



# journaal

ZEILVERENIGING HET Y 2022 HERFST







**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

**JACHTSERVICE AMSTERDAM**  
www.jachtservice.nl

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



**AMSTERDAMSCH  
FIJNHOUT**

Houtexpert sinds 1898

Hout voor uw boot

T. 020 - 6882100 | www.fijnhout.nl

Voorplaat: Wim Blaasse aan het roer van de Bries. Zie pag. 18-19. Foto: Myriam Harfterkamp.



## De Kim

### Vaarwel!

Vaak is voor ons de jaarlijkse oversteek met onze Cornish Crabber van het vasteland naar Schiermonnikoog weer de eerste reis op de Waddenzee. De overtocht vanaf Lauwersoog vraagt om enige voorbereiding. De droogvallende jachthaven van Schier is alleen rond hoogwater aan te lopen en de kortste weg leidt door de eveneens droogvallende Geul van Brakzand, waar rond hoogwater meestal rond de 1.50 m water staat. Het is wel zo handig om een tijdstip van hoogwater tijdens daglicht te nemen. Nu krijgen ook ernstige zaken de aandacht, zoals reddingsvesten, het opzoeken van het marifoonkanaal van Post Schiermonnikoog in de vuurtoren, de KNRM-app aanzetten, de zeekaart klaar leggen en als ik solo vaar, zoals toevallig dit jaar, een overlevingspak en om mijn nek een waterdichte hand-heldmarifoon, voor het geval ik overboord zou vallen. Elke keer vind ik mezelf een hele piet als deze overtocht weer succesvol is volbracht en ik op Schier enkele uren later de *Eb en Vloed* langzaam in de pruttelende slik hoor wegzakken, de kokkels op de havendam hun water uitspugen en de zoute zeelucht om me heen geleidelijk vervangen wordt door een zwavelachtige modderlucht. Ik wee het wel, dit onbenullige tochtje stelt natuurlijk helemaal niets voor en verbleekt bij de zeereizen die veel Y-leden maken naar verre en minder verre bestemmingen. Jaap van der Harst verrast ons iedere keer weer met zijn onderhoudende en leerzame verslagen van zijn (vaak solo-)reizen naar de Britse eilanden en Frankrijk. Ik beveel zijn artikel, voorzien van prachtige foto's van harte aan. Een klein groepje



zeezeilende Y-leden maakt al jarenlang één maal per jaar een gezamenlijke oversteek naar de oostkust van Engeland. Geniet verder van het reisverslag van Sanne van Rijn over haar belevenissen in Zuid-Afrika. Hopelijk komt er voor het winternummer nog een verslag binnen van de Colin Archer Memorial Race van Lauwersoog naar Larvik?

Myriam Harfterkamp schreef een enthousiast verslag van haar eerste reis met ons clubschip *Bries* en zij maakte ook de foto op de voorplaat.

Vijf jaar lang heb ik het genoeg gehad om hoofdredacteur te mogen zijn van het Y Journaal. Echter, dit is mijn laatste 'Kim'. Ik heb besloten om ZV Het Y te gaan verlaten.

Vanaf deze plaats wil ik iedereen bedanken die een bijdrage leverde aan het Y Journaal in de jaren dat ik aan het roer mocht staan. Vaarwel!

Henk Dessens  
*Eb en Vloed*, Warmond.

**De deadline voor kopij voor het winternummer is 21 november 2022. Maar het is prettig voor de redactie als u even aankondigt dat u een stukje gaat inleveren, dan plannen wij de pagina's alvast in. Stuur kopij naar [yjournaal@zvhety.nl](mailto:yjournaal@zvhety.nl)**



# Van de bestuurstafel

We zijn het al weer bijna vergeten, maar pas op 10 april van dit jaar konden we weer volop verenigingsactiviteiten ontplooiën, te beginnen met de seizoensopening.

Nu maar hopen, dat we later dit jaar niet opeens weer alles moeten stopzetten, we duimen met u mee!

## Vakantieperiode

De vakantieperiode is vaak druk, maar dan voor individuele leden: we hebben weer heel wat mensen voor een paar weken uitgezwaaid, en daarna weer binnen gehaald dit jaar.

Inmiddels is na de vakantie het (vrijwel dagelijkse) werk voor het bestuur weer begonnen: het bestuur vergadert niet in augustus, maar alle andere maanden wel (op de eerste maandag). Veel leden hebben er weer helemaal zin in, en dan komen er meteen een hoop vragen op ons af, waar we zo goed mogelijk mee dealen. Als u dit leest zijn na de vakantie de dinsdagavondwedstrijden en het jeugdzeilen al weer begonnen, en hebben we inmiddels Music en Movies, twee clubweekends, twee opstapdagen voor de J22s, twee kennismakingsavonden met nieuwe leden én de dag van de haven op Marken achter de rug. Allemaal zaken waar het bestuur zich – naast de organiserende commissies - regelmatig over moet buigen, al is het maar vanwege onduidelijkheden in het budget...

En niet te vergeten natuurlijk - zet ze in je agenda: 30 oktober het visbakken in Durgerdam.

## Pampusregatta

Voor de vakantie was al duidelijk dat er dit jaar weinig mensen van de (traditionele) vrijwilligersploeg die altijd de twee grote wedstrijden 'draait' beschikbaar waren voor de Pampusregatta. Na overleg met de wedstrijdcommissie en Flevomare (onze zustervereniging uit Muiderzand, die de Pampus altijd mee-organiseert) besloten we de wedstrijd dit jaar te annuleren. Flevomare wilde dit jaar uiteindelijk de kar toch wel trekken, en zo geschiedde. Met resultaat: 30 deelnemende schepen is niet niks dezer dagen, al liet de wind het er op zondag helaas bij zitten. Het komende halfjaar zullen we ons samen met de wedstrijdcommissie buigen over de toekomst van de Y-Torenrace en de Pampusregatta. Wellicht beperken we ons bij ZV HetY in de toekomst tot de Y-torenrace begin mei, en gaat



Flevomare de Pampusregatta organiseren.

## Ledenadministratie

Onze ledenadministratie (ingebed in het computerprogramma 'e-captain') blijkt niet altijd te functioneren zoals verwacht, met name bij het toesturen van digitale berichten of het Y Journaal. Daar wordt nu aan gesleuteld in overleg met onze onvolprezen webmaster Mendel Stecher. Daarnaast gaan we de categorieën 'Begunstiger', 'Gezinslid' en 'Vriend van Het Y' de komende tijd wat strakker definiëren en (bijvoorbeeld voor gezinsleden) meer publiciteit genereren: die categorie leden neemt de laatste tijd steeds meer af, terwijl de hoeveelheid gewone (senior-)leden alleen maar toeneemt. Wordt vervolgd...

## "19 november Najaars Algemene Ledenvergadering"

### 19 november Najaars Algemene Ledenvergadering

De voorbereidingen beginnen elk jaar meteen na de vakantie: wie krijgt de Paul Niemanprijs? Gaan we nog leden voordragen als erelid? We houden het nog even onder de pet... Over de begroting doen we minder geheimzinnig: deze maand rekenen Cobie en Nico uit hoe we er financieel voorstaan, in oktober bespreken we dat en formuleren we als bestuur de uitgangspunten voor de begroting. Ook commissies die op tijd hun begroting voor volgend jaar indienen krijgen een plek in de begroting van de vereniging (anders moet het bestuur er een slag naar slaan).

Tenslotte zijn ze bij de meerjarenplancommissie en op Marken bezig met voorstellen in het kader van het meerjarenplan: ook die worden behandeld op de ALV.

## Marken en Durgerdam

Vanaf dit nummer integreren we de verslagen vanuit de havens op Marken en in Durgerdam met 'de bestuurstafel'... We houden iedereen natuurlijk wel op de hoogte!

## Marken

Op Marken waren veel mensen traditiegetrouw langdurig weg deze zomer, maar in hun plaats nam het aantal passanten stevig toe. We hebben in Dirk Kes een nieuwe havenmeester, nu samen met de Marker Watersportvereniging. Dat is vooral handig

naar buiten toe: we hebben de tarieven gelijk getrokken, passanten hebben nu met één havenmeester te maken. Dirk is vrijwilliger bij beide verenigingen, en maakt 's morgens en 's avonds een ronde over de haven. Reserveren is niet mogelijk, maar er is altijd wel een plek te vinden, Y-leden betalen (net als in Durgerdam) 50% van het passantentarieff (dus 75 cent per meter scheepslengte). Je kan je komst bij Dirk wel aankondigen per SMS: 06-43691132. Inmiddels hebben we in het begin van de vakantieperiode nogal wat moeite gehad met een passant, die meende dat hij met zijn schip onbepaald en bijna gratis in de haven kon liggen en er ook nog op kon wonen. Na een eerste aanbataling weigerde hij verder te betalen en hebben we hem schriftelijk de toegang tot de haven moeten ontzeggen. We gaan er aan werken om dit soort gevallen makkelijker te kunnen afhandelen: nu kwamen er de havenmeester, havencommissaris, leden van de havencommissie, uw voorzitter en een advocaat (vrijwilliger, ook lid) aan te pas om hier wat aan te doen... brrrr....

Er is goed nieuws voor de toekomst: de havencommissie (Gerrit, Frank, Onno) is begonnen aan een oriëntatie op een toekomstig clubschip op Marken! Daar is in het meerjarenplan van de vereniging afgelopen jaar ruimte voor gemaakt. Na consultatie van de Marker liggers zal de commissie op de ALV van 19 november a.s. met een plan komen.



-uren van Het Y op Marken.

(Foto: Jan Leerling)

## Durgerdam

Ook in Durgerdam veel reizigers onder de leden, sommigen deden zelfs een 'rondje Engeland' en



Laserzeilen voor de deur van Durgerdam. Foto: Marit Verbeek

passanten waren er genoeg, zelfs André van Duijn kwam met Mevrouw Jannie picknicken op het zonnedeck, als altijd mooi opgevangen door Rik Zwaneveld. Dat wij ook een *Juffrouw Jannie* in de haven hebben liggen bleef niet onopgemerkt...

Langzamerhand is bijna iedereen weer terug, ook de *Lichtstraal* ligt weer 'op de kop' na een lange verbouwing in Enkhuizen.

Vooral door Peter en Femke Sonnemans is de club-ark van top tot teen geschilderd, en daarnaast verving Peter ook nog eens Rik tijdens diens vakantie. Hulde!

Het fonteinkruid was dit jaar niet te harden: er werd gemaaid, maar niet duidelijk is waarom dat niet ook voor de buitensteiger gebeurde, waardoor ook daar veel ellende ontstond. Samen met het door de gemeente Amsterdam inmiddels beloofde baggeren moet hier nog heel wat aan gebeuren, we zijn er hard mee bezig.

We zijn intussen alweer met de voorbereidingen begonnen van aanpassingen aan de buitensteiger: als alles goed loopt wordt dit najaar eerst de elektra verhoogd tot 10 ampère, en gaan we daarna werken aan zwaardere kabels om verder te verhogen naar 16. Ook de wifi en bewaking (camera's) worden dit najaar aangepakt.

Tenslotte is de milieucmissie begonnen met energiebesparing, hoe kan het ook anders. In de winter gaan we bijvoorbeeld de ruimtes verkleinen, zodat we niet alles warm hoeven te houden. Verder zijn we begonnen met alle stroom te bemeteren, nieuwe ('slimme') meters van Liander zijn inmiddels geïnstalleerd. Daardoor kunnen we straks precies zien waar het verbruik van elektra verder omlaag kan.

Ger Langhout, Gerrit van Empel, Bob van der Winden



# Termunterzijl III



PIET

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

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

Dus: smoezen zat.

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

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

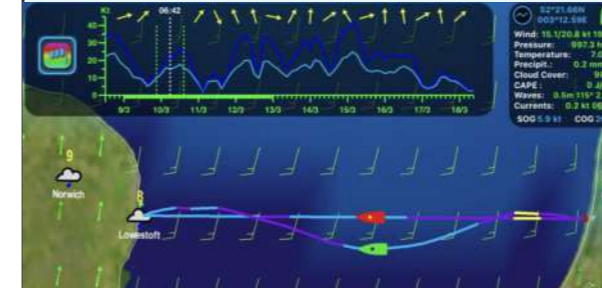
begint te schemeren? Ik had berekend dat ik een uur voor het eind van de vloed bij de uiterton zou zijn en dat klopte volgens mijn gps. Maar waar was dat kreng van een ton? Nerveus speur ik de horizon af die regelmatig wordt geblokkeerd door de golven. Net als ik die uiterton heb gevonden, gaat mijn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

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

Piet Schoemaker,  
*Deja Vu II*, Amsterdam.

# Column

## Ja, winterklussen en laylines



Het zal weinigen zijn ontgaan, ik heb een nieuwe boot. Het devies is: vaar er eerst een of twee seizoenen mee, dan weet je wat je wil aanpassen. Tuurlijk, doen we.

Op mijn oude boot had ik een mooi NMEA2000 netwerkje aangelegd, met plotter, en op mijn nieuwe boot is alles Raymarine, Seatalk 1 dus. Ik heb besloten om dat voorlopig maar zo te laten, en me te richten op het zeilen en verblijven aan boord. Die toeters en bellen komen wel een keer. En toch... het knaagt. Die plotter in de kuip gaf me naast info over wind en snelheid ook van alles mee over de richting en de te volgen route. Gewoon sturen op het gele bolletje en alles komt goed. Nu is het Markermeer prima op zichtnavigatie te doen, je ziet Amsterdam en Almere al vanaf Enkhuizen liggen, maar goed.

*"Ik wil gewoon mijn laylines terug"*

Ook in de wedstrijden was het handig. Die plotter toonde namelijk laylines, waarmee duidelijk werd wanneer ik overstag moest (en ook dat is natuurlijk op gevoel te doen, gewoon over je achterste schouder kijken of je de ton ziet, zo ja, dan overstag), maar het blijft een leuk idee om het technische te visualiseren. Ik zal er geen plek hoger door eindigen, misschien zelfs wel lager omdat het scherm afleidt, maar ja, ik vind het leuk om ermee te spelen.

Dat brengt mij bij mijn winterklussenlijst. Naast het poetsen van dek en opbouw, het opnieuw doorstikken van de buiskap, het aanschaffen van

nieuw toilet, het maken van nieuwe gordijntjes, het aanpassen van de binnenverlichting, het plaatsen van (voor mij nieuwe) accu's, het installeren van een accumonitor, installatie van een nieuwe marifoonantenne en -kabel en (en nu komt het) het aansluiten van een boordcomputer. Ik heb al langere tijd Navionics op mijn telefoon, via wifi gekoppeld met het Seatalknetwerk en de AIS, dus ik dacht: waarom niet gewoon een Raspberry Pi of PC stick met een scherm en daarop OpenCPN draaien? Het is niet van belang, is niet cruciaal voor de navigatie dus het mag ook best uitvallen, maar het lijkt me leuk om ermee te experimenteren, en ik wil gewoon mijn laylines terug!

Hierbij dus opnieuw een oproep: welk navigatieprogramma gebruiken jullie, op wat voor apparaat, en waarom? Stuur me een mail met jullie briljante vondst, en als iemand mij wegwijs kan maken in OpenCPN, qtVLM, Weather4D of een ander programma, graag! O, en degenen die gewoon een merk-plotter aan boord hebben met (vind ik) dure kaarten, ook daar hoor ik graag argumenten voor.

Mendel Stecher,  
*bulleButz*, Amsterdam.



# Le Belle Charters Marina Volendam

## Voor al uw Jachtservice



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



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.

# Evenementenagenda 2022

## Evenementen

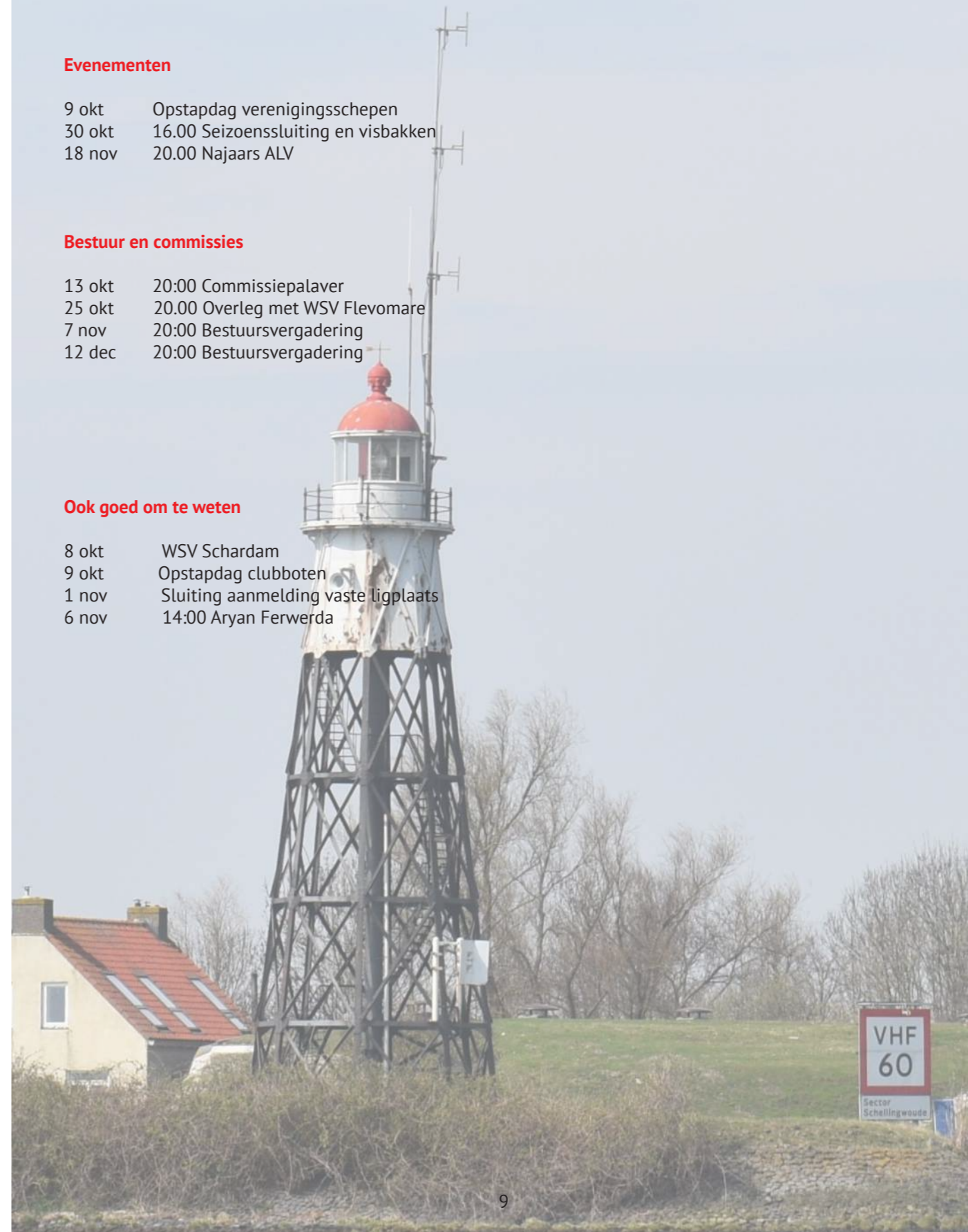
- 9 okt Opstapdag verenigingschepen
- 30 okt 16.00 Seizoensluiting en visbakken
- 18 nov 20.00 Najaars ALV

## Bestuur en commissies

- 13 okt 20:00 Commissiepalaver
- 25 okt 20:00 Overleg met WSV Flevomare
- 7 nov 20:00 Bestuursvergadering
- 12 dec 20:00 Bestuursvergadering

## Ook goed om te weten

- 8 okt WSV Schardam
- 9 okt Opstapdag clubboten
- 1 nov Sluiting aanmelding vaste ligplaats
- 6 nov 14:00 Aryan Ferwerda





## Interview met Maarten Muntinga

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 de beurt aan Maarten Muntinga, in 2014 laureaat van de Paul Niemanprijs – hij kreeg hem voor zijn jarenlange werk om het jeugdzeilen weer op poten te krijgen ... en te houden. Vandaar 'de jeugd van Maarten Muntinga'. Benieuwd naar de andere bakens van de vereniging? Op de website (onder vereniging en 'eregalerij') vindt u ze allemaal – met links naar alle al gemaakte interviews.

We treffen elkaar op het terras in Durgerdam; niet zo vreemd, Maarten woont een paar huizen verderop op de dijk. Ondertussen gaat de bedrijvigheid op de haven gewoon door: Ruud is aan het werk met een luik, Rik helpt een passant in een moeilijke ligplaats, Jan komt langs met een nieuw lid, dat kennis komt maken met het bestuur...

### 70 jaar scheepsgeschiedenis

Maartens huidige boot, een Pionier 830 (een Van de Stadt ontwerp) ligt bij Het Y, net voorbij de pont. Met opgetrokken steekzwaard steekt die maar 50 cm, dan kan je op het wad overal varen. Afgelopen zomer nog naar Ameland over de ondiepe wantijen. Je kan er zelfs mee naar Noordpolderzijk, heerlijk rustig, de meesten kunnen daar helemaal niet komen...

"Ik heb altijd al boten gehad, van een zeilkano op Loosdrecht toen ik 9 was, naar een 12-voetsjol, Vaurien, DEB 33, overnaadse volksboot (nog gebouwd door Piet Bouhuis in Durgerdam), een 43 voet Dallimore classic, gaffelkotter, trimaran, Hilyard 43, Pionier 9 tot aan deze Pionier: die kan ik ook prima alleen zeilen. Dan heb je meteen 70 jaar scheepsgeschiedenis van me, alleen na een wereldreis van vier jaar heb ik een jaar lang géén boot gehad. Mijn ouders hadden al een Pampus, dus met die paplepel ben ik echt wel gevoerd. De 12-voetsjol was met mijn broers, dan kon ik lekker gaan zeilen op de Eem als ik spijbelde. En op de middelbare school had ik al een map met tips en artikelen voor het maken van een wereldreis.

### Wereldreis

Vanaf 1975 maakten mijn vrouw en ik vier jaar

een wereldreis op de DEB 33 *Grote Cirkel*, een uitstekend ontwerp van Sparkman & Stevens. Ik was 29 – dan ben je nog fit – en we voeren op papieren kaarten, met astronavigatie en een sleeplog. Meer was er niet nog. Op die DEB had je ook geen dieptemeter nodig: de boot stak 1 meter, met een scharnierend zwaard in de kiel – dat kwam vanzelf wel naar boven. We voeren toen eerst naar Portugal, de Middellandse Zee in, naar Griekenland en toen weer naar de Canarische eilanden. We hebben de motor nog moeten vervangen op Malta. We bleven overal eigenlijk liever langer, dus een 'om de wereldreis' is het niet geworden: via de Galapagos, de Marquesas en Tahiti naar Papua Nieuw Guinea, later naar Indonesië en we zijn geëindigd in Singapore. Daarvandaan hebben we de boot op een vrachtschip terug naar



Maarten met dochter Sophia.

Nederland gezet. Ondertussen werd onze eerste dochter geboren op Ibiza, die was drie toen we weer thuis kwamen. Onderweg hadden we trouwens maar twee zware stormen in al die vier jaar; niet dat dat niet onaangenaam was natuurlijk...". De boot hield zich geweldig, nooit een golf in de kuip.

### Watersport

Toen Maarten weer in Nederland was ging hij bij zijn vader werken, bij Uitgeverij Hollandia: watersportboeken. Daar heeft hij nog 'De horizon zeilde mee' van solozeiler Herman Jansen uitgegeven. In 1983 begon hij zijn eigen uitgeverij met de 'Rainbowpockets': goedkope

uitgaven van goede boeken; daar was zeker een markt voor in de jaren 80 – veel meer mensen gingen in die tijd studeren, maar werden vervolgens werkloos of hadden slecht betaalde banen. Maarten gaf graag de betere literatuur en non-fictie uit – ook van vrouwelijke auteurs, die toen opkwamen.

"Water is voor mij vooral een sport; ik was als jongen heel slecht in balspelen en zeilen kon ik wel. Op mijn achttiende was ik nog derde bij de NK 12-voetsjollen, daar was ik best goed in. Met de Volksboot heb ik ook nog wel wedstrijden gevaren, maar dat werd al snel te duur: om met kajuitjachten wedstrijd te varen moet je veel investeren. Ik ben

### "en zeilen kon ik wel"

wel altijd blijven varen overigens, afgewisseld door een jaar of tien motorracen, toen ik zeilen wat saai begon te vinden. Gentleman's racen, dat wel. Toen ik een keer teveel was gevallen ben ik trouwens weer fijn gaan zeilen. De trimaran, een Kraken 33, was natuurlijk de best zeilende boot van allemaal. Later was de overstap van gemiddeld 12 knopen naar 5 met een goed zeilende Pionier wel groot. Ik heb ook altijd veel aan mijn boten veranderd, meestal werd het tuig vergroot. Zo heb ik op de Pionier nu ook een groter grootzeil gezet."

### Durgerdam

"Ik kwam in 2001 in Durgerdam wonen, en ben meteen lid geworden van beide verenigingen. Bij de WSV moest ik eerst nog wachten, die hebben maximaal 200 leden.

Wat leuk is van Het Y is dat het meeste door leden wordt gedaan, van de ereleden Jaap en Ton tot aan de jonge Twirres, Abels en Sannes. Bovendien hebben we een actieve havenmeester, heel belangrijk. Ook voor passanten; zeg nou zelf: het is toch veel leuker om een echte havenmeester tegen te komen, dan te moeten inloggen op een suffe website of bij een automaat te moeten betalen!"

### Jeugdzeilen

"Bij Het Y was Charles Boucher coördinator van het jeugdzeilen. Er waren toen zes of zeven Lasers. Dat was een enthousiast clubje. Charles ging weg, en ik kwam binnen na de opvolger van Charles. Die vertrok op een gegeven moment uit de vereniging omdat zijn werk voor het jeugdzeilen indertijd door het bestuur vooral als 'bonusjagen' werd gezien. Toen lag het jeugdzeilen op zijn gat. Gelukkig is de sfeer nu anders, en worden mensen die wat doen wél geapprecieerd. Ook onmin met het bestuur komt gelukkig niet of nauwelijks voor. Hoe dan ook, toen ik het later overnam konden we de boel weer

helemaal opbouwen. Bij dat clubje zaten Vera, Twirre, David, Abel, Tabo én mijn twee dochters: daar werd fantastisch gezeild; de meesten zijn nu seniorlid van Het Y geworden, ook mijn dochter Zaza. Na tien jaar heb ik het overgedragen aan Michel. Toen kreeg ik ook die Paul Niemanprijs."

"De filosofie van het jeugdzeilen zie ik vooral als eerst veel plezier maken in de Optimisten en dan langzaam verder werken naar strakker zeilen: van veel wedstrijdjes – met echte starts – leer je het meest. Onze aanpak was vooral strak: goed leren zeilen met de Lasers, duidelijke instructies, niet zomaar rondtoeren; dingen als: nooit je boot verlaten, zwemvesten, veiligheid ook. Bij de WSV De Doordrijvers, vlakbij aan het Kinselmeer, wordt veel wedstrijd gevaren met Lasers. Het zou mooi zijn als de jeugdleden daar ook wedstrijden gaan varen na bij ons begonnen te zijn. De Doordrijvers staan er voor open. Nu raak je ze kwijt – er is een te groot gat tussen de Lasers en de J22 bijvoorbeeld. Al zijn het er maar een paar, samenwerking zou leuk zijn." "Na in totaal een jaar of tien droeg ik het stokje over, toen kwam er een samenwerking met een commerciële zeilschool en instructeurs van buiten; dat liep niet lekker. Gelukkig vinden we nu wel weer genoeg vrijwilligers. Er wordt ook goed geïnvesteerd en voor de boten gezorgd. Dat is wel anders geweest. Ze liggen nu netjes in een rek, en alles werkt. Ook de vloten in de baai doen het goed. Dat de Lasers en de Pico's steeds meer gebruikt worden vind ik mooi."

### Vereniging

"Ik heb niet veel wensen; het bestuur staat open voor de leden, de sfeer is goed, er kan veel, er zijn heel veel vrijwilligers, veel leuke passanten ook. Ik zeil met de Pionier geen dagtochten: dan is het gewoon heel leuk om een paar uur een Laser van de vereniging te mogen zeilen en steeds meer mensen vinden dat ook. Dus houden zo! Inmiddels ben ik zelf trouwens spontaan een 30+ zeilgroepje begonnen: mijn kinderen zeilen wel (twee zijn er al lid van Het Y), maar hun aanhang moet het nog leren... Met Esmée en Sophia, mijn jongste dochters, geven we les op de zaterdagmiddag. Ik vaar zelf in een sloepje rond. Dat is leuk, iets nieuws toevoegen... de deelnemers moeten maar lid worden van Het Y en ook iets doen voor de club, af en toe."

Bob van derWinden,  
*Windroos*, Marken

# Reisverslag zeilreis Engeland 2022



**'Wanneer is de Engeland zeiltocht?' vraag ik dit voorjaar aan Joop.**  
**'Engeland zeiltocht? Maar jij kon toch niet mee?'**  
**'Nee, eigenlijk niet, maar nadat jij zei dat ik beter voor mijzelf op moet komen op mijn werk heb ik dat gedaan.'**  
**'Oh vandaar, tja lastig, we zitten nu al vol, maar ik zal Arthur, mijn neef, vragen of je met hem mee kan.'**

## De kennismaking

En zo kwam het dat ik op de ochtend van 15 juni aanmonsterde in de Amsterdam Marina. Aan het eind van de steiger lag een prachtig zeiljacht met de naam *Persuasion*, waar ik naartoe mocht. Ik was benieuwd met wie ik zou meevaren. Herinneringen aan tochten met de Zeezeilers kwamen naar boven want ook daar ga je op tocht met mensen die je nog helemaal niet kent, Maar ik laat mij graag verrassen. Aan boord tref ik Arthur en zijn vrouw Bianca, die mij gastvrij ontvangen. Vanuit het vooronder klinkt livemuziek. Gemaakt door hun jongste zoon Floris die met zijn gitaar sfeer creëert, terwijl zijn haar sluik voor zijn ogen hangt en hem een ongenaakbare uitstraling geeft. Misschien had ik vroeger toch verder moeten gaan met muziek, want zo'n performance komt een man zijn populariteit ten goede.

## De zee op

Even later komen de *Quinto* en de *Secondo* aan in de Amsterdam Marina. Bij Joop aan boord zijn Tom, Bas en Andrew. De *Secondo* wordt bemand door Henk, Arjan en Thomas. Even later varen we naar IJmuiden, nadat George Maarten, de oudste broer van Floris, ook aan boord van de *Persuasion* is gekomen. Na een zwanenrijke passage van het Noordzeekanaal worden de crews van de *Quinto* en de *Secondo* te

IJmuiden respectievelijk versterkt met Jan Christiaan en Maarten. Jan Hein moeten we deze tocht helaas missen.

Na passage van de pieren van IJmuiden gaan de zeilen op en de motoren uit. Al snel doemen aan stuurboord de silhouetten van enorme zeeschepen op die hun anker hebben uitgebracht. Vanuit het vliegtuig had ik de indrukwekkende vloot van stilliggende koopvaardijsschepen voor IJmuiden weleens gezien, maar van dichtbij maakt hij nog meer indruk. De wind is ongeveer 15 knopen noordelijk. Dit is Arthurs windje en we maken vaart door de lange waterlijn van de *Persuasion*. Om niet teveel uit de buurt van de anderen te raken reven we de zeilen een beetje. Als later de *Quinto* en *Secondo* ons rap voorbij lopen krijgen we daar spijt van. Zij hebben hun spinnakers kunnen hijsen, doordat er een oostcomponent in de wind is gekomen. Toch blijkt ook nu weer dat ieder nadeel ook zijn voordeel heeft, omdat ik nu foto's van de *Quinto* en *Secondo* kan maken onder het prachtige avondrood waarmee de zonsondergang de lucht kleurt.

## De hondenwacht

Niet lang nadat we de heerlijke macaroni hebben gegeten die Bianca ons heeft meegegeven ga ik te kooi om te rusten voordat ik om 02.00 uur samen met Floris aan de hondenwacht mag beginnen. Ik slaap niet of nauwelijks, wat ik eigenlijk niet zo erg vind. Het gebrek aan REM slaap zorgt ervoor dat ik niet van ver kom voordat ik aan de wacht begin. Op basis van eerdere zeiltochten met de *Quinto* verwacht ik dat Joop nu in het bed van de middenkajuit ligt met zijn plotter en marifoon onder handbereik, terwijl hij waakt over ons allemaal. Wat ook zo blijkt te zijn wanneer hij



ons oproept via de marifoon, om naar ons welbevinden te vragen. Even later bespreken we de te volgen strategie bij de nachtelijke passage van de shipping lanes. Zonlicht is nu echt afwezig, maar de maan licht ons nog een beetje bij. In de verte doemen de lichten van grote zeeschepen op. Twee veerboten, de *Pride of Hull* en de *Jutlandia*, lopen volgens de AIS tegen de 20 knopen en kruisen onze koers. Gevoelsmatig gaan wij voor hen langs, omdat wij veel dichterbij het snijpunt van de koerslijnen zijn, maar schijn bedriegt. Wij varen, omdat de wind is weggevallen, ongeveer 6 knopen op de motor. Vanwege het onderlinge snelheidsverschil stuift de *Pride of Hull* voor ons langs, waarbij de uitgelichte spiegel van dit schip helder afsteekt tegen de nachtelijke horizon. De koers en snelheid van de *Jutlandia*, die ons dan nog niet voorbij is, vind ik reden om Arthur uit zijn bed te roepen. We hebben nog ongeveer een kwartier totdat we echt in de buurt van dit schip zitten. We liggen inmiddels iets achter bij de *Quinto* en de *Secondo*, die op de motor makkelijker snelheid lijken te maken dan de *Persuasion*. Ik acht het niet ondenkbaar dat zij nog voorlangs kunnen, maar wij niet meer. Ik ben blij als Arthur in de kuip stapt en ik mijn overdenkingen over de *Jutlandia* met hem kan delen. Uiteindelijk blijkt ook deze ferry nog voor ons vlootverband te gaan en had ik onze schipper op één oor kunnen laten rusten, maar 'better safe than sorry'.

## Dolfijnen

In het ochtendlicht houden wind en water zich nog steeds heel rustig, de motor gaat aan om snelheid te houden. Voor het eerst van mijn leven zie ik de zon uit de zee opkomen, waarmee ik binnen een paar uur getuige ben van de zonsondergang en zonsopkomst. Een ervaring waarom het land van de



rijzende zon wordt geroemd, maar dan dicht bij huis. Niet veel later krijgen we nog een cadeau van moeder natuur, dat het thuispubliek – en ikzelf – voor onmogelijk had gehouden op de Noordzee. Waardoor ik eerst denk dat Joop een geintje maakt als hij rond 06:00u via de marifoon meldt dat er dolfijnen bij de *Quinto* zwemmen. Kort na onze ontmoeting met het vrolijke vijftal witsnuitdolfijnen mag ik van wacht af. Ik val als een blok in een slaap die niet zo heel lang duurt, omdat ik rond 09:00u weer naar dek wordt geroepen. Land in zicht! En inderdaad, de Engelse kust tekent zich af in een licht heilige atmosfeer. Na de aanloop om een ondiepte meren we rond 09:30 Engelse tijd aan in Lowestoft.

## Aan de high tea in Lowestoft

Dit havenplaatsje in Suffolk staat symbool voor het vervlogen én het huidige Engeland. Daarom kan de eigentijdse reiziger die op zoek is naar authentieke ervaringen, hier zijn hart ophalen. Van arcadehal tot yachtclub, het is er. Het straatbeeld wordt gedomineerd door locals en dagjesmensen uit het achterland. Het postuur van een man die in een voortuin staat, ergens aan de London Road South, is kenmerkend voor dat van de gemiddelde voorbijganger. De man laat zijn brede, volgetatoeëerde onderarmen ostentatief op zijn bierbuik rusten, terwijl hij wordt omringd door drie politieagenten. Hij geeft hen met het lokale accent te verstaan dat ze hem niet moeten uitproberen. Even verderop oefent een theetuin aantrekkingskracht uit op Arthur, waardoor wij daar neerstrijken. Ondanks dat wij niet de 24 uur reserveringstijd in acht hadden genomen voor de gewenste High Tea, dacht de eigenaresse zeer bereidwillig mee over een bestelling die de





High Tea zo dicht mogelijk benaderde, waarna we ons te goed te hebben gedaan aan sterke thee met sandwiches en scones.

#### In korte broek aan het diner

Het diner in de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club was om meerdere redenen gedenkwaardig. Onder meer omdat de dame die hoofd bediening was, mij toestond om mijn benen in korte broek onder tafel te steken. Wellicht plukte ik hier de vruchten van onze eerdere kennismaking die dag, toen zij zich nog in schoonmaaktenue bij het sanitair ophield. Het vooraf geserveerde visplankje was uitstekend. De fish en chips was volgens zeggen te vet, maar andere gerechten waren op smaak. Mijn bestelling verraste mij, omdat ik na het lezen van 'Fish Pie' in het gerecht 'RNSYC Fish Pie, Cream Sauce, Cheddar Cheese, Mashed Potato, Greens' direct overstap ging en mijn bestelling deed. Ik had niet de verwachting dat ik een vissoep geserveerd zou krijgen waar een klont aardappelpuree het middelpunt van vormde. Maar ik had natuurlijk verder moeten lezen en, na 'Mashed Potato', beter kunnen weten...

#### De terugreis

Het zijn de wind en het tij die de zeiler voortbewegen. De voorspelling van harde wind was reden om een dag eerder te vertrekken uit het 'Land of Hope and Glory', en vanwege het tij maakten we de landvasten om 14:00u los. Op zee was het weer Arthurs windje en de *Persuasion* liep uit. Ditmaal werd er niet gereefd, omdat we verwachtten dat de *Quinto* en de *Secondo* ons later zouden inhalen met de spinnaker op. Bij aankomst aan dek om 02:00u lag de *Persuasion* weer in derde positie, en begon ik aan een hondenwacht die minder spannend was dan de vorige, omdat het erg rustig was op zee. Nadat ik van wacht mocht heb ik tussen 06:00u en 09:00u diep geslapen, en kwam ik van ver op het moment dat ik werd gewekt. De eerste aanblik uit



de kajuit was op de zeedijk van Den Helder, waar ik wel eens kom om bijzondere vogels op de foto te zetten. Voor mijn gevoel was ik al bijna thuis, maar dat was natuurlijk niet zo. Eerst nog de sluispassage bij Den Oever. Een Zweeds jacht trok daar alle aandacht, waardoor het de meesten gelukkig ontging dat ik een landvast van de *Persuasion* kwijtspeelde, omdat die vast sloeg om een bolder.

#### Over het IJsselmeer

Het IJsselmeer liet zich onderweg naar Medemblik van zijn rustige kant zien, terwijl wij met uitgeboomde genua zuidwaarts koersten. De *Quinto* en de *Secondo* liepen weer op ons uit, omdat een spinnaker voor de wind toch meer doet dan een uitgeboomde genua. Hetgeen aanleiding was voor Arthur om toch nog eens met zichzelf in conclaaf te gaan over de aanschaf van een gennaker. Grootzeil en genua samen gaven de *Persuasion* op dit moment de perfecte snelheid om aan een lijn achter de boot te hangen. Arthur en Floris maakten daarvan dankbaar gebruik terwijl ik aan dek bleef. Naast mijn nette broek, had ik immers ook mijn zwembroek niet ingepakt. Volgende keer beter!

#### Borrel en nootjes in Medemblik

Medemblik bood een vertrouwde aanblik. Tijdens de najaarstocht van vorig jaar waren we daar nog geweest. Hier zaten we als vanouds bij Joop in de kuip bier te drinken en het vertrouwde megavat nootjes leeg te eten. De borrel werd opgeluisterd door het bezoek van Pip, de hond van Arthur zijn zus en zwager, die als een echte scheepshond van het ene dek op het andere sprong. Na het diner bij familie etablissement Café Brakeboer, lag ik er goed vanaf en taaide ik als eerste af richting mijn kooi, waarbij ik helemaal vergat om de bemanning te groeten die al in Medemblik afstapte. Tom, Maarten, bij dezen alsnog!



#### Naar Durgerdam

De laatste dag zetten wij koers naar Durgerdam. De *Secondo* bleef in Enkhuizen, waar wij afscheid namen van Henk, en Thomas overstapte op de *Persuasion* voor de laatste etappe over het Markermeer. In Durgerdam dronken we met de bemanning van deze tocht nog een finishbiertje, waarna ik gelukkig met Thomas mee kon rijden naar Amsterdam-Oost. Het uitzicht vanaf de Schellingwouderbrug bood een prachtige aanblik op de *Persuasion*, die nog een klein stukje voor de boeg had voordat ook zij weer terug was van een behouden vaart.

Hjalmar Duin, lid van zeilteam *Quinto - Secondo*









# Een kleine week weg met de *Bries*



Avondstemming in Lelystad. Foto: Myriam Harfterkamp

**Er was weinig wind voorspeld voor deze week. Op zich niet verkeerd, want ik ging zeilen met Wim, die nog nooit eerder gezeild had. Een mooie week om te ondervinden of hij net zoveel van het varen kan gaan houden als ik. Gelukkig bleek de wind in de loop van de week aan te trekken en hebben we prima zeildagen gehad. De eerste dag zijn we van Durgerdam met een flinke omweg naar Marken gevaren om de *Bries* te leren kennen en te oefenen met motor en zeilen. Het liep prima.**

## **Naar de Marker Wadden**

In Marken vonden we een mooie plek en we zijn heerlijk uit eten geweest aan de haven. Woensdag zeilden we van Marken naar de Markerwadden. Het was een vrij gemakkelijke zeiltocht. Rechttoe, rechtaan. Onderweg viel de wind wat weg. Gelukkig hadden we geen haast en we gingen dapper door. We kwamen aan het eind van de middag aan, vonden een prima ligplaats langs de steiger en hebben een flinke wandeltocht gemaakt. Het is een

mooi nieuw stuk land, waar ik niet eerder was geweest. We kookten aan boord. Dat ging boven verwachting goed.

## **Lelystad**

Op donderdag werden de weersvoorspellingen slechter en aangezien we niet voldoende eten bij ons hadden, zijn we vertrokken richting Lelystad Haven. Daar waren we al vroeg en vonden we een plek langs de gastensteiger. Lunchen deden we in het restaurant op de haven. Er zijn leenfietsen voor gasten, waar we met veel plezier gebruik van hebben gemaakt. We zijn naar de Oostvaardersplassen gefietst en hebben daar een wandeling gemaakt. Op de terugweg boodschappen gedaan bij de Albert Heijn. Terug aan boord hebben we *Bries* goed vastgelegd en ons voorbereid op het noodweer. En dat kwam!

## **Veel wind**

Het ging goed tekeer; donder en bliksem alom met flinke wind. Wij zaten heerlijk knus in het bootje. De volgende dag woei het nog hard en zijn we met



Links: Marker Wadden. Rechts: Noodweer. Onder: Muiden. Foto's: Myriam Harfterkamp.

met twee reven in het grootzeil vertrokken naar Hoorn. Het was een lange en pittige tocht, die we helemaal zeilend hebben afgelegd. In Hoorn kwamen we onverwacht vrienden tegen. Zij waren met hun platbodems van de Markerwadden gekomen en hadden alles op de motor gedaan. Ze waren onder de indruk van onze zeiltocht en met name onder de indruk van Wim omdat het zijn eerste zeilweek was. Wim bekende dat hij wel vond dat we scheef gingen, maar omdat ik geen krimp gaf, dacht hij dat het wel goed was. Dat noem ik nog eens vertrouwen. Overigens waren de gangboorden niet door het water gegaan.

## **Eten en bootjes kijken in Muiden**

Op zaterdag voeren we naar Muiden. De wind nam snel af en we zijn teruggegaan naar vol grootzeil en genua. Het liep steeds langzamer, maar zoals echte zeilers betaamt hebben we volgehouden. In Muiden kregen we van de havenmeester een mooie box. Op alle steigers lagen bossen fonteinkruid. We hebben er wat bij gelegd. We vonden een terras naast de sluis, om te eten en om bootjes te kijken. Zondag terug naar Durgerdam. Een korte tocht, maar met weinig wind en velden vol fonteinkruid. Voor Durgerdam was het lastig het fonteinkruid los te krijgen, maar uiteindelijk lukte het toch door een paar keer vol gas voor en achteruit te varen. Terug in de haven hebben we opgeruimd en schoon schip gemaakt.

## **Nog een keer!**

Het was een heerlijke week. *Bries* is een schip dat sneller en vlotter is dan je op het eerste gezicht zou denken. Onderweg werden we zelden ingehaald door schepen van gelijke lengte en haalden wij wel anderen in. Dat geeft voldoening en maakt het leuk. We hebben wind gehad die varieerde in kracht van 0 tot 6. We hebben zon en regen met onweer gehad. Het leven aan boord was prima. Met ons tweeën konden we goed uit de voeten, koken ging prima en we hebben heerlijk geslapen in de punt. Het is een beetje krap om vanuit je bed ook nog naar het toilet te gaan, maar dat lukte ook. Soort gratis gymnastiekoefeningen. Wim heeft genoten van het zeilen en het leven aan boord. Gelukkig! We gaan vast en zeker nog een keer.

Myriam Harfterkamp en Wim Blaasse.





## Clubschip *Bries*

Het Y heeft dit jaar naast de twee J22s een derde clubschip gekregen, de *Bries*. Jullie hebben haar vast wel zien liggen, in het hoekje bij de clubark. Of ze was er niet, omdat Y-leden haar meehadden voor een dag, een weekend of een week. In totaal is de *Bries* circa 50 dagen, tegen betaling, door leden meegenomen. Ze is gespot in Edam, Enkhuizen, op de Marker Wadden, Spakenburg, Lelystad, Texel, Vlieland, etcetera. En ze heeft meegedaan aan winter- en dinsdagavondwedstrijden.

### Heel veel hulp van leden

Jullie hebben wellicht ook mensen dagenlang bezig gezien op de *Bries*. Dat zijn waarschijnlijk leden geweest van de *Bries* commissie of gebruikers, die er samen voor zorgen dat de *Bries* compleet, robuust en geschikt is en blijft voor gebruik door de leden. Zo hebben we als commissie gezorgd voor een centrale plek voor het schakelen van de elektrische installatie, hebben we een van de leden gekregen tweedehands genua (gratis) door Dekker op maat laten maken en hebben we de rails voor de blokken van de genuaschoot deels en de blokken zelf (met gekregen afdankers) vervangen nadat ze van het dek waren losgekomen. Ook hebben we het onderwaterschip opnieuw in de anti-fouling gezet en de afsluiters vervangen. Hartverwarmend is daarnaast het enthousiasme van de overige leden van Het Y. Vrijwel iedereen is benieuwd hoe het is met de *Bries* en waar we mee bezig zijn en is bereid advies, hulp en spullen aan te bieden indien nodig. Zo is na het optreden van een probleem met de motor een deel van de brandstofvoorziening van de *Bries* vervangen met

advies en inzet van diverse leden. Een ander voorbeeld van dit enthousiasme is de spinnaker uitrusting, een nieuwe aanwinst voor de *Bries*, die volledig met de onbaatzuchtige hulp van een heel stel leden voor niets in orde is gemaakt. En dit geldt ook voor andere zaken: de Y-leden dragen graag bij aan de *Bries* als we haar daarmee verder compleet kunnen maken.

### Ga ook zeilen met de *Bries*!

We willen iedereen hierbij van harte bedanken voor hun bijdragen en maken van de gelegenheid gebruik om jullie te attenderen op onderstaand lijstje van zaken, die we graag nog zouden willen toevoegen aan de uitrusting van de *Bries*. En mocht je de *Bries* graag een keer meenemen, aarzel dan niet even contact op te nemen voor een introductie.

De *Bries* commissie, bestaat uit Harro, Thijs, Joop, Heino, Eelco, Myriam en Rein.



### *Bries* verlanglijst

- Watertank: 40d x 70b x 35 h of 60 h x 30b x 40d
- Kleine rvs shackle voor spiboom neerhouder
- (Elektronische) windmeter
- Accumonitor
- Giekneerhouder
- Kuiltafeltje
- Kuipzeil, ca. 2.20 m x 2.00 m

Foto: Harro Bouwmeester.

## WELKOM BIJ LANDMARKT!



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

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



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

## DEKKER WATERSPORT

MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!

DE MEEST GESORTEERDE  
WATERSPORTSPECIALZAAK  
VAN NEDERLAND!

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

Dekker Watersport biedt u extra veel watersportplezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken. Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf. Water en 220 V is aanwezig. Voor een voordelige koers, onze coördinaten:



52°25.872' N 004°49.307' E

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

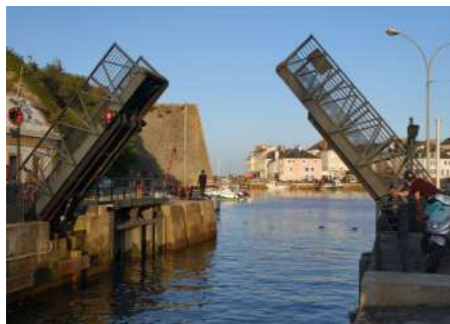
Voor een totaal overzicht van onze aanbiedingen: [www.dekkerwatersport.nl](http://www.dekkerwatersport.nl)



## Van Belle Ile naar de Bretonse noordkust

In het vorige Y Journaal heb ik verteld dat ik lag aangemeerd aan een gezellige kade in Le Palais, de hoofdplaats van het eiland Belle Ile, voor de zuidkust van Bretagne. Na drie dagen heerlijk wandelen en fietsen werd het tijd om de terugreis voort te zetten. Daarbij stond nog een wandel- en fietseiland op het programma: Ile de Groix, zo'n 30 mijl ten westen van Belle Ile.

Blij dat ik geen onrustige nacht tegemoet ging. De havenmeester gaf vanuit haar ribbootje precies aan in welke volgorde men kon vertrekken. Zowel voor als achter me lag een lange rij schepen en ik vroeg me af hoe ik weg moest komen. Maar ze duwde me met de neus van haar bootje de goede kant uit. Ik had de stevige noordoostenwind half in de rug en met alleen de genua uitgerold ben ik naar Port Trudy, de haven van Ile de Groix, gezeild. Rond vieren kwam de oostkust van het eiland in zicht en een uurtje later voer ik de haven binnen. Die bestaat uit twee delen. Ten westen van de dam waaraan de veerboot aanlegt kun je aanmeren aan boeien en aan de andere kant zijn steigers met boxen. Ik draaide daarnaartoe, maar een havenmeester hield me tegen. Hij had een zeer teleurstellende mededeling: alle plaatsen aan de steigers waren bezet, aanmeren kon alleen aan een boei. Ik baalde er stevig van, want de boeien lagen recht voor de havenopening. Die lag precies op het noordoosten en de golven rolden recht naar binnen. Ik ging een zeer onrustige nacht tegemoet en omdat ik niet langs een steiger lag kon ik niet met mijn fiets de wal op. Maar toen ik het schip al bijna had omgedraaid en naar de meerboeien wilde varen, verscheen de baas van de havenmeester op de veerdam. Hij wees naar een box die net was vrijgekomen en zei dat ik daar kon liggen. Blij dat het fietsen toch door kon gaan en ik geen onrustige nacht tegemoet ging, ben ik snel teruggedraaid. Mijn lijnen



Afscheid van Belle Ile.

werden aangepakt door Nederlandse burens. Ze vertelden dat ze jarenlang ook met een Victoire 933 hadden gezeild.

De volgende dag heb ik de hobbelige landweggetjes weer verruild voor een wat knobbelige zee. De vrij krachtige wind zat nog steeds in de noordoosthoek en op de genua ben ik naar de marina van Port-La-Forêt gevaren en een dag later naar het vissers- en badplaatsje Lesconil. Daarvandaan wilde ik in één ruk naar de westkust van Bretagne varen. Daarvoor moest ik bijtijds vertrekken. Op zee stond een lichte deining, maar het water zag er fluweelzacht uit. Op de heenreis had ik maar één keer de vin van een dolfijn gezien, maar bij de kaap waar de zuidkust van Bretagne naar het noordwesten afbuigt, zag ik plotseling overal vinnen, startten en blauwe ruggen om me heen en als een van de dieren een sprong maakte zag ik ook zijn spitse snuit en witte buik. Kennelijk zat hier veel vis, het jaar ervoor wemelde het hier ook van de dolfinen. Net als toen hadden de dieren niet veel belangstelling voor de boot. Soms zwom er één een stukje mee, maar een visje verschalken was veel belangrijker. Toen ik de kaap achter me had gelaten verdwenen de dolfinen uit het zicht. Er stak een zwak windje op dat pal tegen was, maar door de forse stroom in de rug ging dat niet ten koste van de snelheid.

De motor en de stuurautomaat zorgden ervoor dat ik in een rechte lijn naar de Point du Raz koerste, de kaap waar de westkust van Bretagne begint. Een paar mijl ervoor maakte de lage kust plaats voor hoge kliffen en in de verte zag ik al het vuurtorentje en het enorme geel-zwarte stenen bakens voor de kaap. Voor de kust van Bretagne wemelt het van dit soort bakens en vuurtorens op rotseilandjes en iedere keer als ik ze passeer vraag ik me af hoe men ze in godsnaam heeft kunnen bouwen. Alle stenen moeten uiteraard met een bootje zijn



Aangemeerd in Port Trudy, Ile de Groix.



Point du Raz.



Point de Toulinguet



Rots voor Point Toulinguet

aangevoerd, maar aanleggen aan een rots is geen sinecure en kan alleen als het vrijwel windstil is. Vaak staat de voet van een bakens bij hoogwater onder water, dus men heeft die alleen kunnen metselen bij laagwater. Petje af voor de bouwers die dit allemaal voor elkaar hebben gekregen.

### De stroom slingerde met 10 knoop om de rotsen

Erg lang kon ik niet genieten van het uitzicht op de bijna 100 meter hoge rotsen waar de oceaandeining in metershoge fonteinen tegenaan spatte, de sterke stroom slingerde me er met ruim 10 knoop omheen. Overall stonden draaikolken, maar schuimkoppen waren er gelukkig nauwelijks en toen de kaap achter me lag kon ik weer rustig een boek lezen. De wind nam wat toe en halve wind zeilend koerste ik in een rechte lijn naar Pointe de Toulinguet, de westkaap van het schiereiland Crozon, vlakbij Brest. In de loop van de middag kwam de kaap in zicht. Vlak ervoor lag een indrukwekkende rots en ik moest het vaarwater volgen tussen de rots en de

### "Ik kwam ogen tekort om alles te bekijken"

kaap. Ik kwam ogen tekort om alles te bekijken en moest tegelijk de navigatie goed in de gaten houden want van de andere kant kwamen twee jachten aan die ook tussen de kaap en de rots door wilden. In de rots waren de schuin gekantelde afzettinglagen goed te zien en wat hem vooral bijzonder maakte was de tunnel die de oceaan erin had uitgeslepen. Ik heb geprobeerd om er precies op het moment dat ik er helemaal doorheen kon kijken een foto van kon maken. Aan de andere kant viel ook veel te fotograferen. Hoog boven me stonden de hagelwitte gebouwen bij de vuurtoren te pronken in de middagzon.

### Dikke mist

Mijn bestemming was Camaret-sur-Mer. Daarvandaan wilde ik naar L'Aber Wrac'h, aan de Bretonse noordkust. Dat de tocht langs de zuidkust zo snel was gegaan, was mede te danken aan de

noordoostenwind. Maar die zou ik nu pal tegen krijgen. Kruisen was geen optie, daarvoor lag L'Aber Wrac'h te ver weg. Op de motor tegen wind en golven inhakken was niet aantrekkelijk, daarom ben ik in Camaret-sur-Mer gebleven. De dag erna zou de wind flink afzakken, maar toen ik opstond was alles in dichte mist gehuld, zelfs het bakens vlak voor de steiger was nauwelijks te zien. Op mijn eerste reis naar Bretagne had de plotter mijn zoon en mij veilig door de dikke mist boven het grote rotsveld voor L'Aber Wrac'h geloodst, maar op een herhaling van dit avontuur zat ik niet te wachten. In de loop van de morgen werd de mist dunner en rond de middag was het net zo helder als de vorige dagen, maar het was te laat om te vertrekken. Ik zou stroom tegen krijgen en niet meer voor het donker in L'Aber Wrac'h arriveren. 's Middags legde naast mij een zeiljacht aan en de opvarenden vertelden dat het op zee nog steeds flink mistte. Ik was blij dat ik niet was vertrokken.

Tijdens de twee dagen in Camaret-sur-Mer had ik mooi de tijd om uit te zoeken hoe ik het best naar Normandië kon oversteken. Vanwege de getijdenhavens langs de Normandische kust en de anti-covidmaatregelen op de Kanaaleilanden was dat een behoorlijk gepuzzel. In het Y Journaal van afgelopen winter heb ik verteld dat ik het jaar ervoor vanuit Saint-Malo via Iles Chausey overgestoken ben naar Carteret, maar ik had weinig zin om weer voortdurend op mijn horloge te moeten kijken om te zien of ik daar op tijd zou aankomen. Dat was toen maar op het nipperte gelukt. Ik kon veel beter Jersey als tussenstop gebruiken, maar het probleem was dat ik daar alleen welkom was als ik een negatieve uitslag bij me had van een covidtest die maximaal 72 uur eerder was afgenomen. Dat leverde echter veel te veel gedoe op. Ten eerste moest ik een testlocatie zien te vinden en dan wachten op de uitslag. Verder weet je als zeiler natuurlijk nooit precies wanneer je ergens aankomt, mist of harde tegenwind kunnen altijd roet in het eten gooien. Voor anker gaan bij Jersey was ook niet erg aantrekkelijk, dat kon alleen in een vrij open baai aan de noordoostkant en het zag



ernaar uit dat de wind voorlopig nog noordoost zou blijven en dus recht de baai in zou blazen. Guernsey en het kleine eilandje Sark leken betere opties. Daar waren baaitjes waar ik ook bij oostenwind vrij beschut kon ankeren. Bij de jachthaven van Guernsey was bovendien een niet met het land verbonden drijvende steiger. Om Guernsey of Sark te bereiken, kon ik het beste vanaf de noordelijkste punt van de Bretonse noordkust vertrekken en niet vanuit Saint-Malo.

Na de dag met mist leken de omstandigheden gunstig om naar L'Aber Wrac'h te varen. De wind was nog steeds noordoost, maar niet harder dan 3 beaufort en het was glashelder. Even voordat ik de

had ik alle tijd om uit te rusten. De wind was flink afgezwakt en verder naar het zuiden gedraaid en ik heb weer de zee opgezocht om naar Roscoff, zo'n 30 mijl oostwaarts, te varen. Met het zonnige weer was het helaas even afgelopen. Het was zwaarbewolkt en er werden zware buien met onweer voorspeld, gelukkig niet met windstoten. Ik had wel kunnen wachten op beter weer, maar iedere dag dat ik bleef liggen had tot gevolg dat ik de volgende dag een uur later de stroom in de rug zou krijgen. Daardoor zou ik steeds later aankomen en de havens die op het programma stonden niet meer voor zonsopgang bereiken.

Het begin van de tocht was bepaald niet saai, want



Dezelfde rots van bovenaf.



Point de Toulanguet bij zonsopgang.



In het rotsveld voor L'Aber Wrac'h.

stroom mee zou krijgen ben ik het brede water overgestoken dat het zuiden van de Bretonse westkust scheidt van het noordelijke deel. Ik moest goed de navigatie in de gaten houden, en aan rustig een boek lezen kwam ik niet toe. Dat ging zeker niet toen ik door het grote rotsveld heen moest. Het was al de vierde keer dat ik er voer en ik herkende veel bakens en rotsen, maar nog steeds moest ik nauwkeurig op de kaart kijken om te zien aan welke kant ik ze moest passeren. Ik heb me dan ook geen moment verveeld. De wind was inmiddels toegenomen tot begin 4 beaufort. Het stroomtegenwindeffect zorgde voor een korte golfslag, maar omdat de golven stuksloegen op de rotsen aan de rand van het rotsveld was het tussen de rotsen relatief rustig. Aan het begin van de avond voer ik de zeearm op waaraan L'Aber Wrac'h lag en een half uurtje later draaide ik de haven binnen, waar ik door de havenmeester in een bootje naar een box werd geleid.

De volgende morgen was de wind naar het oosten gedraaid en daarom was het een stuk warmer dan de vorige dagen. Om het punt te bereiken vanwaar ik over kon steken naar Guernsey of Sark, moest ik naar het oosten. De wind zou dus weer pal tegen zijn en omdat hij een stuk sterker was dan de vorige dag ben ik in L'Aber Wrac'h gebleven en heb ik mijn fietsje uitgevouwen om de omgeving te verkennen. Vanwege het voortdurende klimmen en dalen werd het een intensieve fietsdag, maar de volgende dag

eerst moest ik door een nauw geultje tussen een aantal spectaculaire rotsen door. Helaas woei het niet hard genoeg om te kunnen zeilen. De stuurautomaat zorgde ervoor dat ik goed op koers bleef en ik had alle tijd had om rustig te lezen. Boven de kust begon het er echter dreigend uit te zien. De eerste bui die de zee opdreef schampte achter me langs en er vielen maar een paar druppels. Maar de volgende bui, met een indrukwekkend regengordijn, trok precies over me heen. Het regende pijpenstelen en het zicht nam af tot enkele tientallen meters. Onweten deed het gelukkig niet. Ik heb me verschanst onder de buiskap, nauwlettend naar voren kijkend om te zien of ik uit moest wijken voor tegenliggers.

Toen de bui zijn meeste water had laten vallen en het zicht weer verbeterde, hoorde ik plotseling luid geschreeuw. Ik draaide me om en zag ongeveer 100 meter schuin achter me een speedbootje de andere kant uit varen. Er zat een man in die met zijn arm zwaaide en iets naar me riep. Toen ik terugzwaaide maakte het bootje een bocht en kwam het naast me varen. Ik vroeg wat er aan de hand was, maar het enige antwoord was: "Bonjour". Naar de zin van zijn actie kon ik alleen maar gissen. Wilde de man me alleen maar groeten of was hij boos omdat hij voor me had moeten uitwijken of zijn eerste groet niet had beantwoord? In ieder geval zorgde het voor wat afwisseling in de verder weinig opwindende tocht. Die werd wat spannender toen ik de smalle,

kronkelige geul tussen het eilandje Ile de Batz en Roscoff had bereikt. Het vaarwater slingerde tussen allemaal rotsen. Cardinale bakens gaven aan aan welke kant ik die moest passeren, maar omdat ze op zeer dunne palen stonden, waren ze moeilijk te zien. Een half uurtje later draaide ik de grote jachthaven van Roscoff binnen.

Daar was het de volgende morgen een drukte van belang. Het was namelijk de finish van een door de Franse krant Le Figaro gesponsorde solrace. Iedere keer als er een wedstrijdeelnemer de haven binnenvoer ging er een luid gejuich op en werd er hard geapplaudiseerd. Dat was zeker verdiend,



Kreek bij L'Aber Wrac'h.



Tussen de buien door op weg naar Roscoff.



Bijna bij de monding van de Jaudy.

want de zeilers hadden een zware tocht achter de rug. Vanuit Roscoff waren ze het Kanaal overgestoken naar Wight en toen ze dat gerond hadden waren ze naar Wales gezeild en daarna via het zuiden van Ierland weer teruggevaren. Hoe je dat allemaal in je eentje volhoudt, is me een raadsel. Ik doe het ze in ieder geval niet na.

### Ik vroeg me af of ik voor het invallen van de duisternis zou aankomen

Nadat ik de motor van brandstof had voorzien, ben ik vertrokken naar de rivier de Jaudy, waar ik wilde overnachten bij het historische stadje Tréguier. Toen ik monding van de rivier had bereikt, stond de zon al aardig laag. De landerijen en huizen op het plateau boven de oostoever werden nog beschenen door de avondzon, maar dat duurde niet lang. Aan de rode gloed boven de hoge westoever was te zien dat de zon onderging en het begon al snel een beetje te schemeren. Ik vroeg me af of ik nog voor het invallen van de duisternis zou aankomen. De geul kronkelde enorm en er lagen overal boeien, maar de meeste waren niet verlicht. Na de laatste bocht kwam Tréguier in zicht. De enorme spits van de hoog op de heuvels gelegen kathedraal stak donker af tegen de al aardig donker wordende hemel en de straatlantaarns brandden al, maar het was nog net licht genoeg om te zien welke boxen er vrij waren. Ik vond er snel één en een opvarende van een van de jachten naast me pakte mijn lijnen aan. De

temperatuur was nog steeds zeer aangenaam en de snelle hap die ik had bereid heb ik lekker in de kuip verorberd, wel met een lichtje erbij.

De monding van de Jaudy lag net ten westen van het noordelijkste punt van Bretagne en het was mijn bedoeling om de volgende morgen daarvan over te steken naar Sark of Guernsey. De beste plek was vanaf Ile Bréhat, een klein eilandje bij de monding van de Trieux, een rivier ten oosten van de Jaudy. Omdat het niet ver varen was en ik bovendien pas in de loop van de middag de stroom in de rug had, had ik ruim de tijd om nog een wandeling door het historische centrum van Tréguier te maken en de indrukwekkende kathedraal te bezoeken.

Het woei een stuk harder dan de vorige dag en toen ik de monding van de rivier uitdraaide, hoefde ik alleen maar de genna uit te rollen om met een lekker gangetje oostwaarts te koersen. De geul liep door een groot rotsveld en was spaarzaam betond en bebakend, maar omdat hij bijna kaarsrecht was, was de navigatie niet moeilijk. Alleen bij het smalste stukje moest ik goed uitkijken, maar dat was gelukkig gemarkeerd door een groot bakken en een boei. Aanleggen op Ile Bréhat kon niet, het eilandje had geen haven. Ik kon er alleen ankeren of misschien aanmeren aan een boei. De vraag was

## "Aan de zuidoostkant lag nog een baaitje"

waar dat het beste kon. Volgens de vaargids in een baaitje aan de noordwestkant van het eiland. Maar omdat de wind noordwest was, was ik een beetje bang dat het daar onrustig zou zijn. Aan de zuidoostkant lag nog een baaitje. Omdat ik de volgende dag naar het noorden moest lag het wat ongunstiger, maar er zou waarschijnlijk minder deining staan. Ik twijfelde nog een beetje, maar toen ik de vuurtoren op het laatste rotseilandje gepasseerd was, moest ik beslissen. Ik besloot om in het baaitje aan de zuidoostkant van het eiland te overnachten.

Bij de noordoostkaap van het eiland stond



ontzettend veel stroom en ik werd er met een enorme vaart omheen geslingerd. Toen ik het vaarwater tussen het eiland en het vasteland had bereikt, kreeg ik stroom tegen en moest ik goed kijken waar de ingang van het baaitje was. Overal stonden rotsen en ergens daartussen moest de ingang liggen. Opeens zag ik naast een grote losstaande rots een opening waarachter een aantal schepen lagen. Nadat ik het ankergerei in orde had gemaakt, ben ik er direct naartoe gevaren. De opening was niet meer dan een meter of tien breed en toen ik erdoor voer ging het dieptealarm af. Ik kon de bodem zien, maar er stond gelukkig genoeg water. Even later zag ik waarom het alarm was afgegaan: ik was aan de verkeerde kant van de rots

Niet lang nadat ik had gedineerd, begon het te schemeren. Ik ben verhuisd naar de kajuit om mijn koerslijnen uit te zetten en nog eens het weerbericht voor de volgende dag te raadplegen. Dat zag er goed uit. De wind zou weliswaar noordwest en daarom schuin tegen zijn, maar meer dan kracht 2 of 3 werd er niet verwacht. In de avond zou hij naar het noorden draaien en in de loop van de nacht zou hij noordoost worden. Daar moest ik bij het zoeken van een ankerplek goed rekening mee houden. Ik wilde vertrekken als het licht genoeg was om de rotsen en de onverlichte boeien en bakens te kunnen zien en heb 's avonds alvast mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch klaargemaakt. Het schip deinde een beetje,



Tréguier.



Aan een meerboei bij Ile de Bréhat.



De rots die ik aan de verkeerde kant ben gepasseerd.

naar binnen gevaren, de opening lag aan de andere kant en was veel breder en dieper en bovendien gemarkeerd door twee bakens. Maar vanaf de kant waarvan ik aan was komen varen, waren die niet te zien omdat ze schuin achter de rots stonden. Het anker hoefde ik niet uit te gooien want er lagen twee vrije gastenboeien. Volgens de vaargids kon je in het baaitje droogvallen, maar in de ingang stond altijd ruim voldoende water. Hoewel ik daar het minst rustig lag, besloot ik vast te maken aan de boei die het dichtst bij de ingang lag. Toen het eten op de kuitafel stond kon ik genieten van een magnifiek uitzicht. Schuin naast de boot stond de rots die ik aan de verkeerde kant voorbij was gevaren en nu door het vallende water steeds groter en indrukwekkender werd. Daarachter lag een eilandje met steil oplopende rotsige oevers waarop een naaldbos stond. De oever aan de andere kant was nog mooier. Overal stonden kale rotsen en daarachter rees een weelderig begroeide oever op. Daarboven stond op een boomrijke heuvel een kasteelachtige villa. Het baaitje was eigenlijk meer een kreekje. In het begin was het vrij smal maar achter het eilandje verbreedde het zich. Het liep een paar honderd meter door. Overal lagen jachten en visbootjes aan meerboeien. Ik vond dit baaitje nog mooier dan het ankerbaaitje aan de westkust van Belle Ile, een betere plek om afscheid te nemen van Bretagne kon ik me niet wensen.

maar daardoor val ik meestal snel in slaap. Helaas lukte dat dit keer niet, want toen ik net mijn kooi had opgezocht klonk er voortdurend gebonk tegen het vrijboord. Ik wist onmiddellijk waar het vandaan kwam: van de meerboei die niet meer voor maar naast het schip lag. Meestal zorgt de stroom ervoor dat het schip achter een boei ligt, maar als de wind uit de tegenovergestelde richting komt en even hard tegen het schip duwt, komt het ernaast te liggen. In Schotland had ik het al een keer meegemaakt. Er valt niets tegen te doen, je kunt alleen maar wachten tot de stroom sterker wordt of draait. Na een uurtje was dat gelukkig het geval.

Hoe de oversteek naar Sark is verlopen en wat voor spannend avontuur ik daar heb beleefd, kun je in het volgende Y Journaal lezen.,

Jaap van der Harst,  
*Nehalennia*, Durgerdam.

## Zeilen en zebra's

### Het WK J22 in Durban, Zuid-Afrika



**.Mede door jullie steun heb ik afgelopen maand een geweldig avontuur beleefd. In januari werd ik opgebeld door Daniël (een mede student van de studentenvereniging Orionis) met de vraag of ik bij Team Jager wilde zeilen. Een jaar extra veel zeilen kinkt wel goed dus zei ik ja. Ons team bestaat uit Axel (stuurman), Bart (trimmer) en ik (voordek). Een week later zaten we met het nieuwe zeilteam aan tafel bij Floor, onze social-mediamanager en fanatieke supporter, te praten over het komende seizoen. Eén wedstrijd stond dikgedrukt in de zeilkalender: het wereldkampioenschap in Durban, Zuid-Afrika. Toen hebben we met elkaar afgesproken: "Dit gaan wij doen!". Na een heel leuk en afwisselend voorseizoen kwam het WK steeds dichterbij. Met de steun van een heleboel geweldige mensen was het 27 juni zover. We vlogen naar Durban. Een reis van 30 uur met een groep heel verschillende studenten en met een doel: bootje varen en biertje drinken in Durban.**

#### In Durban

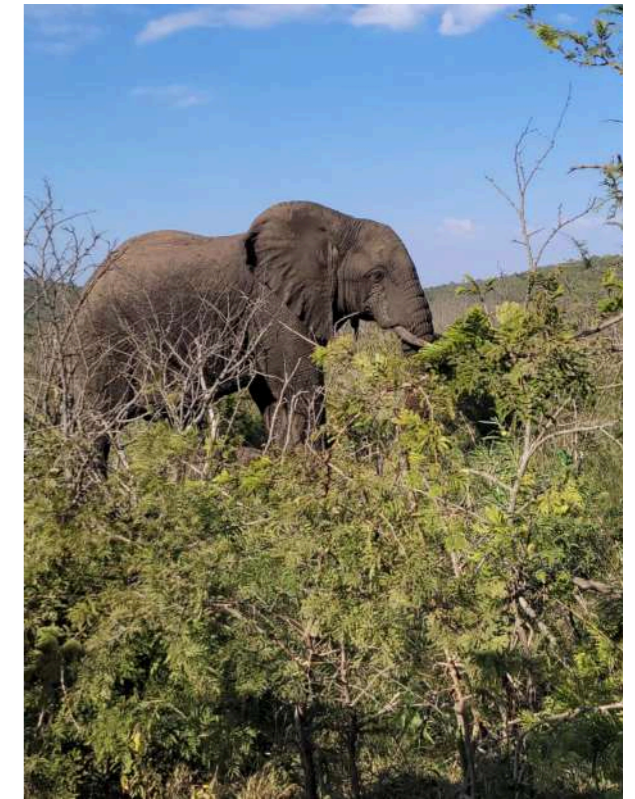
We worden opgehaald door Alan (de vader van Jethro, een student van een ander team) en hij brengt ons naar de plek waar we de komende 1,5 week mogen slapen. Het is een prachtig huis met een groot hek ervoor. Helaas is dat nodig want Durban staat bekend als een van de gewelddadigste en onveiligste steden van Zuid-Afrika. Na een nacht heerlijk slapen gaan we te voet op onderzoek uit. Het is een raar gezicht, allemaal hekken voor de huizen, weinig mensen op straat en ontzettend veel

afval. We zijn naar een leuk museumpje geweest over de verschillende Zuid-Afrikaanse stammen en hun klederdracht. Hier krijgen we meteen les over de gebruiken en gewoontes in Zuid-Afrika en worden we getraakteerd op een liveoptreden. De dag daarna komt het team van Damian. Hij zeilt samen met Jethro en Owen en verblijven in het huis naast ons. Zij zijn ook studenten en we hebben in Nederland al contact met ze gehad. Het zijn ontzettend aardige jongens en samen gaan we op pad om een echte Afrikaanse Bunny te eten (curry in brood, geen konijn). De komende tijd zullen de jongens ons op sleeptouw nemen.

#### De oceaan op

Maandag 4 juli: de eerste wedstrijddag! De dagen hiervoor hebben we de boot gecheckt, gepoetst, getest en gewogen. Alles is klaar om vandaag het water op te gaan. Onze boot heet *Andiamo* en ze is prachtig. Het wedstrijdgebied ligt ongeveer 30 minuten varen buiten op de oceaan. Maar om daar te komen moeten we eerst de haven van Durban uit. Dit is de grootste zeehaven van Zuid-Afrika, dus de containerschepen vliegen je om de oren. Samen met 24 kleine J's zeilen we langs de schepen de Indische oceaan op. Het water is hier prachtig blauw en heerlijk warm (24 graden). In een korte broek en T-shirt varen we (midden in de winter!) richting het startschip. De swell is hier veel groter en langer dan we gewend zijn en er staat een pittig windje.





We genieten met volle teugen van het uitzicht en de boten om ons heen. Het is superindrukwekkend om met zo veel boten op de startlijn te liggen en iedereen is rete-fanatiek. We beuken tegen de golven in naar de bovenboei. We *hiken* met volle overtuiging om de boot een beetje recht te houden. We kunnen lekker meekomen in de achterhoede en het is zowel tactisch als op bootbehandeling een leuke uitdaging. Gedurende de week leren we veel, we worden zelfverzekender in onze start en weten onszelf steeds te verbeteren. Uiteindelijk varen we zelfs een keer een 14e plek.

### Dolfijnen

Het WK duurt tot 8 juli en elke dag varen we drie wedstrijden. Om 8.30 varen we de haven uit en om 18.00 komen we weer terug. Daarna is er aan de wal eten geregeld en wordt er goed bijgekleet met de andere zeilers. Halverwege het WK is er een ludieke prijsuitreiking. Wij hebben de prijs 'fares traveled to the event' gewonnen. Tijdens een wedstrijd kwamen we als laatste bij de bovenboei, tijdens het zetten van de spinnaker duiken er opeens twee dolfijnen op voor onze boeg. Terwijl wij over de golven surfen zwemmen ze met ons mee. Zo halen we samen met de dolfijnen nog twee boten in voor we bij de benedenboei aankomen. De laatste dag stond er helaas geen wind. We hebben drie uur lang gedobberd bij het startschip en heerlijk gezwommen. Toen we op het punt stonden terug naar de haven te gaan werden we uitgezwaaid door tientallen dolfijnen. Ze zwommen om ons heen en bleven minutenlang bij ons in de buurt. Het was een fantastische afsluiter. Uiteindelijk zijn we 21e geworden. We zijn supertrots op wat we hebben

neergezet en hebben zo veel geleerd. De organisatie was fantastisch en we hebben ontzettend leuke mensen ontmoet.

### Vakantie!

En nu dan? We hebben geen 30 uur gevlogen voor alleen een weekje zeilen. Nu is het tijd voor vakantie! Wij willen Zuid-Afrika ontdekken en daarvoor hebben we een heerlijke auto gehuurd. We zijn naar een prachtig kustplaatsje geweest waar we lekker kunnen bijkomen van de toch wel zware zeilweek en waar we al onze eerste wilde dieren hebben gezien (zebra's en een nijlpaard gewoon op de weg). Marit (de vriendin van Bart) is ook ingevlogen en samen met haar zijn we op roadtrip gegaan door Lesotho. Dit is een koninkrijk midden in Zuid-Afrika waar de tijd stil heeft gestaan. De mensen leven hier van wat landbouw en hun eigen kudde. Er zijn bijna geen auto's, ze lopen in traditionele kleding (doeken die allemaal betekenissen hebben) en wonen in prachtige rondavels met rieten daken. Lesotho ligt op drie km hoogte en om daar te komen moeten we een hele steile dirtroad trotseren. Over die tien km hebben we twee uur gedaan maar we hebben van elke meter genoten. Mijn oudoom woont al 50 jaar in Lesotho en hij heeft ons verschillende projecten laten zien zoals een HIV/Aids center dat hij heeft opgezet en waar mensen worden geholpen door preventie, scholing, medicatie en opvang. In Lesotho is het koud, er ligt sneeuw en 's nachts daalt de temperatuur tot onder het vriespunt. Iets wat weer in contrast staat tot de Zuid-Afrikaanse kust waar we gewoon in korte broek rondliepen.



### Afscheid

Na een week rijden we Lesotho weer uit en gaan we terug naar de kust. We rijden naar Monzi waar we ons avontuur afsluiten met verschillende safari's. Samen met onze gids zien we prachtige dieren, leeuwen, olifanten, neushoorns en honderden zebra's. Ze leven allemaal samen in de ongerepte natuur. We hebben onze ogen uitgekeken. Op onze laatste ochtend rijden we nog een keer naar de oceaan om daar afscheid te nemen van dit



prachtige land. Er valt nog zo veel meer te ontdekken maar we zijn ook allemaal heel erg gelukkig met wat we allemaal al gezien hebben. Het was echt een avontuur om nooit te vergeten met geweldige mensen en fantastische ervaringen. We willen iedereen bedanken die ons heeft geholpen om hier te komen.

Sanne van Rijn.



## Wie noemt zijn boot nou...?

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



### Geknoopt kippengaas

Pieter Loman (57): "Onze boot heet *Witte Zwaan*. Ze had deze naam al toen we haar kochten van de eerste eigenaar, die haar tevens gebouwd heeft. Vlak voordat het schip te water ging, kwamen twee prachtige witte zwanen aanvliegen en toen dacht hij: zo moet ze heten. Romantisch, toch? *Witte Zwaan* is gebouwd in Nieuw- en Sint Joosland, een gehucht in de buurt van Middelburg. Daar ligt een klein haventje aan het eind van een stuk doodlopend water. De bouwer heeft daar een open loods in het weiland neergezet en is begonnen *Witte Zwaan* in elkaar te knopen; want ja, het is een romp van geknoopt kippengaas en ferrocement.

### Een rattenhol

We zagen haar voor het eerst op een regenachtige dag in november in 1999 en we waren meteen verkocht. Ze was vervallen, smerig en letterlijk een rattenhol. *Witte Zwaan* lag daar al een jaar of zestien zo'n beetje te vergaan, maar de romp was helemaal goed en we vielen als een blok voor de prachtige zeeg. Ze is een Ketch 42. Een tweemaster, gebaseerd op een Taiwanese klipper maar wel met een spant.

### Een heftige periode

Eerst hebben we haar uit Zeeland naar Sliedrecht laten slepen om er een motor in te laten bouwen. Uiteindelijk heeft ze twee jaar op

de kant gestaan in Weesp waar we het dek hebben vervangen en nog tal van andere klussen hebben gedaan om haar uiteindelijk zeilklaar te krijgen. Dat was een heftige periode: we stopten zo ongeveer al onze vrije tijd in ons schip.

### Wij zoeken de luwte

Nu liggen we al een aantal jaren met heel veel plezier op de buitensteiger in Durgerdam. We zeilen best veel, hoewel het -gezien de balans klussen en genot- voor je gevoel natuurlijk nooit genoeg is. In de zomer toch zeker drie tot zes weken en natuurlijk lekker veel weekenden. Veel verder dan het Markermeer, IJsselmeer en de Waddenzee komen we niet, maar dat hoeft ook niet van ons. Vroeger waren we heel ambitieus en wilden we een wereldreis maken. Pas toen we dat idee loslieten, konden we echt gaan genieten van *Witte Zwaan* – we hadden niet meer dat knagende gevoel dat er nog van alles moest. Nu zeilen en genieten we gewoon. We zijn relaxte en eerlijk gezegd ook een beetje luie zeilers – als het meer dan 5 beaufort waait hoeft het voor ons niet meer zo nodig en liggen we liever stil om bijvoorbeeld te lezen. Het liefst liggen we achter ons anker. Heerlijk: op een vrijdagmiddag de boot vol met proviand en zeilend naar een fijne ankerplek. Los van alles en stilte om ons heen. De meeste zeilers zoeken de wind, wij zoeken de luwte."

Evert Nieuwenhuis  
*Galatea*, Marken.



## Havenmeesteren' op Marken

Twee keer per jaar gaat onze havenmeester – die ook de WSV Marken onder zijn hoede heeft- op vakantie. Na een mail van onze havencommissaris heeft Hans zich meteen gemeld. Het gaat om het voorjaar en een deel van de schoolvakantieperiode.

Dirk gaf goede uitleg over de havenbriefjes, de pin automaat en de portemonnee voor als pinnen niet gaat – veelal bij buitenlandse gasten – en Hans kon aan de bak. Onze *Seeland* ligt op de kop van de kade, dus zicht alom, en de passanten stroomden binnen. De zaken gingen goed, ook omdat je er boven op zit. Na Dirks vakantie alles weer keurig aan hem overgedragen en tot begin augustus wist hij zich van zijn taken te kwijten, zowel voor WSV Marken als voor ZV Het Y.

Omdat Hans in augustus zelf ook vakantie had, kon hij slechts een week opvangen. Wederom is er een mail rondgegaan (havencommissaris) onder de Marken-liggers om voor de tweede week van Dirks vakantie een opvolger te vinden. Niemand stond te dringen. Gelukkig kon Peter, van de *Ahoy*,



dit doen. De overdracht was op 13 augustus en na 19 augustus ging Dirk weer zijn rondes doen. Wat kom je zoal tegen in een week? Veel gezeik over auto's op de dijk. Y-leden: zet je auto's op het parkeerterrein en spreek elkaar daar gerust op aan. Of onderga de gevolgen van een boete!

Gelukkig had Dirk de sleutels afgegeven. Als er opeens geen wifi meer is, heeft de vervangende havenmeester een probleem met zijn pin apparaat; een ligplaats zit zonder stroom; de buitenlandse pinpas werkt niet; de toiletten zijn gesloten; geld wisselen voor douche. Enzovoort.

Het is fijn dat elk aanwezig lid bereid is om een lijntje aan te pakken van een passant, maar het is lastig als men vergeet dat er een (tijdelijke) havenmeester is die de aanwijzingen aan passanten geeft. Dus daarom is het best jammer dat de leden niet in de rij stonden om even een taak van de havenmeester over te nemen.

Maar het was super leuk om te doen en, wie weet, voor herhaling vatbaar.

Nu gaan we zelf verder met de vakantie.

Hans en Yvonne de Boer, *Morgenster* en *Seeland*,



## Colofon

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

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

Redactieadres Y Journaal  
yjournaal@zvhetynl  
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

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

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

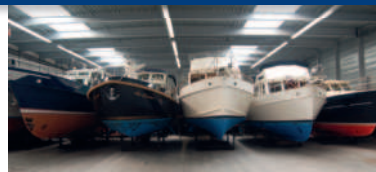
Advertenties  
yjournaal@zvhetynl



# Zorgeloos varen & stallen.



Jachtstalling binnen & buiten



Nieuwbouw



Refit, reparatie & onderhoud



Watersportwinkel



Jachtmakelaardij



Ons vakkundige team  
staat voor u klaar.

**Onze zorg houdt de vaart erin.**

Reserveer online  
of bel ons