



# journaal

**ZEILVERENIGING HET Y 2022 LENTE**





**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](http://www.jachtservice.nl)

# AMSTERDAMSCHE FIJNHOUT

Houtexpert sinds 1898

## Hout voor uw boot

T. 020 - 6882100 | [www.fijnhout.nl](http://www.fijnhout.nl)

Voorplaat: Luna van Rijn. Foto: Twirre Bogaard.



## De Kim

Regelmatig ontvangt de redactie stukjes van leden waarin zij enthousiast verslag doen van een hulpactie door mede-leden of andere watersporters. Hulp bij motorstoring, een sleepje bij aan de grond lopen, even je startkabels en accu ter beschikking stellen, bijspringen voor een onverwacht bemanningtekort, dat soort dingen. Niet alleen clubleden helpen elkaar, soms lijkt het erop dat alle watersporters hulp-bij-nood tot hun persoonlijke missie hebben gemaakt. Lees het interview met Pieter Smak op pagina 12-13 er maar op na. Ik durf niet uit te sluiten dat er zelfs notoire bumperklevers en andere verkeershuffers zijn die veranderen in Florence Nightingales zodra ze vanuit hun auto op hun boot stappen en het ruime sop kiezen. Temidden van het grote gebeuren op deze wereldbol vindt u misschien dat dit eigenlijk incidentjes van niks zijn, maar dat ben ik dan toch niet met u eens. Hierbij wil ik ook noemen het groeten van elkaar op het water, even de hand opsteken, vaak ook vergezeld van een vriendelijk compliment en duim opsteken (als Cornish Crabberzeiler kan ik daar over meepraten). Vanuit de klassieke jachtetiquette bezien loopt het groeten zelfs wel eens een beetje uit de hand. Eigenlijk hoort alleen de schipper te groeten, maar tegenwoordig houdt niets de hele meevarende bemanning ervan enthousiast mee te zwaaien. 's Zomers liggen wij met onze *Eb en Vloed* vaak op Schiermonnikoog en de vriendelijke sfeer en behulpzaamheid op het eiland heeft mij regelmatig doen verzuchten: 'als alle Nederlanders zo waren hadden we geen politie en justitie meer nodig. Wat is iedereen hier toch aardig voor elkaar'. 'Inderdaad', denk ik dan, 'de meeste mensen deugen'.

Doorgewinterde slechterikken vormen een minderheid, maar helaas is deze minderheid soms wél in staat de goede sfeer behoorlijk te verzieken. Bij het schrijven van deze 'Kim', begin maart, wordt Charkow door zware artillerie onder vuur genomen,



een kruisraket is vannacht ingeslagen in een woonwijk van Zjytomyr en een Russisch militair convooi van 60 kilometer lang is onderweg naar Kiew om daar de Slag om Stalingrad te gaan naspelen. We zien op tv hartverscheurende beelden van moeders met baby's, peuters en kleuters in schuilkelders of in een wachtrij van vier dagen bij temperaturen rond het vriespunt om de grens over te komen. Mijn vader, 92 jaar oud, maakte als kind het bombardement van Rotterdam mee en heeft het hier nu nog elke dag over. Hoe zullen die kleuters uit Kiew dit gaan verwerken gedurende de rest van hun leven?

Nooit van mijn leven zal ik nog een minzame opmerking maken over hele bemanningen die me op het water toezwaaien, wat kan mij me die jachtetiquette nog schelen? En iedere keer dat ik de clubbark en de haven in Durgerdam bezoek en de vraag krijg: 'ha, hoe gaat het met je', of 'kan ik even helpen?' zal ik me voelen als me wentelend in een warm bad. Als ik ook maar het vermoeden heb dat een buurman startproblemen heeft, sleep ik voor hem vrolijk fluitend mijn accu's van 25 kg per stuk op de steiger. Laten we op het water aardig blijven voor elkaar. Voor je het weet is het weg.

Henk Dessens,  
*Eb en Vloed*, Warmond.

*De deadline voor kopij voor het Zomernummer is 1 juni 2022. Maar het is prettig voor de redactie als u daarvoor al even aankondigt dat u een stukje gaat inleveren, dan plannen wij de pagina's alvast in. Stuur kopij naar [yjournaal@zvhty.nl](mailto:yjournaal@zvhty.nl)*





## Durgerdam

Mijn vorige bijdrage eindigde terwijl de omikron-variant zich in sneltreinvaart verspreidde - met een algehele lockdown tot gevolg. Nu, drie maanden later, gaan alle remmen los. Geen mondkapjes én carnaval - precies twee jaar nadat de eerste besmettingen daar werden gesignaleerd. Laten we hopen dat we er voortaan weer samen op uit kunnen, zonder beperkingen.

Hoe zag de afgelopen winter eruit? Geen ijsdagen, wel heel veel regen en wind. Eunice trok met verwoestende snelheid over het land. Ook Durgerdam bleef niet gespaard. Door alle natuurgeweld liep er in korte tijd bijna 1.5 meter water weg uit de haven, waardoor bij de Gildeboeier *Vrouw Henrietta* de kikkers uit het dek werden gerukt. Ze kwam met de boeg onder de steiger en bij het terugkomen van het water zat ze muurvast. Ton, Rik en nog enkele bezorgde Y-leden hebben er een hele klus aan gehad het scheepje weer vrij te krijgen.

Ook braken diverse landvasten, vooral bij de vierkante meerpalen door het schavielen langs de 'scherpe' hoeken. Dit is makkelijk te voorkomen door de lussen om de paal te voorzien van een stuk tuinslang. Opvallend is dat, zelfs bij storm, vele vaste liggers zich weinig bekommeren over hoe hun boot erbij ligt. Rik heeft bijna 150 m nieuwe lijnen moeten gebruiken om alles weer solide vast te zetten/leggen. Dus houd de weersvoorspelling in de gaten en ga bij twijfel kijken!

Door het natte weer moest de reparatie aan het jollenveld worden uitgesteld. Een deel is nu voorzien van nieuwe hardhouten dekdelen en we hopen de hele klus voor het vaarseizoen te klaren. Het is van groot belang dat geen kleedje onder een bijbootje

wordt gelegd. Het hout blijft dan vochtig en gaat snel in kwaliteit achteruit. Zorg dat er ruimte is voor ventilatie en zet uw bootje met banden goed vast aan de ringen op de steiger!



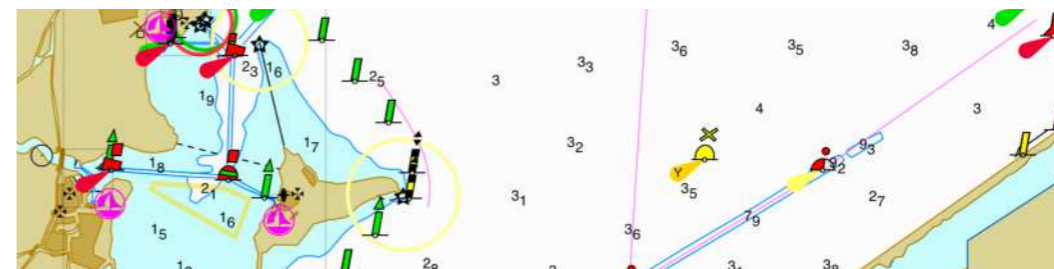
Foto: Ger Langhout

Begin februari namen we afscheid van het stalen pontonnetje dat al jaren doelloos in de Y-haven lag. Met sleper de *Peer* van jachtservice Leslie (fa. de Jong) hebben Joop, Haico en ondergetekende het naar een sloperij in Zaandam gebracht, waar het nog wat heeft opgeleverd voor onze penningmeester. In de middag meerden we af bij Tom Zonjee in Uitgeest. Dankzij hem heeft Het Y nu een dekschuit in bruikleen.

Van de 53 ingeschreven leden voor een vaste zomerligplaats kunnen er dit jaar 7 (uit de lichting 2012) worden verblijd: 5 in Marken en 2 in Durgerdam.

Ik wens u allen succes met de voorbereidingen voor het vaarseizoen en hoop u dan weer te zien in Durgerdam.

Ger Langhout,  
Havencommissaris Durgerdam.



## Marken

Een nieuw seizoen voor de deur en maar liefst vijf nieuwe ligplaatshouders! Maar eerst even terugkijken. Wat is er afgelopen winter gebeurd? De MK-commissie (Ab Heijbrock, Frank London, Onno Klazinga en ondergetekende) zijn twee keer bij elkaar geweest. Volgt nu een kort verslag van de belangrijke onderwerpen.

Voor het komende zomerseizoen (vanaf 1 april) hebben we gekozen om samen te werken met de nieuwe havenmeester van de Watersportvereniging Marken: Dirk Kes (foto). De hulp van vaste liggers is hierbij onontbeerlijk. Dirk zal tijd nodig hebben om vaste ligplaatshouders, Y-leden-passanten en hun schip te herkennen. De clubstandaard is hier natuurlijk een goede hulp bij... **Belangrijk! Er kan vanaf heden alleen gepind worden en reserveren is niet mogelijk!**



foto: Gerrit van Empel

Ab gaat samen met Wijnand Brak de kar trekken voor het verbeteren van de WiFi.

Zodra de bestelde materialen compleet zijn zal er samen met een aantal vaste liggers nieuwe antennes, kabels en verder benodigde apparatuur aangelegd worden om het signaal te verbeteren.

Zoals al in het vorige Y-journaal geschreven verloopt het contact met de gemeente Waterland over de sanitaire voorzieningen niet echt soepel. Uiteindelijk zal maandag 7 maart een gesprek met de wethouder plaatvinden (helaas net na de deadline van het Yjournaal). Vooralsnog ga ik ervan uit dat de in september gedane toezeggingen nagekomen worden en het toilet- en douchegebouw dus goed toegankelijk en schoon zal zijn.

Wat de dijkversterking betreft is er nog niets concreets te melden, de plaatsvervangend Omgevingsmanager mailde nogmaals het proces: (ingekort)

"Wat gaat er verder in de haven gebeuren:

- Onze aannemer is bezig met het in kaart brengen van de status/levensduur van de steigers. Afhankelijk van deze uitkomsten wordt er gekeken wat er nodig is.
- Mocht blijken dat vervanging van (delen) van de steigers nodig is, dan;
- Gaan we met de betrokkenen bij de haven in gesprek om de zogenaamde klanteisen en wensen op te halen.
- Daarna wordt gekeken of deze eisen en wensen van de betrokkenen meegenomen (kunnen) worden tijdens de werkzaamheden of in het ontwerp."

Wordt vervolgd...  
Fijn vaarseizoen!

Gerrit van Empel,  
Havencommissaris Marken.

# Van de bestuurstafel

Als je achter zo'n tafel zit zie je bij Het Y ook in de winter nog best wat gebeuren. Hier volgt een kleine bloemlezing.

## Marifooncursus

De dagen lengen en de weken worden weer korter. Want we mogen er weer op uit, weer naar de clubbark en wedstrijdzeilen. In die clubbark waren we in februari al voorzichtig begonnen met een marifooncursus op anderhalve meter. Bijna veertig deelnemers: oprissers en examinandi. Inmiddels zijn alle zestien examenkandidaten geslaagd.

## Wind in de wieden

De laatste zondag van die maand kregen we de eerste ZOOM-vrije lezing: niet over wind in de zeilen maar wel over de gevolgen van windenergie in ons vaargebied. Richard Brocx, offshoremanager bij Eneco, vertelde ons over het ontstaan, de bouw, onderhoud en groei van de windmolenparken op zee. Hij lardeerde dit met eigen ervaringen. Een groep van ca. 30 mensen luisterde aandachtig. Er waren natuurlijk ook, voor ons als zeilers, interessante vragen te stellen. Bijvoorbeeld, waarom er alleen door de corridors mag worden gevaren? Een van de redenen is, zo leerden we, dat er soms in een park ook zeeferms, zonnepaneelvelden of oesterbanken liggen.

## "18 maart ALV in de clubbark"

## Verenigingszaken

Het bestuur heeft de afgelopen maanden ook voorzitters van de evenementen-, jeugd-, wedstrijd- en de verenigingsschepen-commissie langs zien komen. Allemaal met nieuwe frisse ideeën en plannen. Op 18 maart is er ook weer een Algemene Ledenvergadering in de clubbark. Casper en de barcommissie wachtten ons op. Ook wij hebben inmiddels vertrouwenscontactpersonen aangesteld. Mijke van Rijn stelt zich voor op de ALV. En eindelijk kunnen we ons nieuwe erelid, ons nieuwe lid van verdienste én de winnaar van de Paul Niemanprijs in het zonnetje zetten. We merken dat het nog wel wat wennen is aan de bar, zo zonder coronaregels. Het voelt wat bloot zonder mondkapje en die 1,5 meter zit er zo ingebakken, dat iedereen in eerste instantie nog even wat afstand houdt. Gelukkig schuift men met een biertje



in de hand toch wel weer wat naderbij.

## Winterwerk

Bijna alsof er geen pandemie was heeft de winterse werkploeg weer het nodige aangepakt. Naast grote schoonmaak en klein onderhoud is een behoorlijk deel van het jollendek vervangen, en ook rond het mastenrek is nieuw hout aangebracht. Nu de watertemperatuur gaat stijgen wordt ook de waterleiding 'naar de overkant' vernieuwd. De J22's bleven varen deze winter: hier wordt getraind voor een wereldkampioenschap! Een van onze leden, Sanne van Rijn, is tevens lid van studentenvereniging Orionis en zal met "Team Jager" deelnemen aan het WK J22's in Durban.

## "De J22's bleven varen deze winter"

Verenigingschip *Bries* bleek een dankbaar klusobject, zodat deze straks spic-en-span ligt te wachten op enthousiaste gebruikers.

## Nog meer klussen

Tom Zonjee heeft Het Y een dekschuit van 12 m x 3,60 m in bruikleen gegeven: die kunnen we goed gebruiken als werkplatform, en deze zomer als oefen- en afmeer gelegenheid. En het gaat maar door: 26 maart klusdag aan de J22's en de jeugdboten, en in april gaat het Ytje bij Ruud Porsius (bij de Durgerdammer kapel) op de helling: periodiek onderhoud én er worden twee spudpalen geïnstalleerd. Dan is op 10 april het seizoen al weer geopend, en komen de zomerliggers al weer binnen. Ja, er gebeurt best een hoop als je achter zo'n bestuurstafel zit te kijken....

Namens het bestuur,  
Jan Verjaal en Anneke Jochemsem,  
eerste en tweede secretaris.

# Column

## Tranen



## Randi is verkocht. Zomaar ineens. Plotseling. Weg. Een zeiler zonder schip. Een landrot. Blegh!

In mijn vorige column schreef ik over de zoektocht naar een andere boot. De makelaar die ik toen sprak vroeg me waarom ik niet op echte botensites adverteerde? Hij had gelijk. Via Marktplaats was er een serieuze kijker, inclusief keuring in Almere, maar die schrok van de hoeveelheid klussen die de keurmeester opsomde. Hij twijfelde, maar belde na twee dagen nadenken toch dat hij ervan afzag. Dat was voor mij het moment om *Randi* niet alleen op Marktplaats te zetten, maar ook op YachtFocus. Geen plug, ik heb geen aandelen, maar het werkt wel. Serieuze al op dag twee dat de advertentie online stond, mailde een geïnteresseerde zeiler, uit Almere. Of hij kon komen kijken. Ik zei al dat de boot daar net vandaan kwam voor een keuring, we lachten om het toeval en natuurlijk kon hij komen kijken. Met zijn vrouw kwam hij naar Durgerdam en trok vrolijk alle laatjes en vakjes open, bekeek alles en stelde tien miljoen vragen. Wat is het toch heerlijk om over bootjes te praten. Bijna ging ik twijfelen en had ik *Randi* weer aan mezelf verkocht. Ik kwam toch nog een aantal persoonlijke spullen tegen, die ik nog van boord moest halen. Online meldden zich ook nog een Fransman en een Duitser, die ik beiden teleur moest stellen: de nieuwe eigenaar keek rond, zag, en deed een bod. Hij accepteerde een dag later mijn tegenbod, en een week later kwam hij het contract tekenen. Aan boord. Het moment van overdracht was daar. De sleutel van het pro-forma hangslot op de kajuitingang werd overgedragen, en hij maakte ter plekke het geld over.

Ik had nauwelijks tijd om te bekomen van de schok. Twee minuten geleden had ik een boot, en geen geld, en nu was dat andersom. Ik voelde me een beetje beduusd. We hebben de hele boot doorgelopen, alle technische eigenaardigheden uitgelegd die *Randi* net als elke andere boot ook heeft, en ook het hele keuringsrapport besproken. Hij was zelfs al zo voortvarend om nog vóór het tekenen zijn eigen monteur een blik op de motor te laten werpen (vervangen, was het professionele oordeel). Dat hij niet verblikte of verbloosde, maakte mij duidelijk dat *Randi* bij hem een hoop liefde en aandacht gaat krijgen. Gelukkig maar.

Twee dagen voor de ondertekening was ik nog even zelf naar *Randi* gegaan, alleen, om afscheid te nemen. De laatste persoonlijke spullen verdwenen in een grote Ikea-tas. In de kajuit liet ik nog een keer mijn hand over de scheerwollen bekleding glijden, ik voelde me toch wat emotioneel. Na wat bootacrobatiek om alles van boord te tillen, stond ik in de stromende regen met tranen in mijn ogen met een hand op de preekstoel. In mijn hoofd was ik nu bootloos en een beetje suf liep ik over de steiger naar de auto. In de Ikea-tas zat ook mijn gereedschapskist, die elke stap gevoelig tegen mijn rechterscheenbeen knalde. Dat voelde ik gelukkig nog wel.

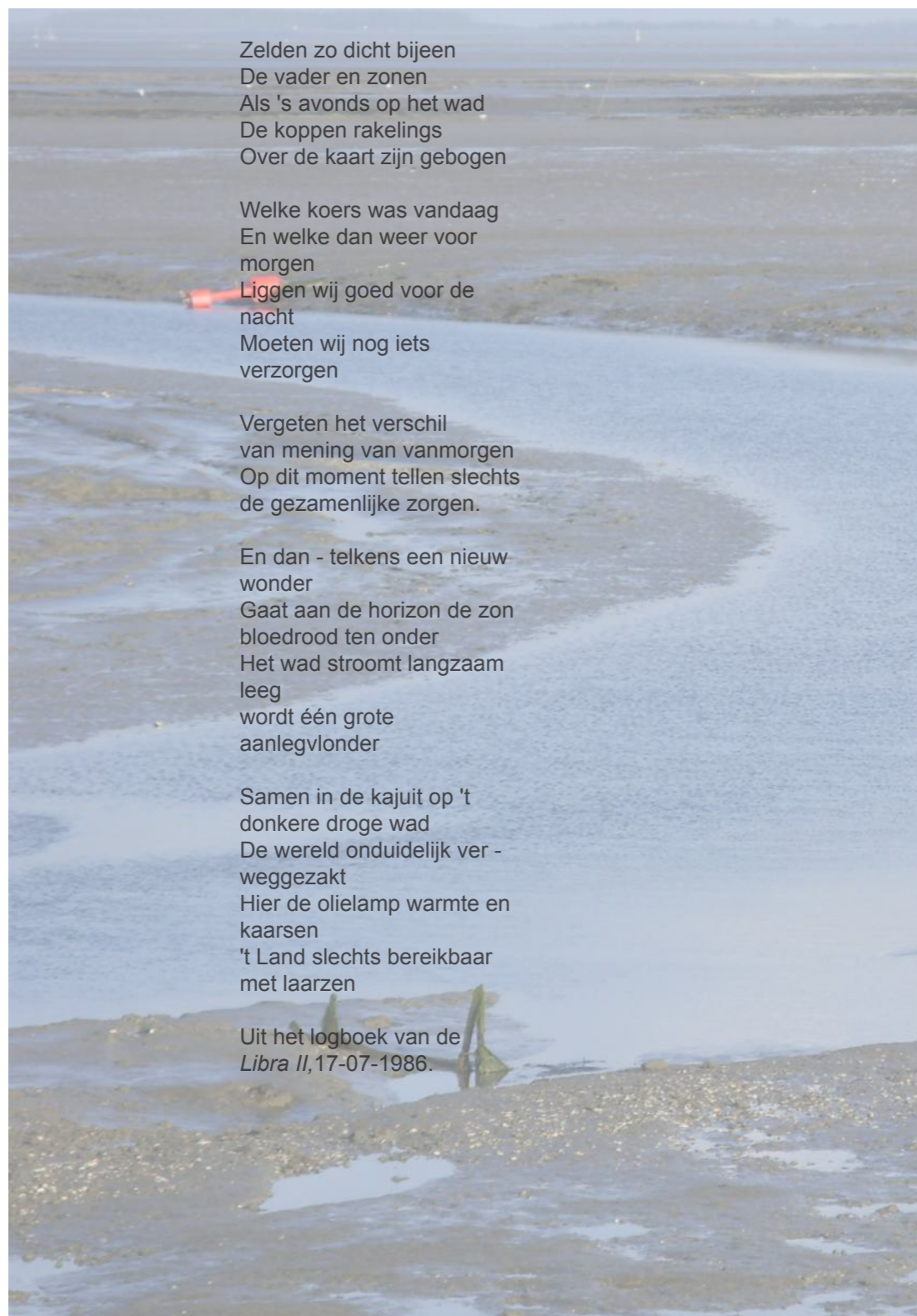
Mendel Stecher  
*Randi*, Amsterdam.

Foto: Sjoers van der Woerd.



## Het wad stroomt langzaam leeg

Erelid Pieter Smak komt uitgebreid aan het woord in de rubriek De Boeienlijn op pagina 12-13. Ook stuurde Pieter enkele gedichten, waarvan we er hier één publiceren.



Zelden zo dicht bijeen  
De vader en zonen  
Als 's avonds op het wad  
De koppen rakelings  
Over de kaart zijn gebogen

Welke koers was vandaag  
En welke dan weer voor  
morgen  
Liggen wij goed voor de  
nacht  
Moeten wij nog iets  
verzorgen

Vergeeten het verschil  
van mening van vanmorgen  
Op dit moment tellen slechts  
de gezamenlijke zorgen.

En dan - telkens een nieuw  
wonder  
Gaat aan de horizon de zon  
bloedrood ten onder  
Het wad stroomt langzaam  
leeg  
wordt één grote  
aanlegvlonder

Samen in de kajuit op 't  
donkere droge wad  
De wereld onduidelijk ver -  
weggezakt  
Hier de olielamp warmte en  
kaarsen  
't Land slechts bereikbaar  
met laarzen

Uit het logboek van de  
*Libra II*, 17-07-1986.

## De zee, voor windturbines of voor iedereen?

Is de zee voor windturbines of is de zee voor iedereen? Met deze vraag in zijn tas waagde Richard Brocx zich 'in het hol van de leeuw' op zondag 27 februari op onze ark in Durgerdam.

### Een deskundige aan het woord

Nee, over Richard niks dan goeds. Als Senior HSSE (iets met Health, Safety en Environment) Advisor Wind Offshore bij Eneco, wist hij ons met een mooie presentatie van begin tot eind te boeien. Veel vragen van leden werden beantwoord.

### Vragen van de leden

-Waar komen de parken? Tot 2030 weten we waar de velden komen of de uitbreidingen van de velden.  
-Hoe hoog worden de windmolens? Ze kunnen wel 227 meter hoog worden met wieken van 90 meter.  
-Hoeveel megawatt levert de nieuwe generatie windmolens? Dat zou zo maar eens rond de 10 MW kunnen zijn (nu 3 of 2 MW).  
-Gaat ons goede belastinggeld in die windmolens zitten? Neen, bij de eerste twee parken heeft de staat bijgedragen (risico was te groot voor deze nieuwe techniek op zee). Alle nieuwe parken zijn aanbesteed aan grote investeerders, zoals Eneco (baas van Richard).  
-Moet je bukken als je onder zo'n wiek doorvaart? Men houdt rekening met een doorvaart van 20 meter. Dus ja, sommige van ons moeten bukken.

### Cliffhanger

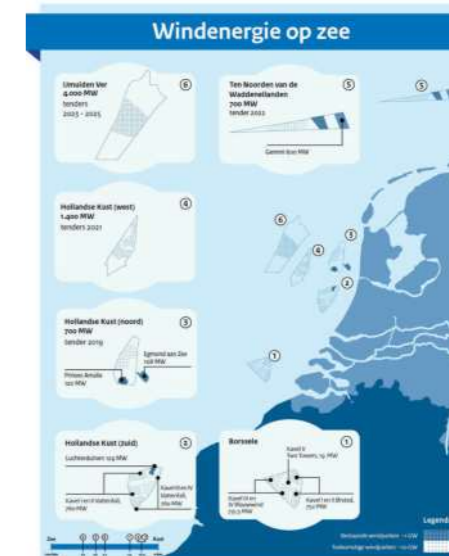
De avond eindigde met een echte cliffhanger. "Mogen we nu wel of niet door een windmolenpark heen varen?" Een waterdicht antwoord kregen we niet deze avond. Al maakte het voor een aantal leden niet uit. Die zouden lekker burgerlijk ongehoorzaam toch stiekem door het park varen. "Hoe moet je anders in Engeland komen?"

### Ontwikkeling van de windparken

Een betere vraag is: "Zou je het moeten willen, om tussen de windmolens door te varen?" Het blijkt dat de investeerders (Lees : Eneco) de palen mogen plaatsen. Maar de gehele ruimte tussen de palen (het veld) blijft van de staat. Er zijn grootse plannen om de ruimte binnen de velden, tussen de palen, verder te ontwikkelen.

Denk bijvoorbeeld aan:

- Zonnepaneelvelden. Daar kun je er een boel van kwijt in zo'n veld.
- Oesterbanken. Blijken het heel goed te doen.
- Wierbanken; soort waslijnen onderwater voor



wierculturen).

-Extra stenen/rotsblokken rond de palen, waar kreeften heel blij van worden.

De komende jaren wordt er rond de 40 miljoen euro aan onderzoek gedaan om te kijken welke onderwaterflora en -fauna blij zou kunnen zijn tussen deze windmolens. De verwachtingen zijn hoog.

### Nieuwe heitechnieken

Bij het bouwen van de nieuwe velden moeten geavanceerde technieken worden gebruikt. Uit onderzoek is gebleken dat het heien van de palen een negatief effect heeft om de onderwaterfauna. Vanaf nu gaan ze de palen in de grond 'trekken'. Ja, je leest het goed.: trekken. Hij heeft het uitgelegd, maar ik weet niet meer precies hoe ze het gaan doen. Het gaf in ieder geval veel minder trillingen. Misschien toch maar even Googlen?

### Ga naar ons artikel op de website

De lezing was informatief, maar zeker ook onderhoudend voor de 20 deelnemers aan deze lezing. Wie zich er echt nog verder in wil verdiepen: ga naar het artikel op onze website en klik door naar de onderstaande informatie:

- Het watersportverbond springt voor ons in de bres
- Gedragscode corridor Borssele
- Gedragscode voor veilig varen door windparken
- Doorvaart zeevarende.

Namens de evenementencommissie  
Bart, Eric, Rob. En Casper en Frank (bar).



# Basiscursus marifonie: schot in de roos



**Harro Bouwmeester, drijvende kracht achter ons verenigingstoerjacht Bries, opperde bij Jan Verjaal het idee van een marifooncursus. Jan vond dat een goed idee en stapte naar de evenementencommissie.**

## Het idee

In het havenkantoor van Rik werden even de koppen bij elkaar gestoken. Van idee naar uitwerking ging snel. Direct werden een paar cursusdata geprikt in februari en een examen op een zaterdag in maart, lekker dicht op elkaar. Ja, en het examen doen we hier, op de ark. Dat was het idee. Snel ging de uitnodiging de deur uit met mogelijkheid voor inschrijven, nieuwsbericht op de site en artikeltje in de nieuwsbrief. Het liep direct al storm, in de eerste week al vijftien inschrijvingen. Na een reminder in de 'Toerzeilen met het Y' app en een reminder aan de commissie-apps zaten we al snel boven de dertig inschrijvingen.

## Zes cursusdagen

De teller is gestopt bij 38 leden die hebben deelgenomen aan de cursus en ongeveer de helft heeft zich ingeschreven voor het examen. Nou, die hadden we niet zien aankomen. Zoveel enthousiasme om de kennis op te halen en om ook examen te doen. De twee geplande cursusdagen werden er in totaal zes. Jan, onze cursusleider, kreeg ook nog even corona tussendoor. Maar iedereen heeft de mogelijkheid gehad zich goed voor te bereiden met ook nog eens een proefexamen op de laatste cursusavond.

## Op school

En ja, het was weer net alsof je in de schoolklas zat. Dezelfde is altijd te laat, er is er altijd een die zijn mond niet kan houden en je hebt pietje precies en die van: "Och, 35 punten zijn genoeg".

Bij dit schrijven ligt de examendag al weer achter ons. De uitslag weten we nog niet, maar we weten wel dat het heel gezellig was en dat Jan voor een goede voorbereiding heeft gezorgd, samen met de ervaren leden die ook aanwezig waren.

Een betere voorbereiding konden we ons niet wensen.

Namens de evenementencommissie,

Rob Schenk  
Stereo, Durgerdam  
(foto: Rob Schenk).

# Ken je de Toerzeilersappgroep?

Die app-groep is precies een jaar geleden opgericht. Regels? Eigenlijk zijn die er niet. Beheerder van de appgroep zijn op het moment Joop, Thijs en Bob. Je kan je opgeven door te antwoorden op dit bericht, met je telefoonnummer, dan zetten we je in de app. Inmiddels staat de toegangscode om lid te worden van de app-groep ook onder 'clubartikelen' achter de inlogcode op de website.

Iedereen die graag een keer met andere boten optrekt schrijft datum, tijd en bestemming (van Pampus tot Portsmouth en verder) in de app. Al of niet met de vraag naar 'opstappers'. Zo zijn we vorig

jaar bijvoorbeeld met veertien schepen naar de Markerwadden gezeild.

Wie mee wil schrijft dat aan het betreffende lid van de appgroep...  
Simple comme bonjour, toch?

PS: wie meewil, maar geen boot heeft, kan natuurlijk ook altijd een van de 3 verenigingsschepen reserveren!

# Evenementenagenda 2022

## Evenementen

3 april	16:00 Lezing
10 april	16:00 Seizoensopening
14 mei	16:00 Clubweekend
15 mei	16:00 Clubweekend
26 mei	09:00 'Vintage' tour met Hemelvaart
11 juni	16:00 Clubweekend
12 juni	16:00 Clubweekend
25 juni	10:00 6 uren van het Y
9 juli	16:00 Clubweekend
10 juli	16:00 Clubweekend
10 sept.	Music & Movies
10 sept.	16:00 Clubweekend
11 sept.	16:00 Clubweekend
17 sept.	Tocht Marken
18 sept.	Tocht Marken
1 okt.	16:00 Clubweekend
2 okt.	16:00 Clubweekend
30 okt.	16:00 Seizoenssluiting en visbakken
18 nov.	20:00 Najaars ALV

## Wedstrijden

10 april	10:30 Winterwedstrijden 2021 / 2022
7 mei	08:00 Y-Torenrace
8 mei	08:00 Y-Torenrace
10 mei	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
17 mei	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
24 mei	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
31 mei	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
7 juni	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
14 juni	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
21 juni	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
25 juni	10:00 De 6 uren van Het Y (race)
28 juni	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
5 juli	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
12 juli	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
30 aug.	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
3 sept.	08:00 Pampusregatta
4 sept.	08:00 Pampusregatta
6 sept.	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
13 sept.	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
20 sept.	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden
27 sept.	18:00 Dinsdagavond Wedstrijden

## Bestuurs- en commissievergaderingen

4 april	20:00 Bestuursvergadering
9 mei	20:00 Bestuursvergadering
13 juni	20:00 Bestuursvergadering
4 juli	20:00 Bestuursvergadering
5 sept.	20:00 Bestuursvergadering
19 sept.	20:00 Kennismaking met nieuwe leden
3 okt.	20:00 Bestuursvergadering
13 okt.	20:00 Commissie palaver
7 nov.	20:00 Bestuursvergadering
12 dec.	20:00 Bestuursvergadering

## Jeugdzeilen

10 april	11:00 Schoonmaakdag jeugdzeilboten
15 mei	13:00 Jeugdzeilen
22 mei	13:00 Jeugdzeilen
29 mei	13:00 Jeugdzeilen
12 juni	13:00 Jeugdzeilen
26 juni	13:00 Jeugdzeilen
3 juli	13:00 Jeugdzeilen
10 juli	13:00 Jeugdzeilen
11 sept.	13:00 Jeugdzeilen
18 sept.	13:00 Jeugdzeilen
25 sept.	13:00 Jeugdzeilen



## Interview met Pieter Smak

Onze vereniging heeft veel markante leden die veel voor de club doen. Enkelen daarvan springen er zo uit, dat de ledenvergadering hen tot erelid benoemt. Die eer is afgelopen jaar Pieter Smak (83) ten deel gevallen. Hij is lid sinds 1984 en 15 jaar lang havencontactpersoon op Marken geweest. Heeft mede de website van de vereniging vormgegeven. Nog steeds kan hij het niet laten scheepsnaamborden voor de haven van Marken te maken. Laatst ook voor het 'Praethuys Piet Roos'. Hij past dus prima in de 'Boeienlijn', onze serie interviews met bakens van de vereniging. Boeien hebben ook een eigen lichtkarakter: bij Pieter is 'Fixed' (altijd maar doorbrandend) zeker op zijn plaats.

### De LIBRA II (Liefde Is Bij Regen Anders)

Ik kom uit Den Helder, mijn vader werkte bij de marine. Als jongetje speelde ik vaak met mijn vriendjes op de marinehaven, tot grote ongerustheid van mijn moeder. Wij woonden aan de Keizersgracht. Dus al heel jong had ik mijn zelf gemaakt zeilbootje. Een plankje met mast en een oude zakdoek als zeil. Het Marine Elektronisch Bedrijf, afdeling radar-systemen, was mijn eerste werkgever. Later ben ik naar Amsterdam verhuisd. Ik werkte toen bij NCR. In april 1975 verhuisd naar Landsmeer. Daar werd ik lid van de w.s.v. De Breek. De eerste Optimist werd gekocht en daar leerde ik

*"Sommige mensen van toen liggen ook nog steeds op Marken"*

ook Piet van Bergen kennen. Het werd een vriendschap voor het leven. Piet lag met zijn tjalk *Noorderlicht* op Marken, bij Het Y. In 1982 kocht ik de *Libra II*. De schouw lag in Hindeloopen. Een half afgebouwde Westerdijk zeeschouw voor 40.000 gulden, maar met een compleet inbouw houtpakket. Waarom de naam *Libra II*? Mijn toenmalige schoonmoeder kwam uit een schippersfamilie. Haar grootvader had een vrachtschip, een motor-zeilschip (klipper), die op China voer. Zij vond het leuk om financieel een steentje bij te dragen. Vandaar de naam *Libra II*. Het tweede schip met deze naam in de familie.

### Een jaar timmeren

Met mijn oudste zoon Bob stak ik het IJsselmeer over. Mast gestreken en een set vuurpijlen mee! Via Monnickendam door vaarten en slootjes naar Landsmeer. Bij een goede kennis, met een trekker en kar, de *Libra II* op de wal getrokken. Ongeveer een jaar met tussenpauzes aan getimmerd. Vervolgens ging de *Libra II* naar een box op Hemmeland in Monnickendam. In 1984 vertelde Piet van Bergen, dat er een box vrij kwam op Marken. Ben van Huystee (inmiddels overleden erelid) was de havencontactpersoon toen. Hij was dat al vanaf het moment dat Het Y een deel van die haven had, dat was in 1975. Hij wees me de plek toe! Sommige mensen van toen liggen ook nog steeds op Marken: Ab en Wijnand bijvoorbeeld. De *Libra II* heeft het tot nu toe (35 jaar) prima gedaan. In 1984 heb ik het onderwaterschip helemaal kaal gehaald (gritstralen). Vervolgens met ongeveer 15 liter bottom coat CR in de verf gezet. Het vlak is nog steeds puntgaaf. Het gat in de mastkoker moest wel worden gecorrigeerd! Als de mast gestreken was, lag de wimpel bijna 30 cm van uit het midden, over bakboord op de mast steun. De dieselmotor is er een keer uitgetakeld en thuis (in de garage) vetvrij gemaakt, pakkingen vervangen en geschilderd. Zeer recent zijn de verstuivers en brandstofpomp gereviseerd. Loopt nu weer als een zonnetje.



Pieter Smak

De blokroosters, die ik ooit zelf uit een partij teakdelen maakte, gaan nog steeds prima mee. Het kostte me indertijd wel een nieuw zaagblad voor de timmerman van wie ik de zaagtafel had geleend. Wist ik veel, dat teak een aanslag pleegt op een cirkelzaag ...? De zwaarden heb ik ook zelf gemaakt. Ben van Huystee had 1-op-1 tekeningen van zijn zwaarden. Het hout gekocht bij de firma Fijnhout, die wisten precies wat ik nodig had!

### Zeiltochten

Inmiddels hebben wij met *Libra II* al heel wat reizen gemaakt. Onder anderen in 1986 naar Sail Bremerhaven. Wij gingen er heen met een groep, waaronder diverse leden van Het Y. Uiteraard ook Piet van Bergen, met zijn tjalk *De tijd zal het leren*. Het was een prachtige tocht. In Bremerhaven werden wij zeer gastvrij ontvangen. Uiteraard was alles tot in de puntjes geregeld – op zijn Duits!

*"sloeg iemand van een ander schip overboord"*

Later met andere platbodems weer terug naar de diverse thuishavens. Voor het eerst zo lang op het Wad. Mijn mooiste tocht ooit! Daarna binnendoor via Delfzijl, Stavoren en Enkhuizen. Het was prachtig! Tijdens de tocht terug naar Nederland was er een incident dat gelukkig goed afliep. Op een avond, wij lagen voor anker, stak de wind op. In de schemering sloeg iemand van een ander schip overboord. Er werd alarm geslagen en binnen no time was iedereen in de weer met zijn zoeklicht. De stroom was namelijk sterk. Met grote snelheid dreef de drenkeling weg. Door met zoeklichten de drenkeling in de gaten te houden, heeft één van de schippers met een speedboot de drenkeling kunnen redden. Wat een saamhorigheid!

Er werden ook tochten gemaakt met leden van Het Y, bijvoorbeeld naar Terschelling. Daar lagen wij een keer vier boten dik. De schipper van de eerste of de tweede boot langs de wal – ook een Y-lid – was een wat merkwaardig figuur. 's Ochtends rond 7 uur, gooide die plotseling zijn trossen los en riep "Ik ga varen". Daar stonden wij, drie schippers, met onze slaperige koppen in pyjama of onderbroek op het dek. Diesels bij en met hulp van op de steiger staande Y-ers lagen de drie schepen weer stevig afgemeerd.

Zeilers - en dus ook Y-leden - helpen elkaar! Ik herinner mij, dat ik een keer op Vlieland lag en dat de toilet pomp lekte. Het is duidelijk dat er water en mogelijke urine onderin op het scheepsvlak lag. Ik kreeg het er alleen maar uitgepompt (handpomp en dweilen) door te gaan 'krenge' – de boot scheef te

trekken! Iedereen was erg behulpzaam bij het krenge. Weer eens wat anders! Na vele uren ploeteren was het scheepsvlak weer redelijk droog! Een nieuwe pomp was op Vlieland niet te koop. Geen probleem, spontaan werd een nieuwe pomp aangeboden door buurvrouw schipper. Uiteraard heb ik die wel betaald!

### Marken

In 2003 nam ik de functie van 'havencontactpersoon' over van Ben van Huystee. In die tijd had de vereniging maar één havencommissaris en op Marken een contactpersoon. Er was trouwens altijd een goede samenwerking met het bestuur, let Vallenduuk, Henk Keuch en Gerrit van Empel die toen voorzitter was. In mei 2007 werd de hele haven gerenoveerd; o.a. werd de dijk voor de huizen verbreed. Er bestaat een regel dat de hoeveelheid water in de haven hetzelfde moet blijven. Dus werd de dijk tussen de haven en de Gouwee smaller. Met de uitvoerder – Jacob Stienstra – was het goed samen werken. Zo kregen wij er aan de dijkkant een paar extra boxen bij. Later, bij het baggeren in 2018, konden wij er weer een paar plekken bij maken. In die tijd vergaderden wij al met de gemeente over een toiletgebouw op de haven. Daar is nooit veel uitgekomen, veel papier, veel gepraat, maar geen verandering. We hebben nog steeds geen betere faciliteiten! Met Rijkswaterstaat was de samenwerking beter. Veel schepen van de bruine vloot waren eigenlijk te lang voor Marken en kwamen soms in ons stuk water keren. Dat was erg hinderlijk. Rijkswaterstaat heeft dat opgelost door een maximumlengte voor de bruine vloot op Marken in te stellen. Later - met de Marker Watersportvereniging – hebben we ook de hele elektravoorziening opnieuw aangelegd.

### Vereniging

Vanwege mijn computerkennis vroeg Cees den Hollander mij om samen met nog enkele enthousiaste Y-ers, de Y-website helpen op te zetten. Daar heb ik in 2006 de Paul Niemanprijs voor gekregen. Door de jaren heen heb ik zoveel van de vereniging gekregen, alleen al de saamhorigheid! Ik mag nu dan wel erelid zijn, maar de contributie blijf ik toch betalen! De penningmeester zal dat wel oplossen, denk ik. Uiteraard gaat het meehelpen bij het onderhoud van de haven (en dus de naamborden) gewoon door bijvoorbeeld .....

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

# Een historische winterwedstrijd

"Wie alleen 's zomers wil zeilen is een mooiweezer", roepen we op een zondag in december om elf uur 's ochtends vrolijk. Want zeilen is altijd leuk, toch?! In de stromende regen wordt in Durgerdam een handjevol boten opgetuigd om mee te doen aan de maandelijkse winterwedstrijd. Terwijl de meeste Y-leden hun winterklare boot de komende maanden niet meer uit de box varen, vaart een kleine groep naast de dinsdagavondwedstrijden ook de winterwedstrijden. De winterserie loopt van oktober tot en met april dus eigenlijk wordt er niet alleen 's winters, maar een half jaar lang maandelijks een wedstrijd georganiseerd voor de liefhebber.

## Winters weer

Met drie anderen vaar ik dit weekend op de *Jabbadabbadoo*. De start is om twaalf uur, de startlijn wordt gemarkeerd door het startschip de *Mantissa*, die daarna zelf ook snel aan zal sluiten als deelnemer- en een ton van de vaargeul. We hebben er zin in, eindelijk weer eens lekker een middag zeilen! Na het optuigen van de J22 warmen we even op in de heerlijk behaaglijke clubark. Nadat we al onze lagen zeilkleding aangetrokken hebben en nog een laatste kopje thee genomen hebben, moeten we geloven aan de kou. We vertrekken ruim voor de starttijd om nog wat manoeuvres te kunnen oefenen en de startsituatie te bekijken. De regen

wordt gelukkig even wat minder, maar de lage temperatuur en de grijze lucht blijven. Het waait niet hard, maar er staat nog genoeg wind om de boot lekker te laten lopen. Vol verbazing kijken we naar een groep kanoërs die uit de richting van Pampus komen; er zijn nog grotere diehards op het water vandaag!

## Voor de wind

De wedstrijd baan loopt dwars door een verboden gebied, dus daar zullen we links- of rechtsom omheen moeten. Met de voordewindse start besluiten we het gebied aan stuurboord te houden, anders vinden we dat we ongemakkelijk dicht op de vaargeul zitten. Onze start gaat perfect, we kunnen nèt ruime wind zonder te gijpen de spinnaker over bakboord volhouden. De meeste boten kiezen de andere route, die qua afstand inderdaad korter is, alleen *Scheurijzer* en het startschip komen achter ons aan. Langzaam komt de regen miezerig terug en wordt het zicht slechter. We duiken steeds dieper weg in onze kragen. De kleurige spinnakers van de boten die aan de andere kant van het verboden gebied zitten kan ik ineens nog maar net onderscheiden.

## Dichte mist

"*Scheurijzer* is weg!" roept iemand verbaasd. Ik kijk snel achterom naar waar de gele boot zich net nog bevond. Ik zie alleen maar wit. We kunnen misschien hooguit honderd meter ver kijken. Het is een bizar gezicht. Ineens lijkt het alsof we hier helemaal alleen zijn op onze J22, de rest van het Markermeer is opgeslokt door een grote grijswitte wolk. We varen blind op Navionics en onze gps die de koers aangeeft, een ander referentiepunt hebben we niet. Een beetje gespannen kijken we constant alle kanten op om ons heen. De complete stilte en de onzichtbare omgeving zijn een beetje spookachtig. Het is een kleine geruststelling dat het zondag is en dat er dus nauwelijks grote schepen op het water zijn. Maar het



Foto: Luce de Groot

zou nog fijner zijn als we een van de andere boten zouden kunnen zien...

Als we even later aan de wind richting Pampus varen, verschijnt het silhouet van een zeilboot aan bakboord. Wie zijn dat? Zijn ze al op de terugweg? Een minuut later blijkt het een groene ton te zijn die we dichtbij passeren. Verbijsterd kijken we elkaar aan. We waren er van overtuigd we een boot op een paar honderd meter afstand zagen, maar het was een boei die we pas in het zicht kregen toen hij minder dan vijftig meter van ons verwijderd was. Dit is echt hele dichte mist. Inmiddels krijgen we het ook koud en een discussie over of je spieren aan kan spannen zonder je te bewegen leidt ons weer een paar minuten af.

## Terugtocht

Na anderhalf uur gevaren te hebben en met nog minstens een uur voor de boeg valt de wind zo goed als helemaal weg. We overleggen even. De combinatie van de kou die steeds meer in onze tenen en vingers kruipt, de onbehaaglijke mist en het gebrek aan wind en motor vinden we iets te gortig worden. We besluiten terug te gaan naar de haven. Via de handheld marifoon roepen we de andere schepen van de wedstrijd op om mee te delen dat we vervroegd teruggaan en helaas uit de wedstrijd stappen. Tot drie keer toe doen we een oproep, maar geen reactie. Zou de marifoon kapot zijn? Het startsein hoorden we wel luid en duidelijk. We sturen maar een appje in de winterwedstrijdgroep en zetten koers naar de haven. Net voordat we de vaargeul bij Vuurtoreneiland weer over moeten steken, trekt de mist net zo plotseling als hij gekomen was weer weg. Nog geen tien scheepslengtes voor ons doemt de groep kanoërs uit het niets op. Onverstoorde peddelen ze verder. Hadden we die op tijd gezien als de mist iets langer was blijven hangen...?

## Historische winnaars

Met verder goed zicht en zonder andere watersporters te overvaren, leggen we even later veilig aan in de haven. De wind trok weer een

klein beetje bij, dus peddelen was gelukkig niet nodig. Met onze vingers stijf van de kou tuigen we onhandig de boot af. We zitten al ruim een half uur behaaglijk in het clubschip met erwtensoep en warme chocomel een spelletje te spelen als de eerste andere zeilers binnenkomen. De andere boten die wel netjes gefinisht waren, vertellen dat de verste boei onvindbaar was. "Ik heb wel acht rondjes gevaren, precies op de coördinaten- maar niks hoor! Geen boei te



Foto: Luce de Groot

bekennen. En had je die kanoërs gezien?!" Arjan stapt plotseling wild zwaaiend binnen. Hij gebaart naar de draagbare radio in zijn hand en houdt een vinger voor zijn lippen. We kijken hem verwachtingsvol aan. "Max Verstappen in de laatste bocht... HIJ DOET HET!" klinkt het. Met onze hoofden nog bij onze eigen wedstrijd zijn we blij verrast door het nieuws. Met zijn allen kijken we snel de laatste rondes van de race terug op de televisie in het clubschip.

Het is een historische middag; de *Bries* wint de wedstrijd. En Max Verstappen is ook ineens wereldkampioen. De spanning die we op het water even voelden verandert langzaam weer in een enthousiaste stemming. We hebben toch maar weer een bijzonder avontuur beleefd op een anders saaie zondagmiddag! Maar we moeten toegeven dat er misschien toch wel iets voor te zeggen valt, dat mooiweezeilen.

Marit Verbeek.



# Aanleveren van foto's voor het Y journaal

Helaas ontvangt de redactie regelmatig hele mooie foto's die helaas niet in ons blad afgedrukt kunnen worden. Hoe dit komt en wat je als fotograaf kunt doen om voor ons goede en bruikbare foto's aan te leveren leggen we hieronder uit. Ook het auteursrecht komt aan bod.

## Van pixels naar beeldpunten

Een digitale foto bestaat uit zogenoemde 'beeldpunten', in het Engels 'pixels', en is dus dimensieloos. Immers, alleen het aantal pixels wordt aangegeven en niet hoeveel pixels je per lengte eenheid hebt. Het aantal beeldpunten wordt uitgedrukt als de resolutie van een foto. Een foto van horizontaal 400 en verticaal 300 beeldpunten heeft dus een resolutie van 400 x 300 pixels.

Pas als je de foto's gaat afdrukken krijg je te maken met de lengte-eenheid. Hoe groot de foto maximaal kan worden is afhankelijk van de kwaliteit die je nastreeft. Onze foto van 400 x 300 pixels kan je bijvoorbeeld afdrukken op standaard fotopapier met een afmeting van 15 x 10 cm. Omdat de foto maar 400 pixels breed is worden deze over de 15 cm breedte van het fotopapier afgedrukt, ofwel 26,6 pixel per cm. Evenzo krijgen we voor de hoogte (300 pixels gedeeld door 10 cm) 30 pixels per cm. Internationaal is afgesproken dat fotoresolutie in dots per inch (dpi) wordt uitgedrukt. (Pixel en Dot zijn hetzelfde: een beeldpunt). Dus onze foto is horizontaal 26,6 (pixels/cm) x 2,54 (1 inch = 2,54 cm) 68 dpi bij hoog (30 x 2,54) 67.2 dpi.

Omdat dots (pixels) vierkant zijn kan dit dus niet en zal een stukje van de foto niet afgedrukt worden zodat we een foto krijgen van 67.2 dpi. Ziet deze foto er zo goed uit? Nee, want voor een monitor heb je minstens 96 dpi en voor drukwerk is 300 dpi nodig om een kwalitatief een goede foto te krijgen. Onze foto zal er op het beeldscherm korrelig uitzien. Je ziet de individuele beeldpunten. Logischerwijze is de gedrukte foto dan helemaal niet om aan te zien.

## Voorbeeld

Als voorbeeld is op de pagina hiernaast dezelfde foto drie keer afgedrukt. De linker foto heeft een resolutie van 300 dpi (drukwerkkwaliteit). De tweede foto heeft een resolutie van 96 dpi en is afgedrukt met 300 ppi (pixels per inch). Zoals je ziet is de kwaliteit goed, maar de afmeting is postzegelformaat, immers 96 pixels gedeeld door 300 ppi is 0,32 inch oftewel

0,81 cm. De derde foto is dezelfde, maar dan afgedrukt op onze normale fotobreedte van 8 cm. We hebben dus 96 pixels verdeeld over (8 cm/2,54 inch) oftewel een resolutie van 30 ppi.

Hoe weet ik nu hoe groot mijn foto is? In Windows is dit eenvoudig. Rechtsklik met de muis op de foto. Er verschijnt een submenu met helemaal onderin 'Eigenschappen'. Klik hierop en er verschijnt weer een nieuw submenu. Bovenin zie je in het midden 'details'. Klik hierop en je ziet onder het midden de resolutie van de foto.

**“Voor een monitor heb je minstens 96 dpi en voor drukwerk 300 dpi nodig”**

Hoe je het op een smartphone kan vinden weet ik niet, maar niet getreurd. Want er bestaat een relatie tussen het aantal beeldpunten en de bestandsgrootte: het totale aantal pixels (horizontaal x vertikaal) maal door ongeveer 1,1 is de bestandsgrootte in bytes. Dit gaat niet helemaal op, maar voor ons zal het prima werken.

Veel gebruikte afdrukformaten in het Y journaal zijn:

Fotoafmeting	Resolutie	Bestandsgrootte
8 x 5 cm	> 1.000 x 670 pxl	> 750 kb
15 x 10 cm	> 1.775 x 1200 pxl	> 2.300 kb
18 x 25,5 cm	> 2.200 x 3.100 pxl	> 3.500 kb

## Auteursrecht (copyright) en portretrecht

Elke fotograaf heeft met deze begrippen te maken.

### Auteursrecht:

Als je een foto maakt krijg je automatisch het auteursrecht op de foto. Dit houdt dus o.a. in dat jij alleen beslist wat er met de foto mag gebeuren. Dit geldt ook voor artikelen die je instuurt. Dit betekent dat je niet zomaar foto's van een ander mag publiceren, immers de maker is enige eigenaar van de foto. Dit geldt dus ook voor het Y journaal. Door het insturen van je foto's geef je de redactie van het Y journaal expliciet toestemming om je foto's te gebruiken en te publiceren in alle media van



Resolutie 300 ppi - afgedrukt op 300 dpi



Foto resolutie 96 ppi afgedrukt op 8 x 6 cm = 31 dpi



Resolutie 96 ppi - Afgedrukt 300 dpi

Zeilvereniging Het Y, maar ook om, waar nodig, de foto's en/of artikelen te bewerken.

### Portretrecht:

Iedereen die op een foto staat heeft ook rechten: het portretrecht. Dit recht geldt uitsluitend voor het publiceren en alleen voor iedereen die herkenbaar op een foto staat. Dit kan je omzeilen door het bekende zwarte balkje over de ogen te plaatsen, maar dat ziet er niet uit.

Wij gaan ervan uit dat jij, als fotograaf, je ervan vergewist hebt dat iedereen op de foto geen bezwaar heeft tegen publicatie. Normaal zal dit niet zo'n vaart lopen, maar het is goed om je hier van bewust te zijn.

Henk Käyser  
APJ, Durgerdam.

Foto's: Henk Käyser

**Vintage tour met Hemelvaart**  
26 mei t/m 29 mei

Plan:

- Donderdag naar de Marker Wadden, lekker gebakken vis eten op de steiger
- Vrijdag naar Kampen, ligplaats is geregeld met een steigerborrel
- Zaterdag koffie in de taverne en daarna een rondleiding op de fiets door de stad
- Zondag terug varen naar Durgerdam/Marken

AANMELDEN:  
Graag voor 18 februari aanmelden  
Geef ook aan met hoeveel personen en/of eigen fiets of huurfiets  
Havengelden zijn voor eigen rekening (Kampen €1,60pm)  
Heino de Jong en Chiel Koops  
06-11120646 of koopzandvoort@casema.nl

## VINTAGE TOUR MET HEMELVAART

Dag 1: Van Durgerdam/Marken naar de Marker Wadden, visbakken.

Dag 2: Van Marker Wadden naar Kampen, aldaar stadstour of fietstocht langs de IJssel met gehuurde of eigen fietsen.

Dag 3: Terugreis naar Durgerdam/Marken.

Opgeven: Graag zo spoedig mogelijk via de website (eerst inloggen). Geef op: met hoeveel personen en eigen/huurfiets. Havengelden/toeristenbelasting zijn voor eigen rekening.

Chiel Koops  
Heino de Jong.



# De Single en Duo-handed: alleen voor fanatieke zeilgekken!

De Single en Duo-handed pretendeert het zwaarste en leukste zeilevenement te zijn. Er wordt wel eens beweerd dat het zwaarder is dan een oceaanoversteek. Een verslag van een onstuimige oktobertocht van Annelies Wichers.

## Kom uit je comfortzone!

Goed nieuws voor solo en duo zeilers! Je kan een flinke uitdaging aangaan, je lekker afmatten, heel veel golven trotseren en jezelf gigantisch tegenkomen. Gewoon in eigen land en met beperkte tijd. Slinger jezelf eens uit je comfortzone en kom door het overwinnen van uitdagingen in je 'magic zone'. Het mooie is dat je deze uitdaging met jezelf en je schip aangaat (en met je maatje als je de duo zeilt). En verder helemaal met niemand. Dit is jouw tijd, met jouw boot, het water, de wind, de zon, het getij, dag en nacht. Helemaal voor jou alleen.

Sinds 1969 wordt deze bijzondere wedstrijd in oktober gevaren. Er verschijnen gemiddeld zo'n 80 schepen aan de start met allemaal fanatieke zeilgekken, waarvan ongeveer de helft de finish haalt. Hoe het werkt? In het kort: je krijgt een vaaropdracht die je binnen vier etmalen moet uitvoeren, daarop staan een aantal locaties en opdrachten die je naar eigen inzicht uitvoert. Per etmaal moet je zeven uur aaneengesloten rust nemen. Het geheime document zit, heel spannend, verzegeld in een koker met hangslot. Op het moment van de start krijg je daarvoor de code. Je bestudeert de opdracht en je geeft binnen een half uur je verwachte zeiltijd op. De winnaar is de zeiler die het dichtste in de buurt zit van de geschatte zeiltijd en met het mooiste handgeschreven logboek. Klinkt simpel toch? Pas maar op, ik heb pas bij mijn vierde poging kunnen finishen. En had al wel de Atlantische Oceaan rondgezeild! Lees en huiver, of geniet.

## Klassieke langkieler

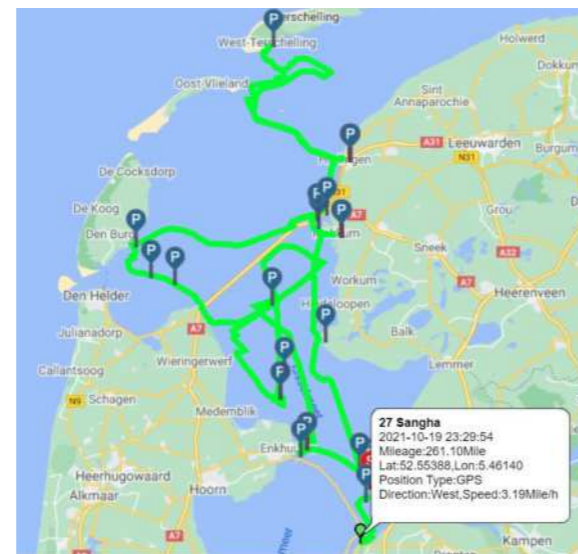
Ik doe dit keer mee met de duo-handed samen met nicht Willy en vaar op mijn Trintella 3A. Deze klassieke langkieler is met haar twee masten een lekker stevig toerschip, maar niet bepaald een wedstrijdboot. Het zal een fikse klus worden om binnen de tijd te kunnen finishen.

## Zaterdag 16 oktober 2021

13.00 start vanuit Lelystad. ZW 4 Bft. afnemend naar 3. We varen meteen in noordelijke richting, het eerste half uur puzzelen we ons suf hoe we de zeilopdracht het meest tactisch kunnen varen, rekening houdend met de weersvoorspelling en het getij. Met behulp van de gennaker bereiken we ons eerste doel Stavoren om 18.00. Schip vast en rennen naar de VVV waar we het allerkleinste vrouwtje in de etalage fotograferen, dan als de bliksem weer op weg naar Makkum. In het donker zoeken we daar een pand met de naam Bajes. Gevonden! We maken een treffende selfie. Er ligt gelukkig nog één solozeiler in Makkum, Martin. Samen voelen we ons sterk en bespreken nog wat tactieken. Ondertussen is het tegen 23.00 en we gaan naar bed. Morgen heel vroeg op, de wekker staat op 4 uur.

## Zondag 17 oktober

04.30 uur. ZW 4/5 Bft. We worden wakker van geklop op de kajuit. Nee, de eerste ochtend al verslapen! Suf kruipen we uit de warme bedjes, hijsen we ons in de thermo's en zeilpakken en gooien binnen tien minuten los, zonder koffie. Het is bezeild naar de Lorentzsluis en we worden vlot geschut. In het donker is het altijd spannend op de Boontjes, we missen op een haartje na een onverlichte ton. Bij Harlingen wordt het gelukkig licht en halverwege de Pollendam krijgen we de stroom mee.



Eindelijk een beetje rust in de boot om koffie en thee te zetten. We moeten het rondje Meep varen en ik heb het zo uitgekiend dat we zoveel mogelijk stroom mee hebben en niet tegenstrooms hoeven te kruisen, dat is met deze boot een No Go. Er zit een zeer ondiep en matig betond stuk in deze hoek van het Wad. Met ingehouden adem, starend op de dieptemeterdiep en met diep respect houden wij ons aan de vaargeul en zeilen een minder fortuinlijk en stevig vastgelopen deelnemer op tien meter voorbij. Geen kans om hem eraf te slepen. Hij ligt al te hoog en te droog.



Annelies Wichers (r) en nicht Willy.

Op Terschelling moet ik een stempel zien te bemachtigen, niet veel bedrijven hebben dit. Op de jachthaven zou er eentje zijn, maar dat vind ik te ver om te varen. De tijd dringt enorm voor gunstige stroom. Om 14.00 leggen we aan bij een zeehondentourboot. Ik ren de steiger op, krijg van de enthousiaste fietsenboer spontaan een supersnelle elektrische fiets mee en spurt naar het Wakend Oog. Het stempel ligt al klaar. Pats, die zit er ook weer op. Als Mathieu van der Poel in zeilpak terug naar de boot. Maatje Willy staat al klaar om te vertrekken, op vol vermogen de haven uit en de zeilen omhoog. We hebben het gered, nog net het laatste stukje stroom mee naar de kleine Slenk. Het volgende doel is Texel.

De wind blijft Z/W en hoe we ook rekenen, de kortste weg binnendoor via het Inschot halen we niet. Te smal om te kruisen, kritisch ondiep en dan ook nog in het donker. Met de stroom mee kruisen we de Vliestroom en zetten door naar Harlingen. Verder varen is geen optie meer met stroom en wind tegen. Na dertien uur racen zetten we de kachel aan, ruimen de boot op, checken het weer, puzzelen nog een uur op de route, schrijven het journaal, gaan lekker eten en naar bed. We zijn gewoon doodop. Morgen weer vroeg op.

## Maandagochtend 18 oktober

Z/W 4. Al mijn collega's zijn aan het werk en hebben geen idee wat deze zeezot aan het uitvoeren is. Ik probeer met een zware langkieler de Boontjes te kruisen... en kom gewoon niet vooruit. Helaas een shitbesluit om te nemen, we moeten de motor aanzetten. Liever strafpunten dan opgeven.

Aan het einde van de Boontjes wordt het vaarwater weer breed genoeg om met lange slagen te kruisen en we zetten zeilend koers naar Texel. Het wordt een prachtige tocht met zon, we persen alles uit de boot en trimmen continu. Om 12.30 varen we de haven in. De traptreden op de dijk moeten worden geteld. Nog een paar andere gekken in zeilpakken rennen de trap op en af, verwonderd bekeken door toeristen. Snel varen we de haven weer uit.

Voor Den Oever begint tergend langzaam de stroom weer mee te lopen en ternauwernood kruisend halen we de sluis. Het is ondertussen 16.30 en het volgende doel is: op het IJsselmeer een gesloten 8 varen rond het windmolenpark en de Kreupel. Toch gauw 45 Mijl. De enige plek voor een rust is de Kreupel. We kunnen niet anders, we moeten nu doorzetten en die Kreupel zien te halen. We varen naar de boei "Sport B" op het midden van het IJsselmeer. Vandaaruit omhoog richting de Afsluitdijk bij Breezanddijk. Tussen alle windmolens en werkschepen aan de dijk, ligt daar een betonde geul die we gelukkig nog net met het laatste licht en de wind in de rug kunnen nemen.

Wat is dit windmolen park bizar groot. Het is heel erg futuristisch en unheimisch in het donker. We moeten nu tegen de wind in werken. Wat is dat dan nog een eind, helemaal als je niet hoog aan de wind kan zeilen. Op de AIS zien we al vanaf 22.00 schepen liggen op de Kreupel. Voor ons wordt het echt nachtwerk. Als we tegen 02.00 aankomen op het stikdonkere eiland staat als grote verrassing vriend Erik ons op te wachten met een zaklamp en ach, het is nu toch al laat, we nemen nog een slaapmutsje. Mag wel na zestien uur vol in touw.

## Dinsdagochtend 19 oktober

Om 07.00 gaat de wekker, maar potdichte mist en amper wind. Wat een tegenvaller, we moeten even wachten. Om 9.30 is er een beetje zicht en met een zuidelijke wind zwabberen we terug naar sport B om het achtje te sluiten. Daar zijn we pas om 12.00. Er komt een flinke bak wind aan; zuidelijk 7 tot 8 Bft.



We hebben nog het volgende te doen: een opdracht in Lemmer en Enkhuizen en ergens twee uur ankeren. Dit wordt lastig, met nog maar 25 uur op de klok. Ik schat even in: 20 uur zeilen en vier uur voor de opdrachten..... En de energie begint op te raken. Het is oktober en koud, de meeste handschoenen zijn nat. Maar we laten ons niet kisten! We houden ons op de been met drop, chocolade, diepzinnige gesprekken en flauwe grappen. Hoe zwaarder de tocht hoe hoger het moreel.

## "Hoe zwaarder de tocht, hoe hoger het moreel"

### Best een ruige tocht

We kiezen als eerste voor Lemmer, daar moeten we met deze stevige zuidenwind redelijk bezeild kunnen komen. Helaas draait deze na een uur naar ZO en verleggen we de koers naar Enkhuizen. Jemig zo schieten we niet op vandaag.... Met dubbel gereefd grootzeil, iets ingerolde genua en de bezaan is het best wel een ruige tocht. Maar ik beloof niet Willy dat we over een paar uur in de zon voor anker, relaxed een echte "happy 2 hours" gaan beleven. Ik had mijn dappere opstapper en best wel ervaren zeilster van te voren gewaarschuwd dat het een paar intensieve zeldagen gingen worden, maar na al deze dagen door watermassa's sleuren en beulen wordt dit bericht met enig ongeloof ontvangen. "Ha, leuke grap, tot nu toe blij geweest met amper 5 happy minutes". Het is ook onvoorstelbaar in deze kolkende watermassa.

### Enkhuizen

Om 16.00 varen we de beschutting van de hoge bomen voor Enkhuizen in. Relaxed laat ik het anker met het elektrische voetknopje naar beneden ratelen. De verwachte zon breekt door. De pakken gaan uit, een witte wijn en borrelhapjes poppelen uit de kombuis, zonnebrillen op, kussens op de bank. Het lijkt de Carib wel! Verplicht twee uur ankeren. Ja dit was geen grap, maar het ultieme moment. We liggen gewoon even in een 'magic zone'. Uitgerust en goed doorvoed, maar wel met de hijgende tijd in onze nek, varen we Enkhuizen in om bij de Almanak een selfie te maken.

### De laatste etappe

Om 1900, de tijd dat een gezellige comfortzeiler de keuze voor een restaurantje maakt, kiezen wij weer het ruime kolkende sop, klaar voor de laatste stormachtige etappe. De wind neemt nog meer toe en morgen is 8 tot 9 Bft. voorspeld. Ik besluit



De Sangha onder zeil

Lemmer te laten liggen, uit die hoek kom ik niet meer op tijd terug tegen de wind in. Het wordt een hele bijzondere tocht, bij het felle schijnsel van de volle maan kruisen we met een sissende en gierende snoeiharde wind in de strak gereefde zeilen naar de finish in Lelystad. En hoe hard het ook waait, in de beschutting van Lelystad hebben we nog grote moeite om er zeilend te komen. Om 23.40 kruipen we met een slakkengang van 1 mijl over de finish.

We worden door de organisatoren Elly en Frits en een hele club zeilers opgevangen. Iedereen springt aan boord en knoopt lijntjes vast. De kajuit stroomt vol en over van plezier, sterke verhalen en champagne. Wat een lol. Wat een belevenissen en Magic.

Heb je ook zin gekregen om mee te doen? Dit jaar is het weer op van 15 t/m 19 oktober. Schrijf je in via de site [www.singlehanded.nl](http://www.singlehanded.nl)

Annelies Wichers  
Sangha, Durgerdam.

# 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](mailto:info@lebellecharters.com) • Website: [www.lebellecharters.com](http://www.lebellecharters.com)



## De Loire op naar Nantes

In het vorige Y journaal heb ik verteld dat ik in 2020 een mooie tocht heb gemaakt naar Bretagne. Ik had toen eigenlijk een 'rondje Ierland' willen maken, maar vanwege de anti-covidmaatregelen ging dat niet door. Ook afgelopen jaar gooide het coronavirus weer roet in het eten. Zowel in Groot-Brittannië als in Ierland zou ik bij aankomst 14 dagen niet van mijn schip af mogen. Aanvankelijk zag het ernaar uit dat een lange zeilreis helemaal niet mogelijk zou zijn, maar toen Frankrijk in juni de toegang voor buitenlanders versoepelde, besloot ik om weer een tocht te maken naar Bretagne. Verleden jaar had ik de noord- en westkust verkend, nu wilde ik me vooral op de zuidkust richten.

### Vertrek

Op 18 juni heb ik mijn thuishaven verlaten en in de derde week van augustus had ik de zuidoostelijke oksel van Bretagne bereikt. Bretagne is behalve met mooie kusten en schitterende rivieren ook rijk gezegend met historisch stedenschoon. Een stad die hoog op mijn verlanglijstje stond was Nantes. Begin september wilde ik de steven weer naar het noorden wenden en daarom had ik nog de tijd om de Loire op te varen en een bezoek te brengen aan deze stad aan de zuidrand van Bretagne. Op de rivier stroomt het hard en Nantes is alleen bereikbaar met de vloed in de rug. De vaargids adviseerde om te vertrekken vanuit Saint-Nazaire, aan de Loire-monding. Dan haal je Nantes binnen één tij. Het nadeel van Saint-Nazaire is echter dat het geen jachthaven heeft. Je moet er aanmeren in een handelshaven zonder faciliteiten die afgesloten wordt door een zeer gebruikersonvriendelijke sluis.

### "op de rivier stroomt het hard"

Het is bovendien geen aantrekkelijk plaats. Ik wilde Saint-Nazaire daarom overslaan en vanuit Pornichet, een badplaatsje vlak boven de monding van de Loire, vertrekken. Halverwege de Loiremonding en Nantes lag een klein haventje, Cordemais, dat ik als tussenstop kon gebruiken.

### Naar Cordemais

Toen ik de immense jachthaven van Pornichet uitvoer was het aangenaam zomerweer en



Kustwachtstation op de kaap bij de monding van de Loire.

welgemoed heb ik koers gezet naar de Loiremonding. Veel wind stond er niet, zodat er niet viel te zeilen. Ik moest goed de plotter in de gaten houden want de geul liep tussen een aantal spaarzaam bebakende rotsen door. Toen ik de rivier opdraaide werd de navigatie een stuk gemakkelijker. Rotsen waren er niet meer, alleen zandbanken, en de geul die er tussendoor slingerde was zeer goed betond. In het begin was het uitzicht op de oever nog mooi. Hij bestond uit hoge kliffen met bos erop. Op de indrukwekkende kaap aan de monding stond een enorm kustwachtstation. Tussen het geboomte stonden fraaie villa's en hier en daar lagen strandjes. Daarna maakten de villa's plaats voor hoge flatgebouwen. Voor me overspande een ruim 60 meter hoge brug de rivier. Die deed me vooral in het begin aan de Westerschelde denken. Het verschil was alleen dat er geen dijken lagen, maar na de brug was het land aan



Dorpje op de zuidoever.

beide zijden even vlak als in Zeeland. Wel waren er in het binnenland aan de noordzijde heuvels te zien. De oever aan de kant van Saint-Nazaire bestond uit kades waar containers werden gelost en er stond een scheepswerf waar een groot cruiseschip werd gebouwd. De laatste industriële activiteit was een grote chemische fabriek. Nadat ik die was gepasseerd zag ik aan beide kanten laag groen land waar koeien en schapen graasden. Op de zuidoever lag een dorpje en hier en daar was een kreekje of mondde een riviertje in de rivier uit. Scheepvaart was er nauwelijks. Het enige schip dat me passeerde was een zandzuiger. Hij liep op me in en om hem de ruimte te geven moest ik de uiterste stuurboordzijde van de vaargeul opzoeken. Dat werd blijkbaar zeer gewaardeerd, want de kapitein kwam de brug op om naar me te zwaaien.



Baken bij de ingang van het kreekje bij Cordemais.

### De haven van Cordemais

Het jachthaventje van Cordemais lag vlak achter een grote kolencentrale die op een eilandje stond. De enorme rood-witte schoorstenen waren al van verre te zien en in de loop van de middag arriveerde ik bij de ingang van het kreekje achter het eilandje. Daar stond een zeer merkwaardig baken: een grote rood-witte cilinder met een minihuisje en een boompje erop. Omdat het aan de kant van het baken zeer ondiep was en de stroom me langs het kreekje dreigde te sleuren, moest ik sterk bijsturen. De haven bestond uit niet meer dan een drijvende steiger die midden in het kreekje lag. Ook hier waande ik me bijna in Nederland. Langs de oevers stond overal riet en op het eilandje stonden hoge populieren. Daardoor was er van de elektriciteitscentrale gelukkig niets te zien. Aan de steiger waren nog flink wat lege plekken. Mijn lijnen werden aangepakt door een vriendelijke Fransman uit Duinkerke die op zijn boot aan het klussen was. Hij vertelde dat zijn ook uit Duinkerke afkomstige vrouw nog West-Vlaams sprak. Ze was niet bij hem, anders had ik weleens willen horen of ik haar kon

verstaan en of zij mijn Nederlands verstond. Duinkerke is al ruim 350 jaar Frans en het dialect zal sindsdien niet meer door het Nederlands zijn beïnvloed.



Aangemeerd in het kreekje bij Cordemais

Het was nog steeds heerlijk weer en na het aanleggen heb ik mijn fietsje uitgevouwen om de omgeving te verkennen. Cordemais lag ruim een kilometer landinwaarts en daar ben ik eerst naartoe gefietst. Het was een aardig dorp met, zoals bij de meeste Franse dorpen, in het midden een pleintje waar de kerk stond en de bakker en een klein supermarktje waren. Door allerlei lommerrijke binnenweggetjes ben ik het binnenland in gefietst tot aan een heuvelrug waar het zo steil omhoog ging dat er niet meer te fietsen viel. Toen ik weer terug was kwam de havenmeester langs om te vragen of ik het havengeld wilde komen betalen. Hij woonde in een huis tegenover de steiger en beneden was zijn kantoortje en een doucheruimte. Betalen kon alleen met contant geld.

### "Ik hoorde een plofferig geluid"

#### Koelwaterperikelen

De volgende middag wilde ik na de kentering van het tij richting Nantes koersen. Helaas was het even afgelopen met het zomerweer. Voor het eerst in weken regende het flink, maar tussen de middag liet de zon zich zo nu en dan zien. Ik heb mijn buurman vaarwel gezegd en de lijnen losgegooid. Als ik de motor heb gestart kijk ik altijd of er koelwater uit de uitlaat komt. Dat was ook nu het geval. Maar toen ik bijna bij de uitgang van het kreekje was, hoorde ik dat de motor een plofferig geluid maakte. Ik wist onmiddellijk wat het betekende: geen koelwater! Ik zou kunnen terugvaren, maar dan zouden zeker alle





Door het kreekje op weg naar de Loire, vlak voordat er geen koelwater meer uit de uitlaat komt.

schoepjes van de impeller in de koelwaterpomp afbreken. Het risico was bovendien dat mijn motor oververhit zou raken en daardoor vast zou lopen. Langs de oever stond veel riet en daar heb ik de boot voorzichtig tussen geparkeerd. Ik heb eerst het wierfilter gecontroleerd. Daar zaten wat resten van waterplanten in, maar het was zo weinig dat dat onmogelijk de watertoevoer kon belemmeren. Vervolgens heb ik snel de koelwaterpomp opengeschoefd om de impeller te controleren. Toen het dekseltje eraf was, zag ik dat vier van de vijf schoepjes waren afgebroken. Drie zaten er nog in de pomp, de vierde was het koelkanaal ingezogen.

Wat de oorzaak van het afbreken is geweest, zal wel altijd een raadsel blijven. In het kreekje dreef veel rommel en een klein stukje hout dat door het filter heen glipt kan al veel schade aanrichten. Ook is het mogelijk dat een waterplant of plastic zak de koelwaterinlaat heeft afgesloten, zodat de impeller even droog heeft rondgedraaid.

## "Gelukkig had ik twee reserve-impellers"

Gelukkig had ik twee reserve-impellers aan boord en ik heb snel de kapotte vervangen door een nieuwe. Dat was een fluitje van een cent, maar het dekseltje met een nieuwe pakking ertussen weer netjes dichtschroeven was een stuk lastiger. Het probleem is altijd weer dat de pakking snel een beetje verschuift zodra je het eerste boutje vastschroeft. De openingen waar de andere boutjes doorheen moeten, zitten dan niet meer goed op hun plaats. Het gevolg is dat de pakking beschadigt als je de andere boutjes erin draait.

Daardoor kan hij gaan lekken. Wat al het gepruts nog lastiger maakte was dat het schip flink lag te deinen en ik telkens even naar boven moest om te kijken of het niet wegdreef. De eerste poging om alles weer netjes dicht te schroeven mislukte en toen ik het nog een keer probeerde viel een van de boutjes op de grond. Het kon alleen maar recht naar beneden zijn gevallen en moest dus niet ver weg liggen, maar helaas zag ik het nergens meer. Ik heb snel in mijn schroefjes- en boutjesdoosje gekeken of ik een reserveboutje had. Helaas, een boutje van de goede maat was er niet bij. Er zat niets anders op dan het dekseltje met vier in plaats van met vijf boutjes dicht te schroeven. Dat lukte goed en toen ik de motor startte kwam er een flinke straal water uit de uitlaat, maar het deksel lekte een beetje. Daarom kon ik mijn tocht niet vervolgen en ben ik weer teruggevaren.

### Weer in Cordemais

De buurman uit Duinkerke keek verbaasd op toen ik weer aanlegde. Toen ik hem vertelde wat er aan de hand was, adviseerde hij me om even naar een man van een watersportbedrijf toe te lopen die aan de overkant bezig was om met zijn tractor boten uit het water te slepen. Die zou mij waarschijnlijk wel kunnen helpen. Ik ben snel naar hem toegelopen, maar hij vertelde dat hij geen monteur was en dat de monteur van zijn bedrijf met vakantie was. Maar een passend boutje had hij waarschijnlijk wel en hij wilde over een paar uur, als het hellingen klaar was, wel even langskomen.



Het huis van de havenmeester en de uitkijktoren bij het bezoekerscentrum van de Loire-Atlantique.

Terwijl ik op de man zat te wachten, kwam de havenmeester langs. Die had van de buurman het verhaal over het ontbrekende boutje gehoord en wilde mij wel helpen. Hij had een passend boutje

bij zich en wilde het er ook voor me inschroeven. De pakking bleek al een beetje beschadigd te zijn, maar gelukkig zaten er bij de nieuwe impellor twee pakkingen. Hij had duidelijk veel meer ervaring dan ik en toen ik hem vroeg of hij monteur was, zei hij, vrij vertaald, "min of meer". Ik vroeg hoeveel ik hem verschuldigd was, maar hij wilde er absoluut niet voor betaald worden. Ik was erg blij dat het probleem zo snel was opgelost en heb hem uiteraard hartelijk bedankt. Toen ik later het havengeld kwam betalen heb ik dat flink naar boven afgerond, maar ook dat vond hij eigenlijk maar onzin. Van de man van het watersportbedrijf heb ik niets meer vernomen. Het was inmiddels te laat om nog naar Nantes te varen en ik ben daarom in Cordemais blijven liggen. Veel heb ik daardoor niet gemist, want kort nadat ik weer was aangemeerd begon het vies te motregen.

Behalve op het huis van de havenmeester keek ik ook uit op een modern gebouw waarin een bezoekerscentrum zat met een tentoonstelling over de Loire-Atlantique, zoals de Loire tot aan Nantes wordt genoemd. Er stond een uitkijktoren bij waarin geen trap of lift zat, maar een grote luchtballon die bezoekers naar boven hees. Omdat ik pas na de middag hoefde te vertrekken, heb ik de volgende morgen het centrum bezocht.

## "en de 'ballonvaart' leverde een mooi uitzicht op"

Het was zonnig, helder weer en de 'ballonvaart' leverde een mooi uitzicht op over het land waar ik had gefietst. In het bezoekerscentrum werd interessante informatie gegeven over de geschiedenis van de Loire-Atlantique, eeuwenlang de levensader van de stad Nantes, en over de natuur in en langs de rivier.

### Naar Nantes

Rond tweeën heb ik voor de tweede maal afscheid gekomen van mijn aardige buurman. Op de rivier was de vloedstroom al goed op gang gekomen en met een snelheid van ruim 7 en soms 8 knoop voer ik richting Nantes, allemaal op de motor, want wind stond er nauwelijks. Ik had in het bezoekerscentrum gelezen dat er in de loop der tijd talloze eilanden en ook grote stukken oever in rivier waren verdwenen. Dat was duidelijk te zien toen ik een huis passeerde dat vroeger op de oever had gestaan maar nu in de rivier stond. Nadat ik een paar dorpen was gepasseerd waar



Dit huis heeft betere tijden gekend.

ik goed de veerponten in de gaten moest houden, kwam Nantes in zicht. De eerste gebouwen waren hoofdzakelijk grote fabrieken en ik passeerde ook wat kades waaraan een paar zeeschepen lagen. Daarna werd het uitzicht mooier. Op de noordoever verrezen heuvels met huizen en grote gebouwen erop. Er waren ook kerktorens te zien en de koepel van een grote kerk. Op een gegeven moment kwam er een splitsing en nadat ik me ervan vergewist had dat ik de goede kant op voer, zag ik een mijl verderop de kade waar de jachthaven lag. 'Jachthaven' is een groot woord, het was niet meer dan een lange drijvende steiger. Er lag een rondvaartboot en een zeiljachtje. Verder was hij leeg en ik had dus alle ruimte om aan te meren. Dat leek makkelijker gezegd dan gedaan, want er stond een fikse stroom. Gelukkig had er net voor mij een speedbootje aangelegd en de opvarenden waren zo aardig om mijn lijnen aan te pakken, anders had het aanmeren me waarschijnlijk nog aardig wat moeite gekost. Aanleggen op stroom is een vak apart dat je in Nederland bijna niet kunt leren.



Bijna bij de gastensteiger in Nantes.



k wist dat de steiger afgesloten was door een hek dat alleen met een code geopend kon worden. Om te voorkomen dat ik niet van de steiger af zou kunnen, zoals me in Caen was overkomen, had ik 2 dagen van tevoren telefonisch dit plekje gereserveerd. De havenmeester had me toen de code doorgegeven. Direct na aankomst heb ik hem via de marifoon gemeld dat ik was gearriveerd. Toen hij antwoordde schrok ik. Ik kon hem prima verstaan, maar hij zei dat de ontvangst zeer slecht was en vroeg me om hem op te bellen. In Ierland was me precies hetzelfde overkomen en toen bleek dat er iets aan de hand was met het verbindingsstekkerje van de marifoonkabel. Maar het was loos alarm. Het havenkantoor stond niet ergens langs de kade, zoals ik verwacht had, maar helemaal aan de andere kant van het centrum, in rechte lijn ruim 5 kilometer weg, achter allemaal hoge gebouwen. Het was eigenlijk nog een wonder dat ik vanaf mijn mast, die maar net boven de kademuur uitstak, een signaal kon uitzenden dat nog aan de andere kant van de stad te ontvangen was. Op de kade was een wandelpromenade en een trambaan, en een brede

straat met veel verkeer. Daarachter stonden hoge, hoofdzakelijk laat-19e-eeuwse gebouwen. Helaas zag ik daar weinig van. Een paar honderd meter van de boot overspande een stenen brug de rivier en naar het westen keek ik uit op een oud oorlogsschip en de heuvels waar ik langs was gevaren. Omdat daar een veerpont voer, stond er op de plek waar ik lag nogal wat deining. Afgezien van een enkel vis- of speedbootje was er geen scheepvaart. Ik lag zeker niet op het mooiste plekje van de reis, maar het uitzicht over de rivier was leuk. In het kreekje bij Cordemais was het even een beetje spannend, maar het was me gelukt om de verste bestemming van mijn reis te bereiken en met een voldaan gevoel heb ik een biertje ingeschonken en geproost op deze nieuwe mijlpaal.

Jaap van der Harst,  
*Nehalennia*, Durgerdam.

Foto's: Jaap van der Harst



*Aangemeerd in Nantes.*

## De Jouster Zeeduvel

**Zeilen is een passie die vaak van generatie op generatie wordt doorgegeven. Het begint meestal jong: je probeert voor het eerst de wind en het water te bedwingen in een Optimist, Pico of Laser. Maar niet iedereen ontdekt op deze manier de schoonheid en spanning van zeilen. Toen ik mij afgelopen najaar aanmeldde voor de vereniging wist ik niet wat een paalsteek, halve slag of mastworp was. Vóór mijn negenentwintigste was ik wel eens het water op geweest met een vriend, maar het roer had ik nog nooit bediend.**

Aan de muur in mijn ouderlijk huis hangen tot op de dag van vandaag twee foto's. Een foto van mijn vader, een jaar of vijftien, licht naar achter leunend, aan het roer van een naar bakboord hellend houten zeilbootje. En een foto met daarop een zijaanzicht van Lichtschip *Sandettié*, ooit gemaakt toen mijn vader voor Directie Noordzee golfslagmetingen deed in Franse wateren. Ondanks dat hij en ik nooit samen het water op zijn geweest op een zeilschip, hebben zijn foto's en de aan water gerelateerde verhalen uit mijn familie, altijd een plek opgeëist in mijn verbeelding.

***"Vóór mijn negenentwintigste had ik nog nooit het roer bediend."***

Daar stond ik dan, afgelopen zomer, als nieuwbakken zeiler op de steiger van de haven, te wachten op Bart van Ee. Toen ik na afloop van de introductiebijeenkomst voor nieuwe leden aan Anne Kooyman had verteld over mijn wellicht naïeve ambities, vertelde zij mij over Bart en dat hij les gaf. Weliswaar aan jongeren, maar hij zou misschien bereid zijn om mij een keer mee te nemen. Sindsdien voel ik mij hartelijk verwelkomd in de vereniging: in de daaropvolgende maanden nam niet alleen Bart, maar ook Erik van Stalen mij mee uit zeilen.

Mijn vader vertelde mij lang geleden over een verre Friese voorvader die visser was. In de tijd dat het IJsselmeer nog Zuiderzee heette was hij, volgens de

overlevering, tijdens een storm van wal gestoken voor de dagelijkse visvangst. Hoewel dit gewaagde avontuur zijn laatste bleek te zijn, leefde hij voort in de gedachten van zijn dorpsgenoten, onder de naam 'De Jouster Zeeduvel'. Als ik in de haven ben, moet ik vaak aan hem denken. De kans dat zo iets zich twee keer in één familie herhaalt is klein, maar niet onmogelijk. Gelukkig denk ik dan aan de ondersteuning die ik krijg van mijn mede-zeilers bij de vereniging. En aan het feit dat ik inmiddels in staat ben tot een wat rommelige, maar toch effectieve paalsteek.

Mark de Boorder,  
*De Durgerse Duvel* (mogelijke naam toekomstige boot), Durgerdam (gewenste haven).







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)

## Isolatie

De punt in het vooronder is mijn plek om te slapen (zeilboot van 9 meter). Niet dat er iemand anders in de boot slaapt want ik zeil solo. En dan is het vooronder het makkelijkst: ik kan mijn slaapzak gewoon laten liggen. Maar er is een probleem: na een nacht slapen is de onderkant van mijn matras licht vochtig terwijl ik niet het idee heb dat ik veel vocht afscheid. Dus toch wat condens, denk ik. Daarvoor heb ik al een tussenmatrasje aangeschaft met veel lucht openingen ertussen voor de ventilatie plus een extra ventilatiehapper in het voorluik. Dat helpt wat maar niet genoeg.

Peinzend struin ik het internet af voor een oplossing en ik stuit op de asfaltvariant van de zeilboot: de camper! Die is van metaal en heeft veel last van condens op de wanden. Daarvoor plakken de eigenaars een laag isoleer tegen de wand van hun voertuig: 'Armaflex', een soort schuimrubber met een achterkant van plakfolie. De camperkennissen die ik heb zijn enthousiast en een vriend die vroeger een oud stalen vrachtschip heeft verbouwd en de wanden heeft geïsoleerd met behulp van glaswol kijkt mee. "Toen hadden ze dit nog niet", zegt hij jaloers. Dus aan de slag, waarbij het de bedoeling is om de onderkant van de vooronder-V-punt te beplakken met deze isolatiemat. Normaal liggen hier de sup-spullen plus nog wat reserveonderdelen, maar dat is er snel uitgehaald. Het nadeel is dat mijn vooronder alleen via een luik in de bovenkant is te bereiken waarvoor je Epke-kwaliteiten moet hebben om erdoorheen te kunnen en die tijden zijn ver achter mij. Zoons inschakelen? Dat is mijn eer te na en ondersteboven hangend tot voorbij mijn middel inspecteer ik het 'plaats delict'. Mijn broek en onderbroek schaven tegen het randje van het luik en nu moet ik terug. Ai, dat lukt niet, ik kom niet meer terug! Mijn heupen zijn al voorbij de luikopening, broek en onderbroek zijn blijven hangen op het randje en er is verder niemand aan boord om mij aan mijn benen terug te trekken. Ik zit vast en wat nu? Roepen helpt niet want mijn hoofd zit in het vooronder en daar hoor ik alleen mijzelf. Mijn mobiel heb ik in de zak van mijn broek, maar die hangt nu boven het vooronder en daar kan ik niet bij. Vreemde gedachten schieten door mijn hoofd, zoals dat er ooit hier een geraamte zal



worden gevonden waarvan het bekken klem zit in het toegangsluik van het vooronder. Aangezien ik dit zit te typen, kunt u concluderen dat ik mij heb bevrijd, maar oei, dat kostte minstens een kwartier om de juiste techniek te vinden voor de terugtocht door het luik. Misschien denkt u dat mijn heupomvang te groot is en dat ik dan maar minder moet eten, maar ik val ruim binnen de BMI-voorschriften en ben ik hooguit een kilo te zwaar. Voor mij betekende dit een draai van 180 graden zodat ik mij kon afzetten tegen de bodem van de boot en met behulp van schaafwonden aan beide benen heb ik mij teruggewrongen. Nu heb ik een grote rol van die Armaflex gekocht maar ik durf niet zo goed het vooronder in. Achterdochtig kijk ik naar het luik dat mij hier toegang geeft. Hoe kom ik hier in zonder nogmaals vast te raken? Gelukkig is het nu te koud om te klussen en met die smoes (het boordkachtje zie ik gemakshalve over het hoofd) kan ik de beslissing uitstellen tot het voorjaar. Om mijzelf te troosten heb ik een zonnezeiltje aangeschaft voor nog geen 20 euro. Kan ik niet met mijn kop in het vooronder, dan kan het wel uit de zon voor schaduw bij mooi weer. En nu maar hopen dat het snel voorjaar wordt!

Piet Schoemaker  
*Dèjà Vu III*, Amsterdam



# Wie noemt zijn boot nou...?

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

Frank van Koten (77): "Mijn boot heet *Feniks*. Zo hebben we haar genoemd toen we haar kochten. Het is een mooie naam en een knipoog naar onze financiële situatie destijds: we hadden 'financieel niks', wat je kunt verbasteren naar *Feniks*. Maar het is ook een verwijzing naar de Grieks mythologische figuur die uit de as herrees. Het schip is namelijk een keer platgegaan op de Ierse zee. Met een nieuwe mast herrees ze als het ware weer uit de as. *Feniks* is een aluminium Brise de Mer 34, een ontwerp van Jean Marie Finot. De boot is een grotere versie van de kwarttonner en zo'n 50 jaar oud. Een heel fijn en sterk schip, we hebben haar al 30 jaar. Ik kan maar één nadeel bedenken: ze is 1,30 diep, dus hoog aan de wind gaat ze niet.

Ik ben vooral een toerzeiler die af en toe wedstrijden vaart. Ik lig in Zaandam en zeil vooral op zee. Hoewel, rondzwerfen op het IJssel- en Markermeer vind ik ook heerlijk. Sinds 2014 heb ik drie keer de Colin Archer Memorial Race gezeild. In 2018 hebben we zelfs de OC3 gewonnen. En verder doe ik mee aan de winterzeilwedstrijdjes van Het Y, want in de winter lig ik Durgerdam.

Een heel mooie tocht die ik heb gemaakt – en die ik iedereen kan aanraden – was door het

Göthakanaal, ooit door een Nederlander rond 1800 ontworpen. Vanaf de Baltische Zee ga je met vier, vijf sluisen zo'n 120 meter omhoog en door prachtige landschappen en schitterende meren – waar je fantastisch kunt zeilen – kom je uiteindelijk uit in Gotenburg. We hebben ook een keer een rondje Engeland gedaan en het Caledonisch Kanaal is ook mooi, maar het Göthakanaal is ongeëvenaard.

Al mijn zeilen heb ik zelf gemaakt. Ik ben geen zeilmaker van beroep – ik ben hobbyist – maar ik vind het gewoon heel leuk om te doen. Het ontwerp, de berekeningen en natuurlijk het snijden en naaien – ik doe alles zelf. Ooit heb ik een cursus gedaan en een tijdje bij een zeilmaker gewerkt. Het is niet moeilijk, maar gewoon heel veel werk... Ik kan het iedereen aanraden om te doen en ik help je graag op weg. Het verbaast mij altijd dat niemand zelf zijn zeilen maakt – de moeilijkste klussen doen we allemaal zelf, behalve onze zeilen maken. *Feniks* heeft twaalf zeilen die ik allemaal zelf heb gemaakt. Niet alles ligt aan boord, ik neem mee wat ik nodig heb. Een mooi en lekker zeil is een superlichte spinaker. Het doek is zo dun dat je het moet plakken in plaats van naaien. En ik heb de fonkelnieuwe barvlag voor Durgerdam gemaakt: als de bar open is, hijsen we deze vlag."

Evert Nieuwenhuis  
*Galatea*, Marken.



# Ytje

Deze keer met zeilboten van een eenheidsklasse. Een tip: alle boten deden vorig jaar mee met de Sneekweek in hun eigen klassewedstrijden. Woorden lopen ook van links naar rechts, onder naar boven en diagonaal! Veel plezier! Sanne van Rijn.



L	O	J	S	T	E	O	V	2	1	K	R	A	L	L	O	N	G
E	M	D	K	V	L	A	S	E	R	R	A	D	I	A	A	L	O
U	F	I	S	U	F	1	O	L	V	I	C	B	R	L	G	K	O
P	O	E	N	P	L	T	2	R	X	N	X	O	I	N	A	M	B
G	H	H	E	R	L	G	V	N	W	V	D	K	I	E	Q	R	N
P	B	J	I	K	F	A	X	H	O	O	O	L	G	P	1	Z	E
Y	B	I	R	L	P	B	S	J	K	I	G	V	V	G	6	N	G
M	L	R	U	A	J	G	Z	H	A	N	R	H	N	E	K	I	E
L	X	V	A	V	G	Q	R	T	Y	E	J	I	T	Z	W	K	R
O	G	L	V	X	C	R	E	N	Q	W	2	X	T	K	A	S	T
J	Q	N	N	I	F	E	S	P	C	I	2	L	R	P	D	A	T
A	S	N	V	V	J	K	A	U	A	R	K	E	G	C	R	I	S
I	H	C	L	K	M	N	L	E	D	M	E	W	Q	A	A	L	I
P	F	V	H	I	P	A	S	G	E	M	P	T	N	V	A	H	M
M	L	X	L	A	N	P	D	Y	D	O	N	U	I	E	T	O	I
Y	I	G	L	M	K	S	D	N	F	K	B	N	S	F	Y	R	T
L	T	Q	N	H	M	E	A	N	J	O	W	J	Z	S	C	S	P
O	S	C	L	K	I	R	L	X	I	S	F	E	R	R	I	E	O



## 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@zvhetynl.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@zvhetynl.nl

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

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

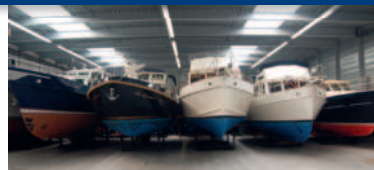
Advertenties  
yjournaal@zvhetynl.nl



# 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