortspringbådens Laug Museum“ (steinzeitlicher Holzbootfund und Holzbootsbau) war leider nicht geöffnet, aber das wäre was für Jens..

Zum ersten Mal seit unserer Abreise empfing uns der Morgen mit Regen, und der Tag versprach nicht besser werden. Durch den *Als-Sund* ging es nach *Sonderburg*. Vor der „Christian X. Brücke“ mussten wir jedoch fast 2h auf die Öffnung warten. Im Stadthafen, als auch in der Marina war kein Liegeplatz zu bekommen, und der strömende Regen hob auch nicht die Lust auf eine Stadtbesichtigung. Also sparten wir uns *Sonderburg* für ein anderes Mal auf. Wir segelten am Schloss und der dänischen Staatsyacht (die hat ihren Liegeplatz vor dem Schloss) direkt nach *Maasholm*. Beim Einfahren in die *Schlei* hatten wir viel Gegenwind, und um den Motor nicht zu sehr zu belasten, krochen wir mit 0,5 bis 1kn Richtung Hafen. Der vorbeifahrende Rettungskreuzer der DGzRS hat sicher schon überlegt, ob er uns zur Hilfestellung anfunken soll. *Maasholm* ist ein nettes früheres Fischerstädtchen mit schönen alten Häusern und sicher einen Besuch wert.

Mittlerweile war klar, dass die

MAMAMAHE in diesem Sommer nicht wieder in ihren Heimathafen (Grashaven/ Hoorn) zurückkehren würde, da die Reparatur länger dauern würde. Bei der *WSG Arnis/ Grödersby* war für uns ein Langzeitliegeplatz organisiert worden. Dorthin verlegten wir unser Boot und organisierten die Reparatur. Zeit für eine ausgiebige Stadtbesichtigung war dann auch noch übrig. Die kleinste Stadt Deutschlands sollte man gesehen haben: Putzig, urig und sehr gemütlich. Zwei Tage später sind wir mit einem Mietwagen zurück nach *Kempen* gefahren.

Nach 9 Wochen kam endlich die Nachricht, dass der Motor endlich repariert sei, und so haben Herbert und sein Sohn (Matthias) das Segelboot über ein verlängertes Wochenende durch den *Kiel Kanal (NOK)* nach Cuxhaven überführt. In den Schleusen und im Kanal kommt man den riesigen Seeschiffen sehr nahe und es ist immer wieder beeindruckend, wie groß diese sind. Nach einer Zwischenübernachtung in *Rendsburg* (es gibt festgelegte „Befahrens-Zeiten“, je nach Jahreszeit) machten die beiden am Samstag bei der Seglervereinigung *Cuxhaven* fest. Beim Segeln über die Unterelbe bei ablaufendem Wasser hatten die beiden beeindruckende 4,5kn Strom mit, so dass Matthias bei der Einfahrt in die Hafeneinfahrt mächtig vorhalten musste. Wir schossen mit 9kn in den Vorhafen, der jedoch groß genug ist, um in aller Ruhe die Segel zu bergen. Der Hafen ist zu Recht sehr beliebt bei Nordsee-Seglern: Die Hafenmeister sind eine Wucht und die ganze Anlage ist liebevoll gepflegt. Und als I-Tüpfelchen benutzen Robben die Slipbahn als Ruheplatz! Hier konnte die MAMAMAHE sicher bis zu

den Herbstferien liegen bleiben. Schon bei der Motorfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal war Herbert aufgefallen, dass die MAMAMAHE relativ langsam war und das Bugstrahlruder nur sehr wenig Schub erzeugte. Relativ schnell hatten er den Verdacht, dass das Unterwasserschiff stark bewachsen sein könnte.

Mit Hilfe des Hafenmeisters konnte er einen Taucher organisieren, der das Strahlruder und Teile des Unterwasserschiffes vom starken Befall mit Kalk-Röhrenwürmern befreite. Ein „nicht-solles“ Andenken aus der Schlei!

Transfer zurück nach Medemblik

In den Herbstferien konnten Margit und Herbert dann schließlich den letzten Teil der Heimreise starten und die MAMAMAHE über *Norderney*, *Borkum*, *Staande-Mast-Route* von *Delfzijl* nach *Harlingen* schließlich zurücksegeln. Dieses Abenteuer wird aber ein anderes Mal erzählt.

Nach 136 Tagen, 8 Schleusen, 56 Brücken und 1194 Meilen und 4 Gastlands-Flaggen kreuzten wir am 23. Oktober unsere Kielwasser vor Medemblik. Trotz aller Hindernisse und Herausforderungen war es eine tolle Reise mit vielen unvergesslichen Erlebnissen. MAMAMAHE geht jetzt in den wohlverdienten Winterschlaf und wir planen die nächsten Reisen.

Frohe Weihnachten und einen Guten Rutch

Margit, Herbert und MAMAMAHE
Contest C36S #293

De jachthaven en Maasparc

■ Toine Wuts namens werkgroep 'MaasParc Asselt nee!'

De afgelopen jaren hebben wij flink gelobbyd bij de gemeente Roermond en met de raadsleden constructief meegedacht over de plannen van Maasparc Asselt. Het plan omvatte een jachthaven met boten tot 30 meter lang, een exorbitant formaat voor onze Asseltse Plassen. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad van Roermond in maart 2025 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze plannen. De druk is van de ketel voor de werkgroep Maasparc die ondersteund werd en wordt door veel inwoners van Asselt, Roermond en de verre omgeving. Er komt geen grootschalige jachthaven!

Er ligt echter nog een vergunning uit 2007. Destijds is een bouwvergunning afgegeven voor een steigerconstructie met boten van de omvang zoals wij die ook kennen van de haven van Ascloa. Hoewel de eigenaar van deze locatie en de bijbehorende vergunning in elk overleg heeft gesteld dat een dergelijke jachthaven niet levensvatbaar is en hij geen belangstelling heeft om zo'n haven te realiseren, heeft hij in september 2024 wel enkele palen geslagen voor de constructie van de steiger.

Er moeten nog onderzoeken plaatsvinden

Als werkgroep hebben we toen ogenblikkelijk met een aantal direct aanwonenden bij de gemeente om handhaving gevraagd. Er ligt weliswaar een vergunning, maar die is niet direct uitvoerbaar. Er dienden nog nadere berekeningen te worden gemaakt van de constructie, waaruit de uiteindelijke maatvoering duidelijk wordt. Dat is inmiddels gebeurd. In september 2025 hebben we in een ambtelijk overleg met de gemeente aangevoerd dat er nog meerdere onderzoeken plaats moeten vinden, o.a. voor een ontheffing van de natuurwet met betrekking tot beschermde faunasoorten en naar de stikstofbelasting op het Swalmdal.

Financieel rendement

Het is nog steeds niet duidelijk of de eigenaar de steigerconstructie daadwerkelijk wil bouwen. Je kunt je afvragen wat de noodzaak en het mogelijk rendement zal zijn. Je mag

veronderstellen dat de eigenaar/projectontwikkelaar van de vergunning een rendementsberekening heeft gemaakt. Projectontwikkelaars zijn vaak alleen maar geïnteresseerd in financieel rendement.

Waarschijnlijk komt de eigenaar/projectontwikkelaar dan tot de conclusie dat een haven met een kleiner formaat boten niet levensvatbaar en achterhaald is

Als je weet dat er in de haven van Ascloa nog voldoende plekken vrij zijn en dat Asselt qua toerisme vol is, dan zou je een dergelijke berekening op de achterkant van een bierviltje kunnen maken. Waarschijnlijk komt de eigenaar/projectontwikkelaar dan tot de conclusie die hij al die tijd zelf heeft uitgedragen dat een haven met een kleiner formaat boten niet levensvatbaar en achterhaald is en zet hij een streep door zijn plannen. Of hij probeert de vergunning te verkopen aan een andere projectontwikkelaar. Die kan echter op onze website zien dat hij in Asselt niet welkom is.

Consistent natuurbeleid

Gezien de argumenten die de gemeente heeft gebruikt voor de vernietiging van de plannen van de grootschalige jachthaven: Door de jaren heen heeft de gemeente Roermond een consistent natuurbeleid gevoerd in Asselt en langs de Maas en plannen gemaakt rondom de monding

van de Swalm. De gemeente heeft dat als argument gebruikt voor de vernietiging van de plannen voor een grootschalige jachthaven. Het biedt de gemeente nu een uitgelezen kans om deze plannen ten uitvoer te brengen en te zorgen voor aaneengesloten natuur met een meerwaarde voor de recreant, die er kan kanoën, roeien, vissen en niet te vergeten Ascloa.

De waarde van de natuur voor het welzijn van de bevolking is niet altijd in geld uit te drukken, maar heeft volgens ons en vele onderzoeken een hogere waarde dan welvaart uit harde euro's.

Meedenken

Wij hopen dat de gemeente ons in 2026 zal vragen om constructief mee te denken over de plannen voor deze gebiedsontwikkeling in Asselt. Deze plannen passen bij de kleinschaligheid en het beschermd dorpsgezicht en hebben de voorkeur van de inwoners en de huidige recreanten, die van rust en ontspanning willen genieten.

**Zondag
11 januari 2026**

**Nieuwjaarsreceptie
Neujahrsempfang**

vanaf/ab 14:00

Der Yachthafen und der Maasparc

■ Toine Wuts, im Namen der Arbeitsgruppe „MaasParc Asselt nein!“

In den vergangenen Jahren haben wir intensiv bei der Gemeinde Roermond lobbyiert und gemeinsam mit den Ratsmitgliedern konstruktiv über die Pläne von Maasparc Asselt beraten. Der Plan sah einen Yachthafen mit Booten von bis zu 30 Metern Länge vor - ein völlig überdimensioniertes Format für unsere Asselter Plassen. Letztendlich hat der Gemeinderat von Roermond im März 2025 beschlossen, diese Pläne nicht zu unterstützen. Damit steht die Arbeitsgruppe Maasparc, die von vielen Einwohnern Asselts und Roermonds sowie der weiteren Umgebung unterstützt wurde und wird, nicht mehr so unter Druck. Es wird keinen groß angelegten Yachthafen geben!

Allerdings existiert noch eine Genehmigung aus dem Jahr 2007. Damals wurde eine Baugenehmigung für eine Stegkonstruktion mit Booten in jener Größenordnung erteilt, wie wir sie auch aus dem Hafen von Ascloa kennen. Obwohl der Eigentümer dieses Areals und der dazugehörigen Genehmigung in jedem Gespräch betont hat, dass ein solcher Yachthafen nicht rentabel sei und er keinerlei Interesse daran habe, einen

solchen Hafen zu realisieren, hat er im September 2024 dennoch einige Pfähle für die Stegkonstruktion in den Boden rammen lassen.

Untersuchungen

Als Arbeitsgruppe haben wir daraufhin gemeinsam mit einigen direkten Anwohnern unverzüglich bei der Gemeinde um behördliches Einschreiten gebeten. Es liegt zwar eine Genehmigung

vor, doch diese ist nicht unmittelbar umsetzbar. Zunächst mussten weitere Berechnungen zur Konstruktion vorgenommen werden, aus denen die endgültigen Maße hervorgehen sollten. Das ist inzwischen geschehen. In einem verwaltungsinternen Gespräch mit der Gemeinde im September 2025 haben wir zudem darauf hingewiesen, dass noch mehrere Untersuchungen durchgeführt werden müssen - unter anderem für eine

ROGIER DERKX

Sinds 2012 bouw en maak ik de meest uiteenlopende projecten aan boord van pleziervaartuigen. Dit doe ik met veel passie en plezier, de liefde voor hout en restauratie is dan ook in mijn werk terug te zien. Wees welkom in mijn werkplaats waar momenteel The Laker in aanbouw is. De koffie staat klaar!

Groet Rogier.

WINTERSTALLING RESTAURATIE JACHTRETTIMERING

TRADITIONELE BOTENBOUW KUNSTSTOF TEAKDEKKEN

T +31-(0)45-10 78 06 77 W www.rogierderkx.nl
I info@rogierderkx.nl A Dorpsstraat 122, 6042LB Assenray/Roermond

Helenawerf Watersport
Roermond

Jachthaven Ship-shop Reparatie

www.helenawerf.nl

Maasboulevard 101 6041LX Roermond Tel: 0475 317 093

KOOPMAN

Scheepsstoffering & Zeilmakerij

Buis & Cabriolet kappen
Bimini's & zonnezeilen
Zeilhuizen & spatzeilen
Rolreëfinstallaties
Dekkleden
Jachtzeilen
Reparaties
Zeilreiniging

NIEUW

Materiaal voor de doe-het-zelf zeilmaker.
Bezoek onze internet winkel onder www.zeilmakerswinkel.nl
of kom langs bij de zeilmakerij in Horn

Haelerweg 62 • 6085 EC Horn • Tel. 0475-589110 • Fax 0475-589128
info@zeilmakerijkoopman.nl • www.zeilmakerijkoopman.nl

Ausnahmegenehmigung nach dem Naturschutzgesetz in Bezug auf geschützte Tierarten sowie zur Stickstoffbelastung im Schwalmtal.

Renditeberechnung

Es ist weiterhin unklar, ob der Eigentümer die Stegkonstruktion tatsächlich bauen will. Man kann sich fragen, welche Notwendigkeit ein solches Projekt hat und was für ein wirtschaftlicher Ertrag sich daraus ergäbe. Es ist anzunehmen, dass der Eigentümer/Projektentwickler der Genehmigung eine Renditeberechnung vorgenommen hat. Projektentwickler sind oftmals nur am finanziellen Gewinn interessiert. Wenn man weiß, dass im Hafen von Ascloa noch genügend Plätze frei sind und dass Asselt touristisch ausgelastet ist, ließe sich eine solche Rechnung auf der Rückseite eines Bierdeckels durchführen. Wahrscheinlich käme der Eigentümer/Projektentwickler dann zu dem Schluss, den er die ganze Zeit selbst vertreten hat: Dass ein Hafen für kleinere Boote nicht rentabel und überholt ist - und würde seine Pläne

streichen. Oder er versucht, die Genehmigung an einen anderen Projektentwickler zu verkaufen. Dieser kann jedoch auf unserer Website sehen, dass er in Asselt nicht willkommen ist.

Konsequente Naturschutzpolitik

Angesichts der Argumente, die die Gemeinde für die Ablehnung der Pläne des großflächigen Yachthafens verwendet hat: Die Gemeinde Roermond hat im Laufe der Jahre eine konsequente Naturschutzpolitik in Asselt und entlang der Maas verfolgt und Pläne rund um die Mündung der Schwalm entwickelt.

Der Wert der Natur für das Wohlbefinden der Bevölkerung lässt sich nicht immer in Geld ausdrücken

Dies nutzte die Gemeinde als Argument für die Ablehnung des groß angelegten Yachthafens. Nun bietet sich der Gemeinde eine hervorragende Gelegenheit, diese Pläne umzusetzen

und für zusammenhängende Naturgebiete zu sorgen, die einen Mehrwert für die Erholungssuchenden bieten, die dort Kanu fahren, rudern und angeln können. Und nicht zu vergessen, die Vorteile die sich für Ascloa ergäben. Der Wert der Natur für das Wohlbefinden der Bevölkerung lässt sich nicht immer in Geld ausdrücken, hat jedoch unserer Meinung nach - und laut vieler Studien - einen höheren Wert als wirtschaftlicher Wohlstand in Form harter Euros.

Mitwirken

Wir hoffen, dass die Gemeinde uns 2026 bitten wird, konstruktiv an den Plänen für diese Gebietsentwicklung in Asselt mitzuwirken. Diese Pläne passen zu der überschaubaren Größe und zum geschützten Dorfbild Asselts und entsprechen den Vorstellungen der Einwohner und der derzeitigen Erholungssuchenden, die Ruhe und Entspannung genießen möchten.

Übersetzung: Lena-Marie Haltmayr



WWW.CLASSIC-YACHTEN.DE

Classic Yachten

- Boots-Reparaturen und Instandsetzung
- Lagerplätze für Boote, Wohnwagen und mehr. Halle & Freigelände
- Ansprechpartner: Christian Schepers · Willy Simons · Jens Berg
- Lust, bei uns mitzuarbeiten? Sprich uns an und komm in unser Team!

Neue Adresse:
 Classic Yachten - Am Rennplatz 6a · 41334 Nettetal
 Telefon: +49 2153 1398-499
 E-Mail: kontakt@classic-yachten.de

Memo van de secretaris

- mutaties (wijziging contactgegevens en/of boot) altijd direct doorgeven,
- vóór 1 december melden wanneer u in het nieuwe jaar geen lid meer wil zijn,
- overwinteren in haven ook doorgeven vóór 1 december.
secretariaatascloa@gmail.com
- Änderungen (Kontaktdaten oder anderes Boot) immer sofort weitergeben,
- bis zum 1. Dezember melden, falls sie im neuen Jahr kein Mitglied mehr seien möchten,
- Überwintern im Hafen bis zum 1. Dezember anmelden.
secretariaatascloa@gmail.com

Agenda 2026

Zondag 11 januari Nieuwjaarsreceptie/
Neujahrsempfang 14.00 - 17.00
Maart/März Datum Algemene Leden-
vergadering volgt
Datum Allgemeine Mitglieder-
versammlung folgt

Via onze website www.wsvascloa.nl en via onze nieuws-
brieven houden wij u verder op de hoogte.

Über unsere Webseite www.wsvascloa.nl und die üblichen
Newsletter halten wir Sie auf dem Laufenden.

Opruim- en kraandagen 2026

In 2026 wordt op de volgende data opgeruimd en gekraand:

■ Opruim- en kraandagen voorjaar 2026:

zaterdag 21 maart	opruimdag van 10.00 - 14.00 uur
zaterdag 28 maart	van 09.00 tot 12.00 uur boten tot 2000 kg
zaterdag 11 april	van 09.00 tot 12.00 uur boten vanaf 2000 kg (autokraan)

zaterdag 18 april	van 09.00 tot 12.00 uur boten tot 2000 kg
zaterdag 25 april	van 09.00 tot 12.00 uur boten tot 2000 kg

■ Opruim- en kraandagen najaar 2026:

zaterdag 10 oktober	van 09.00 tot 12.00 uur boten tot 2000 kg
zaterdag 17 oktober	van 09.00 tot 12.00 uur boten vanaf 2000 kg (autokraan)
zaterdag 24 oktober	van 09.00 tot 12.00 uur boten tot 2000 kg
zaterdag 1 november	van 09.00 tot 12.00 uur boten vanaf 2000 kg.
zaterdag 7 november	opruimdag van 10.00 - 14.00 uur

Verplicht aanmelden uitsluitend via
secretariaatascloa@gmail.com

U krijgt daarna een tijdstip toebedeeld en wij verzoeken u tijdig
aanwezig te zijn en verdere instructies op te volgen. De
ervaringen tijdens de verscherpte coronamaatregelen hebben
duidelijk gemaakt, dat de leden voorstander zijn van een strak
kraanschema.

Indien leden door bijzondere omstandigheden hun boot niet op
de vastgelegde dagen kunnen kranen, dienen zij via
secretariaatascloa@gmail.com een nieuwe
afspraken te maken. De kosten bedragen 35,- euro per keer.

Zorg ervoor dat uw trailer in orde is en klaar staat!

Die verpflichtete Anmeldung ausschließlich über:
secretariaatascloa@gmail.com

Sie erhalten dann eine Uhrzeit und wir bitten Sie pünktlich
anwesend zu sein und weitere Instruktionen zu befolgen. Die
Erfahrungen während der verschärften Coronamaßnahmen
haben gezeigt, dass die Mitglieder einen genauen Zeitplan
bevorzugen.

Falls Mitglieder wegen besonderer Umstände an den
festgelegten Tagen nicht kranen können, sollten sie über
secretariaatascloa@gmail.com einen neuen Termin vereinbaren.
Die Kosten betragen 35 Euro pro Termin.

**Sorgen Sie bitte dafür, dass Ihr Trailer in Ordnung ist und bereit
steht!**



**Het bestuur van W.S.V. Ascloa
en de redactie
van Ascloa Waypoint
wensen u prettige feestdagen
en een gezond en gelukkig 2026**

Liefde is...



...veilig watersporten

HERMUS
WATERSPORT