



# journaal

**ZEILVERENIGING HET Y 2021 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

www.jachtservice.nl

**AMSTERDAMSCHE  
FIJNHOUT**

Houtexpert sinds 1898

**Hout voor uw boot**

T. 020 - 6882100 | www.fijnhout.nl

Voorplaat: een winters Durgerdam, februari 2021, foto Twirre Bogaard.



## De kim

### Redactieteam

De oproep voor nieuwe redactieleden in het zomernummer was niet aan dovemansoren gericht. Het redactieteam van het Y Journaal is flink uitgebreid. Dat is ontzettend fijn, want het maken van het Y Journaal is dankbaar werk en leuk om te doen, maar vraagt de nodige uurtjes, en vele handen maken nu eenmaal licht werk. Bijna alle redactieleden kunnen nu overweg met de opmaakapplicatie van de drukker. Met een groter redactieteam kunnen de mogelijkheden die deze applicatie biedt ten volle worden benut. Eerder verwelkomden we al Henk Käyser. Nu ook van harte welkom Marit Verbeek, Chris Kersbergen, Yorick Stam en Mark de Boorder. Helaas zijn er ook vertrekkers. Wendel Röntgen werd redactielid in 2018, juist op het moment dat we overstapten naar een andere drukker en we het blad zelf gingen opmaken. Wendel was op dat moment het enige redactielid met ervaring op dat gebied en we kunnen gerust stellen dat hij het Y Journaal toen heeft gered. Met veel plezier kijk ik terug op de zeer lange, maar zeer vrolijke opmaaksessies in zijn kantoor en later bij hem thuis, met veel thee, gezelligheid en Chocolonelytabletten. Ook Meike Baretta heeft afscheid genomen. Naast een verdienstelijk auteur was ze ook een kei in het redigeren van teksten en het controleren op taal- en typefouten. Ze behoeft jarenlang menig Y Journaal voor teveel spaties in een regel, of juist te weinig, foutieve afbrekingen en andere zetduiveltjes. Maar gelukkig blijven we haar zien, als lid van de milieucommissie. Dank je wel voor al je inzet Meike!

### Op de schouders van voorgangers

Met de huidige digitale middelen is het maken van een blad in full colour betrekkelijk eenvoudig en goedkoop geworden. Als het klaar is mailen we het naar de drukker en veertien dagen later ligt het in de bus. Maar het is goed om te bedenken dat we altijd op de schouders van voorgangers staan. Lees bijvoorbeeld de serie De Boeienlijn, op blz. 12. De redacties van het Y Journaal en van zijn



voorloper het Y-Baken, moesten het vroeger met veel eenvoudiger middelen doen. Fotowerk was überhaupt niet aan de orde en voor elk nummer werd hetzelfde omslag gebruikt. De artikelen werden nog met de hand getypt en getekend op losse stencils en daarna afgedrukt met een stencilmachine. Maar dat eenvoud creativiteit en esthetiek niet in de weg stond bewijst dit prachtige

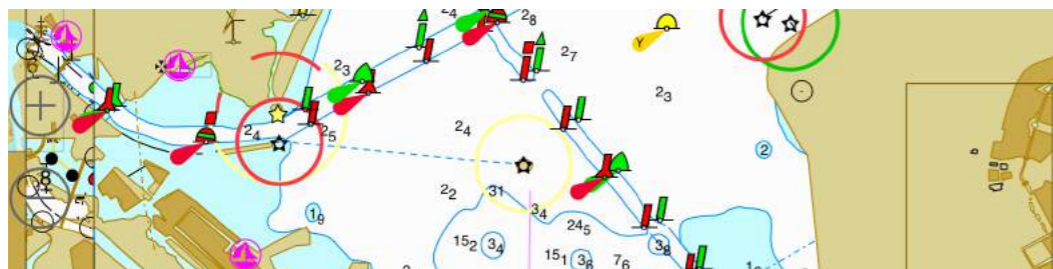


omslag van het Y-baken uit de jaren 1950.

Wij wensen u allen prettige feestdagen toe en een gezond en voorspoedig 2022.

Namens de redactie,

Henk Dessens  
*Eb en Vloed*, Warmond.



## Durgerdam

Nu we het zomerseizoen per 1 november hebben afgesloten kunnen we de balans van het afgelopen jaar opmaken. Om de oever bij de haven op te schonen is er in het voorjaar door een grondverzetbedrijf een enorme hoeveelheid waterplanten tussen de dijk en steiger B verwijderd en afgevoerd. In april kregen we een moderne glasvezelverbinding, die deel uitmaakt van GlasDraad Landelijk Noord. Kees den Hollander heeft de gehele transitie van Ziggo naar XS4All, waarvoor de nodige hard- en software moest worden vervangen en/of gewijzigd, soepel uitgevoerd. Ook moesten er enkele WiFi-antennes worden vervangen, omdat ze de korte vriesperiode de afgelopen winter, waarop we Durgerdam ook op de schaats konden bekijken, niet hadden overleefd.



Foto: Ger Langhout

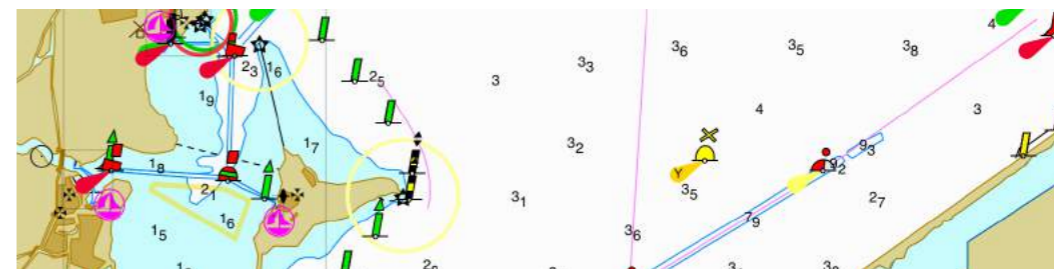
Bij het begin van het zomerseizoen verwelkomden we zeven leden die per 1 april een vaste ligplaats innamen in Durgerdam. Het coronavirus speelde ons nog parten, waardoor de Y-toren Race geen doorgang kon vinden en de dinsdagavondwedstrijden en het jeugdzeilen pas later op gang kwamen. Het aantal passanten deze zomer bleef iets achter ten opzichte van vorig jaar, de oorzaak hiervan was zeer waarschijnlijk het

wat minder warme weer. Wel werd er erg goed gebruik gemaakt van de 50% regeling door leden die geen vaste ligplaats hebben in Durgerdam. Met wat vindingrijkheid kon Rik iedereen van een plekje voorzien. Het zonedek is onlangs door Heino en Bouke de Jong en Joop van Rijn voorzien van een solide windscherm met veiligheidsglas aan de bovenzijde waardoor het gezichtsveld niet belemmerd wordt en men ter plekke heerlijk van het uitzicht kan blijven genieten. Beide arken zijn door Henk van Uchelen voorzien van beveiligingsapparatuur waardoor inbraak, beweging, brand of water direct geconstateerd en gemeld wordt aan de daartoe bevoegde personen.

Tot slot een woord van dank voor onze invalhavenmeesters. Zij hebben er voor gezorgd dat gedurende een periode van zeven maanden Rik van zijn vrije dagen kon genieten en gasten toch ontvangen werden. Vooral in het hoogseizoen draaiden ze lange dagen van 08.00–20.00. Ook deze winter is de haven weer goed gevuld en zijn er nagenoeg geen lege plekken.

Op het moment dat ik deze bijdrage afsluit, komt het bericht dat de coronamaatregelen weer aangescherpt gaan worden. Laten we hopen dat het van korte duur zal zijn en we gezond en wel de komende feestdagen mogen beleven.

Ger Langhout,  
Havencommissaris Durgerdam.



## Marken

2021 in het kort:

- Een kleine 700 bootnachten van passanten, een wereld van verschil met 2020.
- Gezamenlijk koffie drinken of borrelen op het eiland, nu aan een fraaie tafel met stoelen en banken.
- Vernomen van deelnemers: een leuke en gezellige 6 uren van Het Y.
- Een meer dan verdiend en door hem zelf zeer gewaardeerd afscheidsfeest van Piet Roos.
- Een top-'Tocht per haven'.
- In goed wederzijds overleg met havenmeester Ben is besloten dat we volgend jaar niet met elkaar verder gaan.
- Maar liefst dertien vaste liggers waren vertegenwoordigd op de havenwerkdag, die werd afgesloten met een brainstormsessie; hoe nu verder?
- Op 8 december bereikt Jan van Mierlo van de *Anna P.* de respectabele leeftijd van negentig jaar!

We zijn (al jaren) in afwachting van de dijkversterking om gelijktijdig het comfort te kunnen verbeteren. In een goed gesprek in maart met RWS werd aangekondigd dat de hele middensteiger zal worden vervangen, de damwanden waar nodig én de gehele bestrating opnieuw zal worden gedaan. We hoefden ons absoluut geen zorgen te maken; "al jullie faciliteiten worden weer teruggeplaatst". Afsluitend zouden we op regelmatige basis op de hoogte worden gehouden en bij elkaar komen. Helaas werd het angstvallig stil, ineens las ik (per toeval) andere berichten en er wordt bijna niets gedaan in de haven...

Maar weer bellen met de omgevingsmanager, in het kort: bij nader inzien zijn de middensteiger en de

damwanden nog niet zo slecht. En je moet bij de gemeente zijn voor een rioolaansluiting. Na enige e-mailcorrespondentie met beleidsmedewerkers van de gemeente, waaronder drie A4-jes met eisen, uiteindelijk een goed gesprek op het



Foto: Henk Dessens

gemeentehuis. Ter overbrugging tot de start van de werkzaamheden (vermoedelijk voor zomerseizoen 2023) werd min of meer de toezegging gedaan dat het toiletgebouw ruim toegankelijk zal zijn in 2022. "Je hoort snel meer", helaas is het inmiddels weer stilletjes geworden.

Een van onze vaste liggers hoopt nu al tennissend de boel aan de gang te krijgen... Kortom: we blijven in afwachting en vooral genieten van een prachtig Marken.

Gerrit van Empel,  
Havencommissaris Marken

## De schipper leest

Y-lid Klaas Jan Hoeve van boekhandel L.J. Harri te Amsterdam bespreekt aanraders om in de kuip of de kajuit te lezen en gezellig bij weg te dromen.

### Zeven zeeën

In 2014 maakte Luc Overtoom zijn jongensdroom waar. Hij zeilde de wereld rond. Luc had deze reis met zijn vrouw Trudy gepland, maar tot zijn grote verdriet overleed zij aan kanker in 2011. Samen met het Cancer Center Amsterdam van het VUmc, waar Trudy veertien jaar liefdevol en vakkundig is behandeld, werd de reis vormgegeven door er een fundraising project 'Setting Sail for Cancer Research' van te maken. Sponsors konden zeemijlen kopen en belangstellenden konden tegen betaling een etappe van de wereldreis meevaren. Hoe was het om dag in dag uit met 36 verschillende persoonlijkheden samen te leven op een boot van 50 vierkante meter en dat soms wekenlang? Een verslag van dit project en deze fascinerende reis rond de wereld door stormen, over verstilde oceanen en langs oogverblindende tropische eilanden wordt geïllustreerd met foto's, kaarten, verslagen van interviews en anekdotes van opstappers. Een beschrijving van hoe je het leven na een groot verdriet opnieuw een positieve wending kan geven. Naast de reisbeschrijving, worden thema's zoals rouw, veerkracht, eten aan boord, douaneprikelen, het thuisfront, nachtwacht en de natuur beschreven. De opbrengst van het boek gaan naar het Cancer Center Amsterdam van het VUmc.  
Uitgave: Setting Sail/Watersportmedia € 24,95.



van der Werf, een handzaam boekje over de achtergrond van astronavigatie. Voor de zestiende-eeuwse zeeman was dat: je positie bepalen. Precies vijf eeuwen geleden verschenen de eerste handboeken over astronavigatie. Ze legden uit hoe je aan de hand van de hoogte van de zon en de Poolster kunt vinden waar je bent en welke koers je moet varen om een veilige haven te bereiken. Het zijn technieken die door de eeuwen heen hun waarde hebben bewezen. In dit boek herleven dezelfde methoden, maar nu toegesneden op de moderne zeiler die een sextant heeft en een betrouwbaar klokje. Het boek is voorzien van de tabellen voor de komende vijf jaar waardoor het bepalen van een positie mogelijk is zonder de Nautical Almanac. De moderne declinatietafels gelden tot 2024. Ook bevat het tabellen die de tijd geven voor de daglichtperiode, de tijd tussen zonsopkomst en -ondergang. Daarmee vind je je lengtegraad, iets wat in de zestiende eeuw dan weer nog niet mogelijk was.

### Verhuizing L.J. Harri

De legendarische nautische boeken- en kaartenwinkel L.J. Harri verhuist na ruim 290 jaar van Amsterdam naar Rotterdam. Sedert 1730 was men voor zeekaarten en boeken welkom bij L.J. Harri. Vanaf de jaren 60 in de Schreierstoren, een onvervangbaar fraaie plaats voor iedereen die iets met historie en met water heeft. Vandaag is alles anders. De toren is zoals hij was, maar de omgeving heeft drastische veranderingen ondergaan, waardoor de bereikbaarheid en het winkelplezier voor de klanten van deze unieke winkel fors heeft moeten inboeten. Na ruim 290 jaar in Amsterdam verruimt L.J. Harri de blik: Op naar Rotterdam! Zie ook [www.observator.nl](http://www.observator.nl).



## Van de Bestuurstafel

De openingszin van de voorzitter van de Algemene Ledenvergadering op 19 november was: "Je kan de wind niet veranderen, maar wel je zeilen bijstellen".

Een oud zeemansgezegde dat vandaag de dag nog steeds waarde heeft. Want nog maar een paar weken voor de ALV, verheugde het bestuur zich op een ALV in de ark. Helaas... de wind draaide en het aantal corona-besmettingen liep zo snel op, dat we de zeilen bij moesten stellen: ZOOM dan maar weer (met dank aan Jan Verjaal). Gelukkig waren er toch weer zo'n 45 mensen aanwezig. De interactie blijft wel een probleem. Je ziet iedereen geïnteresseerd luisteren, maar verder is het stil. Het bestuur (in dit geval vooral de voorzitter) is deze keer veel aan het woord. Via ZOOM geen kuchjes, geen "eh..." geen "gemaar" en geen kwinkslagen. En al helemaal niet 'de bar is open'... Niets aan; maar wel nodig: begroting, tarieven, meerjarenplan konden alle op instemming van de ledenvergadering rekenen, en dat is nodig in een goed functionerende vereniging. Ondanks corona is er het voor de vereniging toch weer een financieel goed jaar geweest. Niet alle evenementen konden doorgaan, maar de 6-uren, Pampus, clubweekends en de Music en Movies waren druk bezocht en een groot succes. Geld dat

## Meerjarenplan 2022 - 2027

Sinds 2017 werken we met een meerjarenplan. Het oude plan liep tot 2022. Terugkijkend zien we dat eigenlijk alles wat er in stond ook gerealiseerd is. Soms wat eerder, soms wat later. Zo zijn de steigers vernieuwd (nu drijvend), en werden de arken opgeknapt met goede sanitaire voorzieningen en een werkbare keuken. Verder zijn er twee J22's aangeschaft en konden we eerder dan verwacht een toerschip – de Bries - aankopen. De commissie Meerjarenplan heeft opnieuw gesproken met alle commissies over hun plannen en wensen voor de komende jaren. Dit heeft geresulteerd in een verslag waarmee het bestuur aan de slag is gegaan voor het meerjarenplan 2022-2027, met een globale vooruitblik naar 2032. Gedurende het schrijven van het plan bleek dat we de zeilen weer flink moesten bijstellen. De wind woei deze keer vooral vanaf de kant van de dijkverzwaring. Iedere keer blijken de plannen hiervoor, met name voor Durgerdam, te wijzigen. Voor Marken weten we al meer: daar wordt gestart met de bouw van een nieuwe dijk buiten de oude.

niet is uitgegeven blijft staan (in onze reserves). Volgend jaar dus ook geen tariefsverhogingen, behalve misschien in maart een doorberekening van de hogere energielasten. Pieter Smak werd benoemd tot erelid: Pieter was vele jaren actief op Marken, o.a. als havencommissaris, verbeterde al in 2007 de website en tot op de dag van vandaag maakt hij nog de borden voor de haven op Marken. Anne Kooyman werd lid van verdienste. Wie kent haar niet als de vrouw die de intake van leden en de kennismakingsavonden tot een warm ontvangst weet te maken? Al 17 jaar lang. De Paul Niemanprijs is door het bestuur toegekend aan Ruud Porsius, die afgelopen jaren naast de prachtige houten banken het houtwerk van de trap van de havenmeesterark maakte en al in de jaren 70 als jonge jongen nog zijn ouders ondersteunde (die toen havenmeester waren). We willen dit vieren op 9 januari tijdens de Nieuwjaarsreceptie (als de coronawind ons niet al te erg tegenzit).

Bob van der Winden, voorzitter  
Anneke Jochemsen, tweede secretaris

De hele dijkverzwaringproblematiek heeft wel tot gevolg dat het moeilijk is concreet te worden. Noodzakelijke vervangingskosten zijn ook in het plan opgenomen, net als reserveringen voor milieumaatregelen (vuilwater en elektrische buitenboordmotoren) en investeringen in het jeugdzeilen. Daarnaast is zowel voor Marken als Durgerdam een bedrag van 140.000 Euro gereserveerd voor onze eigen wensen en investeringen tijdens en na de dijkverzwaring. De dijkverzwaring maakt dan wel dat we onze koers niet helemaal duidelijk kunnen bepalen, maar we gaan er een mooie tocht van maken en willen er ook wel wat extra's aan overhouden. Extra ligplaatsen staan daarbij hoog op onze verlanglijst! Het meerjarenplan bevat dus ook een financiële meerjarenraming: de in totaal pakweg 6 ton euro, die wij in tien jaar denken te kunnen investeren, zijn wel geraamd, maar liggen niet strikt vast. Alle investeringen komen met een gedetailleerde begroting terug in de ALV op het moment dat ze aan de orde zijn.



# Studenten van Orionis laseren bij Het Y

Al jaren wordt er in het zeilseizoen elke donderdagavond fanatiek gelaserd door een klein groepje jonge Y-leden. Een paar van deze leden zijn inmiddels ook lid van Amsterdamse Studenten-zeilvereniging Orionis en vatten het plan op om het laserzeilen open te stellen voor Orionisleden. Zo kunnen we met een nog grotere groep enthousiaste jongeren onderling wedstrijdjes zeilen. In goed overleg met het bestuur van Het Y en het bestuur van Orionis is dat dit jaar gelukt.

## Iedereen was welkom

Buiten sporten was één van de weinige dingen die we onder de covidregels nog mochten doen. En daar maakten de echte zeilers van Orionis dankbaar gebruik van bij Het Y! Elke donderdag zeilden we fanatieke up-down wedstrijdjes. Met of zonder ervaring: iedereen was welkom. Rond zes uur tuigden we met z'n allen de bootjes op onder leiding van iemand die zowel Y- als Orionislid is. Soms kwamen we er dan achter dat er op wonderbaarlijke wijze een dopje, zeil of complete mast verdwenen was. Dat losten we creatief op, of we gaven het door aan de verenigingsschepen-commissie. Ondertussen startte iemand de motorboot om een baantje uit te leggen en een startschip/reddingsboot/persvaartuig te bemannen. Degenen die nog niet zo veel ervaring hadden, konden gezellig met iemand mee in een Laser Pico. De wedstrijdregels werden onder het optuigen snel uitgelegd, terwijl we met boeitjes de baan uitzetten.

## De dolle pret

Elke week was anders; de ene avond floot een dikke vier beaufort door de masten in de haven en planeerden we uitgelaten. Iemand lag toen al voordat zijn roer aan zijn boot hing in het water ("k zou om de mast snel naar voren lopen en dan-" "Ah, ja, preci-"PLONS). Zes anderen gingen die avond

ook onvrijwillig overboord, iemand moest achter zijn roer aanzwemmen en één boot was bij nader inzien eigenlijk lek, maar dat mocht de dolle pret allemaal niet drukken. Om de beurt bemanden we het startschip om de minuten af te tellen en door te seinen naar de deelnemers.

## Spinnen!

Op een bijna windstille avond deed iemand die net weggevaren was ineens een tapdance in haar boot. Toen de startboot verbaasd poolshoogte ging nemen, was de verklaring luid hoorbaar over het hele Buiten IJ: "Die spinnen! Ik kan nergens zitten!" Een ander gedenkwaardig moment was een conflict met een roeisloep die dacht voorrang te hebben op een zeilboot: "Die boot van je heeft niet voor niets een roer!". Volgens goed zeemanschap week de Laser toch maar netjes uit.

*"Die boot van je heeft niet voor niets een roer!"*

Zo hebben we heel veel mooie avonden heerlijk kunnen varen. Toen de bar in juni weer open mocht, konden we nog langer nagenieten. Heerlijk uitgewaaid zaten we met het groepje op de steiger. Velen beviel het zo goed, dat ze vrijwel wekelijks van de partij waren. Ook zijn een aantal studenten lid geworden van Het Y om zelf de Lasers te mogen gebruiken en ook met de J22 boten mee te kunnen varen. Als dank voor dit geslaagde eerste seizoen hebben we een foto laten drukken op glas, die nu in het clubschip hangt. We kunnen niet wachten tot het laserseizoen weer begint!

Marit Verbeek.



Foto's: Twirre Bogaard



# Column



## Gemiddeld



Wat doe je als je je boot te koop zet? Voor Marktplaats heb ik altijd een strategie: ik kijk wat er vergelijkbaar wordt aangeboden, ga iets onder de gemiddelde prijs zitten, en verzin een idioot bedrag (€386,71 bijvoorbeeld), maar wel net onder een 'zoekgrens'.

Met boten werkt dat minder goed, merk ik. Ik beken het maar even: *Randi* is te koop. Waarom? Het is zo'n unieke boot. Je bent er zo aan gehecht. Hij past bij jou. Allemaal waar, maar het leven heeft mij voorzien van de meest geweldige vrouw die ik ken, en vier prachtige kinderen. Beetje veel op 8 meter 20. Vandaar.

En mijn geweldige vrouw zei: als we straks met z'n allen meegaan op vakantie, dan is het wel fijn als jij de boot goed kent, dus wacht dan niet te lang met een andere boot kopen. Dat is goede raad, want hoe vaak krijg je nou het advies om een grotere boot te kopen en daar niet te lang mee te wachten? Dus: *Randi* is te koop. Via Marktplaats vooralsnog, want dan gaat het niet zo hard, dacht ik. Een mailer met een subrealistisch bod en twee kijkers later is *Randi* nog steeds van mij. Daarna kwam er een Duitser langs. Die zou wel wat serieuzer zijn verwachtte ik, maar nee, ook die zag op tegen de klusjes. Tsss...

Een bordje te koop erop, dat doe ik niet. Als er al een bord op komt, dan is het met A Vendre, op zijn Frans. Dat klinkt veel vriendelijker, en heeft voor mij veel meer een 'voorwaarts'-betekenis, klinkt als 'avanti', maar dat is Italiaans.

Ik heb inmiddels ook twee andere boten bekeken. Het klinkt bijna als verraad, maar ik voelde me er wel heel erg op thuis. Een grotere boot staat me goed, heb ik besloten. De makelaar van de laatste boot raadde me aan om via YachtFocus en Botentekoop te adverteren. In mijn prijsklasse is een makelaar te duur met courtage, en Marktplaats is niet serieus. Hij zei terecht: 'Waar kijk je zelf naar een nieuwe boot dan?'. Point taken.

In een eerder Y-journaal schreef ik over lengte-inflatie. Die heeft ook mij bereikt. Ik ben op zoek naar een nieuwe boot: 35 tot 40 voet, twee achterkajuiten, liefst met helmstok en leuk trimbare tuigage, zonder teak dek (of de prijs moet erg goed zijn). Heel gemiddeld dus.

Mendel Stecher  
*Randi*, Amsterdam

# Flessenpost



Hoi gewaardeerde redactieleden van het Y Journaal,  
Een XL formaat Y beker, gevonden in de vitrine van Graveer & relatiegeschenken winkel Dias aan de Middenweg in A'dam. Die hadden er ooit meer van gemaakt, ter gelegenheid waarvan is onbekend en onvermeld. In gebruik genomen op de Tissum tijdens mijn deelname aan de Singelhanded 2021.  
Groeten, Juul Hondius, Tissum, Durgerdam.



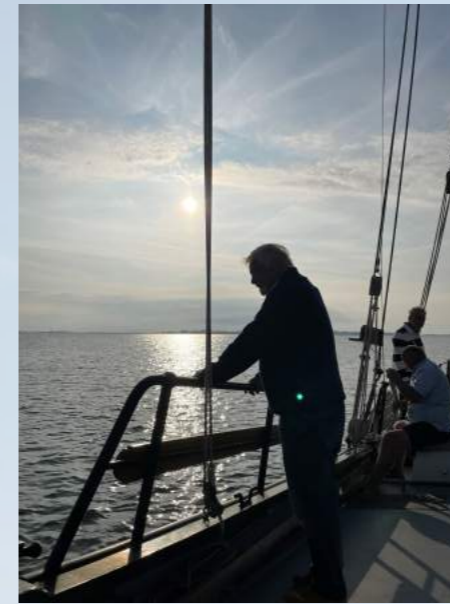
## Fase 1 van het archiefproject afgerond

Joop van Rijn stuurde deze foto nadat het hele archief vanuit het souterrain door een vloerluis in de clubruimte was getild. Na een selectieslag heeft het Stadsarchief Amsterdam het op 29 november opgehaald. Wat in Durgerdam blijft zijn o.a. vergunningen, contracten, personeelsadministratie en recente (o.a. financiële) stukken. Dit wordt nog netjes geordend en opgeborgen. Het Stadsarchief gaat het historische archief ontsmetten, inventariseren, digitaliseren en daarmee beschikbaar stellen voor onderzoek.

## Gezocht voor de Bries

Mocht u op zolder of in de garage de volgende zaken hebben liggen en ze willen doneren voor de Bries (lees het artikel op pagina 22), dan houden wij ons aanbevolen! Bel met Harro Bouwmeester, voorzitter van de Briescommissie, 06 20387674.

- (uitschuifbare) joystick
- (oplaadbare) zaklamp
- twee valstoppers voor kraanlijn en giekneerhouder (a la Spinlock van ca 10 cm lang)
- giekneerhouder
- verrekijker
- kuipspeaker
- gereedschap (schroevendraaiers, steek/ringsleutels, tangen, bit/dopset)
- noodmes
- kuipkussens
- kuiptafel
- electrisch kacheltje
- spinakerboom 3.10 m
- spinaker ca 58 m<sup>2</sup> (lijk lengte 10.50m, onderlijk: 5.90m)



Aan boord van de tjalk Eb en Vloed. Foto's: Yvonne de Boer-De Cock.

# De 'Tocht per haven Marken'

Iedere derde zaterdag in september vindt op Marken de 'Tocht per haven Marken' plaats. De organisatoren, Cor en Ona, hebben elkaar wat minder gezien wellicht, maar het kwam goed.

## Plan B

Deze keer was er minder belangstelling dan we gewend zijn, maar de harde kern, de langst liggenden, was aanwezig. Marjolein en Yvonne hadden voor 2020 een leuk plan, met zeilen, suppen, vlotvaren, borrel etcetera, maar door uitstel kwam bijna het bekende afstel. Dus werden plan B, C, D etc. uit de kast gehaald. We kozen voor plan B. Plan B was: samenkomen op het eiland, waar overigens een goed kringgesprek plaatsvond. De groep werd verdeeld over de *Eb en Vloed* en de *Sabbijn*, evenals de drankjes, nootjes en wat dies meer zij.

**"Aanmelden graag met enthousiasme maar direct."**

## Zeilen en dineren

De *Sabbijn* was al snel onder zeil, gevolgd door de *Eb en Vloed*. Het was een leuke tocht, gezien vanaf het schip waar ik op voer. Wat een geweldig schip, Hans Kok vertelde ons volop over de historie. We meerden op tijd weer af, wat met zo'n groot schip geen sinecure is. Na een bedankje en afsluitend

drankje gingen we naar de Taveerne waar de maaltijd werd geserveerd. In vlot tempo en met een leuke bediening werden de vooraf gemaakte keuzemenu's geserveerd en die smaakten iedereen heel goed. De drankjes en de maaltijden waren natuurlijk voor eigen rekening. Na een overheerlijk toetje werd er afscheid van elkaar genomen en ging ieder naar zijn of haar hut.

## Wie meldt zich?

Het volgende dagje voor de liggers op Marken staat gepland op 17 september 2022. Uit de harde kern is helaas niemand naar voren gekomen om volgend jaar de organisatie op zich te nemen. Bij deze dus een oproep aan de afwezige liggers op Marken: aanmelden kan uiteraard en graag dan met veel enthousiasme maar direct!!!! Foto's zijn er volop gemaakt, deze worden gepubliceerd in het Y journaal of in de nieuwsbrief.

Yvonne de Boer - De Cock, *Morgenster*, Marken.

Marjolein van Empel, *Vrijheid*, Marken.

# Open Dutch Sailing Championship - ONK J22

**Pas in september, op een dinsdagavondborrel na de wedstrijd kwam het voor het eerst aan de orde: het ONK J22 in Medemblik 8, 9 en 10 oktober. Jee wat gaaf: eenheidsklasse, laatste keer dat Jeroen en ik dat gedaan hadden was het NKJ24 in 2012 in Biddinghuizen. Eigenlijk had ik het idee van deelnemen al opgegeven: een derde man/vrouw konden we niet vinden, maar toen kwam Twirre ineens met Eduard. Oh chips... dus het gaat toch gebeuren!**

## Wedstrijdkoorts

De wedstrijdcoorts begon weer aan te wakkeren: J22 Speed Guides bestuderen, YouTube filmpjes over boot-handling, *Juffrouw Jannie* verbeteren/opknappen en het roerblad schoonmaken. En oh ja: meetbrief zoeken en inschrijven en wedstrijdlicenties regelen. Eerste trainingsmiddag 1 oktober: 16-26 knopen wind: afgeblazen – dat heeft geen zin. Tweede trainingsmiddag 4 oktober: wederom veel te veel wind: tot 27kn – die tijd hebben we maar besteed aan de boot wedstrijdklaar maken: lijnen op lengte afgekort, zeilen checken en het onderwaterschip schoonmaken.

## De heenreis

Uiteindelijk hebben we ervoor gekozen de boot dinsdag 5 oktober over te varen, met een mooi windje van achterop. Om 15.00 uur iets te laat vertrokken, we spinnakeren de hele route tot aan de sluis van Enkhuizen. De eerste bui komt er heel snel en is erg lang, maar gelukkig komt later het zonnetje er even bij: een kadootje! Na de sluis werd het al snel donker; bij de wind, koers naar Medemblik, turend in het donker zien we nog een laatste bui opzwellen aan de horizon... Bij de eerste voortekenen voorzien we dat het zeer zware windstoten worden en op tijd gooien we het grootzeil naar beneden. Op de fok overleven we de bui: kort en krachtig. Aankomst negen uur, 6 uur gevaren, gemiddelde 6 knopen, max 9,2: een mooi tochtje.



Foto: Arjen Veltheer

## Het evenement: de Allianz Regatta

Vier wedstrijdgebieden, in totaal zestien eenheidsklassen; 300 boten, wat een organisatie! Maar dat is wel toevertrouwd aan Medemblik. Nog even met onze crew de verwachtingen afstemmen: mannen, we gaan niet winnen! Hiervoor zijn we niet voorbereid, niet qua boothandeling (niet getraind), onze bootsnelheid (nat gevaren en ouder materiaal), tactiek (lang geleden dat we scherp waren op alle windshifts). Dus we gaan ons best doen en gewoon lekker varen!

## Prachtstart

Ons voornemen was de eerste dag 's ochtends te gaan trainen. De eerste start was om 14.00 uur. Maar onderweg zagen we het al: mist en geen wind, dus dat wordt weinig trainen... Uiteindelijk zijn we met een briesje toch de haven uitgegaan. Hoog tijd om te oefenen en de boot beter te leren kennen. Wind in de mist blijft een bijzondere ervaring. De eerste start was uiteindelijk om 17.30, wind 2-3 bft. Zorgvuldig controleren wij voor de wedstrijd de ligging van de startlijn. De pin is gunstiger. We hebben een pracht start, met wat mazzel. Ik zie ons te vroeg op de pin afkomen, maar stuurman Jeroen had de gps-tijd en had al door dat het startschip iets te laat het geluidssignaal gaf. En die 1-2 seconden hadden we precies nodig, volgens het boekje bij de pin over de lijn... Boottrim lijkt goed, we blijven boord aan boord. Omdat we helemaal onderin zitten hebben we maar één keus

en die is doordenderen over bakboord. In een eenheidsklasse is er geen kans om even uit te lopen en er voorlangs te knappen. Als we uiteindelijk met de andere boten overstag gaan, hebben we de schade nog niet door, maar bij de bovenboei is het duidelijk. De andere hoek over stuurboord was gunstiger, we sluiten in het achterveld aan, spinnakeren naar de gate. In het tweede rondje geen echte fouten, de maat wordt opgemaakt bij de finish. De nummers 3 t/m 8 zitten echt boord aan boord bij de finish- wij er heel dicht achter.



Foto: Bram de Vries

## Tweede dag

Zaterdagochtend vroeg op: starten om half tien én er staat een stevige bries; onverwachts 14+ knopen wind én golfslag van een hele nacht opbouw naar lagerwal. We varen vier heerlijke wedstrijden, kan niet mooier: weer zo'n kadootje! Eén van de starts werd een valse start, algemene terugroep: een prachtig gevecht, om beurten worden boten door anderen over de lijn geduwd, laatste secondes, op de pin af, toet... toet, helaas, opnieuw. Nog een andere start, krijgen we een indringer bij het startschip... tja, wat gaan we doen? Hem het startschip op duwen? Protest? Ach, laten we alles heel houden en deze gast vanavond stevig toespreken: als wij in de top vijf varen wordt het alleen een ander verhaal. We zitten er dichtbij, maar

toch net niet: we missen een aantal bootlengtes bij de finish, vechten boord aan boord tot aan de finish, en vaak delven we net het onderspit en verliezen we net nog één à twee plaatsen. Race vier wordt beloond met een prachtige uitslag: zesde plaats; en Jabadabado achtste – dit smaakt naar meer! 's Middags borrelen we met de andere deelnemers: hapje pasta met kip. Aan het eind van de middag gaan we de stad in: J22-klasseborrel. We leren de prominenten kennen waaronder het Frans/Duits gezelschap dat ons leert wat zij deden op het voordewindse rak om de golven beter af te rollen. Ook Emma met het Delftse team roept respect af: ze staan tweede. Eten bij de Chinees en daarna weggeglippt uit de meute om niet onder de tafel gedronken te worden door de jongelui.

## Derde dag en vooruitzicht

Op zondagochtend was ik om half acht wakker, even op verkenning: bladstil maar ik zie een klein rimpeltje en één van de vele vlaggen iets bewegen dus er is hoop! Ochtend theorie: ISAF Rule 42 – Propulsion (Rolling; Body Pumping; Flick; Pump; Roll; Torquing: uitgelegd in YouTube filmpjes: <https://www.wsvgiesbeek.nl/pompen-isaf-rule-42>). Maar helaas: alle J22-wedstrijden worden verder afgelast vanwege het gebrek aan wind. En wat ik gezien heb al dobberend tijdens de terugreis was niet veel soeps, geregeld was het water één grote spiegel. Al met al toch echt een onvergetelijk evenement.



Foto: Arjen Veltheer

Volgend jaar zal de Allianz Regatta vanuit Almere gevaren worden, van 27 mei tot 5 juni. We hebben zin om aankomend seizoen aan de slag te gaan om twee leuke J22 teams neer te zetten en te gaan trainen. Als iemand zich wil aansluiten, meld je aan bij mij (of Sanne/Twirre/Bart)!

Arjen Veltheer,  
Tacticus *Juffrouw Jannie*

# Interview met Peter Sonnemans

De interviews met ereleden, leden van verdienste en winnaars van de Paul Niemanprijs in het lustrumboek '135 jaar Zeilvereniging Het Y' smaakten naar meer. In deze serie over de 'bakens' voor onze vereniging – De boeienlijn – is het nu de beurt aan Peter Sonnemans, winnaar 2020 van de Paul Niemanprijs – de jaarlijkse onderscheiding voor 'gewone leden' met grote verdienste voor de vereniging.

## Paul Niemanprijs

De Paul Niemanprijs is ingesteld door de gelijknamige voorzitter van ZV Het Y in 1961. Het eerste lid dat de trofee een jaar lang mee naar huis mocht nemen was Wiebe Draijer, de latere minister voor Milieu, maar in onze kringen beter bekend om de jachtontwerpen, die hij naast zijn hoogleraarsbaan 'erbij' deed.... Huidige leden die de prijs ontvingen zijn: Klaas Sijne (1986), Ton Verheul (1994), Charles Boucher (1997), Chiel Koops (1998), Joop van Rijn (2005), Suze Eisma (2006), Pieter Smak (2007), Ger Langhout (2009), Ton Wegman en Elisabeth Spits (2010), Ron Cats (2011), Jaap Porsius (2012), Michel Molsbergen (2013), Maarten Muntinga (2014), Anne Kooyman (2016), Kees den Hollander (2017), Hans Knapper (2018), Nico Roos (2019), Peter Sonnemans (2020) en Ruud Porsius (2021). U heeft dus nog wel een paar interviews tegoed.

## Lichtkarakter

Als we kijken naar zijn 'lichtkarakter als boei' kunnen we Peter het beste omschrijven als 'quick flash' – zo praat hij in elk geval wel... Met hun schip de *Auriga* zeilden ze heel Europa rond, maar in 2020 – 2021 lagen ze in de haven van Durgerdam, in afwachting van de oplevering van hun nieuwe huis.

## Paul Nieman prijs?

"Tja, ik kreeg de prijs omdat ik veel klussen deed in de haven in die tijd. Voor mij was het een kleine moeite, wij lagen daar toch. Het was gewoon ook leuk om te doen en het geeft veel voldoening: de 'herenclub' die elke ochtend koffie drinkt, heeft altijd wat te doen. Vooral Ton betreft daar graag ook anderen bij. Ik mis het zelfs wel, nu ik weer in een gewoon huis woon met Femke. Het was ook een leuk ritme: elke ochtend een wedstrijdje met Rik: wie het eerste koffie zette. Begon ik ook lekker vroeg.



Femke en Peter Sonnemans

Het was wel een hele belevenis, die jaren: eerst een half jaar op Saba, omdat Femke daar was gedetacheerd, daarna een jaar op de haven".

## Hoe ben je eigenlijk met zeilen begonnen?

"Femke is de echte zeiler van ons beiden, ik ben meer de motorman: ik vaar de haven uit, en dan is Femke aan zet. Toen we net samen waren, voeren we in Friesland in een zestienkwadraat die we van een kennis konden overnemen. Femke wilde dat ik de zestienkwadraat al zeilend precies op de paal kon aanleggen. Dat lukte eerst nooit, tot mijn schoonvader het me leerde, toen kon ik het wel.

**"Dat wordt niet altijd op prijs gesteld"**

Het liefst vaart Femke nog steeds zeilend havens in en uit, maar dat wordt niet altijd op prijs gesteld. Over een paar jaar wil ik wel gaan nadenken over een motorboot, al was het alleen maar vanwege de familiegeschiedenis. Mijn opa kwam uit Weert en die is indertijd naar Amsterdam gekomen op een kraanboot. Zij waren ingezet om beschoeiingen te versterken. Hij woonde ook op dat schip, tot zijn 60e, toen kon hij bij de Oranjesluizen aan de slag en kreeg hij een dienstwoning. Daarna wilde hij nooit meer op een boot wonen".

## Trintella en Victoire

"Later kochten we een Trintella 1A, met houten opbouw om ook het IJsselmeer te kunnen gaan verkennen en te kunnen overnachten in de boot. Het was een hoop werk om haar goed te onderhouden! Toen de motor het opgaf hebben we haar ingeruild voor onze *Auriga*, een Victoire 933.

Femke vond het ook wel eens een probleem dat ik al gepensioneerd was en zij nog moest werken. Dan wilde ze liever niet dat ik alleen ging varen. Uiteindelijk losten we het natuurlijk altijd wel weer op".

## Kroatië en Griekenland

"We hebben met de *Auriga* mooie tochten gemaakt, met als hoogtepunt dat we haar met een andere boot op een trailer hebben gezet naar Slovenië. Vandaaruit zijn we via de eilanden van Kroatië en de oostkust van Italië naar Corfu gezeild en hebben we een mooie rondreis door Griekenland gemaakt. De boot heeft in Griekenland overwinterd in Preveza en het jaar daarop hebben we de boot in etappes teruggevaren naar Slovenië, en daarna weer op de trailer naar huis. Was een fantastische tocht, zelfs met al die valwinden die je daar kan hebben. De havens in Griekenland, vooral de kleine havens op de eilanden, kosten bijna niets. De regel is dat ze geen BTW hoeven te betalen als de haven niet af is. Je begrijpt: de meeste havens komen nooit af. In Kroatië betaalde je ook weer niets, als je aan de goede mooring ging liggen. Als die bij een restaurant hoort en je daar gaat eten, betaal je ook geen havengeld".

## Victoire club

"In Nederland zeilen we vooral op het IJsselmeer en Waddenzee en ook weleens het 'rondje Noord-Holland' met de Victoireclub. Traditioneel gingen we aan het begin van het seizoen meestal naar de Wadden. Gaan we komend jaar weer doen. Dan willen we ook wel weer naar de Oostzee. Hebben we al eens eerder gedaan. Prachtig! Helaas lagen we op de terugweg een week verwaaid in Cuxhaven".

## Hoe kwamen jullie bij Het Y terecht?

"We kwamen ruim twintig jaar geleden binnen via Aage Snel en Irene Immink-de Boer. Je moest toen nog voorgedragen worden. Henk Keuch was indertijd havencommissaris. Omdat er geen plaats was in Durgerdam hebben we een plek gekregen in Enkhuizen, waar we tot onze verhuizing naar Sint Maarten hebben gelegen. Toen we vier jaar later terugkwamen uit Sint Maarten hebben we een tijdje een zwerfplek naast de kraan in Durgerdam gehad en konden we al snel een vaste ligplaats krijgen. Tijdens het koffiedrinken vroeg Henk me: "en, wat kan je zoal voor de vereniging doen"? Toen bleek dat ik kon schilderen en met steigers bouwen kon helpen, werd ik al snel ingezet voor kleine werkzaamheden. Ton en Henk, dat was me een stel; daar heb ik nog steeds goede herinneringen aan. "Mensen, zó gaan we het doen" was Henk's

geveugelde uitspraak

Later heb ik ook weer helpen schilderen bij het verbouwen van het sanitair. Dat was ook een mooie tijd. Volgend jaar kom ik hier weer een poos met de boot liggen en gaan we weer verder schilderen".

## En, verandert het Y?

"Doordat we in Durgerdam zijn gaan liggen, hebben we veel meer Y-leden leren kennen en ook meer van het verenigingsleven kunnen meemaken. Iedereen helpt elkaar, het is één grote familie, een warm bad. Tijdens de verbouwing van het clubschip heb ik leden leren kennen die ons hebben geholpen met klussen in ons nieuwe huis. Betaald, dat wel natuurlijk en er kan nooit genoeg over het zeilen worden gepraat! Dat leidt ook tot onverwachte gebeurtenissen. Laatst, toen we terugkwamen uit Zeeland, voeren we via het Noordzeekanaal naar Amsterdam en ik wilde net voor de pont langs piepen... geeft die pont opeens een enorme dot gas en komt er een stem uit de luidsprekers: "Meneer Sonnemans, zo doen we dat toch niet!!!!". Bleek het een grapje van Bastiaan te zijn, die die dag pontschipper was. Wat had hij mij mooi te pakken".

## Zie je nog dingen die anders kunnen in de haven of in de vereniging?

"Eigenlijk nauwelijks. Het zou al mooi zijn als we het sociale kunnen vasthouden zoals het nu is: een warm nest. Dingen worden onderling opgelost, ik heb nog nooit een grote ruzie meegemaakt. Ook met hulp van havenmeester Rik en anderen worden dingen fijn geregeld. Veel passanten komen dan ook steeds terug: waar vindt je nog gratis fietsen in de

**"Ik heb nog nooit een grote ruzie meegemaakt"**

haven? Ik kom passanten geregeld tegen en een deel vindt het zo leuk bij de vereniging dat ze zelf lid worden. Wat wil je nog meer, een betere reclame voor de haven is er niet. Het zou trouwens wel fijn zijn als er in de werkplaats ook een kleine standaardvoorraad materialen zou komen. Denk aan kleine dingen als lijnen, zekeringen, misschien reservediesel. Dat soort dingen, daar is bij passanten veel vraag naar. Maar verder? Ik zou het niet weten".

Interview: Bob van der Winden, *Windroos*, Marken.



## Van Bretagne naar Normandië, een spannende overstreek

Na mijn drie Schotse reizen wilde ik in 2020 een tocht rond Ierland maken, maar toen België en Frankrijk hun grenzen sloten en Groot-Brittannië een reisverbod uitvaardigde, heb ik mijn plan in de ijskast gezet. Half juni gingen de grenzen van België en Frankrijk gelukkig weer open, maar Groot-Brittannië was nog steeds verboden gebied en daarom bleef Ierland onbereikbaar. Waar ik wel naartoe kon was Bretagne, dat ik eigenlijk een jaar later wilde bezoeken.

### Weer noordwaarts

Na een mooie reis langs de Normandische krijtrotsen en de rotsige Bretonse noord- en westkust werd het begin september langzamerhand tijd om de steven weer naar het noorden te wenden. Het was mooi nazomerweer en de terugreis verliep zeer vlot, maar in Saint-Servan, een voorstadje van Saint-Malo, moest ik even pas op de plaats maken omdat er een straffe noordoostenwind stond die pal tegen zou zijn. Ik had daardoor mooi de tijd om het traject naar Cherbourg voor te bereiden. Dat vergde een hoop rekenwerk. Het liefst was ik richting Cherbourg gekoerst via de Kanaaleilanden, maar die waren vanwege het coronagedoe niet toegankelijk. In één keer doorvaren naar Cherbourg ging niet omdat het niet zou lukken om voor het donker en met de stroom in de rug door de beruchte Race of Alderney te varen, een van de plekken in Het Kanaal waar het het hardst stroomt



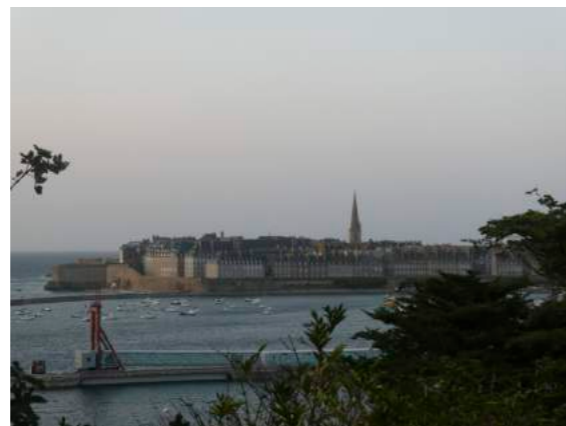
De zon zakt weg achter de kust bij Saint-Servan

De drie havens langs de Normandische kust tot aan Cherbourg waren allemaal getijdenhavens waar ik maar kort voor en na hoogwater binnen zou kunnen lopen.

*"De Normandische havens tot aan Cherbourg waren maar kort voor en na hoogwater binnen te lopen."*

### Naar de Iles Chausey

De enige oplossing was om de Iles Chausey, een archipel van rotsen en kleine eilandjes ten noorden van Saint-Malo, als tussenstop te gebruiken.



Uitzicht op Saint-Malo vanaf de kliffen bij Saint-Servan

Daar kon ik overnachten aan een meerboei. Daarna kon ik met een beetje geluk doorvaren naar Carteret, zo'n 40 mijl ten zuidoosten van Cherbourg.

Na twee dagen was de wind flink afgezwakt en kon ik met mijn overstreek beginnen. Met het zonnige nazomerweer was het helaas even

afgelopen. Toen om halfzeven de wekker ging, regende het flink. Ik heb een kop koffie gezet, me in mijn zeilpak gehesen en toen het licht werd de lijnen losgegooid. Erg veel zin om het water op te gaan had ik niet, maar als je lange zeilreizen wil maken, moet je je niet door wat regen laten afschrikken. Om op de kortste manier naar de Iles Chausey te varen, moest ik de geul door die om Saint-Malo heen liep. Vooral in het noordelijkste stuk, waar het wemelde van de rotsen en het vaarwater steeds smaller werd, moest ik nauwkeurig de boeien, bakens en de kaart in de gaten houden. Daarna werd het een stuk makkelijker. De kust was al snel niet meer te zien en ik voer in een grijs wereldje, maar gelukkig was het opgehouden met regenen.



Bijna bij het hoofdeiland van de Iles Chausey

Rond elfen zag ik de contouren van het hoofdeiland. Het vaarwater waar de meerboeien lagen, lag ten oosten ervan. Voordat ik het bereikt had, heb ik het grootzeil gestreken en de lijnen neergelegd die ik nodig had voor het vastmaken aan de meerboei. Daar had ik de nodige ervaring mee opgedaan, maar wat ik nog nooit gedaan had was vastmaken aan twee meerboeien.

Dat was hier noodzakelijk om te verhinderen dat schepen bij de kentering van het tij zouden draaien en dan elkaar wellicht zouden raken. Een vriendelijke Fransman die ik in Saint-Servan op de steiger had ontmoet, had me verteld hoe dat allemaal moest en waar de meerboeien voor bezoekers precies lagen. Slalomend tussen een aantal door kardinale bakens gemarkeerde ondieptes ging ik op zoek. Eerst passeerde ik een gebied waar veel lokale bootjes aan meerboeien lagen. De boeien voor bezoekers waren volgens de Fransman geel en na nog een stukje doorvaren zag ik ze al. Het was zaterdag en ondanks het grijze weer waren er een hoop watersporters die hier het weekend wilden doorbrengen.



Veilig aangemeerd aan een douaneboei, althans dat denk ik

### Aan de douaneboei

Gelukkig waren er nog een aantal boeien vrij. Aan de bemanning van een jacht dat al aan een boei lag, heb ik even voor alle zekerheid gevraagd of ik hier zonder problemen zou kunnen overnachten. In de vaargids stond dat het grote voordeel van de Iles Chausey was dat dat bij ieder getij kon, maar toen ik verteld had wat mijn diepgang was, hoorde ik iets anders. Als het geen springtij was, stond hier bij laagwater nog 4 meter water, maar bij springtij zou dat hooguit 1 meter zijn. Helaas was het precies dit weekend springtij. In droogvallen en in scheef liggen had ik geen zin en ik ben teruggevaren naar dieper water om te kijken of daar wellicht een vrije boei lag. Aan een grote gele boei lag een motorjacht dat net wilde vertrekken. Toen het losgemaakt had, heb ik aan de boei vastgemaakt. Een gastenboei was het niet, er lag een klein blauw ribbootje met een "g" erop aan vast en op de boei stond "douane". Ik hoopte maar dat de douane ook een vrij weekend had. In ieder geval was het er diep genoeg en over het uitzicht had ik ook bepaald geen klagen. Ik keek uit op het heuvelachtige hoofdeiland, waar wat uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen en een klein kerkje stonden. Aan de andere kant lagen allemaal kale rotsen en eilandjes.

*"En in scheef liggen had ik geen zin"*

Maar helaas, toen ik net geluncht had en met een voldaan gevoel van het uitzicht zat te genieten, kwam er een donkerblauw overheidsvaartuig aan. Niet van de douane, maar van de gendarmerie. Dat verklaarde de "g" op het ribbootje. De gendarmes maakten ook aan de boei vast vast, maar ze

sommeerden me niet om te vertrekken, Beleefdheidshalve heb ik even gevraagd of ik ook van de boei gebruik mocht maken en het beleefde antwoord was: "Non monsieur". Ik moest maar aanmeren aan een van de gastenboeien. Toen ik



*Uitzicht vanaf mijn plekje aan de douaneboei.*

vroeg of het daar met mijn diepgang diep genoeg was, zeiden ze dat niet te weten. Omdat ik geen keus had ben ik weer teruggevaren naar de gastenboeien, erop gokkend en hopen dat het met het droogvallen en scheefliggen wel mee zou vallen. Er waren nog steeds gastenboeien vrij en ik heb er een uitgezocht die in het diepste stukje lag. Voor het eerst legde ik vast aan twee boeien, en dat ging vrij makkelijk. Met de hekboeihaak haakte ik eerst vast aan de bovenstroomse boei, daarna vierde ik de lijn zover dat het schip naast de benedenstroomse boei kwam te liggen en ik een lijn door de ring van de boei kon halen.

#### **Droogvallen?**

Toen ik goed en wel lag aangemeerd stond er nog ruim zes meter water. Over droogvallen en scheef liggen hoefde ik me daarom de eerste uren geen zorgen te maken. Maar het verval was hier bij springtij elf meter, dus er kon nog van alles gebeuren. Met behulp van de zogenaamde twaalfde-regel, die ik nog voor mijn vaarbewijs had geleerd,

### **"Het verval was hier bij springtij elf meter"**

heb ik proberen uit te rekenen hoeveel water hier nog bij eb zou staan. Het probleem was dat er in de vaargids wel stond hoe laat het hier hoogwater was, maar het tijdstip van laagwater werd niet genoemd. Het was om tien uur hoogwater geweest en ik ging er daarom vanuit dat het 's middags even na vieren

laagwater zou zijn. In dat geval zou er waarschijnlijk net genoeg water staan. Tussen drie en vier uur heb ik nauwkeurig de dieptemeter in de gaten gehouden en het zag er inderdaad naar uit dat de kiel net niet de bodem zou raken.



*Aangemeerd aan de gastenboeien.*

Het weer was inmiddels sterk verbeterd. De bewolking was grotendeels verdwenen, de zon scheen overvloedig en het werd zelfs een beetje broeierig. Veel stroom stond er niet meer, het water had nu blijkbaar zijn laagste stand bereikt, en ik kreeg zin om even een frisse duik te nemen. Het water was heerlijk, ik kon niet alleen om de boot zwemmen maar er ook omheen lopen en even zien hoe het met de aangroei van het onderwaterschip was gesteld. Wat ik helaas ook zag was dat het water nog steeds zakte en het schip een beetje scheef kwam te liggen. De kiel raakte dus toch de bodem. Ik moest weer snel aan boord klauteren, want als dit zo door zou gaan zou ik straks niet meer bij het trapje kunnen komen. Dat hing inmiddels al aardig



*Het schip maakt flink slagzij, maar valt gelukkig niet helemaal droog.*

scheef en daardoor hadden mijn voeten nauwelijks houvast.

De eerste klimpoging had geen succes, mijn voet gleed van de tree en ik gleed in het water, en ook de tweede mislukte. Ik stootte daarbij behoorlijk mijn knie. Maar al doende leert men en de derde klimpoging lukte gelukkig wel. Het schip maakte inmiddels behoorlijk slagzij, maar kwam niet helemaal droog te liggen. Na drie kwartier kwam het langzaam overeind en om halfzes lag het weer lekker te deinen. Het scheef liggen had anderhalf uur geduurd en ik vroeg me af wat ik moest doen: dieper water opzoeken en daar voor anker gaan of hier blijven liggen en dan maar voor lief nemen dat ik morgenvroeg tussen halfvijf en zes uur in een schuinstaande kooi zou moeten bivakkeren.

### **"Ik was bang dat mijn anker het niet zou houden"**

Omdat er vanwege het springtij een enorm sterke stroom stond, was ik bang dat mijn anker niet zou houden en koos ik voor het laatste. Voor het slapen gaan heb ik een dekbed tegen de wand gelegd waar ik tegenaan zou rollen. Toen ik naar bed ging was het net hoogwater geweest en lag het schip zachtjes te deinen, maar even na halfvijf werd ik wakker omdat de boot begon te hellen. Ik heb me zo goed mogelijk tegen de wand genesteld, maar van mijn nachtrust kwam niet veel meer terecht, alleen van zes uur tot halfzeven heb ik nog wat geslapen. Daarna wilde ik zo snel mogelijk vertrekken, want de haven van Carteret was tot halfeen toegankelijk en alternatieven waren er niet. Om er te komen moest ik eerst het gebied met de rotsen door en dat was alleen verantwoord als het niet meer donker was.



*Het schip ligt weer recht en ik kan genieten van een mooie nazomeravond.*

#### **Geen koelwater!**

Even voor halfacht was het licht genoeg en heb ik de motor gestart, maar die maakte een raar, plofferig geluid. Ik wist direct wat het betekende: geen koelwater! Toen ik naar de uitlaat keek zag ik alleen maar rook. Kennelijk was door het schuin liggen het water weggelopen uit de koelwaterpomp. De oplossing is vrij simpel: zoveel water in de wierfilter gooien dat de pomp zich vult en weer water aanzuigt. Ik doe het ieder voorjaar als het schip te water gaat en ook nu werkte het. Het kostte natuurlijk wel weer de nodige minuten en ik had al mijn tijd nodig voor het overbruggen van de 32 mijl naar Carteret. Een relaxte tocht werd het dan ook niet. Ik hoopte dat de ebstroom, die net op gang was gekomen, mij snel noordwaarts zou stuwen, maar pas toen ik alle rotsen en eilandjes achter mij had gelaten, kreeg ik stroom in de rug. Net als de vorige dag was de zwakke wind nog steeds noordoost en moest de motor het werk doen. Omdat ik koste wat kost op tijd wilde arriveren, heb ik hem wat harder laten lopen dan normaal. Ook heb ik de route wat bekort door niet precies de boeien te volgen, maar hier en daar wat stukken af te snijden. Omdat er overal voldoende water stond was dat geen probleem. Mijn hoop was dat vanwege het springtij de haven wat langer toegankelijk zou zijn. Helaas was dat niet het geval. Toen ik de havenmeester daarover opbelde, vertelde hij dat vanwege de noordoostenwind de waterstand juist wat lager was, ik moest zorgen dat ik uiterlijk om halfeen aankwam.

### **"Een relaxte tocht werd het dan ook niet"**

De hele morgen was het bewolkt en grijs. Van de kust was niets te zien en van Jersey zag ik niet veel meer dan een vage grijze streep. Even voor twaalfen zag ik weer een grijze streep: de kust bij Carteret. De haven was bijna in zicht en het kwam er nu op aan. Ik heb de motor bijna volle kracht laten lopen, maar helaas, toen ik de havendam al voor me zag, ging het warmtealarm af. De motor was oververhit en kon daardoor vastlopen. Dit was wel het laatste waar ik op zat te wachten! Ik heb wat gas teruggenomen, maar het alarm bleef piepen. Ik wist dat de havenmeester de beschikking had over een snelle ribboot en ik heb hem opgebeld en gevraagd of hij mij kon assisteren. Op halve kracht ben ik voorzichtig richting de haven gekoerst en een meter of honderd voor de havendam nam hij via de marifoon contact met me op. Op hetzelfde moment zag ik hem naar buiten

komen. Hij maakte een wijde bocht om langsij te komen en overhandigde mij de sleeplijn. Het slepen kostte hem duidelijk moeite. Het begin van de havendam was heel laag en daar stroomde het water dwars overheen. De boot dreigde ernaartoe getrokken te worden en de havenmeester riep dat ik wat gas moest geven en bij moest sturen. Op een gegeven moment draaide hij zijn bootje om zette hij de sleeptocht achteruit varend voort. Mijn motor stond nog steeds aan en draaide stationair, maar het alarm piepte niet meer. Ik probeerde de havenmeester toe te roepen dat ik nu wel op eigen kracht verder kon, maar het achteruit sturen vergde zoveel concentratie dat hij niet reageerde.

## "Zette hij de sleeptocht achteruit varend voort"

Precies om halfeen gingen we de drempel van de jachthaveningang over en even later merde de havenmeester mij af langs de passantensteiger. Ik heb hem uiteraard hartelijk bedankt voor zijn sleepactie, maar die had hem duidelijk niet vrolijk gemaakt. Hij maakte een wat chagrijnige indruk en zei dat ik beter aan de reddingsboot om hulp had kunnen vragen. Dat had gekund, maar ik betwijfel of het dan ook gelukt was om Carteret binnen te varen. Ondanks de panne was ik blij dat dat wel was gelukt. De zon brak door, de lucht werd helemaal blauw en ik heb lekker in de kuip de boterhammen van mijn lunchpakket verorberd. De havenmeester had gezegd dat ik hem de volgende morgen moest bellen als ik een monteur nodig had, maar ik wilde eerst kijken of ik het verhittingsprobleem zelf kon oplossen. Eerst heb ik

het wierfilter gecontroleerd. In de wierpot zaten wat blaadjes van waterplanten, maar het leek me onwaarschijnlijk dat dat de oververhitting had veroorzaakt. Daarna heb ik het oliepeil gecontroleerd, maar dat was nog exact hetzelfde als toen ik het laatste olie had bijgevuld. Tenslotte heb ik het deksel van het koelwaterpompje losgeschroefd om de impeller te controleren, en ja hoor, daar zat de oorzaak. Er was een schoepje afgebroken, wellicht omdat de impeller 's morgens even in een droge pomp had rondgedraaid. Het was gelukkig niet in een van de koelkanalen terecht gekomen, anders had ik toch nog een monteur nodig gehad. Nu kon ik het probleem zelf oplossen, want ik heb altijd een reserve-impellor aan boord. Nadat ik die had gemonteerd, heb ik de motor weer gestart en even volle kracht laten lopen. Er kwam een dikke waterstraal uit de uitlaat en het warmtealarm ging niet af.

Blij dat ook dit probleem was opgelost, heb ik een biertje ontkurkt en met mezelf geproost op de goede afloop van deze spannende oversteek. Na een lekker diner in de kuip en een uitstekende nachtrust heb ik de volgende morgen op het havenkantoor het havengeld betaald. Ik was ook 54 euro sleepgeld verschuldigd, vergeleken bij de bijna 3000 euro die mijn Durgerdamse buurman deze zomer moest neertellen voor een sleepje van Uitdam naar zijn thuishaven, een schijntje. Gelukkig was de rest van de thuisreis minder enerverend. Terug in mijn thuishaven kon ik terugkijken op een mooie reis die voor herhaling vatbaar was. Afgelopen voorjaar heb ik daarom weer koers gezet naar Bretagne. Ook tijdens die reis heb ik weer spannende dingen meegemaakt. In een volgend Y-journaal kun je er meer over lezen.



Jaap van der Harst,  
*Nehalennia*, Durgerdam.

Cataret.

# Le Belle Charters Marina Volendam

## Voor al uw Jachtservice



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



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.

Marina Volendam • Telefoon: 0299-406019 • E-mail: info@lebellecharters.com • Website: www.lebellecharters.com

# Toeren met een eigenwijs zeiljacht dat haar sporen heeft verdiend

Sinds kort ligt toerjacht *Bries* paraat voor de deur van het clubschip in Durgerdam. In de vorige editie van dit jaarnaal meldden we al dat de vereniging dit jacht heeft overgenomen van Frans Vink om beschikbaar te stellen voor de leden. De redactie van het Y jaarnaal ging op bezoek bij Frans en Fransje Vink, die samen ontelbare mijlen met hun jacht hebben afgelegd. Op een verder regenachtige vrijdagmiddag werd het een bijzondere kleurrijke ontmoeting aan de keukentafel in Vianen; waarin we aan hun lippen hingen voor de verhalen over de historie en hun avonturen met dit bijzondere schip.

“Er is geen millimeter in dit schip dat niet door mijn handen is gegaan”, zegt Frans Vink, die zijn geliefde *Bries* recent aan de vereniging heeft overdragen. “Maar we hebben nooit iets stuk gevaren en ze heeft ons nooit in de steek gelaten”. Fransje vult aan: “Frans heeft hem helemaal casco gekocht en daarna alles altijd zelf gedaan!”. Het zeilende leven van Frans begint al in de jonge jaren, als hij er samen met zijn broer vanaf De Koenen op het Nieuwe Meer met een vergrote BM op uit gaat. Wanneer het even kan gaan ze het water op en verkennen ze Aalsmeer, de Westeinder en Loosdrecht, weer of geen weer. Frans woonde in die tijd in Amsterdam, in de schaduw van de Westerkerk. Fransje kwam om de hoek kijken en ze trouwden en kregen een zoon en een dochter.

*“Y-vloot toerjacht Bries ter beschikking van leden.”*



Frans en Fransje Vink, thuis aan de keukentafel in Vianen.

## De vele gedaantes van de *Bries*

Er kwam ook weer een boot, een polyester Eurokruiser op Vinkeveen. Op enig moment zag Frans een schip voorbijkomen waar hij zo van onder de indruk was dat hij direct besloot er ook zo een te willen. Hij liet de Flying Dutchman kruiser, een ontwerp van Van Essen, op een werf in Nederhorst den Berg als casco bouwen.

Volgens Vink zijn er slechts tien of elf van deze kimkielers gebouwd. Dat werd dus de *Bries*; en toen begon het avontuur. Zelf een motor erin zetten, wc, keuken, ramen en hout halen om de binnenkant te betimmeren. Werkelijk alles is er door Vink in de avonden en de weekenden zelf ingezet. Maar hij was niet snel tevreden. In de loop der jaren werd de kont van het schip verlengd en het aangehangen roer werd een doorgestoken roer met skeg.

Later werden de kimkielen verwijderd en vervangen door een zelf gegoten midkiel, waarmee de *Bries* nu 1 meter 60 steekt. “Alles om meer snelheid en actieradius te krijgen om nieuwe vaargebieden te

gaan ontdekken”. De keukentafel ligt intussen vol met vele foto's van de diverse verbouwingen en Frans dapper met de slijptol in de hand.

In 1987 verhuisde de *Bries* van Vinkeveen naar Durgerdam en werden ze lid van Het Y. “Eerst dagjes met de kinderen het IJsselmeer op en daarna op vakantie naar Zeeland en daar voor het eerst het zeegat uit”, vertelt Fransje. Samen met andere clubgenoten wisten Frans en Fransje zo steeds hun grenzen te verleggen. Ze maakten veel tochten in clubverband, onder andere naar België, en deden vaak mee aan de 8 uren wedstrijden. Een oplettende voorbijganger kon Frans daarbij op een goede dag uit volle borst horen meezingen met de klassieke aria's: zijn andere liefde...

## “Na die tocht ben ik nooit meer bang geweest”

“Naar Engeland, dat was de droom. We hebben toen via de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers contact gezocht met andere ‘Engelandvaarders’ en hebben toen samen met twee andere schepen de overtocht gewaagd. Om half vijf 's ochtends bij IJmuiden zonder wind de sluis uit en de hele dag varen. De nacht was pikkedonker, zonder maan of sterren, en ergens halverwege kwamen we in een diepe depressie uit Frankrijk terecht die van de rest van de tocht geen pretje maakte. We haalden Lowestoft met peilradio en kompas en zonder stuurautomaat en we hebben diverse plaatsen bezocht aan de oostkust. Drie weken weg en geen badkleding aangehad. Terug via de Belgische kust, van Zeebrugge naar Scheveningen. En na een bezoek aan het zwembad vertrokken we naar IJmuiden”.

*“Toen we daar de haven uitvoeren, begrepen we niet meteen waarom alle andere bootjes terug keerden”.*

“Maar toen we daar de haven uitvoeren, begrepen we niet meteen waarom alle andere bootjes terug keerden”. Frans en Fransje kijken elkaar veelbetekenend aan. “Nou, daar kwamen we snel achter”, vervolgt Frans. “Buiten stormde het. Het zou windkracht 6 worden, maar het werd 8. Met links en rechts rollers van drie meter, wind tegen stroom en enorme grondzeeën. Op een bepaald moment hoorde ik ineens mijn naam roepen. En toen ik achter om keek, zag ik drie meter boven me een van de andere schepen van ons konvoetje over de golftop surfen!



De originele *Bries*, nog met kimkielen



Frans aan de slag met de nieuwe kiel en Fransje naast de mal, speciaal ontworpen voor de *Bries*



En met zelf gegoten midkiel!



Sinds de overdracht is er een heuse *Bries*-commissie opgestaan die zich bekommert over het in parate staat houden van de *Bries*. Harro Bouwmeester vertelt dat ze er al aardig wat uurtjes in hebben zitten en dat het ook een magneet is voor betrokken clubleden: "De *Bries* is nu van ons allemaal en het is erg leuk om te zien hoeveel mensen even langs lopen en vragen of we nog iets nodig hebben. Nou: dat is zo. We kunnen best nog wat spullen gebruiken die andere leden misschien niet meer gebruiken". [Zie pagina 10].

Harro werkt samen met Thijs van Someren, Rein Hazewinkel en Myriam Harfterkamp aan het onderhoud en de inzet van het schip, met Heino de Jong en Joop van Rijn als technische achterwacht en Jan Verjaal als stuwende kracht vanuit het bestuur. Jan Verjaal vertelt dat een toerboot al een tijdje op de wensenlijst stond, dus dat er snel kon worden geschakeld toen deze kans zich voordeed. Jan: "Nu moeten we zien of het aanslaat en er voldoende vraag is. Bij de J22's zagen we dat het

even tijd nodig had, maar dat loopt nu goed. Ze zijn zelfs naar het NK in Medemblik geweest. Het is natuurlijk best uniek dat we op deze manier een vereniging van zeilers kunnen zijn; en niet alleen van ligplaatshouders".

"Het schip loopt verrassend goed", zegt Harro. "Comfortabel en met een beschermde kuip. Als tiener voer ik FJ en lonkte ik naar de FD. Deze FD Cruiser is getekend door dezelfde man, die het racen dus in het bloed had. Al zag je dat niet meteen terug in de resultaten van onze eerste dinsdagavond wedstrijd: we werden laatste..."

Harro lacht. "Maar de potentie zit erin. Dus we roepen iedereen van harte op om de *Bries* een keer uit te proberen. Het kost 60 euro per dag. Deze winter blijft de *Bries* gewoon in de vaart. We zorgen dat er op de website een manual te vinden is. En ook een lijstje met de onderdelen die we nog op het wensenlijstje hebben staan. Je vindt het op de website".

*"We kunnen best nog wat spullen gebruiken die andere leden misschien niet meer gebruiken."*



Een deel van de *Bries* commissie aan het werk, links Harro Bouwmeester.



Bij aankomst in IJmuiden stonden alle pieren onder water en moesten we op de rookpluimen van de Hoogovens navigeren. Er lag een coaster voor de kust die zo op en neer danste dat je eronder door kon kijken!" Fransje sluit af: "Na die tocht ben ik nooit meer bang geweest". Waarna Frans nog een technische beschrijving geeft van waar de *Bries* haar robuuste karakter aan dankt, zoals de dubbele wanden en een driedubbele verankering van de kiel en ga zo maar door.

#### Wat er vooraf ging aan de overdracht

Na deze maiden voyage op zee volgden nog vele tochten: Denemarken, Zweden, Duitsland, Frankrijk, Zuid-Engeland, Isle of Wight. En waar hij ook kwam, was er altijd wel iemand die ergens pech of een technisch probleem had. Fransje: "Frans heeft daar een neus voor. Hij vond niets mooier dan de helpende hand te bieden en met een sleutel ergens de machinekamer in te duiken. Met een fijn gevoel als je mensen weer op weg kon helpen. Zo lag er bij thuiskomst nogal eens een bedankkaartje in het Duits of Deens op de mat".

De laatste tien jaar kwamen er twee poezen aan boord. "Sindsdien vermijden we andere havens een beetje en liggen we liever onder Pampus of ergens voor anker voor de rede", legt Fransje uit.

Dan staan we stil bij wat vooraf ging aan het afscheid van de *Bries*: het ziekbed van Frans. Beiden zijn even stil en dan neemt Frans zelf het woord: "Dat staat je leven ineens op je kop. Ik ben lang ziek geweest. Het ging snel achteruit en kon op een gegeven moment niet meer lopen. Lag ik hier in de kamer te vergaan van de pijn. Het was een vreselijke toestand en de vooruitzichten waren ook slecht. Maar op een of andere manier ben ik er wonderwel bovenop gekomen en gaat heel veel weer een stuk beter. Misschien omdat ik voor de ziekte een goede conditie had en zulke armen had". Frans wijst op zijn biceps. "Wie zal het zeggen..."

Na het ziekbed kwam het besluit dat varen met de *Bries* niet meer ging. "Een lastig besluit", zegt Frans. "Je legt er alle liefde en je ziel en zaligheid in. Maar op een gegeven moment gaat het gewoon niet meer en moet je afscheid nemen. We zijn met de vereniging een vriendelijk bedrag overeen gekomen en op deze manier kunnen andere mensen er ook nog lang plezier van hebben. Dat geeft wel een goed gevoel".

Chris Kersbergen  
*UKKIE B*, Durgerdam



Het lekkerste vers  
zo van het land  
in je mand!

Versmarkt  
ma-za 09:00-20:00  
zon 11:00-19:00  
Restaurant  
Aan Tafel bij Landmarkt  
ma-za 09:00-22:00  
zon 11:00-22:00

Schellingwouderdijk 339, 020-490 4333, [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 watersport-  
plezier 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)

## Termunterzijl: niet gehaald

De boot staat weer op de wal en dus is het tijd voor een evaluatie van het afgelopen seizoen. In het Y-journaal van dit voorjaar schreef ik over mijn plan om naar Termunterzijl te varen.

Ik heb het niet gehaald. Weer, getij, corona, een uitvaart en andere perikelen zaten in de weg waardoor ik niet verder dan Schiermonnikoog ben gekomen. Dat is geen straf, maar toch enigszins onbevredigend. Maar ik ben voor het eerst in mijn leven dóór de sluis van IJmuiden gevaren. Tot dan toe had ik alleen óp de sluis gestaan en gekeken naar de boten die er door heen voeren. Overnachten deed ik in de Marina IJmuiden. De volgende dag kwam mijn bemanningslid met de bus.

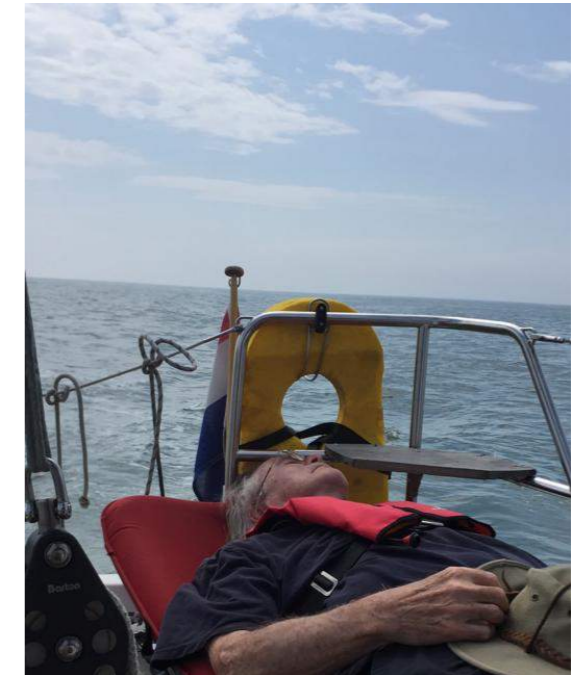
De wind was rustig en uit het zuiden dus het was een kalme tocht. Daarna via Harlingen naar Akkrum want ik moest voor een dag terug naar Amsterdam. Via Akkrum en Dokkum weer terug naar Schier, daar bezoek van zoonlief plus zijn vriendin en via Lauwersoog weer terug voor een tussentijds bezoek aan Amsterdam.

Zo kom je niet veel verder. Buiten het varen en het lezen van boeken is er eigenlijk niet veel gebeurd, behalve een kleine lekkage bij de mastvoet en een kleine aanvaring op Lauwersoog waardoor nu mijn middenbolder is verbogen.

Maar halverwege begon het ergens te ruiken. En bovendien zag ik water aan de binnenkant van de romp lopen. Waar kwam dat vandaan? Zoeken is niet mijn beste eigenschap, maar na enig graven in de bakskist bleek daar water in te staan dat uit de vuilwatertank was gestroomd. Bah!

Dus daarna alles uitsoppen (met het voordeel dat er geen grote boodschappen in de vuilwatertank aanwezig waren) en daardoor werden plekken schoongemaakt waar ik nog nooit was geweest. Dus alles weer spic-en-span, maar hoe kon dat nu gebeuren? Na veel zoek en gekronkel in achteronder en bakskist bleek de ontluchting van de vuilwatertank verstopt. Met het gevolg dat door het wegpompen naar de vuilwatertank te veel druk in de tank werd opgebouwd en de aanvoerslang was losgeschoten.

Vervolgens bleek er wat in een kastje te lekken. Mijn schip is van polyester en het dek ook. Plafond losgeschroefd en jawel, bij een scepter was het wat vochtig. Kennelijk was bij de



De bemanning.

aanvaring ook de scepter geraakt. De scepterboutjes van onderen wat aangedraaid en voila, probleem verholpen. Weer thuisgekomen was er een nat plafond door een verstopte afvoer. Na het doorsteken van de verstopping verdien ik langzamerhand een lintje voor al mijn loodgieterswerk.

Maar eerst even kijken wat er deze winter moet gebeuren aan de boot. Elk jaar denk ik dat, buiten het gewone onderhoud ( antifouling controleren, kussens er uit, zeilen droog en schoon opbergen) er niet veel te doen is, maar dat valt elke keer weer flink tegen. Op het programma staan de isolatie van het vooronder en montage van een aparte afsluiter in de afvoer van de vuilwatertank, controle van de kielbevestiging, het plakken van de loszittende teakdelen in de kuip en het rechtmaken van twee verbogen scepters. Ondertussen ligt het doel van komend jaar vast: Termunterzijl, here we come!!

Piet Schoemaker,  
*Déja Vu III*, Amsterdam.

# “Als we niet meer willen, spinnakeren we zó naar Durgerdam!”

## De Kustzeilers 24-uurs zeilrace op de *Quinto*

De 24-uurs zeilrace. Zonder nadenken zei ik enthousiast 'Ja!' toen Sanne vroeg of ik die op de *Quinto* mee wilde varen. Een heel etmaal non-stop wedstrijdzeilen op het IJsselmeer, dat moest ik meemaken!

### Noordenwind

Eind augustus gingen we dan echt de beruchte 24-uurs zeilrace zeilen. Vrijdagmiddag op het Centraal Station zag een deel van het team elkaar voor het eerst. We waren met zijn zessen; Sanne van Rijn als onze schipper, Joop van Rijn en Bas van Loon als doorgewinterde zeilers en Nino Bonsangue, Abel van Schoonhoven en ik als jonge enthousiastelingen. De *Quinto* was woensdag al naar Enkhuizen gevaren vanwege de toenemende noordenwind. Tussen vrijdagavond 27 augustus 19.00 en zaterdagavond dezelfde tijd, was de verwachting zes Beaufort. De meest ideale start was daarom zo noordelijk mogelijk, zodat je de meeste mijlen halve wind richting de finish in Medemblik kon maken. De startplaats mocht je uit dertien verschillende plekken kiezen, maar noordelijker dan Enkhuizen redden wij qua tijd niet.

### Niet over het wad

Vrijdagmiddag deden we de laatste inkopen ("Wat hebben we nog nodig?" "Marsen!" "Lions! Iets met veel suiker." "Koffie!"). In de haven liepen we met onze volgeladen boodschappentrolley langs een boot die de rakkenkaart vergroot had geprint en gelamineerd in de kuip had geplakt, de bemanning zat er gefocust naar te kijken. Onze eigen rakkenkaart hadden we de weken ervoor al urenlang bestudeerd en de vier mogelijke routes lagen van boei tot boei uitgeschreven op de kaartentafel. De theorie van de Kustzeilers 2- uurs zeilrace is namelijk simpel: in een etmaal zoveel mogelijk mijlen zeilen. In de praktijk is dit echter een enorme puzzel, aangezien je alleen vaste rakken mag varen, en elk rak ook nog eens maar maximaal twee keer. Met behulp van een stroomkaart uit 1984 hadden Sanne en ik een paar weken eerder al besloten dat het wad geen optie was; hoewel stroom mee natuurlijk een enorm voordeel was, waren grote delen ook pal tegen de wind in en had je ook altijd wel een stuk stroom tegen.

### Wel voor de lol

Op andere boten waren ze ondertussen ook bezig met de vlaggen ophangen en het dek vaarklaar maken. De wind floot onafgebroken door de masten, de lucht was grijs en helemaal bewolkt. Tijdens onze voorlopig laatste fatsoenlijke maaltijd voor de komende nacht en dag, namen we nog een keer ons plan door. "We doen het voor onze lol! Als we niet meer willen, spinnakeren we zó naar Durgerdam!" "Maar... we gaan verder natuurlijk wél voor de winst!" besloten we quasi serieus.

### In de de wedschrijdmodus

Twintig minuten voor onze eigen starttijd manoeuvreerden we de haven uit. Met ons voeren er minstens twintig andere boten op het smalle vaarwater tussen de sluis en de ingang van de Compagnieshaven op en neer. Geconcentreerd klapten we om elkaar heen, terwijl een grote klipper ook nog even langs stoomde. De start was een fantastisch spektakel. Het was precies in het mooie licht zo vlak voor zonsondergang en de paar zonnestrallen die door de zware bewolking schenen, creëerden een prachtige regenboog. We vertrokken met het eerste rif in het grootzeil en de high-aspectfok helemaal uitgerold. Voor en achter ons liepen boten onder vol tuig regelmatig uit hun roer en zelfs voor ons was sturen een leuke uitdaging. Om de beurt stuurden we geconcentreerd een rak, iemand bediende de grootschoot die continu gevierd en weer aangehaald moest worden, een ander deed hetzelfde bij de fok en de overige drie man zaten in het gangboord. Want hoewel meedoen belangrijker was dan winnen, zaten we toch meteen allemaal volledig in de wedstrijdmodus zodra we gestart waren.

### Poging tot slapen

Dat betekent koers houden, zo hoog mogelijk maar niet té hoog varen, voor de roerganger een seintje geeft al aanvoelen wanneer de grootschoot enkele centimeters gevierd moet worden en de helling zo veel mogelijk opheffen. De boeien voerden we binnen in op het navigatiesysteem, waarop de juiste koers buiten werd weergegeven. Al snel werd het echter donker en stuurden we vooral op de toplichten



Foto: Laurens Morel

voor ons. Via een groepschat hoorden we de vorderingen op de *Maria Tessel*, de *Jalapeño* en de *Njord*, de andere Y-boten die meededen. Alle leuke berichtjes die we binnenkregen motiveerden ons bijna net zo veel als de warme noedels en broodjes chocoladepasta. Om een uur of elf besloot ik als eerste even een poging te doen tot slapen, de rest volgde daarna ook één voor één. Bij elke boeironding werd ik tegen de andere kant van de kooi gegooid en hoorde je hoe er fanatiek gelierd werd. Eén keer schrok ik wakker van een enorme knal, wat later een uit het dek getrokken scepter bleek. Om de fok zo optimaal mogelijk te trimmen was er namelijk een hulpschoot opgezet, maar die was in een donkere en woelige overstag even vergeten. Na toch nog een paar uurtjes redelijk geslapen te hebben, worstelde ik me weer in mijn zeilpak om de kuip in te gaan.

### Schuimkoppen

Er waren wat kleine buien overgekomen, maar over het algemeen was het gelukkig droog. Langzaam werd het weer licht en zagen we pas dat het toch echt wel flink waaide, de schuimkoppen stonden op de golven. Het rif dat we er in het donker uitgehaald hadden, zetten we er toch maar weer in. Inmiddels lagen we voor op

ons bedachte schema en puzzelden we met het toevoegen van wat extra rakken, om niet te vroeg te finishen en meer mijlen te kunnen maken.

### In de prijzen!

Twee keer voeren we een kort voordewinds rak, waarvoor we de spi nog tevoorschijn haalden uit de voorkajuit. Ook het finishrak voeren we net als veel andere boten onder spinnaker, wat weer een mooi schouwspel opleverde. Uiteindelijk finishten we precies op tijd met 170,58 mijl op de teller, ruim tien mijl meer dan we in het beste geval gehoopt hadden. Die avond hoorden we dat we hiermee de derde prijs in onze tochtklasse gewonnen hadden. We hadden dus niet alleen ons eigen doel van de race vrolijk uitvaren bereikt, maar hadden zelfs een heuse prijs gewonnen! Want hoewel het soms zwaar was, als je knikkebollend van vermoeidheid in de kuip zat, of verkleumd en eigenlijk een beetje zeeziek in de reling hing en dan een onverwachte golf recht je openstaande kraag in kreeg, hadden we vooral heel erg veel genoten. We hebben dan ook geen moment meer overwogen de spinnaker te hijsen en koers te zetten naar Durgerdam.

Marit Verbeek

# Wie noemt zijn boot nou...?



Juul Hondius

**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.**

Juul Hondius: "Mijn boot heet *Tissum*. Zo heette ze al toen ik 'r kocht. Tien jaar geleden zag ik 'r voor het eerst te koop staan op internet. Toen dacht ik: die wil ik hebben, dat is hem! Maar ik had al een boot en liet het gaan. Vier jaar geleden lag ze weer te koop. Deze keer in IJburg en dat is praktisch om de hoek, dus ik dacht: ik ga toch 'ns even kijken. Ik was gelijk verkocht.

*Tissum* is een Trio 96. Ze is 9,60 meter lang en 1,75 diep, ontworpen en gebouwd in Zweden in 1985. Je ziet ze niet veel in Nederland en er zijn er ook niet zo veel van gemaakt. Het is een heel slim ontworpen boot. Ondanks haar lengte kun je er met gemak met zes volwassenen in slapen. Alles is goed uitgekiend, degelijk gebouwd en mooi afgewerkt.

Hiervoor hadden Dorothee en ik een Albin Vega. Ook een heerlijk en goed gebouwd schip, maar na 15 jaar werd het tijd voor iets anders. De kinderen werden groter en ik wilde langere zeilreizen maken. Een keer zeilden we met de Albin Vega over de Boontjes richting Kornwerderzand en toen werden we ingehaald door een Trio 96. Die zeilde alleen maar op het grootzeil en toch haalde ze ons makkelijk in. Ik dacht: wat een mooie boot, en nog snel ook...

Ik vind het het leukst om met vrienden te zeilen of met mijn gezin. Het allermooist vind ik om 's nachts te zeilen: onderdeks slaapt het gezin en ik zorg dat we veilig aankomen. Ondertussen geniet ik met volle teugen...

In mijn eentje zeilen vind ik ook heerlijk. Ik heb net de single handed gezeild. Het ging mij niet om het winnen maar ik wilde 'm vooral uitvaren. Ik heb mijn eigen plan getrokken en kwam maar een paar andere deelnemers tegen. De gezelligheid in de havens mis je dan, maar het geeft ook een heel goed gevoel om je eigen koers te varen.

Ik heb al jong zeilen geleerd. Ik woonde in Emmeloord aan de Urkervaart. Van mijn ouders kreeg ik een Piraatje, buurtkinderen hadden een Optimistje en zo had bijna iedereen wel een bootje. Het was daar nog geen veertig meter breed dus moest je eindeloos laveren. Ik herinner me nog dat ik 's avonds, in plaats van afwassen, stiekem het huis uit sloop om nog even in mijn eentje op de vaart te zeilen.

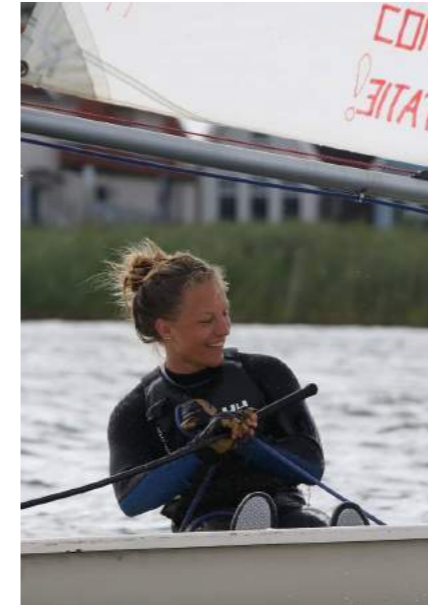
Jarenlang heb ik niet gezeild. En toen ik eind twintig, begin dertig was, sloeg het weer toe. Ik moest weer zeilen en ik moest en zou een eigen boot hebben. Ik verbaasde me erover dat dat gevoel zo krachtig en overdonderend was. Nu ben ik vijftig en zeil ik nog steeds. En eigenlijk is die drang om te zeilen en erop uit te trekken nog net zo sterk."

Evert Nieuwenhuis  
*Galatea*, Marken



# Ytje

in deze nieuwe woordzoeker vind je allemaal bootnamen van stoere winterliggers in Durgerdam. Veel plezier! Sanne van Rijn.



G	T	A	G	T	S	E	W	U	B	A	H	G	N	A	S	C
B	R	S	B	J	F	C	D	I	E	D	R	A	J	F	I	V
Y	E	Y	P	O	N	Z	I	A	N	I	M	C	N	V	G	U
W	I	E	T	I	C	Q	F	C	W	V	K	I	C	I	E	R
E	C	H	I	R	C	H	A	R	W	I	L	L	L	M	T	V
V	O	A	Y	L	H	T	B	R	A	N	D	A	A	N	Y	Q
G	O	T	Y	K	Z	L	E	S	S	E	T	A	I	R	A	M
A	P	S	K	A	C	H	I	N	A	Z	D	P	Y	C	D	M
M	E	U	O	C	R	E	V	R	E	W	Z	A	Z	Z	L	N
M	R	C	G	E	R	G	R	B	D	S	E	I	R	B	C	X
O	S	O	H	C	B	I	A	N	N	O	B	A	L	A	C	S
Y	C	L	Q	M	T	L	F	E	F	R	E	P	P	I	N	G
R	N	Z	N	A	L	O	V	E	L	Y	L	A	D	Y	N	W
E	Y	O	M	J	A	B	B	A	D	A	B	B	A	D	O	O
G	N	W	T	I	W	E	D	E	T	T	I	W	H	A	X	S
G	B	J	U	F	F	R	O	U	W	J	A	N	N	I	E	Z
B	W	M	O	Z	J	P	A	N	N	A	G	R	A	N	D	I



## Colofon

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

Hoofdredacteur: Henk Dessens  
Redactie: Mark de Boorder, Henk Käyser, Chris Kersbergen, Piet Schoemaker, Yorick Stam, Marit Verbeek.

Redactieadres Y Journaal  
yjournaal@zvhet.nl  
tel. 06-53377924

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@zvhet.nl

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

Aanvragen lidmaatschap  
Anne Kooyman tel. 020-4964255  
kandidaatleden@zvhet.nl

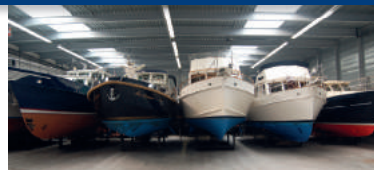
Advertenties  
yjournaal@zvhet.nl



# 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