



# journaal

ZEILVERENIGING HET Y 2022 WINTER







**Alle technische voorzieningen voor uw boot van a tot z**

- Inbouw, reparatie en revisie van diesel-, benzine- en buitenboord motoren
- Onderdelen voor scheepsmotoren, keerkoppelingen, pompen
- Accurate mobiele service dienst
- Groot assortiment nieuwe en gebruikte motoren en onderdelen
- Lassen, draaien en freesen
- Watersportartikelen

Oostersekade 5 1011 LH Amsterdam  
Tel: 020 - 625 16 15 / Fax: 020 - 624 99 89

**Dealer van:** Solé / Sabb / Ruggerrini / Renault / Selva buitenboordmotoren / Johnson pompen / Technodrive keerkoppelingen

**JACHTSERVICE AMSTERDAM**  
www.jachtservice.nl



**AMSTERDAMSCH  
FIJNHOUT**

Houtexpert sinds 1898

Hout voor uw boot

T. 020 - 6882100 | www.fijnhout.nl

Voorplaat: Havenmeester Durgerdam Fotograaf: Onbekend  
Middenpagina: Durgerdam bij nacht: Fotograaf: Marc Stotijn



## De Kim

### De komende en gaande man

In het vorige nummer van het Yjournaal heeft u afscheid genomen van Henk Dessens, die ruim 5 jaar hoofdredacteur was. Op verzoek van Bob van der Winden neem ik het hoofdredacteurschap waar totdat er een opvolger is.

Ik ben sinds 1 maart 2006 lid van Het Y en sinds twee jaar ligt mijn schip in Durgerdam. Zeilen heb ik geleerd in Friesland.

Begin 90-er jaren kocht ik mijn eerste zeilboot, een Varuna 400 van Zaadnoordijk. Daarna een 500, een 505 en een Centaur, allemaal van Zaadnoordijk uit Friesland.

In 1998 kocht ik mijn eerste kajuitzeiljacht: een Jaguar 25, welke in 2000 werd vervuld voor een Seamaster 925. Een cruiser/racer zoals de Engelsen dat noemen. Ontworpen door het bekende ontwerpbureau Holman and Pye. Ze had een z.g. tumblehome, een bolle buik. Het grote voordeel is dat, wanneer je op één oor ligt, de waterlijn met ruim een meter toeneemt. Dat is natuurlijk weer bevorderlijk voor de snelheid. Dus i.p.v. van een waterlijn van 7,62 m had je meer dan 8,62 m en dat scheelde minstens een knoop in snelheid. (Meer weten? Kijk dan op: <http://chkayser.nl>)

Met de Seamaster heb ik verschillende tochten naar Engeland gemaakt. Na 5 jaar vond ik de Seamaster toch wel wat klein en vervulde haar voor een GibSea 105+ van 35 ft. Tien meter tachtig lang en drie meter zestig breed. Op de breedte verkrijgen havenmeesters zich nogal eens. Regelmatig krijg ik een te smalle box toegewezen waarna je halverwege lekker vast komt te zitten tussen de palen. Dan de havenmeester maar weer eens oproepen. Steevast krijg je dan als antwoord: "Bent u echt 3,60? De meeste schippers geven wat meer



breedte op zodat zij lekker ruim in de box liggen". Nee dus, een GibSea 105 is echt 3,60 meter breed. Met de APJ ben ik meerdere malen naar Engeland geweest; Lowesoft, Southwold, Londen, Ipswich en niet te vergeten Whitby.

Mede namens de redactieleden Mark de Boorder, Chris Kersbergen, Piet Schoemaker en Yorick Stam wens ik alle lezers

*Prettige Feestdagen  
en een  
Doorspoedig 2023*

Henk Käyser  
APJ  
Durgerdam

*De uiterste inzenddatum voor kopij voor het Yjournaal 2023 is:*

<i>Uitgave</i>	<i>Uiterste inzenddatum</i>
<i>Lente (1 - 2023):</i>	<i>27 februari 2023</i>
<i>Zomer (2 - 2023):</i>	<i>5 juni 2023</i>
<i>Herfst (3 - 2023):</i>	<i>4 september</i>
<i>Winter (4 - 2023):</i>	<i>20 november</i>

*Het is prettig voor de redactie als u even aankondigt dat u een stukje gaat inleveren, dan plannen wij de pagina's alvast in. Stuur kopij naar [yjournaal@zvhety.nl](mailto:yjournaal@zvhety.nl)*



# Van de bestuurstafel

## Een hand water onder de kiel

Een hand water onder de kiel houden. Met deze maritieme uitdrukking opende voorzitter Bob van der Winden de Najaars-ALV van 18 november. Niet voor niets, want in deze tijd met schrikbarende hoge energieprijzen en gierende inflatie is het heel prettig dat onze Vereniging traditioneel minstens één hand water onder de kiel houdt. Daardoor hebben we ook nu voldoende financiële ruimte om te manoeuvreren, kunnen we de tariefsverhoging beperken, en maatregelen treffen om de energielasten te beperken.

## Zonder verleden geen toekomst

Bob van der Winden memoreerde zes prominente leden die ons het afgelopen jaar ontvallen zijn.

Frans Vink, 35 jaar lid, bouwde met Fransje "de Bries", die hij vorig jaar voor een vriendenprijs overdroeg aan de vereniging. Inmiddels één van de meest zeilende schepen vanuit Durgerdam.

Ab Heijbrock, 43 jaar lid, voer met Roelie vanuit Marken op de Scylla. Altijd te porren voor technische klussen.

Kor Aldershoff, 31 jaar lid, voer met Marion op de ST35, ook zij lagen op Marken. Kor was vaak als havenmeester actief.

Ger Janssen, 35 jaar lid, lag met zijn boot in de sloot bij de Watergeuzen, was Y-lid, "omdat hier altijd veel te doen is". Als professioneel installateur tekende hij decennia voor water en gas in Durgerdam.

Evert Lagerweij, 23 jaar lid, was onder andere voorzitter en erelid van het Watersportverbond, en sterk betrokken bij de KNRM. Roemrucht bij Het Y voor zijn slotwoord op de Algemene Ledenvergadering.

En tenslotte ontviel ons begin november Thieu van Houtert, 56 jaar lid, erelid en wat al niet binnen onze vereniging, niet in het minst een fantastisch verhalenverteller.

## Zonder plannen geen toekomst: Begroting 2023 en Meerjarenplan

Voor het eerst hebben de commissies van Het Y een eigen begroting opgesteld. Het opnemen daarvan in de totale verenigingsbegroting is nog even wennen, maar toch werd de begroting met algemene stemmen goedgekeurd, op voorwaarde dat het



bestuur nog enkele kleinere aanpassingen (netto € 1.000 ) zal doorvoeren. Ook de meerjarenbegroting werd door de ALV goedgekeurd.

## Energiebesparing

Ook bij Het Y dreigen de kosten voor energie de pan uit te rijzen. Gestimuleerd door de milieuc commissie is het bestuur aan de slag gegaan om deze te beperken: "Van het gas af"!

Het havenmeesterkantoor wordt vanaf nu verwarmd middels de warmtepomp-airco, en alleen als er iemand is! De ruimte in het clubschip gaan we verdelen door middel van een isolerend gordijn. Het deel bij de bar wordt vervolgens (alleen als er iemand is !) ook door een warmtepomp-airco verwarmd. Zo hopen we de warmte en de €€€ binnen te houden. Verder kan iedereen een steentje bijdragen door op te letten. Lichten uit, deuren dicht!

## Een sanitair (club) schip op Marken?

De sanitaire voorzieningen in Marken houden al jaren de gemoederen bezig. Opnieuw zijn er gesprekken geweest met onder andere de gemeente en LAND EN ZEEZICHT over verbetering van het bestaande toiletgebouw. Dit heeft niets opgelost.

Bovendien moeten jachthavens met meer dan vijftig ligplaatsen een vuilwaterafgiftepunt hebben. Er is nu een werkgroep van Y-liggers in Marken, onder aanvoering van Frank London, die de mogelijkheden voor een 'sanitairschip' met een klassieke uitstraling (beschermd dorpsgezicht) wil onderzoeken.

## "Onderzoeken van de mogelijkheden van een sanitairschip met een klassieke uitstraling"

Deze gedachte is door de gemeente Waterland, de eilandsraad, de WSV Marken en de andere deelnemers aan het havenoverleg met enthousiasme begroet. Nu de ALV met één tegenstem fiat gegeven heeft voor verdere voorbereidingen, hoopt de werkgroep op 17 maart 2023 een gedetailleerd plan mét begroting aan de ALV voor te kunnen leggen.

## Milieuzaken

De Milieuc commissie heeft zich, naast het energiegebruik, ook verdiept in het verkrijgen van de Blauwe Vlag (exclusief eco-label) voor de haven van Durgerdam. Er hoort een heel programma en een jaarlijkse controle bij. Het kost wat, maar er is toch besloten voor de goedkeuring te gaan, vanwege de uitstraling, én om onszelf scherp te houden.

## Wat verder ter tafel kwam

In Durgerdam maakt de havenmeester al twee jaar nuttig gebruik van een sleepvlet van een van de leden. Deze vlet is ons nu te koop aangeboden. De ALV ging akkoord met de aanschaf.

Over de dijkverzwaring is nog steeds geen definitief nieuws. Waarschijnlijk wordt in Durgerdam in 2024 begonnen met werkzaamheden, maar met welke? Als lid van verdienste is Kees den Hollander benoemd door de ALV. Kees was o.a. havencommissaris in Enkhuizen, webmaster, voerde E-captain in en beheert nog steeds de WIFI op de havens. Zijn inhuldiging vindt plaats op de Nieuwjaarsreceptie.

De Paul Nieman prijs is uitgereikt aan Henk Dessens. De scheidend hoofdredacteur van het Y-journaal, bedacht ook het concept voor het Jubileumboek, stond aan de wieg van de nieuwe reeks Y-historie en schoonde met noeste arbeid ons archief op.

Het was een volle agenda, maar de voorzitter wist ruim voor half elf de vergadering af te sluiten, zodat iedereen nog even na kon praten bij een drankje en overheerlijke hapjes geserveerd door het fantastische barteam.

Wij wensen iedereen fijne feestdagen en hopen elkaar snel weer te zien op de Nieuwjaarsreceptie op 8 januari.

Namens het bestuur,  
Anneke Jochemsen en Jan Verjaal

Foto: Twirre Boogaard







Met lichte schaamte moet ik bekennen (zie vorige twee edities van dit prachtblad) dat ik mijn einddoel Termunterzijl ook dit jaar niet heb gehaald. Mijn poging is in Lauwersoog gestrand.

Stevige noordoostenwinden, verkeerde tijdstippen van eb en vloed en enig tijdgebrek, verhinderden mijn doortocht naar het diepst van de Dollard. Toen bovendien bleek dat mijn ontsnappingsroute binnendoor via de stad Groningen was geblokkeerd omdat daar een brug kapot was, heb ik de vlag gestreken en ben via Leeuwarden en Harlingen teruggevaaren naar Amsterdam.

Dus: smoezen zat.

Toch was het heerlijk: lekker gezeild, bootjes bekeken, klassieke fouten bewonderd (sluis met dalend water, motorboot had landvast aan boot vastgemaakt, vrouw op voordek die haar man als schuldige aanwijst, man die snel het broodmes pakt, snijdt en hakt en vervolgens valt de boot met klap in het water).

Zelf ook fouten gemaakt: met de laatste eb de haven van Vlieland uit en er geen rekening mee gehouden dat het de laatste dagen flink uit het westen had gewaaid en er dus nog een stevige golfslag stond. Dit nog versterkt met de laatste ebstroom. Kortom, ik ging stevig op en neer, kastje in kajuit sprong open met alle reservespullen (een week later vond ik nog de restanten in een hoekje). Als je solo vaart is opruimen niet mogelijk. Na honderd meter flink te keer gaan, is het voorbij en vaar ik rustig naar Schiermonnikoog. Maar waar is het gaatje van het Friesche Gat waar ik in moet terwijl het al

begint te schemeren? Ik had berekend dat ik een uur voor het eind van de vloed bij de uiterton zou zijn en dat klopte volgens mijn gps. Maar waar was dat kreng van een ton? Nerveus speur ik de horizon af die regelmatig wordt geblokkeerd door de golven. Net als ik die uiterton heb gevonden, gaat mijn mobiel af. Dwangmatig neem ik op en hoor mijn moeder bezorgd vragen waar ik uithang. Ik roep, de uiterton was ik inmiddels weer kwijt, iets on aardigs terug en gooi de mobiel in een hoek. De uiterton vind ik weer terug en door het kleine gaatje tussen de tonnen zeil ik in de geul naar binnen toe. Dat is een hele opluchting want ondertussen is het einde van de vloed nabij en zie ik links en rechts de branding op de banken. Het traject naar binnen had ik niet voorbereid, stom, stom, ondertussen is het donker geworden. Maar ik zie een snelweg van lichttonnen voor mij verschijnen. De golven worden lager, de wind neemt af. Ik zoek mijn mobiel en maak mijn excuses aan mijn bezorgde moeder (zij is 98 jaar oud, heeft jaren gezeild en snapt gelukkig de situatie).

Rustig vaar ik nu op zeil en motor naar Lauwersoog, want naar Schiermonnikoog door het geultje daar in het donker vind ik te gewaagd met mijn kielschip. Om 23.30 leg ik mijn schip aan bij de sluis van Lauwersoog. Rust en een koud biertje met wat chips als beloning, maar ik ben het eerste half uur nog te opgewonden om er van te genieten. Ik heb daarna wel uitstekend geslapen...

Piet Schoemaker  
*Déjà Vu II*  
Amsterdam

## Le Belle Charters Marina Volendam

### Voor al uw Jachtservice



Wij verzorgen al uw tuigwerk. Zoals verstaging, vallen, schoten, zeerailing en rolfoksystemen.



Eigen zeilmakerij.



Wij beschikken over een verreiker en hoogwerker tot 28 meter.



Winterstalling voor 200 schepen tot 15 meter en 20 ton. Op roodberg stallingsbokken.



Tevens Traxx dieselstation.



Zeiljachtverhuur, zeilschool, botenhelling, zomerstalling op de kant en onderhoud van alle soorten jachten.



# De Boeienlijn

**Bouk Wiebenga (85) is erelid sinds 1997 na 15 jaar in het bestuur van ZV het Y. In deze serie interviews over de 'bakens' voor onze vereniging – De Boeienlijn – mag hij dan ook niet ontbreken. Benieuwd naar de andere bakens van de vereniging? Op de website (onder vereniging en eregalerij) vindt u ze allemaal met links naar alle interviews.**

Ik ontmoet Bouk en Els bij hen thuis, in Enkhuizen; modellen van zeilschepen voor alle ramen: ze zijn nooit overgegaan op een motorschip, de liefde voor het zeilen was groot. Voor hun deur de gemeentehaven van Enkhuizen, er komen regelmatig schepen binnen.

Bouk en Els woonden na hun pensionering 10 jaar 's zomers op hun boot de Wiggle (een Beneteau first 405), en hadden al heel lang een oogje op deze woning. "Iedereen verklaarde me voor gek: dat zou nooit lukken", vertelt Bouk; "Toch gelukt!".

## Watergeuzen

"Mijn oom Jan was lid van de Watergeuzen, zo kende ik de haven in Durgerdam al als jongen. In mijn middelbare schooltijd in Diemen had ik een kano, later had ik daar een zeiltje opgezet, met weinig succes overigens. Toen ik in 1961 trouwde kreeg ik een nieuw flatje en maakte kennis met een neef van

mijn buurman, die ook lid van de Watergeuzen was. Hij deed aan wedstrijden mee en kon mooie verhalen vertellen.

Ik kon na lang aandringen een keer mee als bemanningslid op een Stennis van ruim 8 meter. Het was de '100 mijls' met veel wind, regen en onweer; de Houtribdijk Enkhuizen-Lelystad was er nog niet. Het was mijn vuurdoop en ik was geslaagd. Ik kon daarna als bemanningslid mee met de "Jantine" van Dick Koopmans Sr. Eerst bij de "Haaks" vanuit Den Helder en er volgden vele anderen.

We gingen samen met echtgenotes in 1967 op vakantie naar Boulogne en Dover. Moderne elektronische navigatie apparatuur bestond nog niet. Kompas en sleeplog, dat was het. In 1977 voer ik met Dick Koopmans in de door hem ontworpen en zelf afgebouwde Victoire 34 de beroemde Fastnet race. Dat was gelukkig nog vóór die van 1979, toen alles misging door een ongelooflijk heftige kanaalrat; een plotseling opstekend zwaar noodweer. In 1966 kochten wij een "Flytour" en werden we lid van de "Watergeuzen". Daar leerde ik Willem Rietbergen kennen, die toen havencommissaris van het Y in Durgerdam was."



De Wiggle onder zeil

## Thyborøn

"Wij hadden inmiddels de "Fly Tour" verkocht en een plakhouten "Stennis" gekocht van 8 meter en zelf afgetimmerd. Een ontwerp van Koopmans en gebouwd bij Visser in Loosdrecht. Twee jaar aan gebuffeld, dat wel. Tijdens onze vakantie gingen Jan Mögelin en ik even mee met Dick Koopmans om zijn schip over te zeilen naar Thyborøn, aan de westkust van Jutland, Denemarken. We hadden een kleine Novapal kortegolfradio met een ferrietantenne om te kunnen peilen op radiobakens. In de sluis van Kornwerderzand ontvingen we daarmee een weerbericht van Scheveningen Radio: zware storm verwacht. We weken uit naar Harlingen, en het bleek inderdaad een zware storm: onze stootwillen knapten en we moesten halsoverkop oude autobanden kopen.

*'bij de volgende golf gingen we plat op het water'*

Na hervatting van de reis liep het onderweg alsnog op van windkracht 4 naar NW 7. Zowel Koopmans als Mögelin hadden last van zeeziekte. Na twee dagen liepen wij zwaar gereefd de ingang van de Limfjord aan en wilden de haven in, die bij deze wind uiterst

gevaarlijk is! Dick en ik hadden ons in de kuip vast geklikt, luiken dicht, Jan in zijn kooi. Het zicht was prima. De eerste grote grondzee-golf zette het schip dwars en bij de volgende gingen we plat op het water. Het roer zat muurvast omdat de dikke RVS roerkoning verbogen was. Gelukkig konden we met de motor wat sturen omdat de schroef uit het midden stond. Zo spoelden we binnen, waar de vissers al klaar stonden om het schip van achteren in de kraan op te hijsen. Het roer kon nu door de lokale smid worden gerepareerd".

## Enkhuizen

"Ik was in 1971 lid geworden van Het Y. Dat was nog na een ballotage. Willem Rietbergen steunde mijn aanvraag. Wij hadden toen 2 kinderen, van 1 en 3 jaar oud en we kregen een ligplaats in Enkhuizen. In die tijd speelde de drooglegging van de Markerwaard: veel verenigingen zagen de bui hangen, ook het Y. Van het water bij Durgerdam zou weinig tot niets overblijven.

Het Y had in de nieuwe Compagnieshaven van Enkhuizen een optie voor 90 schepen! Mede door onze protesten (we lagen met honderden schepen van allerlei verenigingen bij Pampus uit protest voor anker) ging de Markerwaard niet door en bleven de leden in Durgerdam liggen. De voorzitter Jan van Alem en de penningmeester lagen wel al in Enkhuizen.





Vele nieuwe leden volgden. Dat werd wel een toestand: ik herinner me een ledenvergadering in 1973 – nog in het Parkhotel – waar ook veel nieuwe leden kwamen, die in Enkhuizen lagen. Dat was een schok voor de Durgerdammers. Die vroegen zich hardop af 'wat die nieuwen hier kwamen doen'; en ze hadden nog stemrecht ook. De integratie is altijd moeilijk gebleven. Ik wilde daar wel een bijdrage aan leveren en werd in '77 gevraagd als havencommissaris Enkhuizen in het bestuur; ik had ook veel vrienden in Durgerdam.

In Enkhuizen lagen we met de Y-leden op de Q steiger. Niemand kende elkaar, maar het werd langzaam een hechtere club, mede door de kinderen die met elkaar speelden. Hans Heunks organiseerde 'tea-parties' op de steiger om de kennismaking te versterken. De R steiger volgde. Toen lagen er al ruim 50 Y-leden in de Compagnieshaven.

Tjebbe Westendorp, de voorzitter, verwelkomde me hartelijk in de najaars-ALV en bombardeerde me meteen tot vice-voorzitter! Ik had ervaring in het bestuur van de Watergeuzen, vandaar. En natuurlijk was het goed dat de vice-voorzitter in Enkhuizen lag. Maar wat ik niet wist dat ik meteen in de volgende ALV aan de bak kon: Tjebbe overwinterde op de Canarische eilanden, hij was net met pensioen.



18-10-1985 : benoeming van Bouk Wiebenga tot vice-voorzitter door Tjebbe Westendorp

In die tijd was het nog gebruikelijk dat het bestuur verscheen in blazer en lichte broek, die heb ik nog moeten kopen. Met Y-stropdas trouwens. Toch was het al geen eliteclub meer. Bestuursleden en overige leden kwamen uit alle lagen van de samenleving. In 1988 werd na ruim 100 jaar een vrouw in het bestuur gekozen: Tineke Hazelhof – Bouman. Haar ouders waren al heel lang lid. Zij lag met de "Noorderzon" in Enkhuizen".

### Jubileum 100 jaar

"De vereniging was al jaren aan het sparen voor een knetterend 100-jarig jubileum (in 1985). Vóór de ALV van 1982 kwam Jan de Groot, een oud bestuurslid, met een brief aan het bestuur dat het gelet op de crisistijd geen al te duur jubileum moest worden. Ik heb hem bedankt en verzocht om met twee andere leden een jubileumcommissie te vormen om een ruw plan te maken, met begroting. Hij accepteerde en we spraken af periodiek een tussenverslag bij het Bestuur te presenteren. Al snel kwamen ze tot de conclusie dat er voor alle evenementen nog te weinig gereserveerd was! Het Bestuur kon zich vinden in de plannen en legde het plan op de eerstvolgende ALV voor. Het werd goedgekeurd, zij hadden een mooi stuk werk geleverd.



Tijdens de ALV werden onmiddellijk vrijwilligers gevraagd voor diverse werkgroepjes, die elk activiteiten regelden: van feesten, een receptie voor andere verenigingen en zeiltochten tot een tentoonstelling, admiraalzeilen en toertochten. Ook zij kwamen periodiek bij het bestuur om de voortgang te bespreken en later ook bij de ALV. Daardoor organiseerde het jubileum zichzelf en hoefde Tjebbe als voorzitter weinig meer te doen dan zijn speeches voor te bereiden. Uiteindelijk werd het wel een enorm mooi jubileumjaar! Alles vermeld en afgesloten in een prachtig jubileumboek. En (...) we bleven binnen het budget."

## "de tocht per haven"

### Voorzitter

"In mijn bestuurstijd bleef de tegenstelling met Durgerdam doorsudderen; dat kostte veel energie. Een goede integratie met drie havens met hun eigen sfeer bleek lastig, bijna onmogelijk. Een van de overblijfselen daarvan is de 'tocht per haven': Durgerdam had het clubschip; Enkhuizen had niets voor Y-leden specifiek. Dus vroegen zij om een klein bedragje om op zijn minst na een toertocht de



Een foto van afgelopen voorjaar voor het bord met ereleden; met rechts Bouk Wiebenga en links de ons onlangs ontvallen Thieu van Houtert (zie In Memoriam elders in deze editie).

leden een drankje te kunnen aanbieden in De Mastenbar, het plaatselijke restaurant. Toen het bestuur dat regelde, wilde Marken natuurlijk ook: zij hadden evenmin een clubschip. Maar ja, toen werd Durgerdam weer jaloers. Uiteindelijk kreeg toen elke haven 'de tocht per haven'.

Na het jubileumfeest stopte Tjebbe ermee. Ik zat toen al 8 jaar in het bestuur en had weinig zin om voorzitter te worden. Uiteindelijk ging ik overstag en bleef ik vanaf 1986 tot 1993 voorzitter. Ik verhuiste toen voor mijn werkgever Renault naar Rotterdam om daar een vestiging op te zetten. Het was een spannende tijd, waarin het nog steeds niet boterde tussen Durgerdam en Enkhuizen, ondanks een sterke verbetering door de verenigingstochten en door de jubileumfeesten. Ik heb het vaak moeten uitleggen tijdens ledenvergaderingen: 'Jullie uit Durgerdam hebben zelf besloten uit te breiden naar Enkhuizen en daarvoor nieuwe leden aangetrokken om de ligplaatsen te vullen! Ik begrijp dat het lastig is, maar we zijn één vereniging, waar iedereen evenveel plichten en rechten heeft!'. Zelf kon ik prima opschieten met veel 'Durgerdammers' die natuurlijk vooral rondborstige Amsterdammers waren; maar je moest ze wel aankunnen in de ledenvergaderingen."

### Havenmeester Porsius

"Jan Porsius was dé havenmeester van het Y. Ik

kende hem nog uit de tijd dat ik met de Watergeuzen in de kom achterin de sloot lag. Jan Porsius was een icoon: hij wás Durgerdam. Zijn begrafenis was een indrukwekkende gebeurtenis: hij werd lopend over de dijk op een rijdende baar naar de kerk en het graf gedragen. De belangstelling was enorm. Het was een eer voor mij dat ik daar als voorzitter namens het Y mocht spreken.

Wat me ook altijd is bijgebleven is de dood van Jan van Londen in 1990. Tijdens de openingstocht naar Monnickendam zat Jan aan de lage kant, op de rand van zijn kuip met zijn rug tegen de zeereeling van zijn boot, te zeilen met de joystick. Bij het Paard van Marken brak de zeereeling en tuimelde hij achterover het koude water in en verdronk. Wij waren natuurlijk volledig van de kaart, en besloten de volgende ochtend met alle 24 boten een eresaluut te brengen bij de plek waar het was gebeurd. De politie was nog aan het dreggen, terwijl wij in linie langs voeren en één voor één een saluut brachten door de vlag te strijken. Ik zal het nooit meer vergeten."

### Clubschip

"Eén van de grote issues in die tijd was een nieuw clubschip in Durgerdam. Ik ben er nóg trots op, dat ik het er uiteindelijk heb doorgekregen in de ALV. Het nieuwe prachtige clubschip kwam er onder leiding van Thieu van Houtert, als nieuwe havencommissaris – deels gebouwd door leden – en het ligt er nog! Wat ik wel jammer vond was dat ik vervolgens bij de feestelijke ingebruikneming in 1993 niet werd uitgenodigd. Vergeten; in elk geval hoef je geen eeuwige dankbaarheid te verwachten als je eenmaal weg bent uit het bestuur. Ik was toen al geen voorzitter meer: in maart '92 was ik gestopt. Evert Serné volgde mij op, ik had bij elkaar 15 jaar in het bestuur gezeten. Tijdens de ALV van 1997 werd ik bekroond met het erelidmaatschap. Een hele eer.

1 januari 1997 ging ik met pensioen. Inmiddels hadden wij de Beneteau First 405 2006 kregen wij ons huidige woning. We hebben in die 10 jaar schitterende zeilreizen gemaakt. Zweden, Noorwegen, Estland, Letland, Finland. Tot 2007, toen verkochten we de "Wiggle" in Zweden tijdens onze laatste reis en kwamen met een huurauto thuis. Ruim 40 jaar op het water gezeten. We hebben nu een kleine camper, maar volgen het Y op de voet. Het gaat prima met de vereniging. Houden zo!"

Bob van derWinden  
Windroos  
Marken



## Always one hand for the celery



**Maaltijden die onder luid gevloek door de kombuis vliegen, wakker worden omdat je bijna uit je bed gelanceerd wordt en dolfijnen die de tijd van hun leven hebben. Dat is zeilen op de Atlantische Oceaan met windkracht 6 en golven van drie meter. Op 18 oktober stapte ik in Ullapool, in het noordwesten van Schotland, aan boord van de Tecla, een prachtige traditionele logger van 28 meter lang. Als bemanningslid vaar ik mee naar Tenerife, over de evenaar naar de Falklandeilanden en daarna twee maanden naar Antarctica; een droomreis van ruim zes maanden. We varen met wisselende groepen gasten van maximaal twaalf personen, plus vier bemanningsleden. Het eerste deel van mijn reis, de leg van Schotland naar de Canarische eilanden, zit er nu op.**

### Windstilte en snelheidsrecords

In het begin moesten we nog een aantal keer de motor starten omdat door het gebrek aan wind de zeilen wild over het dek sloegen. De deining was de wind namelijk vooruitgesnelde en bouwde wel al flink op. Nu de wind er was, vlogen we echter met gereefd grootzeil en bezaan, de fok en de kleine kluiver elke wacht het staande snelheidsrecord aan

flarden. Al surfend van bruisende golven af tikten we een keer de dertien knopen aan, de stuurman geloofde zijn eigen ogen nauwelijks. We voeren zelfs een dag 211 nautische mijlen in 24 uur, waarschijnlijk een nieuw dagrecord voor de Tecla.



### Het leven op zee

In vier dagen zijn we zo van Ullapool naar de kust van Frankrijk gevaren, ter hoogte van Brest. De zee is wild en gooit ons alle kanten op. Dagelijks zien we



dolfijnen springen in de verte of vlakbij surfen in de boeggolf. 's Nachts zijn golven en wind onzichtbaar, alleen te horen als ze ruisend breken langs het schip of te voelen in je gezicht als hij aantrekt in een vlaag. Het was een magisch gevoel om in het donker van een onverwachts hoge golf af te surfen. Net zoals je lichaam snel went aan continu afwisselend zes uur buiten wachtlopen om vervolgens zes uur te slapen, zo voelt leven in een wild schommelend schip ook verbazingwekkend snel normaal aan. Er wordt nog steeds gewoon brood gebakken, eten gekookt, afgewassen en schoongemaakt.

### Always one hand for the celery

Een broze man van in de zeventig, voor wie ik op zou staan in de trein, doet nog vrolijk mee met onze workouts om vier uur 's nachts. Hoewel hij zich struikelend van lijn naar lijn over het dek beweegt, draait hij zijn hand niet om voor een minuut *planken* in het pikkedonker, terwijl het schip flink helt en heen en weer schommelt. Afgelopen middag, tijdens de wacht op het achterdek, was hij bij het groente snijden nog onderuit gegleden. Hij landde plat op zijn rug op het dek. Zonder een spier te vertrekken stak hij triomfantelijk de selderij omhoog die hij nog in zijn hand had: "Always one hand for the celery!".

En voor hij overeind krabbelde, kauwde hij die eerst bedaad op.

### Fluorescerende algen

Sinds Schotland hebben we tot aan Tenerife elke nacht fluorescerende algen en plankton rond het schip (en soms in de wc's) gehad. Sommige nachten zagen we alleen in de boeggolf en in het schuim naast en vlak achter het schip lichtgevende spikkels. Het plankton ziet eruit als hele kleine sterren in het water, die plotseling verschijnen en even snel weer verdwenen zijn. Een enkele nacht rolden er echter algen als grote lichtgevende kniekers over de golf toppen. Het was een surrealistisch beeld. Tot ver aan de horizon lichtten ze schuimkoppen zwakjes op in de donkere nacht.

### Planeten

Een ander mooi gezicht tijdens de nachtwachten waren de planeten. Tussen de buien en de dichte wolkendekken door waren die weer als eersten helder zichtbaar. Als ik om twaalf uur 's nachts aan dek kwam, stond Jupiter oostelijk het helderst aan de hemel. Aan bakboord daarvan, naar het noordoosten, kon je Mars mooi onderscheiden, oranje tussen alle witte stipjes. Het laatste sikkeltje



van de maan kwam pas tegen het einde van onze wacht op, waardoor ook de melkweg prachtig zichtbaar was. En altijd waren er, als je goed bleef kijken, elk uur tientallen vallende sterren te zien. Ik heb me uren vermaakt met omhoog staren, met ondertussen een half oog op de vlag bovenop de bezaanmast om de koers van de roerganger in de gaten te houden. De pensionadowacht begon spontaan sfeervolle gedichten voor te dragen.

#### Zomerse sferen

Naarmate we zuidelijker voeren en de grote beer en de poolster steeds lager aan de hemel kwamen te staan, werd het ook langzaam warmer. Toen de harde wind en even later ook de deining en de bewolking vervaagden, was het op een middag ineens zomer aan boord. Korte broeken, blote voeten en zonnehoedjes (die sommigen om onnavolgbare redenen ook 's nachts droegen) verschenen aan dek. Onze middagworkout was ineens een stuk populairder. We haalden de reven uit de zeilen en voeren nog steeds zes tot acht knopen onder een

strakblauwe hemel, met slechts hier en daar wat kleine cumuluswolkjes. De zee was helder diepblauw en schitterde ons tegemoet. We waanden ons al op de Canarische eilanden, die toen nog een paar honderd mijl zuidelijker lagen.

Marit Verbeek  
a.b. Tecla

Foto's: Marit Verbeek



## WELKOM BIJ LANDMARKT!



*Bij ons vind je het  
lekkerste vers,  
direct van de boer.*

*Trek gekregen? Schuif  
Aan Tafel bij Landmarkt!  
Je kan altijd blijven  
eten!*



Schellingwouderdijk 339 - 1023 NK Amsterdam  
020-49 04 333 - [www.landmarkt.nl](http://www.landmarkt.nl)

## DEKKER WATERSPORT

MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!

DE MEEST GESORTEERDE  
WATERSPORTSPECIAALZAAK  
VAN NEDERLAND!

**Bij ons kunt u gratis aanleggen en  
(op aanvraag) GRATIS overnachten!**

Dekker Watersport biedt u extra veel watersportplezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken.

Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf.

Water en 220 V is aanwezig.

Voor een voordelige koers, onze coördinaten:

52°25.872' N 004°49.307' E



Pieter Ghijsenlaan 4, NL 1506 PV Zaandam  
075-616 33 62 | [info@dekkerwatersport.nl](mailto:info@dekkerwatersport.nl)

Voor een totaal overzicht van onze aanbiedingen: [www.dekkerwatersport.nl](http://www.dekkerwatersport.nl)







# Van Dik Hout in vlammen op



Van Dik Hout, een Waarschip 740 Ocean

**Ik vaar mijn Waarschip al een aantal jaren vanuit Friesland (ligplaats Uitwellingerga) naar een winterstalling in Den Haag. Dat is op fietsafstand van mijn woonhuis en ideaal om het nodige jaarlijkse onderhoud te kunnen doen. Een hele tocht elk jaar, zeilend via IJsselmeer en Markermeer. Dan de mast eraf bij Het Y in Durgerdam en met de mast plat onder vrijwel alle bruggen door. Van Amsterdam via Nieuwe Meer naar de Kaag, Leiden en door naar Den Haag.**

De mast leg ik in mijn tuin, ik woon aan de Vliet, dat is maar een lastig ding in de sta g. Dat is dus mijn voornaamste relatie met Zv het Y, Rik gaf me na het eerste seizoen dat ik het zo deed de tip om lid te worden van deze leuke vereniging. Ik ben dus niet

heel actief daar maar pik af en toe een lezing mee en lees met veel plezier het Y-journaal!

**Tja, en dan een zaterdagochtend begin maart van dit jaar.**

Ik sta 's ochtends rustig op en kom beneden. Ik haal m'n smartphone van het laadsnoertje, ontgrendel hem en zie dat ik NOS.nl nog open heb staan. Daar valt meteen een bericht op: 'Meer dan honderd plezierjachten verwoest door brand in Den Haag'. Tjeetje, wat een ramp, is m'n eerste reactie, maar dan volgt al snel een ongemakkelijk gevoel. Snel lezend zie ik dat het gaat om een loods aan de Binckhorstlaan en daar staat mijn Waarschip Van Dik Hout in de winterstalling. Dan breekt toch het



De brand in de loods aan de Binckhorstlaan

klamme zweet uit. De beelden van de site voorspellen weinig goeds, de tekst maakt het vermoeden alleen maar dramatischer, zoals de kop van het bericht al aangaf: 'De brandweer rukte met groot materieel uit, maar kon het pand en de boten niet meer redden.'

Mijn liefje breekt meteen in tranen uit wanneer ik haar het bericht laat zien. 'Nee, nee, nee' is het enige wat ze kan uitbrengen. 'Dat kan niet, dat mag helemaal niet. Je mag je mooie boot toch zo niet kwijtraken! Is er dan helemaal niets van over?'

Dat is de allereerste vraag natuurlijk. Wie weet is het vuur er toch net vandaan gebleven en is er nog heel wat over om weer varend te krijgen. Maar de beelden beloven weinig goeds, de vlammen sloegen tot twintig meter hoog uit het dak. De hele loods stond gewoon vol in de hens. En genoeg brandstof, want vele schippers tanken volgens advies hun dieseltank nog vol om condens en water in je brandstof te voorkomen. Ik had hem halfvol, maar die tien liter was natuurlijk niets in vergelijking met de honderden liters in de andere schepen.

**Smeulend kerkhof**

Geen ontbijt, direct op de fiets naar Binckhorst. Mijn Waarschip staat daar al jaren in de winterstalling bij jachtwerf De Haas. Daar wordt aan de overkant het beeld al snel duidelijk. Het bericht klopt, want er zijn nog maar enkele boten te zien die buiten stonden en die het wellicht nog enigszins overleefd hebben. Voor de rest een berg verkronkelde stalen profielen van de dakconstructie. Als m'n boot niet door de vlammen is opgevroten, dan is 'ie wel

verpletterd.

De hoop ooit nog te varen met dit schip vervliegt, terwijl ik wat booteigenaren tref die met hetzelfde gevoel naar het nog smeulende scheepswerkhof kijken. De brandweer blust nog na en een grote grijper sleept scheepswrakken (want dat zijn het op eens) weg om een brandvrije zone in de puinhoop te maken. Elke kneept doet pijn bij iedereen die er staat, dat zie je aan de gezichten.

Na wat gesprekjes en nog even rondkijken houd ik het voor gezien. Dit hadden we niet zien aankomen. Het is een dikke streep door het heerlijke vooruitzicht, dat we elk jaar weer hadden, om met ons fijne Waarschip te zeilen en van de natuur op het water te genieten.

**Varen moet**

Wat nu? Die vraag komt al heel snel naar boven, ondanks de best dramatische gebeurtenis. Het antwoord is: ik wil varen. Dan is het een afweging tussen af en toe wat huren of op zoek naar vervanging. Dat huren heb ik in het verleden wel gedaan, maar na de aankoop van Van Dik Hout wil ik een eigen schip eigenlijk niet meer missen. Dus met wat snelle snuffelacties en het besef dat een ander Waarschip niet zou kunnen tippen aan de mijne, het zoekpad toch maar omgegooid richting een leuke 25- of 26-voeter, want die kan ik ook in m'n eentje prima de baas.

Gelukkig had ik van iemand wel eens gehoord dat een Dehlya 25 heel aardig zeilt. Dit schip is van een Nederlandse ontwerper (Van de Stadt) en van een kwaliteitswerf, degelijk gebouwd en met een best mooie lijn. Ik vond een exemplaar dat een beetje in de stille verkoop stond. Kijken, voelen, wikken en wegen, maar toch vrij snel de knoop doorgehakt.







Van Dik Hout in de loods

### Schadevergoeding

Deze snelheid van handelen, wetende dat mijn basis-cascoverzekering in elk geval wat geld zou opleveren. De schade-expert had direct total loss vastgesteld. Deze kwam bij mij thuis langs om de zaak te bespreken. Hij had wat huiswerk moeten doen om een Waarschip 740 Ocean in de verkoop te vinden. Het voorstel werd een waardebeoordeling op basis van een gemiddelde dat hij tegenkwam. Gezien de prijsontwikkelingen op de botenmarkt de laatste twee jaar viel dat niet heel erg tegen. Wat natuurlijk wel tegenvalt, is al het gereedschap aan boord dat niet wordt vergoed (behoort niet tot het schip) en persoonlijke eigendommen die onvervangbaar zijn. Hij heeft er nog een draai aan gegeven door het inventarisbedrag ruim op te vatten. Unigarant keerde het eindbedrag vlot uit.

### Ander gevoel

En dan zeil je opeens met een andere boot van IJburg naar Friesland. Onvermijdelijk schiet bij alles wat je doet, elke haal aan een val of een schoot, meteen een vergelijking in je kop met het Waarschip dat niet meer is. Het besef dat 'ie verloren is, wordt zo wel steeds hard in je brein



geduwd en het is ronduit wennen aan alles wat anders werkt en reageert. Het helpt wel om de mooie herinnering te koesteren. En toch het allerbelangrijkste te kunnen doen, al is het met een andere boot. Ik wil varen!

Ik heb tien seizoenen enorm genoten van mijn Waarschip. Het is en blijft een bijzondere boot met heerlijke zeileigenschappen. Je hangt vlot op één oor, maar daar blijft 'ie dan ook stabiel op doorgaan. Het varen met zo'n houten schip is eigenlijk varen met een cello-klankkast: uitgekiend geconstrueerd en precies de goede vorm om te doen wat 'ie moet doen, vlot door het water snijden. Het onvermijdelijke onderhoud dat een houten schip vraagt had ik er graag voor over.

Ik hoop dat een einde als dit alle booteigenaren bespaard blijft.

Mark van Kessel  
Inmiddels varend met *Double Tango*, een Dehlya 25 uit 1992



Vaar nog een stukje mee met Van Dik Hout in dit korte filmpje (1,5 min) via de QR-code



## Een leerzaam blues weekend op Texel

"Vind je het leuk om met 6 man naar het Bluesfestival op Texel te gaan?" vroeg Peter Palmboom een paar weken geleden aan mij. "Maar ..... we gaan er wel zeilend met 2 boten heen!". O, dacht ik, jeetje van boten heb ik de "ballen-verstand". Maar ik ben inmiddels wel 76 jaar en nooit te oud om te leren. Toch? Dus het leek me wel wat.



We vertrokken met de CHARA uit Marken. Gert was de 2e stuurman en ik was dus het hulpje van de kapitein. Ik maakte de toastjes, pakte de biertjes en deed de afwas. Daar had ik wel een beetje verstand van! En ik moest me tijdens de lange tocht over het Markermeer toch een beetje nuttig maken. O ja, ik mocht in de sluis ook nog drie boksballen buiten hangen en heel losjes een touwtje vasthouden. In 2 dagen zeilden we van Marken naar Oudeschild op Texel. De SAUDADE van Jan Palmboom lag naast ons. Jos en Leo waren zijn bemanningsleden. In Den Burg hebben we 3 dagen genoten van goede Blues muziek. Met een lekkere "Texelse Skuumkoppe" was het daar echt goed toeven. Overdag gingen de gesprekken ALLEEN MAAR OVER BOTEN. Ongelooflijk wat die mannen allemaal weten van zeilen. Maar..... gelukkig



vermaakten Peter, Jan en Leo mij ook met liedjes op hun gitaar. Gert, Jos en ik waren daarbij de zangers. Dinsdag was de wind NW. Daarom konden we over zee terug naar Haarlem via IJmuiden. We moesten wel om 10 uur vertrekken om een brug te halen in Haarlem, die alleen om kwart over 8!!! 's avonds open gaat. Over zee langs de kust varen was voor mij een aparte belevenis en dat alles lukte ook nog zonder zeeziek te worden. Pffffffffff. Kortom, ik heb in die 6 dagen heel veel geleerd over varen met een zeilboot. Ik weet nu dat een touwtje een lijn wordt genoemd en dat een boksbal een stootkussen heet. Mannen bedankt voor al jullie lessen en gezelligheid. Volgend jaar ga ik graag weer mee als "opstapper" om weer lekkere biertjes met jullie te pakken!

Jan Schweiger.  
*Chara*  
Marken





# Typisch Nederlands

## Postzegels over de snelheid en dynamiek van de watersport

PostNL heeft in mei een nieuw postzegelvel uitgebracht over de watersport. De nieuwe postzegel maakt onderdeel uit van de serie Typisch Nederlands, die dit jaar gewijd is aan verschillende sporten waarin Nederlanders uitblinken. In deze serie verschijnen, naast zeilen, dit jaar postzegela over schaatsen, hockey, wielrennen en voetbal.

### Absolute wereldtop

Nederland is internationaal toonaangevend als het gaat om watersport. Zo behoren Nederlanders tot de absolute wereldtop bij het zeilen en windsurfen. Met bekende namen als Stephan van den Berg (windsurfen), Marit Bouwmeester (Laser Radial), Dorian van Rijsselberghe, Kiran Badloe en Lilian de Geus (RS:X), Lobke Berkhout (470), Annemiek Bekkering, Annette Duetz (49er FX), Odile van Aanholt/Elise de Ruijter (49er FX) en Bart Lambriex/Floris van de Werken (49er).

### Snelheid en dynamiek

De postzegels zijn ontworpen door Edwin van Praet, creative director bij Total Design en grafisch ontwerper Claire Bedon. Total Design is medeverantwoordelijk voor het postzegelontwerp. Zij wilden in het ontwerp het gevoel van de sport overbrengen. Dit werd bereikt door ondermeer aandacht te besteden aan hoe de zeilboot uit het water oprijst om snelheid en dynamiek van de sport te benadrukken. "Aan de schouders en armen van de

wedstrijdzeiler zie je wat voor kracht hij uitstraalt." Aldus Bedon. "Alle spieren zijn gespannen om de boor op de gewenste koers te brengen en daar op te houden. Het is een combinatie van kracht en balans."

### Betrokken bij de actie

Opvallend in het ontwerp is dat de stuurboordzijde van de zeilboot een klein stukje uit het beeldvlak steekt en overloopt naar de witte strook onderaan de postzegel. Hetzelfde geldt voor het zeil bovenaan. "Het zijn maar kleine details", besluit Van Praet, "maar het versterkt de indruk dat de wedstrijdzeiler op ons af vaart. Je bent betrokken bij de actie, je bevindt je als het ware ook op het water en je ziet de boot op je af komen."

### Verkrijgbaarheid

Het postzegelvel "Typisch Nederlands – zeilen" telt zes gelijke postzegels met de waarde aanduiding Nederland 1 en het is bedoeld voor post tot en met 20 gram met een bestemming binnen Nederland. De postzegels zijn verkrijgbaar bij de Bruna-winkels en via [www.postnl.nl/bijzondere-postzegels](http://www.postnl.nl/bijzondere-postzegels). De postzegels zijn ook telefonisch te bestellen bij de klantenservice van Collect Club op telefoonnummer 088 - 868 99 00. De geldigheidstermijn is onbepaald.

Bron: Website van PostNL Typisch Nederlands.



# Liefde voor het zeilen

### Opa

Onlangs ben ik opa geworden van een kleindochter. De vraag is nu: hoe breng ik haar de liefde bij voor de watersport, met voorkeur voor het zeilen. Eén van mijn eerste daden was dan ook de aankoop van het boekje "Gooi Juf in zee", waarbij de aantekening dat mijn zoon leraar is op een basisschool en dus het woord 'juf' vervangen moet worden door 'meester'. Maar ja, bij mijn eigen kinderen is de liefde voor het zeilen niet gelukt ondanks het feit dat ik ze al jong op zeilkamp heb gestuurd en hen heb onderhouden met verhalen over golven, spannende zeiltochten en meiden in bikini's. Dus hoe pak ik het deze keer aan bij mijn kleindochter? In mijn fantasie zie ik haar al achter het roer zitten, maar tegen die tijd zal ik waarschijnlijk, als pensionado, eerder op de motor varen dan zeilen. Het is dus verstandiger, denk ik gezien de toekomst, om haar kennis te laten maken met motorteknik en isolatiematerialen in plaats van zeilen, mede gezien het besluit om in 2035 emissie loos te moeten varen. Om te beginnen heb ik haar nu al een bandenplak set geschonken voor een eerste kennismaking met techniek.

## "hoe pak ik het deze keer aan"

Mijn boot staat nu op de wal en heeft haar jaarlijkse portie antivries geslikt. Met weemoed kijk ik naar mijn motor en bereid deze er op voor dat zij ooit vervangen zal worden door iets elektrisch. Ik heb mijn boot al volgehangen met flexibele zonnepanelen, maar ik vrees dat dit in de toekomst niet voldoende zal zijn.

Ik ken iemand die, vooruitlopend op deze zaken, zijn 12 meter lange schip volledig heeft

geëlektrificeerd : elektromotoren, óók voor het hijsen van de zeilen, boeg- en hekschroef en de wc. Overal zijn rode en groene knoppen geïnstalleerd en het werkt fantastisch. Zijn boot staat nu te koop

## "Hoe gaat het Y hier mee om?"

want al die knopjes bederven zijn zeilplezier. Daarnaast moet hij steeds de hoofdzekering uit zetten omdat zijn kleinkinderen die knopjes erg leuk speelgoed vinden. Zoekt u een andere boot? Ik verwacht de komende jaren een daling van de prijzen van tweedehands boten omdat de eigenaar de ombouw naar emissievrij niet ziet zitten of te duur vindt en de ombouw liever overlaat aan een ander, mede omdat de boetebedragen van de milieupolitie niet mals zijn. Hoe gaat Het Y hier mee om? Wordt er korting geregeld bij de levering van elektromotoren of zonnezeilen? Moet Het Y met de tijd meegaan en de vereniging openstellen voor motorboten die elektrisch varen en/of extra punten voor de ligtaatswachelijst geven voor zeilers die hun trouwe VolvoPenta hebben ingeruild voor iets elektrisch? Moet de masten-opbergplek worden vervangen door een accu-overwinteringplek? Voorlopig vertik ik het. Als zeiler is er nauwelijks iets mooier dan, met de ellebogen over de kajuitgang, kijken naar het water dat opzij geduwd wordt door de kracht van de zeilen: fluisterstil en milieuvriendelijk!

Piet Schoemaker  
Déjà Vu II  
Amsterdam



# Ankeravontuur bij Sark

In het vorige Y-journaal heb ik verteld dat ik na een mooie tocht naar de zuidkust van Bretagne, aangemeerd lag aan boei in een idyllisch baaitje bij Ile de Bréhat, aan de Bretonse noordkust. Van daaraf wilde ik via één van de Kanaaleilanden oversteken naar Cherbourg.

**Ik moest hard bijsturen.**

Toen om zes uur de wekker ging, was het nog aardedonker. Nadat ik me had aangekleed en een kop extra sterke koffie had gezet, begon de oostelijke hemel een beetje blauw te worden, en even later kon ik de contouren van de rotsen onderscheiden. Ik heb de motor gestart, losgemaakt van de boei en ben het baaitje uitgevaren, nu natuurlijk door de goede opening. In het begin moest ik goed de rotsen in de gaten houden en een paar mijl voor de kust was nog een gebied waar het wemelde van de rotsen, maar toen ik dat was gepasseerd werd de navigatie een stuk makkelijker. Waar ik wel goed rekening mee moest hebben was de stroom. De dag ervoor had die me met een enorme vaart naar het zuidoosten gesleurd en dat dreigde nu weer te gebeuren, maar nu moest ik naar het noordoosten. Er zat niets anders op dan hard bij te sturen, in het begin zeker zo'n 40 graden. Naarmate ik verder van de kust kwam, werd ik minder weggezet en op een gegeven moment had ik de stroom schuin in de rug.



Op weg naar Sark houdt de zon zich nog even schuil

De zon was inmiddels opgekomen. Het duurde even voordat ik hem kon zien, want waar hij opkwam lag een wolkenbank. Toen hij daar bovenuit rees beloofde het een mooie dag te worden. Omdat er boven de kust wat nevel hing verdween Bretagne al vrij snel uit het zicht, maar op zee was het ongelooflijk helder. In de loop van de morgen zag ik schuin voor me Jersey

boven de horizon uitkomen en een paar uur later werden ook de kusten van Sark en Guernsey zichtbaar. Ik had mijn koers uitgezet naar Sark, dat lag dichterbij dan Guernsey en er lagen aan de zuidkust twee ankerbaaitjes waar ik waarschijnlijk goed beschut lag tegen winden uit de noordhoek. Mochten de ankerplekken tegenvallen, dan kon ik nog altijd doorvaren naar Guernsey.

Toen ik ter hoogte van Jersey voer, kreeg ik van Vodafone een sms'je waarin ik welkom werd geheten in het Verenigd Koninkrijk. Dat klopte niet want de Kanaaleilanden horen daar officieel niet bij. Ze hebben hetzelfde staatshoofd, maar de koning van het Verenigd Koninkrijk is op de Kanaaleilanden "hertog van Normandië". De twee staande leeuwen uit de Normandische vlag zitten ook in de vlag van de eilanden en op sommige eilanden wordt nog Normandisch gesproken. Verder was ik er helemaal niet welkom omdat ik geen negatieve coronatestuitslag kon laten zien, maar dat kon Vodafone natuurlijk niet weten.

Om een uur of drie was ik al bijna bij Sark. Hoewel het het kleinste Kanaaleiland is, zag het er indrukwekkend uit. De hoge rotskust rees loodrecht op en aan de zuidwestkant lag een paar hoge rotsen die een soort landtong vormden. Ten oosten van de buitenste rots lag



Bijna bij Sark. Linksachter Guernsey

een rotsveld waar ik omheen moest om bij de baaitjes te komen. Ik wilde mijn anker uitgooien in het westelijkste baaitje omdat ik daar waarschijnlijk het best beschut lag als de wind naar het noordoosten zou draaien. Er stonden nauwelijks golven en omdat ik alle ruimte had, kon ik rustig het ankergerei in gereedheid brengen.

Wat ik rond me zag toen ik het baaitje binnenvoer was overweldigend. Aan beide kanten rezen meer dan 100 meter hoge rotswanden op en de ingang werd aan beide zijden gemarkeerd door een enorm rotsblok. Recht voor me was de kust ook hoog en steil, maar hij was van boven grotendeels begroeid. Vanaf een klein strandje waar een paar kajaks lagen en een groep zwemmers zich verzameld had, liep een steil paadje naar het plateau. Veel gelegenheid om van deze indrukwekkende schoonheid te genieten had ik nog niet, want eerst moest ik goed kijken waar ik het beste het anker kon laten vallen.



Bijna bij het ankerbaaitje

Dat werd een beetje bemoeilijkt door een groot motorjacht dat net voor me het baaitje binnen was gevaren en ook wilde ankeren. Veel meer dan drie of vier schepen konden er niet liggen. De eigenaar van het motorjacht had het wat makkelijker, hij kon vanaf zijn stuurmanstoel op het bovendek met één druk op de knop zijn anker laten vallen. Toen hij dat had gedaan, heb ik op veilige afstand mijn anker laten zakken en daarna even met een langzaam achteruit draaiende motor getest of het hield. Daarna had ik alle tijd om te genieten van alles wat ik om me heen zag. Van alle plekken waar ik tijdens



Samen met een motorjacht voor anker

mijn reis had gelegen, was deze met stip het indrukwekkendst.

Behalve gezwommen werd in het baaitje ook gekajakt en op een gegeven moment zwom er een groot aantal zwemmers recht achter elkaar achter een kajak aan. Aan het eind van de middag verlieten ze het strandje en de bemanning van het motorjacht hield het ook voor gezien. Ik was er niet rouwig om, want ik was toch een beetje bang dat onze schepen elkaar zouden raken als de stroomrichting zou veranderen. Aan de rotsen en het strandje was te zien dat het water inmiddels behoorlijk was gezakt. Toen ik de getijdentabel raadpleegde zag ik dat het nog geen laagwater was. De vorige dag was het springtij geweest en waar je goed rekening mee moet houden in dit deel van het Kanaal is het enorme verschil tussen springtij en doodtij. Hier was het verval bij springtij bijna het dubbele van dat bij doodtij. Ik zat er niet op te wachten dat de kiel weer de bodem zou raken en ik scheef zou komen te liggen, zoals een jaar eerder bij Iles Chausey was gebeurd. Daarom heb ik een uur voor laagwater de dieptemeter aangezet. Gelukkig hoefde ik me geen zorgen te maken, toen het laagwater was stond er op de plek waar ik lag nog ruim 3 meter water. Het anker hield goed, de kiel zou de bodem niet raken en ik lag op een schitterend plekje, maar dat had ook een prijs. Hoewel het nauwelijks woei stond er wel deining en rolde het schip behoorlijk. Pannen op de kuipafel neerzetten leek me een beetje gewaagd, ik moest er niet aan denken dat de juspan op de kuipvloer zou belanden. Ik heb de maaltijd daarom vrij simpel gehouden en wat soep opgewarmd. Slapen lukte slecht, ook omdat de ankerlijn een schurend geluid maakte. Ik viel pas in slaap toen ik oorwatjes had ingedaan en van de voorpiek verkast was naar de kajuit. Daar lig je altijd rustiger..

**Gewekt door het ankeralarm**

Na dit onrustige begin ben ik in de tweede helft van de nacht in een diepe slaap gevallen. Daar werd ik rond zevenen uit gewekt door een piepend geluid: het ankeralarm! Het was al wat aan het schemeren en ik heb direct het luik geopend. Wat ik zag was

**"Ik dreef midden op zee"**

verbijsterend. Ik verwachtte hoge rotswanden te zien, maar wat ik om me heen zag was alleen spiegelglad water. Ik dreef midden op zee! Waar precies wist ik niet, maar een paarhonderd meter verder stond een grote rots die meende ik te herkennen als een van de rotsen ten zuidwesten van Sark. Ik heb direct de plotter en de dieptemeter aangezet. Over vastlopen hoefde ik mij geen zorgen





*Uitzicht op het strandje.*

te maken, het was 53 meter diep, maar ik moest hier wel zo snel mogelijk weg, want ik dreef langzaam richting de rots. Op de plotter zag ik dat het inderdaad de rots was die ik de vorige dag had gezien toen ik naar het baaitje voer.

Ik heb me razendsnel aangekleed, de motor gestart en ben snel naar het voordek gelopen om het anker op te halen, dat klaarblijkelijk toch was gaan krabben. Maar ik zag ik al snel dat dat waarschijnlijk niet het geval was. Als het nog aan de ankerlijn vastzat zou die strak hangen, maar de lijn hing slap naar beneden en het ophalen ging ongelooflijk gemakkelijk. Toen het uiteinde boven water kwam zag ik waarom: er zat geen ketting en anker meer aan en ook de harpsluiting waarmee de ketting aan de lijn was bevestigd was verdwenen. Die moest

## "DE KETTING EN HET ANKER WAREN VERDWENEN"

afgebroken zijn of het sluitingsboutje moest zijn losgedraaid, maar dat laatste leek me zeer onwaarschijnlijk. De harp was van gegalvaniseerd staal en dan is het boutje na verloop van tijd meestal alleen los te draaien met een flinke hoeveelheid kruipolie. De enige verklaring die ik kon bedenken was dat de harpsluiting door elektrolyse bros was geworden omdat hij in de ankerkist contact had gemaakt met een roestvrijstalen harp. Als er zout water tussen twee verschillende metalen zit kan dat heel snel gaan. Maar als de harp bros was, waarom was hij dan niet afgebroken toen ik het anker liet zakken of toen ik testte of het hield? Veel tijd om me hierover het hoofd te breken had ik niet, want er moest snel gehandeld worden. Een

anker verspelen is iets waar je als zeezeiler altijd rekening mee moet houden. Daarom heb ik al zo lang als ik met dit schip vaar een reserveankerlijn met een ketting en een anker eraan en nog een los reserveanker. Ik heb snel het reserveanker met de ketting en de lijn tevoorschijn gehaald om weer te kunnen ankeren in het baaitje. Ik wilde daar ontbijten en dan in de loop van de morgen, als ik de stroom in de rug zou krijgen, naar Cherbourg varen. Het was de eerste keer dat ik dit anker gebruikte en het hield uitstekend.

### Afscheid van Sark.

De zon stond inmiddels al een stukje boven de horizon en omdat de rotswanden rondom het



*Afscheid van Sark*

baaitje nu helemaal belicht werden, was het uitzicht nog mooier dan de dag ervoor. Na het ontbijt en de koffie werd het tijd om koers te zetten naar Cherbourg. Het hieuwen van het anker was een makkie en even later lagen de indrukwekkende kliffen van Sark achter me. Van mijn bezoek aan het schitterende baaitje had ik geen spijt. Ik was weliswaar een anker armer, maar ook een spannende ervaring rijker.

Wil je ook van het uitzicht op de indrukwekkende rotswanden genieten en komt er bij het hieuwen van je anker nog een anker naar boven, dan weet je wie de rechtmatige eigenaar is.

Jaap van der Harst,  
*Nehalennia*  
Durgerdam

Foto's: Jaap van der Harst

# Evenementenagenda 2023

## Evenementen:

8 jan.	Nieuwjaarsreceptie
Feb. - april	Cursus Vaarbewijs 1 en 2, (6 avonden). Nadere informatie volgt
19 febr.	Lezing over gebruik antifouling en vuilwatertank
17 maart	Voorjaars Algemene Ledenvergadering
19 maart	Lezing Cees Swart solo naar Noorwegen
16 april	Seizoensopening
20 mei	Vrijwilligersdag
29 okt	Seizoenssluiting / visbakken
17 nov	Najaars Algemene Ledenvergadering

## Jeugdzeilen:

2 april	Instructeursdag
16 april	Klusdag jeugdboten
14 mei	Introductiedag
4 juni	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
11 juni	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
18 juni	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
25 juni	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
2 juli	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
16 juli	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
10 sep	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
17 sep	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
24 sep	Jeugdzeilen 13:00 / 17:00
1 okt.	Reservedag / klusdag
8 of 15 okt	Instructeursdag

## Wedstrijden:

6 & 7 mei	Y-toren race
8 juli	Zes uren van het Y: familie wedstrijd, borrel en bbq





# Het Y gaat voor groen

**Snikhete zomers, winters die op lente lijken – niemand kan er meer omheen dat klimaatverandering al lang gaande is. Ook Het Y gooit het roer om en gaat voor groen. De Milieucommissie werkt aan een vergroeningsprogramma.**

Het doel van de milieucommissie is om Het Y serieus te verduurzamen. Dat geldt zowel voor het energieverbruik als het verminderen van de negatieve invloed die zeilers kunnen hebben op de natuur om ons heen, bijvoorbeeld door giftige antifouling te gebruiken. De milieucommissie bestaat uit Rob van de Ban (voorzitter), Meike Baretta, Sigi Giesler, Ger Langhout, Karin van der Meer, Evert Nieuwenhuis en Hans Olsthoorn. Ongeveer een keer per maand komt de commissie samen. Hieronder lichten we het werkprogramma toe.

## Certificering

De Blauwe Vlag is een internationaal certificaat dat laat zien dat een jachthaven (of strand) inspanningen levert "op het vlak van milieu- en duurzaamheidsmanagement, veiligheid, waterkwaliteit, bewustmaking en educatie, en afvalpreventie en -sortering." Om de Blauwe Vlag te mogen hijsen moet je een flinke waslijst aan maatregelen nemen, variërend van een goed functionerende installatie om vuilwatertanks te legen tot het inkopen van duurzame zeep op het toilet. Overigens heeft de gecertificeerde partij (zoals Het Y) keuzevrijheid: per onderdeel moet je een aantal maatregelen nemen, maar je mag zelf kiezen welke. De organisatie die de Blauwe Vlag uitdeeft controleert de inspanningen



Onderweg naar blauwe vlaggen

Het bestuur heeft besloten dat Het Y een Blauwe Vlag wil bemachtigen en de milieucommissie begeleidt dit proces. Op de ALV van 18 februari is besloten om per 1 januari 2023 het certificaat te hebben voor Durgerdam. Marken zal dan hopelijk volgend jaar een Blauwe Vlag hebben.

## Energieverbruik

Het Y heeft al een flink aantal zonnepanelen op haar daken liggen. Dat is mooi, maar nog veel groener is de energie die je niet gebruikt. Daarom inventariseert de milieucommissie het energiegebruik van de vereniging, zodat inzicht ontstaat waar de grootste besparingen te behalen zijn. Daarnaast wordt gewerkt aan een plan om de ark beter te isoleren. Evengoed is nu al gekozen om een flexibele scheidingswand in de kantine te plaatsen. Op deze manier hoeft niet de hele ark verwarmd te worden, maar alleen het deel waar overdag mensen komen om bijvoorbeeld een kopje koffie te drinken. Dat moet aardig wat aardgas schelen.

## "Op 19 februari organiseren we Voorlichtingsavond over antifouling en vuilwater"

## Duurzaam inkopen

Een onderdeel van de Blauwe Vlag is het duurzaam inkopen van producten die Het Y en haar leden consumeren – van schoonmaakmiddel tot bier en bitterballen. Aanvullend kijken we ook naar de manier waarop we bankieren. Nu is ons geld grotendeels ondergebracht bij reguliere banken als ING en Rabobank en niet bij groene banken als ASN Bank en Triodos. Het bestuur zal, op verzoek van de milieucommissie, waar mogelijk overstappen naar een groene bank. Het is immers niet logisch om als groene vereniging in zee te gaan met een bank die vrolijk investeert in fossiele vervuilers.

## Natuur

Zeilen is natuurlijk zo duurzaam als een windmolen: de wind brengt ons naar de kim en verder. Maar ondertussen kunnen we de kwaliteit van het milieu wel degelijk negatief beïnvloeden, bijvoorbeeld door giftige antifouling te gebruiken of vuil water te lozen in de haven en op het meer. De milieucommissie brengt de mogelijk schadelijke gevolgen van ons reilen en zeilen in kaart door enerzijds informatie in te winnen over onze vervuiling en anderzijds te inventariseren welke oplossingen er mogelijk zijn.

We denken ook na over hoe we de leden kunnen aanzetten om duurzame antifouling te gebruiken (gezamenlijke inkoop?) of toch echt die vuilwatertank te gebruiken en in de haven te laten

## In Memoriam erelid Thieu van Houtert

Op 1 november j.l. is ons erelid Thieu van Houtert overleden. Hij werd lid in 1966, hij lag toen al met zijn schip in 'de sloot' in Durgerdam (de WSV Durgerdam bestond toen nog niet). Toenmalig havenmeester Porsius heeft hem toen aangeboden lid te worden. Thieu was van toen af aan een van de technische vraagbaken in de haven (hij werkte bij de PTT en wist veel van elektrotechniek).

Thieu was een praktisch man, altijd bereid een klus op te knappen. Ruud Porsius: "Ik kende hem al van jongs af aan, hij was nooit te beroerd om te helpen. Ik herinner me nog goed hoe hij bij mijn moeder en vader (de havenmeester) zomaar een geiser kwam ophangen. Toen ik later begon met stopcontacten aanleggen op de steigers legde hij uit hoe dat moest: lasdozen afvullen met hars, zodat er geen water bij kon. Zo kwamen de eerste stopcontacten op de steigers. Hij was altijd actief. Begin negentiger jaren was er een negatieve stemming ontstaan op de haven: passanten werden weggekeken. Thieu heeft er toen als havencommissaris voor gezorgd dat de haven weer een beter aanzien kreeg. Hij was ook de leidende kracht bij het bouwen van het nieuwe clubschip: dat hebben we nu nog!" Veel jongeren konden altijd met Thieu meezeilen, dat vond hij prachtig, en zijn bemanning ook!

legen, want ook van dat beetje afwaswater en dat ene drolletje wordt ons mooie Markermeer niet schoner.

Zet alvast in je agenda: op 19 februari 2023 organiseren we in de clubark een voorlichtingsavond over antifouling en vuilwater.

## Meedoen?

Wil je ook meedenken over en werken aan het verduurzamen van onze vereniging? Je bent van harte welkom in de Milieucommissie. Neem contact op met voorzitter Rob van de Ban (robvandenban@hotmail.com / (06) 30 36 98 60).

Evert Nieuwenhuis  
Galatea  
Marken

Ton Verheul, die al (en nu nog steeds!) in de werkploeg zat terwijl Thieu havencommissaris was, herinnert zich vooral de goede samenwerking: de havenmeester legde altijd al het gereedschap klaar, dus de werkploeg kon op zaterdagen meteen aan het werk. En dat was er genoeg, de steigers hadden veel onderhoud nodig. Om 12 uur moest er dan vooral goed gegeten worden, daar stond Thieu om bekend. Anne Kooyman maakte dan overheerlijke gehaktballen. Thieu lustte daar altijd wel 1 borreltje bij, niet overdreven, wel gezellig. Thieu deed in die tijd vooral veel vergaderingen met andere verenigingen, Ton organiseerde meer het fysieke werk, op de haven. Later volgde Ton Thieu op als havencommissaris. Thieu wist ook goed met anderen om te gaan: de ark die in die tijd werd gebouwd was vooral een project van Jan Arts en zijn ploeg. Ton herinnert zich dat hij daar geen schroef in hoefde te draaien...

Thieu was begin dit jaar nog op de haven, 96 jaar oud, op de lunch voor ereleden, leden van verdienste en oud-bestuursleden (zie ook de foto op pagina 11). Hij kon mooi vertellen over hoe het er indertijd in het bestuur toeging, vooral de eeuwige controverses tussen de liggers in Enkhuizen en de 'Durgerdammers'. Zowel hij als toenmalig voorzitter Bouk Wiebenga (ook erelid sinds 1997, zie interview verder in dit blad) moesten die regelmatig in goede banen leiden. Thieu is vereeuwigd op ons tableau van ereleden, wij zullen hem niet vergeten.

Bob van der Winden, voorzitter.



# Wie noemt zijn boot nou...?

Je komt de gekste en de mooiste bootnamen tegen in onze havens. Evert Nieuwenhuis vraagt de schippers waarom ze hun zeilende trots zo hebben genoemd.

## Rocinante

### Rocinante

Iedereen kent Don Quichote, de dwaze ridder die in een windmolen een geduchte vijand zag, ten aanval ging, vervolgens van zijn paard getild en via de wieken terug het veld in werd geslingerd. Dat paard heette Rocinante en dat weet niet iedereen. Zij was op leeftijd maar ze droeg haar meester trouw naar overal waar hij onheil zocht en vond. Uiteraard ter ere van zijn Dulcinea van Tobosa, het onbereikbaar liefje aan wie de hidalgo zijn heldendaden opdroeg.

### Visitekaartje

Toen ik mijn Waarschip 730 van de hand deed viel mijn oog op een Strooker 800, gemaakt van plakhout bij de werf Vreugdenhil in Alphen aan den Rijn. Slechts vier zijn er gebouwd. De boot was naast een refit ook toe aan een nieuwe naam want in de oude: Demarage zat een spelfout. Moet zijn Demarrage. Pijnlijk als je met zo'n lelijk visitekaartje voor de rest van je zeil carrière over Gods wateren zou gaan zwerven.

### Fan van Cervantes

Rocinante werd de nieuwe naam, fan als ik ben van het werk van Cervantes. Dus dan zal de schipper Kaptein Quichote moeten heten. Vooruit, ik heb ook zo mijn eigenaardigheden en ben overtuigd van het idee dat die groene wezens net onder de waterspiegel van het Markermeer staan voor een veelkoppig monster. Zo trok ik met mijn trouwe zeepaard Rocinante ten strijde om het een lesje te leren. Vamos, met 900 kilo kiel, drie blad schroef en roer als robuuste wapens op dat ondier af. Men riep ons nog toe: "Niet buiten de Vaargeul, daar ligt fonteinkruid!". Maar wij wisten wel beter.

### Het groene monster...

Groot was de schrik toen beiden door het groene monster in de houdgreep werden genomen. Nog grotere schrik toen, na een moedige ontsnappingspoging, een alarm afging: oververhit motorblok. Dit beest bleek onoverwinnelijk, we dropen ontgoocheld af. Maar Rocinante bleef na dit avontuur haar kaptein onvoorwaardelijk trouw. En gelukkig zonder blijvende schade.

### Wilde fantasieën en strapatsen

Tja zeilgenoten, laten we eerlijk zijn: hebben we allemaal niet af en toe iets van een Don Quichote? Waarom zouden we tegen windmolens vechten als die bijdragen aan minder CO2 uitstoot? In de wereld verliezen zich in complottheorieën en handelen daar zelfs naar, daar steken de wilde fantasieën en strapatsen van Don (en Kaptein) Quichote bleekjes bij af!

Kaptein Quichote heeft zijn lesje geleerd. Andere ZV't Y leden doen doorgaans geen domme dingen. Zal ik bovengenoemde heldendaad wel of niet aan mijn Dulcinea opdragen....?

Joop van der Meer  
Rocinante  
Durgerdam



Meike Baretta



## Colofon

Het Y Journaal is een uitgave van  
Zeilvereniging Het Y  
Durgerdammerdijk 116a  
1026 CG Durgerdam

Hoofdredacteur: Henk Käyser (a.i)  
Redactie: Mark de Boorder, Chris  
Kersbergen, Piet Schoemaker, Yorick  
Stam, vacature.

Redactieadres Y Journaal  
yjournaal@zvhetynl  
tel. 06-53512209

Contact ZV Het Y  
Voor alle lopende zaken: de havenmeester  
tel. 06-51628873

Secretariaat  
Jan Verjaal tel. 06-54941959  
en  
Anneke Jochemsen tel. 06-29273334  
e-mail: secretariaat@zvhetynl

Bestuur en commissies  
Zie voor het volledige overzicht  
www.zvhetynl/vereniging/bestuur  
en commissies

Aanvragen lidmaatschap  
Anne Kooyman tel. 020-4964255  
kandidaatleden@zvhetynl

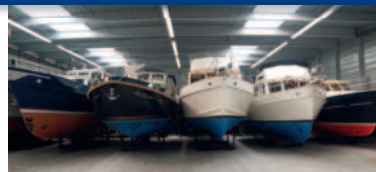
Advertenties  
yjournaal@zvhetynl



# Zorgeloos varen & stallen.



Jachtstalling binnen & buiten



Nieuwbouw



Refit, reparatie & onderhoud



Watersportwinkel



Jachtmakelaardij



Ons vakkundige team  
staat voor u klaar.

**Onze zorg houdt de vaart erin.**

Reserveer online  
of bel ons