

Jaargang 31 / 2023

# Op 'e Steiger

Verenigingsblad



erLOS

## PLASTIC JUTTER

PROJECT SKOÛNSEUN  
DRASCOMBES IN DE HAVEN  
HAVENTJE VAN SIL  
ALLEMANSHUUS WEER OPEN  
DE WERELD ROND  
JUBILEUM HT RACE  
KOOPMANS 28 - AFRODITE





# Expert Hogerhuis staat altijd voor je klaar!

met persoonlijk advies, snelle bezorging en vakkundige installatie. Maar ook voor vragen na je aankoop!



Ook voor de beste WiFi verbinding zijn onze monteurs dé Expert!

Vraag naar de mogelijkheden van onze technische dienst

## expert



### Expert Hogerhuis

Voorstraat 80, Harlingen | 0517-412887  
expert.nl/harlingen | harlingen@expert.nl



expert.nl



# Meubelmakerij 't HELMHOUT

Voor meubels op maat, draaiwerk en klein scheepstimmerwerk

Marijke van der Klei  
Noorderhaven 18, 8861 AN Harlingen  
0517 414233/06 33619334

www.hethelmhout.nl

## MENSONIDES

installatie | service | onderhoud

Kies óók voor Zonnepanelen van Mensonides Installatie



Vrijblijvend advies bij u thuis

Wij geven u eerlijk advies over zonnepanelen.

Kies ook voor zonnepanelen van Mensonides Installatie.

Wij maken gebruik van de **nieuwste generatie zonnepanelen**: Glas Glas met N-type celtechnologie.

Onze klanten waarderen ons werk gemiddeld met een **9,3**.

✓ Klantwaardering: **9.3**

✓ Eerlijk advies

✓ Tot 35 jaar garantie

Plan nu een adviesgesprek op [www.mensonides.nl/dakscan](http://www.mensonides.nl/dakscan)



MENSONIDES ADVISEERT  
Eerlijk advies



MENSONIDES LEVERT  
Duurzame installaties



MENSONIDES ZORGT  
Service en onderhoud

Technisch zeker. Persoonlijk warm.

[www.mensonides.nl](http://www.mensonides.nl) | T. 0517 - 41 26 58

# Café 't Noorderke & Restaurant Noorderpoort



© Anna Zuidema 2019

Noorderhaven 17-19, 8861 AJ Harlingen  
0517 415043 [www.hetnoorderke.nl](http://www.hetnoorderke.nl)



# DE JONG BOEKEN

## MARITIEMEBOEKEN

RUIME KEUZE IN GEBRUIKTE BOEKEN



NIEUWE BOEKEN  
OP VOORRAAD EN  
OP BESTELLING.

OOK VOOR:  
VAARWIJZERS  
VAARKAARTEN  
ZEEKAARTEN  
REISVERHALEN



Noorderhaven 4 Harlingen [dejongboeken.nl](http://dejongboeken.nl)



**Wij keuren uw  
Blusmiddelen,  
Veiligheidsmiddelen  
& Gereedschap**

Ook op uw boot.

### Worden uw brandblussers wel jaarlijks gekeurd?

Laat uw brandblusmiddelen jaarlijks keuren. Alléén dan bent u er zeker van dat uw brandblusmiddelen betrouwbaar werken.

Ook stelt uw verzekering eisen aan het periodiek keuren van blusmiddelen.

### Bespaar direct op uw keuringskosten

Benieuwd wat u kunt besparen? Vraag nu een offerte.

Bel 085 - 073 16 83, ga naar [vecened.nl](http://vecened.nl) of scan de QR-code.



Hermesweg 13 | Harlingen | 085 - 073 16 83 | [vecened.nl](http://vecened.nl)



*Peter Kuiper*  
voor oog en oor.

**BRILLEN - CONTACTLENZEN - HOORTOESTELLEN**

Voorstraat 42 Harlingen [www.peterkuiper.nl](http://www.peterkuiper.nl) 0517-412987



**VELTMAN**  
VERLICHTING

Advies en leveren elektromateriaal,  
verlichting en lichtadviezen.  
Dealer Nautic LED



**NauticLED**

Open op afspraak 06-53166728  
[info@veltmanverlichting.nl](mailto:info@veltmanverlichting.nl)

# Help mee



Hans Voorneveld

## COLOFON

Op 'e Steiger is het verenigingsblad van de Harlinger Watersportvereniging en verschijnt één keer per jaar.

### REDACTIE

Anje Valk  
Bernard Kramer  
Charlotte de Vries  
Astrid Pascal  
Jan Kloeze

### OPMAAK

Bernard Kramer

### ADVERTENTIEVERKOOP

Menno van Kammen

### PRODUCTIE

Grafisch Centrum Harlingen

Net nu ik mijn voorwoord voor deze nieuwe Op 'e Steiger wil gaan schrijven is het weer buiten omgeslagen. De temperatuur is flink gedaald, er ligt sneeuw op de dekken van de schepen in de haven en hier en daar zie ik een dun vliesje ijs. Ik had het niet meer verwacht. Het klimaat verandert toch? De aarde warmt toch op? Het is verleidelijk om te denken dat dat allemaal wel meevalt. Maar jammer genoeg is dat niet zo. De rapporten van het wereld klimaatpanel houden ons bij de les. Tijdens ons eigen Duurzaamheid Symposium vorig jaar is er uitgebreid over gesproken. Maar wat doen we nu zelf? Wie is er inmiddels elektrisch gaan varen? Ik niet, moet ik u bekennen. Maar tijdens mijn eigen zeilreis heb ik wel gezien hoe de zeeën vervuilen en hoe langs de scheepvaart-routes de lucht geel ziet door de zwavel van de scheepsuitlaatgassen. Gelukkig zijn er mensen die er wel wat aan willen doen, ook hier in Harlingen, in onze eigen omgeving. Neem Henk Prins, de plastic jutter. Of de mensen van de Skoönseun, die hard werken aan hun maritieme stofzuiger. U kunt erover lezen in deze Op 'e Steiger. Net als over ons havenmeestersteam dat onze haven schoon, onze schepen veilig en onze gasten tevreden houdt.

Het redactieteam is uitgebreid en heeft een prachtig blad gemaakt met nog veel meer mooie verhalen. Over ons vernieuwde Allemanshuus, het jeugdzeilen, mooie tochten over en langs het Wad en hoe je eigen boot te bouwen. Het schrijven van die verhalen, het maken van het blad, het wordt gedaan door vrijwilligers. Net als het wippen van de brug, het onderhouden van het groen, het verbouwen van het clubhuis, het organiseren van de HT Race, het zeilen met de jeugd en nog veel meer grote en kleine zaken. Gelukkig heeft onze vereniging veel vrijwilligers die de handen uit de mouwen willen steken, dat was ook goed te

zien op de grote vrijwilligersdag. Maar het zijn wel vaak dezelfde mensen en het zou heel mooi zijn als ook andere, nieuwere, jongere leden willen meehelpen. Ook in het bestuur. Ik merk vaak dat het nemen van bestuurlijke verantwoordelijkheid moeilijk ligt. Meehelpen aan een project, ja. Maar besturen liever niet. Dat is jammer, want zonder te besturen houdt je een vereniging niet overeind. En zonder een bestuur waar alle geledingen van de vereniging in zijn vertegenwoordigd wordt het ook moeilijk. Bij deze mijn uitnodiging, doe mee en help mee onze vereniging leuk en levendig te houden.

Gelukkig zijn we er met elkaar, leden, vrijwilligers en bestuur, toch weer in geslaagd om een aantal mooie dingen voor elkaar te krijgen. We hebben de ligplaatsen in de Noordoostersingel in beheer gekregen. Niet helemaal zoals we wilden met mooie boxen, maar toch. Een goede relatie met onze burens is ook veel waard. Ons vernieuwde Allemanshuus is prachtig geworden. In het vaarseizoen is de bar weer opengegaan en na een aarzelend begin is de omzet aanzienlijk toegenomen. En deze winter zijn er weer clubavonden met veel bezoekers. Ook voor komend jaar staan er mooie projecten op stapel. De 76ste HT Race, het uitbreiden van het jeugdzeilen, het openstellen van de vereniging voor kanoërs en suppers. En vooral het genieten van de watersport in de breedste zin, met vrienden om je heen.

Ik wens u allemaal gelukkige feestdagen, een gezond en voorspoedig nieuwjaar en een mooi, lopend windje in het komende vaarseizoen.

Hans Voorneveld

*Voorzitter Harlinger Watersportvereniging*



# IN DIT NUMMER



6

## SKOÛNSEUN

Het project Skoõnseun is van start gegaan. Een verslag van dit baanbrekende initiatief om het plastic afvalprobleem aan te pakken.



12

## HAVENTJE VAN SIL

Waddentocht naar het haventje bij de Cocksdorp op Texel. Avontuur om de hoek.



16

## IN HET ZOEKLICHT

Henk Prins, de Gevaarlijke Groene Rakker, jaagt al tientallen jaren onvermoeibaar op plastic afval in de Harlinger havens.

## DRASCOMBES

Deze bijzondere boten zien we vaak in onze haven. Het zijn wadbootjes bij uitstek.



18

## PIET & MONIEK

Kennismaking met onze havenmeesters en de vreemde passanten die er soms zijn.



22

## 75STE HT RACE

Een feestelijke editie van onze jaarlijkse zeilrace met een onverwachte afloop.



24

## OVER DE ROOIE...

De wereld rond met de kapitein en ik. Na de Rode Zee en het Suezkanaal zijn ze bijna thuis.



26



34

## DE LADY JANE

Lees en huiver. Een nieuw spookverhaal van Nico Pellenbarg met een illustratie van Dolf Siere.



40

## AFRODITE

## KOOPMANS 28

Ruud Didden bouwde zijn droomjacht.



46

## ARIE

Jan van der Molen vertelt een verhaal over een van zijn reizen met de MS Schie Lloyd.

## En verder:

**SPELLETJE WADVAREN** 9

**WIE LIGT DAAR?** 10

Wie ligt er in box 8?

**JEUGDZEILEN** 38

**ALLEMANSHUUS** 42

Gerenoveerd, geopend en activiteiten weer van start.

**RECEPT** 44

Anje Valk met een culinaire inspiratie: fruits de mer.

**BOTTERMODEL OPGEKNAPT** 49

**BESTUUR EN COMMISSIES** 50





# SKOÛNSEUN

Tekst **Astrid Pascal** / foto's **Sandy Loup** - *Mijn Kijk op de Wereld*

**Een groepje enthousiaste Harlingers heeft het plan opgevat om een bijdrage te leveren aan het oplossen van het plastic afvalprobleem in de Harlinger havens en de binnenwateren. Op vrijdag 10 november is in het Entrepotgebouw het startsein voor het project **SkoônSeun** gegeven. Het eerst in het oog springende onderdeel van het project is het ontwerp en de daadwerkelijke bouw van een zogeheten trashskimmer, een bootje dat het drijvend en zwevend plastic afval uit het water gaat opvissen. Een vooruitstrevend en zelfs baanbrekend project. De toekomst is nú.**

De ruimte is versierd met honderden, zo niet een duizendtal objecten. Allemaal plastic materialen die uit zee zijn gevestigd. Verontrustend veel netten, stootwillen, kratjes, flacons, flessen. De genodigden kijken verrast om zich heen. Hier, tussen sierlijk geëtaaleerd zwerfafval, gaat de presentatie van de **SkoônSeun** dadelijk plaatsvinden.

Stichtingsvoorzitter **Lammert Brouwer** (60) neemt de microfoon ter hand en kijkt met gepaste trots de zaal in. Wat begon - nog geen jaar geleden - als een pril idee onder vrienden, is nu een avontuurlijk project met

vele facetten. Met enthousiaste verteltrant sleept de voorzitter de menigte mee als hij verhaalt over het belang om lokaal zwerfafval de wereld uit te krijgen. **Lammert** is een Bolswarder die zich verbonden heeft aan Harlingen. Hij spreekt het Harlingers als een ouwe Seun en dat is typerend. **Lammert** integreert en verbindt. Hij is als nieuwe inwoner van ons stadsje gaan

houden. Als het aan hem ligt wordt Harlingen binnen afzienbare tijd uitgeroepen tot Schoonste stad aan het Wad. Geen pronkstuk, maar gewoon een prachtig ongepolijst juweel. Harlingen moet wel zichzelf blijven.

**Lammert** is enige tijd geleden vrijwilliger geworden op het zonnepontje, de Jonge Seun. En in de hoedanigheid van skipper kwam hij bij elke korte oversteek drijvende rommel tegen in de Willemshaven. Gewapend met een



*Lammert Brouwer*





*Kiellegging voor duurzame maritieme samenwerking*

schepnetje en grijpstok bleek al gauw niet afdoende. Zijn grijze cellen gingen draaien, hij verzamelde een netwerk, en zo werd een idee geboren. Een varende trashskimmer moest er komen. Een *SkoônSeun*. Een naam met een knipoog. Met zijn aanstekelijke lach vertelt de nieuwe ouwe Seun over dit initiatief.

### SCHOONSTE STAD AAN HET WAD

Als de microfoon wordt overgedragen aan Hendrik Sijsma, wethouder, blijkt het Entrepotgebouw wederom een begeesterde spreker te hebben. Hendrik herinnert zich hoe hij als jochie in korte broek sloten moest schoonmaken van zijn vader, veehouder vlakbij het Oosterpark. Destijds nog in aanbouw. Opruimen deed hij, maar alleen voor een felbegeerd zakcentje. Inmiddels is er dieper besef gekomen van de vervuiling in Harlingen. En als wethouder heeft hij zich bij de missie van de *SkoônSeun* aangesloten. Niet alleen qua wateroppervlak, maar ook wat betreft grond en lucht. We hebben een

verbrandingsoven in Harlingen, verzucht hij. 'Problemen die we over decennia hebben gecreëerd gaan niet in een pennestreek weg, maar we kunnen wel toewerken naar schonere plannen!' Hendrik is aan boord. Misschien niet letterlijk aan boord van de *SkoônSeun*, maar zeker figuurlijk. Mijn stem voor 'Harlingen mooiste stad aan het Wad' zal klinken in de gemeenteraad, verzekert hij.

### DOBBEREND PLASTIC

Ale Ypma - noeste man met woeste baard - neemt de microfoon over. Hij huppelt tussen de gevonden voorwerpen door. Of we stratenmakers op zee hebben, vraagt hij de aanwezigen jolig. Hij wijst naar pionnen en parkeerpaaltjes die uit het water zijn gevist. Zijn bevolgen woorden, doorspekt met humor, wakkeren verder inzicht bij de toehoorders aan. De plastic soep wordt wél zo heet gegeten als hij wordt opgediend, stelt hij. Kijkt onderzoekend de ruimte rond. We hangen aan zijn besnorde lippen. Hij zucht even diep en steekt opnieuw van

wal. Dobberend plastic verwordt tot microplastic. En microplastic verwordt tot nanoplastic. En nanoplastic komt in de vis. En die vis eten wij. Voor je 't weet ligt 'ie op ons bord. Maakt het deel uit van de voedselketen. We zijn een bedreiging geworden voor onszelf, concludeert hij. 'Moeder Aarde willen beschermen is niet zweverig!' zegt hij indringend. 'De Aarde niet beschermen, dat is pas vragen om ellende!' Zijn woorden galmen door het Entrepotgebouw. 'Men heeft mij wel eens vergeleken met Kapitein Iglo', grapt hij en streelt zijn baard. 'Maar hoe lang kán het nog, die vissticks eten?!' Hij weet het antwoord zelf ook niet, geeft hij toe. Maar hij weet wel dat we zwerfafval bij vissen dienen weg te houden.

### POLYETHYLEEN

Opruimen vergt een inspanning van ons allemaal. En een nieuwe blik, om verder te kijken dan onze neus lang is. 'Kunnen we ons op een dag verantwoorden aan onze klein- en achterkleinkinderen?' De





Projectleider Ale Ypma

retorische vraag blijft boven onze hoofden hangen. Als een onzichtbaar zwaard van Damocles. Dan strooit hij met een voor velen onbekend woord: polyethyleen. Dat behoeft uitleg. En een gedachtensprong. Ale stoomt verder. Plastic afval blijkt een nieuwe grondstof te zijn. En plastic afval scheiden en hergebruiken betekent dan dat we die nieuwe grondstof kunnen ontginnen, precies zoals we dat ooit begonnen te doen met aardolie en kolen. We leven niet in een boze vieze wereld, benadrukt hij, we leven juist in een prachtige wereld. Waarin we allemaal inspirerend kunnen zijn. Mits we onze handen laten wapperen. En ons verstand gebruiken. Het kan anders en het móet anders, betoogt hij. De zaal knikt bedachtzaam terug. Het verhaal is binnengekomen. Je kunt de radertjes horen draaien. Dok 5, naast het Brouwdok, zou een Kijken Doe-centrum moeten worden voor de jeugd. Laat kinderen spelenderwijs

opgroeien met ecologisch besef. Het Dok 5 Expo Centrum. Het klinkt vooruitstrevend. Misschien zelfs hoogdravend. Dát is precies wat de initiatiefnemers van de SkoônSeun voor ogen hebben. Hoog tijd om hoog in te zetten.

### NOOIT OPGEVEN

Inspirator Lammert neemt het stokje weer over. Met de Tallships Race van 2026 kan Harlingen er klaar voor zijn! Dan mogen de vierkant getuigde zeilreuzen wat hem betreft die week het thema Duurzaamheid uitdragen. De zaal murmelt goedkeurend. Harlingen op de kaart als Schoonste stad aan het Wad. Het idee went snel. Ons Wad is werelderfgoed tenslotte. En onze sluizen kunnen de poortwachters van de Waddenzee zijn. Stichting Sterke Yerke komt kracht verlenen in het Entrepotgebouw. Het beroemde verhaal van vrienden met een pril idee dat vervolgens nationale bekendheid kreeg. Een onderneming gedreven door vriendschap en

hang naar avontuur. Een verhaal van vallen en opstaan, maar nooit van opgeven. Onder geen beding. Uw verslaggever ziet overeenkomsten met het jongste initiatief.

### PIONIER

Last, maar zeker niet least, komt een videoverbinding tot stand met Edwin te Velde. Zelfs op beeldscherm heeft deze pionier een ijzersterke aanwezigheid. Edwin leeft vanuit het Pippi Langkous principe van 'ik heb het nog nooit gedaan, dus ik denk dat ik het wel kan'. Met dit gedachtengoed centraal haalde Edwin een aantal jaren geleden een plastic champignonbakje uit zijn afvalbak in de keuken. Hij staarde er misprijzend naar, hield het uren in zijn handen. Na een slapeloze nacht kwam hij tot de conclusie dat plastic huisvuil wel eens een nieuwe grondstof zou kunnen zijn. Mits iemand zou ontdekken hoe dat afval te transformeren. Duizenden en duizenden manuren later had hij bingo en ontstond een nieuw duurzaam product uit zwerfplastic. Gerecycled polyethyleen. Zijn innovatieve kindje werd grondig getest. Een wagen werd geperst van afvalmaterialen, waarmee hij vervolgens eigenhandig over Antarctica reed. Op zonne-energie. Verder ging hij Tiny Houses produceren van restafval van gerecycled polyethyleen. Spin-offs, want geen snippertje plastic ontsnapt aan zijn aandacht. Niks wordt weggegooid, geheel volgens zijn stelling 'afval bestaat niet'. Inmiddels is Edwin bezig om een replica van een driemaster uit de Gouden Eeuw te bouwen (350.000 kilo zwaar en 50 meter lang) van gerecycled polyethyleen. Van champignon-bakjes en vergelijkbare producten dus. Een fluitschip bouwen is absoluut ónmogelijk, werd hem gezegd. 'Dat



zei men van mijn expeditie naar de Noordpool ook', kaatste hij terug, niet onder de indruk. Weggedoken onder een wollen muts kijkt de pionier uit Hoorn met een rode neus de camera in. Het is koud, wáár hij zich ook bevindt.

### BOUWEN MET AFVAL

'De mens heeft de neiging om bij het bekende en het comfortabele te blijven. Dat is mens-eigen. Maar het wordt pas écht interessant als het óngemakkelijk wordt. Dáár zit de vooruitgang!' Het zijn passende woorden van afscheid. Edwin's kindje gaat de wereld veroveren, en tegelijkertijd de wereld opruimen. Verder laat het zich raden: de SkoônSeun gaat ook gebouwd



Henk Prins

worden van afval. Een daverend applaus klinkt. De oren tuiten van zoveel groen nieuws. Bijna te veel om op te nemen. Een Brouwdokbiertje komt precies op het goede moment aangeleverd voor uw verslaggeefster. Er wordt nog symbolisch een muntje geplaatst op de polyethylene kiel

van de SkoônSeun in wording. Traditie voor een behouden vaart. De menigte proost op het prille idee dat ontstond onder vrienden, dat inmiddels een hele onderneming geworden is. Vol vriendschap en avontuur.



## EEN SPELLETJE WADVAREN?

**Slag in de Rondte** is een spel voor avontuurlijke schippers vanaf 7 jaar. Het spel is gemaakt door **Dolf Siere** en **Hanneke de Man**. In het spel bevind je je op de vaargeulen en zandbanken van de betoverende **Waddenzee**. Navigeer je kleurrijke zeilboot door een waanzinnige wedstrijd. Gebruik getijden en wind in je voordeel. Hijs vlaggen op elk eiland dat je tegenkomt en wees de eerste die terugkeert in **Harlingen!** Maar pas op: je tegenstander kan zorgen



dat er een zeehond voor jouw boot zwemt waardoor je een heel stuk om moet zeilen!

Het is verkrijgbaar bij de betere watersport/boek/spellenwinkel. Of scan de QR-code, dan kom je direct bij de webwinkel.





# Wie ligt daar?

**Wie zijn onze vaste ligplaatshouders? In deze rubriek vragen wij een van hen om zich voor te stellen. Deze keer maken we kennis met de familie Deinema.**

## Wie ligt er in box 8?

In box 8 ligt de 'Quintet', een kajuitcatamaran in bezit van de familie Deinema: Ynse (37), Susanne (36), Kees (7), Heyn (5) en Rinus (3). Zij wonen sinds '21 in Harlingen. Susanne werkt als kinderpsycholoog en Ynse staat aan het roer van een startup die zelfvarende boten ontwikkelt: [www.roboat.tech](http://www.roboat.tech).

## Wat voor boot hebben jullie?

De Quintet is een Heavenly Twins, gebouwd in 1978 in de UK en ontworpen door Pat Patterson. De boot is 7,90 m lang en 4,20 breed. De diepgang is 70 cm. Het is een echte polyester klassieker, dit ontwerp staat symbool voor de eerste generatie kajuitcatamarans die in grotere volumes geproduceerd zijn. Er varen er ongeveer 300 rond wereldwijd. De boot is zeewaardig en dit type is meerdere keren de wereld rondgevaren. Die ambitie hebben wij zelf niet! Geef ons maar de binnenwateren en de Waddenzee.



**We zien niet veel catamarans bij ons in de haven. Waarom heb je voor dit type zeilboot gekozen?**

Mijn vader Henk Deinema heeft de Quintet begin jaren '90 gekocht. Ik vaar al mee sinds mijn vierde jaar. Toen ik een

jaar of 25 was overwoog mijn vader om de boot te verkopen. Hij heeft toen ook aan mij gevraagd of ik haar over wilde nemen, maar dat vond ik toen maar een vreemd idee. Niet echt 'cool', de boot van je vader overnemen -- dacht ik toen. Ik was wel altijd fanatiek aan het zeilen en klussen aan boten. Verschillende monohulls zijn de revue gepasseerd, maar vaak dacht ik nog terug aan hoe slim de Heavenly Twins bedacht was. En dat gevoel werd sterker toen wij zelf ook kinderen kregen. Een catamaran gaat niet scheef, je zeilt relatief goed, de stuurpositie is veilig en beschermt door de centreconsole layout en het allermooiste: twee volwaardige achterhutten met 2 x 2 persoonsbedden voor de kinderen en een 2 persoons in de hoofdkajuit. In de verkoopfolder uit de jaren '70 stond dit type omschreven als 'the family peacemaker'.

Toen ons derde kind op komst was, heb ik de knoop doorgehakt en ben ik op zoek gegaan naar de nieuwe eigenaar van de Quintet. Dat lukte, maar helaas bleek ze volkomen verwaarloosd op een oude werf te staan. Compleet vol geregend, twee grote scheuren in de rompen, helemaal groen, al het houtwerk rot. Ik heb haar toen terug kunnen kopen, met een kapotte mast, twee lekke rompen, weggerotte roeren etc. etc. In onze keuken in Amsterdam heb ik de roeren opnieuw gemaakt en met twee bilgepompen continue aan, ben ik - langzaam zinkend - van de kop van Noord Holland, naar de werf in Amsterdam gevaren. Daar heb ik de rompen verder hersteld







en inmiddels is de Quintet weer in goede doen. Wij zeilen nu met 5 bft over het wad, terwijl de kinderen binnen met de lego spelen. Als het eb wordt, gooi je het anker uit en kan je droogvallen. De boot is relatief lichtgewicht ( $\pm$  drie ton) en laat zich gemakkelijk voortstuwen door een 9.9 Yamaha buitenboordmotor.

Heel soms mis ik onze oude vd Stadt Bries monohull nog wel eens, vooral met opkruisen. Daar blinkt de Quintet niet bepaald in uit. Bij de HT race '23 konden we ook maar met moeite meekomen met het veld. Veel Engelse Heavenly Twins eigenaren zeggen: "A gentlemen never sails to windward" en dat is natuurlijk ook zo.



### Hoe is de liefde voor het varen ontstaan?

Het varen is er met de paplepel ingegoten. Als baby ging ik mee met mijn ouders en twee zussen op een Sturgeon 22. We zeilden toen veel op het Lauwersmeer en richting Schiermonnikoog. Later als kind heb ik leren zeilen in een Optimist en mijn vader had ook een hecht houten Mirror Dinghy. Daar had ik later ook een Yamaha 2 pk motor bij, zo een oude met een trekkoord dat je er zelf op moest draaien. In mijn beleving gingen we in het seizoen elk weekend zeilen. De Sturgeon werd vervangen door de Heavenly Twins en toen begon ik ook allerlei technische tekeningen te maken van catamarans. Ik durf te beweren dat er eentje tussen zat met een dynamische wing foil, maar die tekening ben ik kwijt.

In mijn pubertijd heb ik wedstrijden gezeild met de Splash, door heel het land en zelfs een keer winnaar van de Sneekweek. Mijn vader en ik hebben in die tijd ook een oude Hobiecat 16 gekocht, opgeknapt

Toen ik ging studeren in Amsterdam, kwam ik erachter dat je goedkoop oude zeilboten kon kopen in Friesland. Ik haalde dan de mast eraf en verkocht de boot door als grachtenboot. Een Friendship 23 heeft bijvoorbeeld een lange diepe kuip, en niet onbelangrijk: een afgesloten kajuit met toilet. De ideale drijvende kroeg!! Daarna volgden wat serieuze zeiljachten, zoals de vd Stadt Bries, een Finnclipper 35 motorsailer en een one-off langkieler.

en mee gezeild op de grote Wielen. Dat is misschien wel het mooiste zeilen!

### Welke tochten hebben jullie al met de Quintet gemaakt?

Markermeer, IJsselmeer, Waddenzee, Duitse Wad, Kielerkanaal en de Oostzee. Mijn vader is nog wat verder naar het Oosten gezeild, ik dacht tot aan Polen.

### Welke bestemming staat nog op de bucketlist?

Ik wil nog een keer naar Noorwegen en de

Kanaaleilanden. Maar voorlopig ben ik al heel blij als we met zijn allen op de boot zitten en ergens lekker voor anker kunnen.

### Heb je nog andere hobby's naast varen?

De passie voor boten is wel echt een rode draad in mijn leven. Het gaat mij niet alleen om het varen, maar ook om de techniek die is toegepast op verschillende schepen. Het klussen vind ik ook leuk, als ik er de tijd voor heb. Een zwak punt is voor mij altijd de vergeten boten, die achterin de werf weggezet staan. Dat vind ik altijd zonde en dan begin ik te fantaseren over wat er nog van te maken is.

### Er zijn altijd diverse werkzaamheden of klussen op de haven. Waar zouden we jullie hulp bij mogen invoeren?

Dom werk! Alhoewel ik ook handig ben met (buitenboord)motoren en bijvoorbeeld epoxywerk. En lobbyen natuurlijk voor een Harlingen recreatieplas!! Hoe mooi zou dat zijn.





# NAAR HET HAVENTJE VAN SIL BIJ DE COCKSDORP

*Tekst & foto's Bernard Kramer*





Vlieland 19 juli 2023 – Gisteren ben ik op Vlieland aangekomen. In de haven is het nog relatief rustig.

Waarschijnlijk omdat het de laatste dagen slecht weer was. Het weer is nu wat opgeknapt en er is een paar dagen rustig weer voorspeld. Het is midden op de dag hoog water en bijna springtij. Ideale omstandigheden voor een nieuw avontuur op het wad. Vaak heb ik de neiging om het verder van huis te zoeken, richting Duitse wad of Oostzee, maar voor dit seizoen heb ik me voorgenomen wat plekken in de

buurt te bezoeken waar ik nog nooit geweest ben, terwijl ze naast de deur liggen.

De bestemming voor vandaag is het haventje van Sil bij De Cocksdorp op Texel. Bij De Cocksdorp is een steiger, waar je kunt aanmeren. De steiger is ooit aangelegd door Sil Boon, de schipper van de *Vriendschap*, de veerboot van Texel naar Vlieland. Nu deze schipper is overleden is de steiger geadopteerd door een paar dorpelingen, die de steiger en de prikkengeul ernaartoe onderhouden.





Ik vertrek om ongeveer 3 uur voor hoog water Vlieland. Het is vroeg in de ochtend en er staat nog weinig wind. Het heeft dus geen zin om de zeilen te hijsen. Rustig vaar ik op de motor met de stroom mee de Vliesloot uit. Na de laatste ton is de route onder Vlieland door niet bebakend. Ik maak gebruik van de waypoints, die op de website van de Wadvaarders te vinden zijn. Deze zijn van 2012, meer dan 10 jaar oud en het wad is veranderlijk, weten we. Ze blijken echter nog aardig te kloppen als ik de route vergelijk met de dieptecijfers in de kaart. Ook in de werkelijkheid is de diepte nergens minder dan een meter, dus het gaat gesmeerd. Een uurtje later vaar ik in het Lange Gat, de geul die langs de Vliehors loopt. Hier liggen weer tonnen, dus je kunt weer wat meer ontspannen sturen. Het is nu rond hoog water en de platen staan

onder water. Een paar jaar geleden voer ik de omgekeerde route met laag water. Toen staken alle platen hoog boven de geulen uit en lagen er honderden zeehonden in het zonnetje te rusten. Zo is het wad op ieder moment totaal verschillend, afhankelijk van weer en getij.

#### EIERLANDSCHE GAT

Texel komt in zicht en de wind trekt wat aan uit het Noordwesten. In het Eierlandsche gat tussen Vlieland en Texel staat ondanks de zwak tot matige wind een aardige branding. Even denk ik, 'moet ik daar doorheen?', maar de geul gaat er vlak achter langs en het valt mee. Met meer wind, wil je hier niet zijn. Er staat dus niet voor niks op de 18.11-kaart een waarschuwing: 'Het bevaren van het Eierlandsche Gat zonder plaatselijke bekendheid wordt ten zeerste

ontraden'. Via het Engelschman Gat, vaar ik het Robbengat in en kom in de luwte van Texel. Ik zie de strandhuisjes bij De Cocksdorp al.

#### DIKKE PAAL

Het is even na hoog water als ik tussen de RG 12 en de RG 14 op zoek ga naar de prikken die de geul naar het haventje markeren. Het haventje ligt vlak naast een gemaal, dat af en toe wat water uitspuwt en zo het geultje op diepte houdt. Op de Wadvaardersite staan de nodige aanwijzingen hoe dit geultje te bevaren: oplettendheid is gewenst! Om te beginnen moet je alle prikken aan stuurboord houden. Langs het geultje staat een bonte verzameling van prikken, half afgebroken prikken en panlatten. Er ontbreekt er ook wel eens een, heb ik gelezen. En die dikke





## ‘Hoe kunt ge varen als er geen water is?’

paal moet je negeren, die markeert een bultje. Ook is het van belang dat je alle prikken netjes volgt, ook die ene die ogenschijnlijk te veel naar stuurboord staat, anders loop je onherroepelijk vast. Genoeg informatie om met knikkende knieën stapvoets het geultje in te varen. Het is al aflopend tij, maar er staat nog genoeg water in de geul. Zonder problemen kom ik, de prikken volgend, bij het haventje van Sil.

### BEETJE SPANNEND

Ik maak vast aan de steiger achter een voormalig vissersscheepje. Daarmee is de steiger ook vol. Bij de steiger is het wat dieper door het stromende water uit het gemaal. Ik neem bij aankomst even in me op wat de waterstand is t.o.v. de steigerpalen, dan weet ik morgen bij vertrek wanneer ik in ieder geval door het geultje kan. Op de steiger staat een brievenbus waar je een donatie in kunt doen. Hiermee kunnen de vrijwilligers die het haventje beheren het onderhoud bekostigen. Even later komt een van de beheerders, Karin Scholte, een kijkje nemen. Ze vraagt me of ik het een beetje heb kunnen vinden. Ik vertel over alle aanwijzingen van de Wadvaarders en dat het van tevoren een hele onderneming leek om hier te komen en dat het best meeviel. “Ach”, reageert ze, “het moet ook een beetje spannend blijven”.

### WANDELPIER

Na een fietstochtje over het eiland en een lunchstop bij de visboer ben ik weer terug op de Zeekraal. Het zonnetje schijnt lekker en het is inmiddels laag water. Het wad nabij



het haventje ligt droog, het geultje kronkelt door het slik en een groepje plevieren verzamelt voedsel in de ondiepe poeltjes. De steiger waaraan ik heb vast gemaakt is verbonden met een gloednieuwe wandelpier, gemaakt met veel beton en mooi geschaafd hardhout. Er lopen veel mensen op de pier. Sommigen komen een kijkje nemen bij de steiger. Kinderen vissen naar krabben tussen de steiger en de boot. De Zeekraal ligt half weggezakt, een beetje scheef, in het slik. Ik zit wat te doezelen in de warmte van de zon. Er staat al een tijdje een klein meisje te kijken. Opeens vraagt ze (met een Vlaamse tongval): “Hoe kunt ge varen als er geen water is?” Ik moet wat slaperig lachen om deze rake observatie en antwoord: “Je moet wachten tot het water weer terugkomt”. Dan roept haar moeder haar vanaf de dijk en sprint ze weg.

### BLATENDE SCHAPEN

Texel is een schapeneiland. Al wat later op de avond komt er een schapenboer een

kudde schapen afleveren op de dijk achter me. De schapen zijn nogal opgewonden over de verhuizing en blaten dat het een lieve lust is. En dat geblaas houdt zeker een uur aan. Als ik te kooi ga, zijn ze net wat rustiger geworden. Ik slaap heerlijk.

### GASBOEIENGAT

De volgende ochtend sta ik om half acht op. Het water blijkt al aardig op weg naar het peil van gisteren toen ik aankwam. Ik eet wat, zet een volle pot koffie en vertrek. Nog ruim drie te gaan voor het hoog water is in Harlingen. Er staat net genoeg wind om te kunnen zeilen. Er is wat regen voorspeld, maar voorlopig is het droog. Met de stroom mee vaar ik door het Vogelzwin naar het Gasboeiengat. Deze geul stroomt richting booreiland bij het Inschot, maar halverwege stopt de betonning en ik zet vanaf de GG 20 koers naar de IN 11. Ik volg het Inschot een stukje naar het Noorden en ga stuurboord uit via het Oude Inschot naar de Blauwe Slenk. Bijna thuis.



# In het zoeklicht

## De Gevaarlijke Groe

Tekst Astrid Pascal

**'Ik ben een man van weinig woorden', zegt Henk Prins (71) terwijl hij me aankijkt met bedachtzame ogen. Vrijwel onmiddellijk daarna buitelt verhaal na verhaal naar buiten. 'Tja', lacht hij, 'als ik over mijn passie vertel, dan ben ik niet te stoppen!' Henk is sowieso niet te stoppen blijkt al snel, want reeds tientallen jaren jaagt hij onvermoeibaar op plastic. Hierbij een interview met de Harlinger Plastic Jutter, die van de vissers de geuzennaam Gevaarlijke Groene Rakker heeft meegekregen.**

Zijn zorgelijke blik op de maatschappij begon ruim 50 jaar geleden, toen de jonge Henk het Rapport van Rome had gelezen: ongebreidelde bevolkingsgroei, toenemende industrialisatie, uitputting van natuurlijke hulpbronnen en oplopende vervuiling... Na achter zijn oor te hebben gekrabd kondigde

hij luidkeels aan dat hij vanaf nu alleen nog met groene zeep ging wassen. Want al die plastic flessen zeep en shampoo, die leeg nog honderden jaren zouden blijven voortbestaan nadat ze in enkele weken waren opgehaald, waar moest dat naar toe!?

### 25 KUUB

Henk - nog immer fris en fruitig van de groene zeep - heeft het sinds zijn jonge jaren zijn levensmissie gemaakt om plastic op te ruimen. Het begon bij eenvoudigweg oprapen van wat hij tegenkwam en die activiteit bouwde zich uit tot een listig plan waarbij nauwkeurig op spreadsheets wordt bijgehouden wát hij vindt, waar en hoeveel. Aanvankelijk vond hij 25 kuub plastic zoi per jaar om en nabij Harlingen. Inmiddels is - mede door andere lokale opruiminitiatieven - 10 a 12 kuub plastic rommel zijn jaarlijkse juttersbuit.

### BUBBELTJESGORDIJN

Bij de Franekereind Brug van ons aller HWSV, ziet men de TrashSkimmer, een eigen initiatief en dito ontwerp dat plastic materialen uit het water afvangt. Het kan 66% van het op het wateroppervlak drijvende plastic afval afvangen dat via deze weg naar het Werelderfgoed Waddenzee stroomt. Henk vertelt enthousiast over een nieuw plan: de Great Bubble Barrier, oftewel een bubbeltjesgordijn. Een buis met gaatjes dwars over de grond van een haven of kanaal, waar lucht doorheen wordt

geblazen. Door de belletjesbarrière wordt plastic afval naar een punt geleid om vervolgens op dat ene punt uit het water te kunnen worden gevestigd. 'Men moet nog kijken wat voor impact dat heeft op de vissers', verheldert hij, maar 't zou wel super zijn.

### 5 GYRE'S

Henk is naast idealist ook een harde en vooral georganiseerde werker. Zijn juttinggebieden worden bepaald naar gelang het tij, de windrichting en de stroming van die dag. Bij westenwind is alles aanlandig, dan is hij vooral op de zeedijkkant te vinden met z'n oranje Eend of bakfiets. Volgestouwd en vastgesjord komt hij weer bij zijn twee eigen Omrin containers, waar hij zijn buit in kiepert. 'De wereld heeft vijf Gyre's', doceert hij. Dat zijn 5 plekken waar alle drijvende plastic zoi van de wereld samenkomt tot plastic soep. Maar hier in Harlingen hebben we volgens Henk ook een kleine Gyre. In het Spaansengebied van de industriehaven is een plek waar alle plastic samenkomt. Vroeger werd daar maandelijks opgeruimd, maar helaas nu niet meer, althans niet meer structureel. Dat zou weer opnieuw moeten, want zo drijft het plastic met ongunstige wind de zee weer in.

### BEDRIJVEN

Met samenwerking kom je een heel eind, benadrukt Henk en hij somt vervolgens een indrukwekkend rijtje van bedrijven op die hun samenwerking verlenen aan de ouwe







Henk Prins

seun. Port of Harlingen, Omrin, Gemeente Harlingen, de Rommelridders, SkoônSeun, Skin Wetter, Sterke Yerke, Ocean Cleanup en Universiteit van Wageningen.

Uitwisseling van kennis is essentieel want iedereen kan iets van elkaar leren. Henk werkt het liefst solo, maar wél samen met iedereen. Een bescheiden glimlach gaat gepaard als hij met enige trots vertelt dat hij in André Kuipers' programma werd uitgenodigd. En dat het Natuurmuseum Friesland een expositie heeft gemaakt van zijn plastic soep-troep. En dat een kunstenaar prachtige armbandjes maakt van de vele restanten visnetten die Henk uit het



water vist. En dat er fraaie buitenlampen gemaakt zijn van zijn gevonden stootwillen. Zelfs het Entrepotgebouw heeft een kunstwerk geïnspireerd op zijn vele

vondsten. Maar dat is bijzaak. Hoofdzaak is dat er hoop is op een schoner Wad.

'Pas als de economie helemaal circulair wordt, komt het goed', verzucht hij. De Gevaarlijke Groene Rakker trekt ietwat vertwijfeld zijn schouders omhoog. 'Soms snappen mensen mijn missie voor een schonere zee gewoon niet. Ik heb drie Verlos-de-Zee bakken staan, waarvan een vlak bij de Stenen Man en twee op en nabij de Noorderpier. Drie grote ruime containers zodat iedereen die plastic vindt, dat in die bakken kan werpen. Maar soms dumpen lui gewoon hun eigen huisafval in die bakken! Die luiigheid, dat gaat mij de pet te boven', brijst hij.

### VISSERSHANDSCHOENEN

Van petten heeft Henk er inmiddels ruim honderd uit zee gevestigd. Hij laat foto's zien van verzamelingen. De aantallen worden aangeleverd door de spreadsheet: 486 tennisballen, 153 voetballen, 49 big shoppers, 21 bezems, 216 hondenspeeltjes, 600 visbakken en talloze jerrycans, bidons, aanstekers en niet te vergeten 312 emmers. Ruim duizend vissershandschoenen. En meer. Vél meer. De spreadsheet houdt het meedogenloos bij.

Henk wil nóg wel een duit in het zakje doen. Een poepzakje welteverstaan. Dat die zakjes nog steeds niet biologisch afbreekbaar zijn, vindt hij absurd. Die zakjes komen overal bovenwater. Leeg en met inhoud. Zijn collage foto's over dit onderwerp zetten zijn woorden kracht bij. Als de inhoud is vergaan blijft het zakje over. 'Honnestrôn', zegt hij peinzend en kijkt eerst mijn hond en dan mij indringend aan. 'Wat is er mis met een schepje?'

### KRUISTOCHT

Het is mij duidelijk. In Harlingen hebben we een plastic jutter die tevens uitvinder is. Een man met een missie. Bruisend van ideeën. Bruisend van energie. En dat al vijftig jaar, waarvan dertien jaar fulltime. 'Ach, je moet het gewoon leuk vinden', zegt Henk eenvoudig. 'Gelukkig snapt mijn vrouw Ineke m'n kruistocht tegen plastic wel. Ons huis is ermee versierd, de achtertuin ligt er vol mee. Zij het wel keurig gesorteerd. Als er weer een kratje of wat vol is, gaat het naar de Omrin. 'Vroeger was ik wat dwangmatiger', knipoogt hij, 'maar nu niet meer. De meeste mensen kijken in ôns mooie stadsje naar de fraaie geveltjes, maar ik kijk áltijd naar de waterkant.'



# Drascombes in de HWSV-haven

# ÉÉN

# MET DE NATUUR

Tekst **Bernard Kramer** foto **Herman Zijl-NKDE** - overige foto's **Michel Maartens-NKDE**

**Met enige regelmaat ligt er een groepje Drascombes in de HWSV-haven. Drascombes zijn kleine wadbotten met weinig diepgang. Er varen er ongeveer 300 in Nederland. Je ziet ze veel op het wad, vaak in groepjes, maar ook solitair kom je ze tegen. Soms bezoekt een groepje Drascombes onze haven, vaak als verzamelpunt voor een waddentocht of als afsluiting om even op adem te komen na een Spartaanse tocht door het zout.**

Michel Maartens uit Huizen, Drascombe-zeiler en HWSV-lid : “Het beviel me zo goed in jullie haven, dat ik op een bepaald moment lid ben geworden”. Michel is de spin in het web als het gaat om de verschillende tochten die de Nederlandse Kring van Drascombe Eigenaren (NKDE)

niet alleen op het binnenwater en op het wad, maar ook over de grens organiseert. “Om met elkaar over bootjes te kunnen kletsen en naar elkaars bootje te kunnen kijken als ze in actie zijn.”

Er zijn verschillende types Drascombes. De oer-Drascombe is de Lugger (5,64m). Ontwerper John L. Watkinson wilde een handzame tweemaster met een Yawl-tuig om met zijn gezin veilig langs de kust te zeilen. De romp, met V-vormig voorschip, vlak achterschip en tuig zonder giek bleek bijzonder zeewaardig. Eerst gebouwd in hechthout, later toen het een commercieel succes bleek te zijn in polyester. Midzwaard, ophaalbaar roer en een diepgang van 30 cm maken de boot geschikt voor ondiep water en het is een prima droogvaller. Na de Lugger tekende Watkinson in 1970 de Longboat, die ongeveer een meter langer is en niet veel later kwam er een vaste buiskap

met twee kooien op: de Longboat Cruiser. Deze werd in 1978 verder door ontwikkeld tot de Coaster. Dezelfde romp maar een verbeterde dek lay-out en een stuk meer comfort in de kajuit.

## VANDERSMISSEN

De ongekennde populariteit van de Drascombe in Nederland is voor een groot deel te danken aan Hans Vandersmissen die met bloemrijke taal in boeken en publicaties verslag deed van zijn zoute avonturen met de Drascombe Longboat Cruiser ‘Pride of the Fleet’. In ‘Gezinsverhalen’ (Baarn 1994), beschrijft hij waarom ‘Pride’ zijn ideale Waddenboot is: “Onovertrefbaar handzaam, vlotgaand en zeewaardig, plezierig te varen zonder motor, wat het gevoel van onafhankelijkheid en de fantasie om uit de penarie te komen aangenaam prikkelt, ideaal alleen te zeilen als moeders de kinderen





menen dat het goed is kinderen te leren met de natuur te zeilen. Niet de motor te starten als het moeilijk wordt, maar te roeien of te ankeren, of onder zeil een gokje te wagen. Het leert hen dat niet alles in het leven vanzelf komt en het leert hen vooral ook echt schipperen. Roeien kunnen ze zelf; ze begrijpen hoe het werkt.”

### SMISCRUISE

Het NKDE-vaarseizoen begint met de tocht in het Hemelvaart-weekend. Hans Vandersmissen was ooit de initiatiefnemer van deze tocht eind jaren 80. Na zijn overlijden is ter zijn nagedachtenis deze tocht de Smiscruise gedoopt. Harlingen is soms de startplek van deze tocht. De deelnemers komen op eigen kiel naar Harlingen of laten hun Drascombe te water op de trailerhelling in de Ried. Michel: “Voor deelnemers die zeilend uit de omgeving van de randmeren komen is de Harlinger Watersportvereniging een uitermate prettige pleisterplaats om na een week zeilen eindelijk weer eens normaal op het toilet te kunnen zitten en een douche te nemen.” Wanneer er veel deelnemers zijn wordt de groep vaak gesplitst in een ploegje dat voor het eerst het wad op gaat of nog

weinig ervaring heeft en een groep meer ervaren wadzeilers, die het leuk vinden om “in zeegaten te klooien” of een eiland te ronden. Verder is er de Langste Dagtocht, om het wad te beleven in de tijd van de mooie lange zomeravonden. Dit jaar werd daarbij ook Harlingen aangedaan. Daarna komt de Dorus Rijkers Prestatietocht vanuit Den Helder, georganiseerd door de Koninklijke Marine Jacht Club (KMJC) waarbij er voor Drascombes een speciaal onderdeel is: de Pride of the Fleet Bokaal.

### CRANBERRY CRUISE

Half september volgt de Cranberry Cruise naar Vlieland. Je mag tegen die tijd vrij cranberries plukken op het eiland. Dit jaar was het slecht weer en kwam het goed uit dat Drascombes goed trailerbaar zijn. Michel: “Het voordeel van het trailerbaar zijn, is dat je ergens naar toe kunt varen, meeliftend met een lange vloed en een bezeilde koers en dan met de trailer je boot weer ophalen van die bestemming. Na de Cranberry Cruise stond er dagenlang een harde zuidenwind. Je hebt dan geen zin om terug naar Amsterdam te zeilen. We zijn toen ook weer naar de HWSV gegaan, lekker van jullie faciliteiten gebruik gemaakt,

bestiert (of als vader er solitair op uit wil), met een grote kuip waarin nageslacht zich kan bewegen en van een plezierig formaat om kinderen tot ‘behapbaar speelplatform’ te dienen. Ze is niet veeleisend in onderhoud. Na 20 jaar vertoont ‘Pride of the Fleet’ nog geen spoor osmose, terwijl ze meestal in het water overwintert. Wij







## Voor al uw Volvo Penta motoren en onderdelen

**AUTHORIZED**  
**VOLVO PENTA CENTER**

Industrieterrein de Oostpoort  
Kelvinstraat 5, 8861 ND Harlingen  
T +31 (0) 517- 418411  
info@haismascheepsmotoren.nl

[www.haismascheepsmotoren.nl](http://www.haismascheepsmotoren.nl)

## UW GRAFISCHE TOTAALOPLOSSING!

**GRAFISCH  
CENTRUM  
HARLINGEN**

- PRINTWERK
- RECLAMEBORDEN
- POSTERS
- DRUKWERK
- AUTORECLAME
- STICKERS

MIDLUMERLAAN 17 | HARLINGEN | TEL. 0517 430 925 | [INFO@GCHARLINGEN.NL](mailto:INFO@GCHARLINGEN.NL)

[WWW.GCHARLINGEN.NL](http://WWW.GCHARLINGEN.NL) | [WWW.WADDENPRINT.NL](http://WWW.WADDENPRINT.NL)





van Harlingen genoten en de bootjes achtergelaten, met de trein naar huis en de volgende dag met de trailers de boten weer opgehaald. Zo gaat dat. "En dan is er in november nog een laatste tocht voor de echte die-hards op een leeg en verlaten wad. Al met al is er voor de Drascombe-zeilers een goed gevuld seizoen met gezamenlijke tochten en evenementen.

#### DODEMANSBOL

Met een Drascombe kun je op het wad bijna overal komen. Michel: "Ik vaar zelf in een Coaster en die heeft 30 cm diepgang en dan hoef je eigenlijk niet te rekenen als je op het wad zeilt. Als ik wel eens in een dieper stekend bootje vaar dan moet je allerlei tabellen gaan raadplegen en dingen gaan uitrekenen. Iets wat ik eigenlijk helemaal niet gewend ben. Als je met een Drascombe vast loopt, dan stap je er uit en dan sleur je hem zo over een bankje. En als we van Den Oever naar Vlieland gaan, dan houden we koersje 0 aan, richting Vuurboetsduin en dan zie je wel wat er gebeurt." De ankerplekken waar je op het Westelijk wad Drascombes kunt tegenkomen zijn de beschutte plekken onder de eilanden, zoals bij het Oerd, bij de Bosplaat, het Groene Strand en de Spathoek. Een plek als de Schoorsterhoek aan de waddenkust bij Wierum is heel bijzonder en ook het Amsteldiep tussen Den Helder en Den Oever is een goede droogvalplek. Michel:

"De meest geliefde locatie is daar waar de as van Hans (van der Smissen) is uitgestrooid, dat is de Dodemansbol onder Vlieland. Daar ankeren we met de kont in de duintjes. Afhankelijk van de wind is de Vliehors een mooie plek, waar je in totale verlatenheid ligt. Je moet daar wel weten wat je doet met de Eierlandsche gronden in de buurt. In het hoogseizoen als alle havens vol liggen, dan lig je met een Drascombe nog steeds in je eentje tussen de zeehonden, dat is wat mij zo aantrekt."

#### SCHIPPEREN

Genieten van de natuur, maar vooral ook het eindeloos pielen met die bootjes maakt het zo leuk volgens Michel. "Je heb drie zeiltjes, je midzwaard en het roer, dus je hebt zo ontzettend veel mogelijkheden om

die boot te trimmen en te laten doen wat jij wil. Je kan de fok ietsje harder doorzetten, de druif wat lossere en het zwaard een beetje omhoog en zo de boot perfect in balans krijgen zodat ie zichzelf stuurt. Het is het schipperen, dat is het. Ik heb ook jarenlang gevaren zonder motor. Dat kan allemaal met een Drascombe." Moet je dan niet eindeloos geduld hebben om ergens te komen, met tijstops en zo? "In al die jaren dat ik zonder motor voer, ik ben zelfs naar Wilhelmshaven, de Jadebusen en Denemarken geweest, heb ik nog nooit een afspraak gemist. Kwestie van timen. En dat is ook het mooie van het varen op het wad. Je leeft alleen met het getij en het weer en er is verder niks wat er toe doet. Je bent gewoon één met de natuur."





Tekst **Astrid Pascal** foto **Bernard Kramer**

**HWSV's** nieuwe havenmeester kijkt me vrolijk aan. Blozende wangen, haar haar in een klein staartje, een lach waarbij het spleetje tussen haar tanden zichtbaar wordt. Intelligente blauwe ogen. Een no-nonsense type zou haar het best omschrijven en dat blijkt ook uit het gesprek dat volgt. Hierbij een interview met **Moniek Dotinga**, dochter van, maar zoveel meer dan dat.

De geboren en getogen Harlingse mag bijna 50 kaarsjes op haar taart uitblazen, al zou je haar dat niet geven. Na haar studie rolde ze gelijk het werkende leven in. Vrijwel al haar bezigheden waren maritiem en administratief georiënteerd. Daarnaast heeft ze vele opleidingen gevolgd. Moniek is volleerd matroos, brugwachter en aspirant schipper (de laatste loodjes van het groot vaarbewijs moeten nog). En als kers op de taart is ze bezig met het praktijkdiploma boekhouden. Vele vruchten voor de HWSV om van te plukken dus. Een organisatietalent. In het verleden was Moniek ook al 8 jaar havenmeester alhier, maar toen voor 2 dagen per week. Sinds november '23 is ze winterhavenmeester en vanaf 1 april 2024 bestaat het havenmeesterschap uit een duo baan met Piet van Beijeren Bergen en Henegouwen. Vier dagen óp en vier dagen áf. Ze heeft er zin in en dat straalt ze uit.

Moniek kent de verenigingshaven op haar duimpje. Als haar broekzak. Blind. Als ware de haven haar achtertuin. (Alhoewel de correctheid gebiedt te zeggen dat het haar pa's achtertuin betreft). Zelf woont ze in Oosterpark met haar geliefde Dick. Op stoere laarzen sjouwt ze rond en inspecteert alles met haviksogen. Moppert over de drassigheid van het gebied rond het



parkeerterreintje. Komt gelijk met praktische ideeën over drainage. De steigers waren snotterglad, vertrouwt ze me toe, net als de tegels. De hogedrukspuit heeft ze al ter hand genomen dus de steigers zijn weer begaanbaar. Voor de tegels moet het bestuur nog maar een oplossing bedenken zegt ze olijk, want stoepen schoonhouden zonder bestrijdingsmiddelen is voor haar een nieuwe uitdaging. Maar dit is niet een vrouw die zich uit het veld laat slaan door mos of door wat dan ook. Dus komt goed.

#### BEESTENBOEL

Haar gezicht licht op als ze vertelt over de recente beestenboel op de haven. Een goudhaantje op het balkon van het clubhuis dat zich doodhield, maar springlevend bleek te zijn toen ze hem aaide. Een egel die ze uit het water plukte, oplapte met kattenvoer en in een ietwat verwilderde tuin de vrijheid teruggaf. Een duif die even in het kantoor kwam aanwaaien en zonder pardon over de kassa poepte. Een aalscholver die niet weg te slaan is van de haven en elke dag steevast hallo komt zeggen. Een steenmarter die onder het clubgebouw huisde, aan boord van één van de boten sprong, later radeloos rondzwom maar uiteindelijk uitgeput in haar schepnet belande. 'Arm beest' maar wat moet je er mee? Verzuipen doe ik niet aan

dus ik heb de dierenambulance gebeld. Ze kwamen hem gewoon halen'. Ze lacht bij de herinnering.

En zo blijkt maar weer dat de nieuwe havenmeester niet alleen hart heeft voor de vereniging, de passanten en de baan, maar voor álles wat zich op de club afspeelt.



'Ik hou het hier wel 20 jaar vol hoor,' besluit ze. Ze kijkt om zich heen en concludeert: 'Ik ben gewoon thuis!'

Moniek Dotinga; ons eigen HWSV goudhaantje.





# PIET

Tekst en foto **Anje Valk**

van de ‘Vertrouwen’ blijft echter voornamelijk Leeuwarden – met uitstapjes naar het vertrouwde Amsterdam.

Piet heeft er weer zin in. Het afgelopen jaar werkten Hester en Piet al samen als havenmeesters en jaren daarvoor al maakte hij deel uit van een vrijwilligerspool die havenmeester Frank op diens vrije dagen afloste. Hij is daardoor al goed ingeslingerd geraakt en heeft de smaak te pakken gekregen. ‘Ik doe het vooral omdat ik het

erg leuk vind’ zegt hij, ‘Ik heb er tijd voor en het voelt absoluut niet als werk.’ Als ik hem vraag wat hij precies zo leuk vindt, zet hem dat op z’n praatstoel: de mensen die je tegenkomt en die hier allemaal voor hun ontspanning zijn, de sfeer die dat geeft, naast het idee om mensen te helpen en ze het naar hun zin te maken. Wat je geeft, dat krijg je vaak terug.

## KALMTE EN VRIENDELIJKHEID

Mensen verschillen veelal en zijn daardoor vaak interessant. Als de bootjes de haven in komen, vind ik het altijd leuk als niet een man, maar een vrouw aan het roer staat - tegen het gangbare beeld in dus. Als de man op het voordek met de lijnen en fenders in de weer is, complimenteer ik hen daar in. Ja, soms kan het best wat hectisch zijn, in het hoogseizoen, als rond hoogwater alles tegelijk binnenkomt, een plaatsje moet hebben en soms ook nog door de brug moet. Maar ik probeer er rustig onder te blijven, stress helpt niet, kalmte en vriendelijke bejegening daarentegen wel. Buiten waait het en de zoveelste bui klettert over de haven. De masten zwaaien in de wind. Herfst, dan de winter nog (waarin Piet naar de Alpen verhuist), maar dan komt het voorjaar weer. De vereniging is er klaar voor met twee zulke havenmeesters!

**Het andere deel van het tweekoppige havenmeestersteam is Piet. Voor velen is hij geen onbekend gezicht, want we zagen hem afgelopen jaar al veel op de haven, havenmeester Pieter Jan van Beijeren Bergen en Henegouwen. Wie is hij? Bij mij aan de keukentafel raken we aan de praat (en ontdekken daarbij nogal wat gemeenschappelijke geschiedenis):**

Piet komt niet echt uit een watersportnest. De familie woonde in Leeuwarden en kampeerde in de vakanties vooral in bossen. Zijn ouders hadden in Piet z’n jonge jaren meer met kamperen dan met bootjes. Piet en zijn broertjes en zusje wél. ‘Keapje die bern ‘n boatsje!’, zei een oom van Piet tegen z’n vader. En zo kwam er een Flitsje voor de kinderen. Van een neef, instructeur bij de Eerste Friese aan de Houkesloot, leerden de jochies zeilen. Tijdens de allereerste les donderde de mast van het bootje plotsklaps overboord. Wat nu?!! Maar de neef bleef rustig en loste de situatie beheerst op. Vooral de rustige reactie en de oplossing maakte destijds indruk op de jonge Piet.

## OPEN BOOT

Het Flitsje lag bij het Sneekermeer en daar zeilden ze actief wedstrijden bij de Flitsclub.

Later raakte Piet verzeild in de Laser, de Vaurien (Junior WK), de Valk (NK) en in de Regenboogklasse, waarin hij o.a. in de jaren ‘90 meezeilde in de Holland-Friesland teamwedstrijden, met bekende namen als Harm Donker, de (olympische) broertjes Potma en Harry Amsterdam. Mooie tijden! En een heel goeie leerschool, want je kunt eigenlijk alleen maar goed leren zeilen in een open boot, daar is hij van overtuigd. Medio jaren ‘80 verhuisde Piet met vriendin naar Amsterdam, waar hij in de reclame werkte. Het gezin woonde op een woonark op de Amstel en zeilden aanvankelijk in een Friendship op de Friese meren en later met verschillende Dehlers op het Wad en de Oostzee.

## VERTROUWEN

Na zijn scheiding woonde Piet jaren op een boerderij vlakbij Leeuwarden. Zijn kennismaking met de HWSV was via Harlinger vrienden, met wie hij een Dufour kocht. Ook voer hij in die tijd meerder HT-wedstrijden en ook enkele memorabele Harlingen-Hull races. Hij raakte gearmeerd van de club en van Harlingen. Tegenwoordig woont Piet weer op een schip: zijn fraaie tjalk ‘Vertrouwen’, die ‘s zomers in de Noordoostersingel ligt, dicht bij het ‘werk’ dus. De vaste ligplaats



# DOMPER NA FANTASTISCH ZEILFEEST



Tekst **Bernard Kramer** / foto's **Dorus Breidenbach**

Het was een feestelijk editie, deze 75ste HT Race. Van wege het jubileum waren er rond de race extra activiteiten. Helaas eindigde het zeilfeest met een domper voor de zeilers van klasse 7.

De 75e HT Zeilrace ging van start met een vrij krachtige noordenwind. Het bewolkte weer en de koude wind deerde de zeilers niet. Het werd een spannende strijd mede door de kruisrakken in de route. Na ruim drie uur zeilen passeerden de eerste

schepen de finish, de laatste deed er bijna twee uur langer over. Ze waren allemaal nog op tijd voor de haringparty aan boord van zeesleper Holland. In deze maritieme ambiance was het gezellig napraten over het verloop van de race die dag. Na de feestelijke prijsuitreiking in de Bras 's avonds met optredens van Terschellinger muzikanten konden de zeilers moe maar voldaan de kooi op zoeken.

## ZON EN EEN BEZEILDE KOERS

De tweede dag brak de zon in de loop van de morgen door en was de wind iets vriendelijker: een ruime 4 bft, die later wat vlagerig werd met stoten 5 bft. Het was





genieten geblazen voor de meeste zeilers: een mooi bezeilde koers en met halve of ruime wind zodat de zeilers de spinaker, halfwinder of bolle-jan konden hijsen of de fok te loevert zetten. De tegenstroom in de tweede helft van de race waren ze gemakkelijk de baas. Omdat de snellere klassen een langere route via het Stortemelk konden varen kwam de hele vloot in een tijdsbestek van anderhalfuur binnen. Toch kon de prijsuitreiking in het Brouwdok pas later op de avond plaats vinden vanwege de protesten die er waren. Wat was er aan de hand? Er was een protest tegen alle deelnemers van klasse 7. De hele vloot, op de indiener van het

protest na, zou de boei VL8-WMI niet aan de juiste zijde hebben gerond.

### PROTEST TOEGEWEZEN

Het protestcomité constateerde vervolgens dat de formulering in de wedstrijd bepalingen niet eenduidig was wat betreft het passeren van deze boei op de terugweg van Terschelling naar Harlingen. Het protest werd toegewezen. Vervolgens gaf het wedstrijdcomité aan dat de hele vloot door de onduidelijke wedstrijd bepalingen werd benadeeld, waarop het protestcomité de beslissing nam om de wedstrijd van dag 2 van klasse 7 als niet gevaren te beschouwen. Na twee prachtige zeildagen eindigde het

feest voor de deelnemers van klasse 7 met een domper. De meeste deelnemers keken uit naar de uitslag van de wedstrijd. Groot was dan ook de teleurstelling toen het protestcomité de wedstrijd van dag 2 voor klasse 7 ongeldig verklaarde.

### LERING

De HT commissie organisatie trekt lering uit deze gebeurtenissen. De routebeschrijving in de wedstrijd bepalingen, het tot stand komen daarvan en de communicatie daarover zullen grondig geëvalueerd worden. Aan de hand van de bevindingen zal de nieuwe HT commissie voor volgend jaar aanpassingen doorvoeren.





# OVER DE ROOIE

In het licht van recente ontwikkelingen in het Midden Oosten verzuchten de kapitein en ik regelmatig vanaf ons plekje in Harlingen opgelucht dat we begin dit jaar door de Rode Zee en het Suezkanaal zijn gegaan, en niet nu. Met onze **Zwerver**, een Koopmans 48 uit 2006. Thuishaven HWSV. Zwerver is 2,5 jaar verstekeling geweest in Australië door dichte grenzen vanwege covid. Onze wereldreis was dus in tweeën geknipt door het virus. Hierbij een stukje uit ons dagboek. Ook te lezen op [www.dekapiteinenik.nl](http://www.dekapiteinenik.nl) en wie weet op een dag in boekvorm. (Een mooi project voor deze winter).

Maar eerst wat achtergrond. In februari 2017 keek de kapitein mij stoutmoedig aan en opperde het grootse plan om de Atlantische Oceaan over te steken. Zijn levensdroom waarmaken leek hem wel wat. Was ik in voor een avontuur? Voor mij als lichtmatroos was het letterlijk en figuurlijk onvoorstelbaar, maar aan moed heeft het





Tekst **Astrid Pascal** foto's **Astrid Pascal en Hans Voorneveld**

me nooit ontbroken. Ik was jarig, was verwend, de zon scheen, en onder het genot van een glaasje zei ik toe. Wat kon mij gebeuren met zo'n kapitein aan mijn zijde, redeneerde ik. Zijn sprong in de lucht was vertederend. We waren opeens allebei jarig. Dat we nog heel vaak niet jarig zouden zijn kwam toen nog niet in me op.

Omdat je een wereldreis van 30.000 zeemijl niet kunt vangen in één verhaal, neem ik jullie mee naar de Rode Zee. Na in totaal 3,5 jaar varen via de Canarische Eilanden, Azoren, Madeira, Carieb, Bahama's, Florida, New York, Bermuda Driehoek, Colombia, Panamakanaal, Galapagos, Tonga, Fiji, Bora Bora, Nieuw Caledonië, Australië, Thursday

Island, Indonesië, Bali, Lombok, Flores, Thailand, Malediven en de Golf van Aden. En tig andere plekken. Bij aankomst in de Rode Zee heb je het stukje van de piraterij dan gehad. Oef.

#### OVER DUIZENDEN EILANDEN

Ik zou kunnen vertellen over de schoonheid van duizenden onbewoonde eilanden waar we langs gevaren zijn over de jaren. Of over het redden van twee mensen die schipbreuk hadden geleden op één er van. Zwerver pikte hun wanhopige noodsignaal op, op een verlaten plek waar hooguit een schip per week langs komt als je mazzel hebt. Ze werden gered door de kustwacht van Tahiti met dank aan Zwervers satelliettelefoon. Ik zou kunnen vertellen over ankeren onder het vrijheidsbeeld in New York, of over een heftige storm van bijna 60 knopen in de Bermuda driehoek, bij Cape Hatteras waar krachtige oceaanstromingen botsen. Of over het op de VHF horen van (en uitkijken naar) vermiste boten. Over verlangen en heimwee. Over dat je gewend raakt om haaien tegen te komen als je onvermoed het onderschip schrobt of een plonsje neemt ter verkoeling. En dat je na enige tijd zo gewend aan raakt aan vinnetjes dat je zelfs haaien achterna snorkelt uit pure branie. Maanvissen, walvissen, reuzeroggen, lionsfishes, allemaal prachtig. Ik zou kunnen vertellen over dat je hart bijna van geluk uit je borst springt als je vaak tientallen maar soms honderden dolfijnen tegelijk voor de boeg ziet springen. Over onderzeeërs en vliegdekschepen die opduiken, over skeletten van wrakken met gebroken masten op riffen. Over vrijwel doorzichtige kwallen zo klein als je duimnagel die je kunnen verlammen waardoor je verdrinkt. Over enge kwallen zo groot als gevulde





vuilniszakken. Of over zeeslangen met kleine bekjes waardoor je al zwemmend je vingers bij elkaar moet houden, want tussen de vingers in je velletje bijten, dat is hun dodelijke specialisme. Over plastic soep waar je misselijk van wordt. Over drugscontroles op zee, met vijf militairen en een hond die je schip binnenstebuiten keren. Over het Slavenpad van St Eustatius waar de Nederlanders hun 'waar' strompelend van boord afzetten na vier weken geketend onderdeks. Of over wachtlopen aan het anker tijdens een gemene storm op Saba. Over technische problemen van Zwerver waardoor het schip onder stroom kwam te

staan. Ik kan vertellen over van Australië tot aan Thailand met de hand sturen omdat de stuurautomaat kapot was. Kwestie van spierballen kweken en ook geduld. Over bijna zelf vermist raken toen ik overmoedig op avontuur ging met m'n opblaaskano. Over impeller na impeller die ons voor het blok zette. Of over samen een nieuwe startmotor inbouwen. Alleen op de tast. Over eten dat een andere betekenis krijgt als je in plekken komt waar niks te koop is. En dat je ontzettend blij kunt zijn met eieren, meel (waar je de beestjes eerst uit moet zeven) en vers water. En dat je juicht als je tomaten en bier tegenkomt. Dat de



sterrenhemel je de adem beneemt... Daar ga ik het dus allemaal niet over hebben. Behalve dat het ongelófelijk bijzonder was!

### DAG 13

Ten laatste, omdat menigeen het ietwat lacherig recht op vrouw af vraagt: 'Ehhh... Vertel eens, hoe deden jullie dat met ruzie aan boord? Want dat hoort er toch ook bij?' Klopt. Welnu, 'Dag 13' is een gevleugelde uitspraak aan boord. Het staat voor de knallende ruzie op dag 13 van de Atlantische oversteek. Aan het begin van de reis dus. Met niets dan vijf kilometer water onder ons en duizenden mijlen water op de 360 graden horizon. Een stevige ruzie met een heet geblakerde kapitein en een halsstarrige matroos. Stug elkaar de rug toegedraaid met de armen verwijtend over elkaar. Tandenkarsend, ogen die vuur schieten en tranen van pissigheid (in mijn geval). Om het na enkele koppige uren zwijgen vervolgens maar weer bij te leggen. Want hee, we kunnen tóch geen kant op! Een leerschool. Ter antwoord: Als er in de jaren daarna weer eens irritatie en gefoeter was aan boord, konden we met de toverwoorden 'Halló, ik heb géén zin in een dag 13 hoor!' het tij tijdig keren.

**De eerste storm en de eerste ruzie. Als je die twee goed kunt navigeren, dan ben je op koers voor een wereldreis per zeilboot.**





## DAGBOEK MAART 2023

De Rode zee is vanuit het zuiden toegankelijk via Bab el Mandeb. Dat vertaalt als de Poort van Tranen. Een lastige nauwe toegang tussen Soedan en Yemen met gevaarlijke rotsen aan stuur- en bakboord. Stroming en Venturwinden. Heb je haar op de borst voor nodig. Blijkbaar hebben we daar voldoende van want we zeilen er vrij soepeltjes doorheen. We zijn vooral dankbaar dat we nu echt uit de piraterijzone zijn. We gaan voor anker in een baaitje, bij Mersa Inkeival, Soedan. 150 mijl ten zuiden van de Egyptische grens. Een totaal verlaten plek. De stilte is oorverdovend. Er sjouwen wilde dromedarissen langs de oever. Achter de dromedarissen is niks dan een uitgestrekte bergketen. Zon, zee, bergen en het gekabbel van golfjes tegen Zwervers romp. Het is hier beeldschoon op een tijdloze manier. In honderdduizend jaar geen spat veranderd. Er zijn slechts enkele officiële ankerplekken. We hebben gehoord van een Deense bemanning die onnadenkend het anker dropte in een fraai baaitje en een weeklang in het gevang belandde. Geen aanrader. Je aan de regels houden wel.

### KOELWATER

We gaan na drie dagen uitrusten de Rooie weer op. Tegenwind. Dat is gebruikelijk op dit stuk. Ben wel wat misselijk maar soeit.

Het is een uitstekende zeildag, zij het dan dat we weinig mijlen maken met al dat gekruis. Om 17.00 uur gaan we weer overstag. Deze keer de motor er even bij. En gelijk horen we het gevreesde geluid. Of beter: géén geluid. Geen koelwater!! Man, man, man, het zal toch niet die kl@€\*%#! impeller weer zijn!? Gelukkig hebben we twee nieuwe opgestuurd gekregen in Djiboeti. Maar de laatste ging er pas in de Malediven in! We balen als een stekker. De avond valt en het is de verwachting dat de wind hetzelfde zal doen. Met de huidige knallende golven en slingerend schip kunnen we niks beginnen. We spreken af de klus voor morgen te bewaren.

### BEZORGDE KAPITEIN

De koelkast moet uit om elektriciteit te sparen. Lampen moeten ook uitblijven.

Alleen het driekleuren-toplicht mag aan en de AIS en verder niks. We hebben dus een paar dagen aan het anker gelegen en toen geen stroom gedraaid, hebben daarom even weinig in de accu's. En wie weet hoe lang dit euvel duurt. De Watt & Sea draait wel, maar niet veel. Aangroei. We hebben alle stroom nodig voor de instrumenten en het nachtelijke toplicht.

De kapitein gaat vroeg slapen maar ik hoor dat hij niet snurkt. Hij ligt te malen. (Leer mij m'n pappenheimer kennen). Om 22.00 word ik afgelost door een bezorgde kapitein. Als ik vervolgens om 02.00 s' nachts weer verschijn om de wacht over te nemen, vind ik de kapitein diep in de motor. En hij zit er al uren. Ondertussen er steeds uit om wacht te houden. Het schip dobbert. De wind was volledig weggefallen, vertelt hij. Sturen kon niet, zeilen kon niet,







dus koers houden ook niet. Er moest gelijk wat gebeuren. Vandaar dat hij alvast maar was begonnen zonder mij. Samen gaan we verder.

### OPERATIEASSISTENTE

Al sinds Thailand hebben we geen 220 stroom. De inverter hield er gewoon mee op. Dus geen tostiapparaat, geen magnetron, geen video, geen computer. Maar dat vinden we wel okay. Lossen we in Europa wel op. Alleen nu, dobberend in de pikdonkere nacht, hebben we dus ook geen looplamp om het motorblok te verlichten. Gelukkig hebben we een krachtig minuscuul zaklampje. De kapitein heeft het inmiddels al uren tussen z'n tanden. Wil het niet meer loslaten. Als een operatieassistente overhandig ik alles wat de goede dokter nodig heeft. Het doet me denken aan ons 'dinner in the dark' van ooit heel lang geleden. Raden wat er op je bord ligt. (En raden waar je bord en glas überhaupt zijn). Nu tast ik op gevoel naar de waterpomptang en de verschillende maten sleutels en schroevendraaiers. We werken gestaag door. Teamwork. Het blijkt de impeller niet te zijn. Die zit voor de verandering nog keurig heel te zijn in z'n huisje. De waterpomp ook niet, dus... ergens een verstopping. Alle delen worden doorgelopen, doorgeblazen, doorgelooerd. Friemelende vingers vinden niets, nada, noppes. Geen verstopping te vinden. Na elk onderdeel proberen we de motor, die keurig aanspringt, maar geen koelwater

geeft. Bij het allerlaatste onderdeel horen we de plons achter de spiegel. Koelwaterrrrrrr!!! We maken een rondedans, doen de high five. Het schip ziet er uit als een zwijn maar dat lossen we wel bij daglicht op. Wat het euvel nou was weten we nog steeds niet.

### ZOETE BROODJES

We hebben mazzel gehad. Want zitten niet te dicht bij de kust en ook niet te dicht bij de shippinglane. Shippinglanes zijn soms heftig. Bij de route langs Port Sudan zagen we zestig (!) schepen op de AIS. Je zal er maar vlak bij drijven! Pffff... hier tussen kust en shippinglane was dus een geluk bij een ongeluk! De kapitein is óp. Ik stuur hem naar bed. Bak ondertussen zoete broodjes. (Jij bent superduper!) Als hij eenmaal onder zeil is, bak ik stilletjes een echte. Vis eerst nog een paar beestjes uit m'n meel. Die komen soms spontaan tevoorschijn uit meelproducten. Koekjes, beschuit, pasta, crackers. Altijd even kloppen. (Is daar iemand?) Anyway, de geur van vers brood zal de kapitein wakker maken. Harde werkers moeten goed eten! We rapporteren nog steeds aan de Rode Zee beveiliging en ontvangen een bericht terug dat er een poging tot kaping is geweest aan het begin van de Rooie. Iets voorbij Bab El Mandeb. Er is geschoten met geweren. De bemanning van de tanker heeft terug geschoten en de kapers zijn afgetaaid. Zwerver zit onder het woestijnzand. Overal ligt een dun laagje. Vegen en stoffen helpt

nauwelijks. We laten het maar. Ook al twee weken geen wasserette gezien. Witte T-shirts zijn verre van wit. Alles is groezelig. Wijzelf ook, vooral na het motorblok-avontuur. Morgen weer douchen (elke derde dag). We wisselen van wacht.

### DE AARDE IS ROND

Ik rol m'n bed uit en val met een bons op de vloer. De kapitein is overstag gegaan. Wilde mij even waarschuwen maar zag mij zo lekker slapen, dat hij besloot me niet te storen. Lekker handig. Slingermatje er maar weer bij. Zolang we Noordwaartse mijlen maken vind ik alles goed. Veel mijlen zijn het helaas niet. Opkruisen, motor erbij, zandhappen. Brandende zon maar de luchttemperatuur neemt duidelijk af. De wind is opgepikt en strak tegen. De kapitein





vindt het zijne er van en steekt het niet onder de kuipbanken. De bommen en granaten vliegen me om de oren. Ik duik weer in 'De aarde is rond', van de Belg Jean Heylbroek. Het leukst geschreven rond-de-wereld zeilboek ooit. Ik val midden in de passage waarbij hij een groot vrachtschip ziet met de tuigage van een klein zeiljachtje hangend aan z'n enorme anker. Een aanvaring die de reus waarschijnlijk niet eens gemerkt heeft... Jaren 90. Voordat men plotters en AIS had. Toen moest je nog boven de papieren kaart plotten en zonnetjes schieten.

Jean deed er vijf jaar over, solo, in een scheepje van negen meter. Moest elke dag een vis vangen om te kunnen eten want was met nul budget vertrokken. Had geen instrumenten, stak 's morgens gewoon een natte vinger in de lucht om te kijken hoe het met de wind gesteld was. Hij kneep 'm af en toe flink. Kleine verstaging zien hangen aan een groot anker was het besef van z'n sterfelijkheid op zee. Zijn ontberingen laten mij een prinses op de erwt voelen.

Relativerend! Natuurlijk is Zwerver een luxepeerd in vergelijking met Jean's kleine Lady Chartist. Maar geen enkel schip gaat alleen maar voor de wind. Elke dag heeft wel weer een uitdaging. Daar moet je van leren houden. Als je dat kunt heb je op zee een majestueuze plek voor avonturen.

### ZWERVERSLEVEN

Aan boord leef je intensiever omdat je zowel 24/7 buiten bent als 24/7 paraat staat. Je bent altijd op stand-by. Door de nachtrust in twee helften te delen maak je ook echt elke nacht mee. Ondergaande zon. Opkomende maan. Venus als eerste aan het firmament. Pikdonker. Langzaam raakt de hemel bezaaid met sterren. Fonkelende



planeten. Rechthoekige satellieten. Vallende sterren. Een lichte gloed jaagt de nacht weg. Opkomende zon. Levende planeet. We voelen ons om te beginnen elke dag springlèvend. Waarschijnlijk juist omdat je altijd iets (jezelf?) moet overwinnen. Met vindingrijkheid en veerkracht kom je een heel eind aan boord. Besef van onheil zit altijd in een klein hoekje en houd je scherp. Misschien gaan besef van onheil en springlevendheid wel samen op. Het Zwerverleven is zowel groots en meeslepend als frustrerend en kneuterig. Neem vanochtend vroeg. Het wakker worden was mega gaaf. Een school dolfijnen kwam even kijken. De groep groeide en groeide tot ik -pak 'm beet- honderd dolfijnen rond de boeg had dartelen. De zee

was een groot spetterend festijn van vrolijke snuiters die soepeltjes op, onder en langs elkaar heen gleden. (Hun sonarsysteem werkt prima). Ik was stiekem zonder zwemvest en dus niet aangeliend naar de boeg gerend. De kapitein houdt mij gelukkig stevig in de gaten. Ben een enkele keer onvoorzichtig. Moest me goed vasthouden aan de preekstoel op de stevige deining. Het schip danste een heftige cha cha cha. Terug naar binnen voor zwemvest of camera ging door m'n hoofd maar wie wil nou iets missen van zo'n spektakel?

### DOORPLOETEREN

Honderd uitgelaten dolfijnen aan de ochtendgymnastiek, waaronder moeders met piepkleine maar o zo sterke baby's. Als







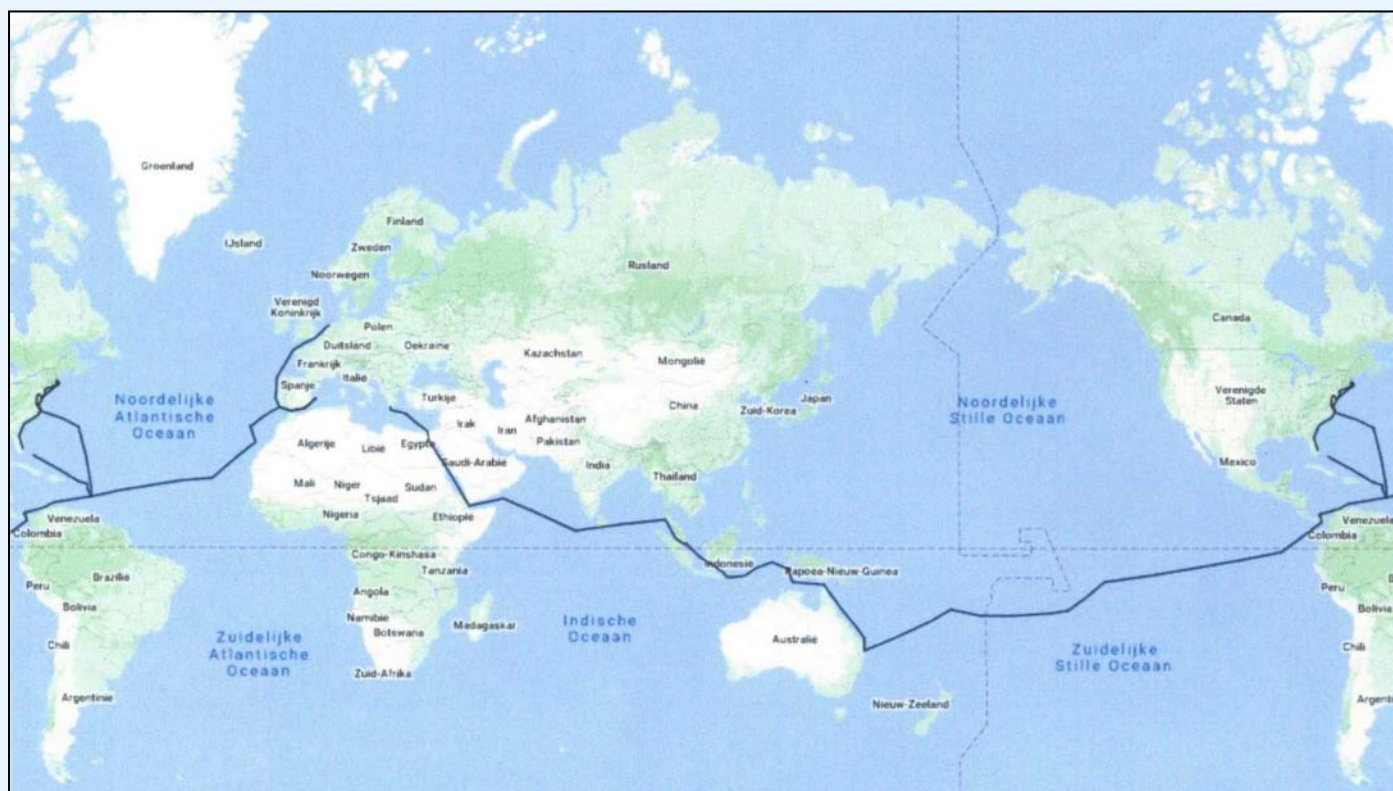
een baby verkeerd afsloeg, werd hij/zij gewoon even met een zachte neusduw in goede banen geleid. Een grote ode aan de blauwe planeet: vrolijke vinnen, blijie piepgeluidjes, een lievelust aan lenige lijven. Daar sta ik op de boeg, blote voeten, opspattend water, zon op m'n toet, wind door m'n haren. Dit is ultiem leven. Maar afgelopen nacht was afzien. Doorploeteren en moed houden in het donker. Grondig gefrustreerd zijn zonder moedeloos te worden. Want zonder moed ben je nergens op zee. Een alert oog op andere boten houden. Zorgen dat we niet voor hun boeg komen. Ontwijken kon niet, oproepen gelukkig wel. Ondertussen op je tanden bijten (ik) en op je tong bijten (de kapitein).

En voor je het weet liggen we weer tevreden aan het anker met een braaf kopje thee en het miljoenste potje rummicup. De kapitein en ik raden dat er per jaar gemiddeld (wereldwijd) 250 boten op pad gaan voor 'een rondje'. Wij zijn van de lichting 2017-2023. De laatste loodjes moeten nog, weet ik, maar ze vallen me steeds makkelijker ook al is de wind vervelend en onbetrouwbaar hier in de Rooie. Zo dicht bij huis vallen we ten prooi aan nostalgie. 'Weet je nog...' beginnen we onze zinnen steeds vaker en dan komt één van de duizend herinneringen. Mooie of minder mooie, maakt niet uit. Ze zijn van óns en maken allemaal deel uit van de kleurrijke reis. We hebben Mekka aan de ene kant en de piramides bijna aan de

andere. We zijn er nog lang niet. Maar we komen er wel. Al moeten we elke volgende mijl bevechten, we proeven de voltooiing.

### KWETSBAARHEID

Het ruikt naar zwavel. Olivelden van Saudi-Arabië. Uitstoot van het vrachtverkeer. De beloofde windstilte is er nog steeds niet dus ploegen we nog immer tegen Aeolus in. We maken ons lichtelijk ongerust over de afstand-dieselratio. De voortgang is te traag en de sterkste tegenwind moet nog komen. Een oproep op kanaal 16. Duitse stem. Spreekt over 'ein leck!' Oei! We maken contact met onze buurboten binnen tien mijl. Iedereen is okay. Krijgen de stem later weer te horen maar zij spreken al met een andere boot. Assistentie is dus gewaarborgd







en we hoeven er niks mee. Zeilers' gemene deler is kwetsbaarheid. Wij hebben echter een geheim wapen aan boord, onze walkapitein Kor de Vries uit Harlingen. Hij kijkt mee vanaf ons stadsje en stuurt regelmatig weersverwachtingen. Mochten we ooit van de AIS of radar verdwijnen dan weet Kor wat onze laatste positie was. Er wordt over ons gewaakt.

Windstilte is gekomen, later dan verwacht. Blakker dan blak. Van 5 naar 0 Beaufort. Flinke stroom tegen. Er zit hierna 7 à 8 Beaufort tegenwind aan te komen. Het liefst liggen we tegen die tijd in een baaitje. Nu mooi kans om de ramen te lappen. Ze zien er uit alsof de strooiwagen is langs geweest. Kun je het zoutvaatje mee vullen. Ook Zwervers binnenkant is aan aandacht toe:

vegen, dweilen, soppen, uitkloppen. Vandaag nog twee ongeopende zakken macaroni moeten weggooien. Tientallen beestjes krioiden langs het venster van de hermetisch afgesloten verpakking. De voorraden slinken gestaag.

#### GEZANDSTRAALD

De wind is gekomen, 25 knopen tegen en toenemend. Het is een waterballet daar buiten. Nog enkele uren voor we in de beschutting van Soma Bay baai zijn. Egypte! Zwerver ploegt onvermoeibaar door. Luxepeerd en werkpeerd tegelijk. Net als wijzelf eigenlijk.

Soma Bay, aan het anker. De wind pikt op zoals verwacht. De walkapitein heeft ook gewaarschuwd voor een op handen zijnde

zandstorm. De donkere lucht zet zijn berichtje kracht bij. Alles moet dicht. We halen de zwengels van de lieren af en zetten de hoezen er om heen. Zelfde bij plotter, stuurwiel en buitenboord motor. De kapitein gaat vroeg slapen en wordt gewiegd door Zwerver. We slingeren alle kanten op. Ik houd de wacht aan het anker. Vind de donkere lichten met gele gloed met windhozen wel lekker spannend. We worden gezandstraald. Vind het wel zonde van m'n schone ramen. Nog maar tweehonderd mijl te gaan tot Suez. Harlingen lonkt en deze matroos kan niet wachten!





# DE LADY JANE

Een verhaal van  
**Nico Pellenbarg,**  
met een illustratie  
van **Dolf Siere.**

Op de ochtend van zijn zestigste verjaardag stond Sir James Fornby voor zijn slaapkamerraam en rekte zich uit. De dag begon prachtig. De zon kwam op boven de bergen van Inverness en de eerste gouden stralen scheerden over het water van de Beaully Firth. Schotland op zijn mooist! Een hele verademing na het slechte weer van de dagen tevoren.

Het landhuis van Sir James was schitterend gelegen aan het water. Tevreden keek hij naar het gazon met de rhododendrons, het pad dat naar beneden liep naar het meer en de botensteiger. Aan die steiger lag zijn zeiljacht afgemeerd. Maar er lag nog een ander schip, aan de andere kant van de steiger. Het was een motorboot en getroffen keek Sir James naar de fraaie lijnen van dit schip. Hij wist zo gauw niet waar hij dit schip eerder gezien had, als hij het tenminste al eerder gezien had, hoewel het hem toch enigszins vertrouwd voor kwam. Nieuwsgierig, zelfs een beetje opgewonden, schoot hij in zijn kleren en haastte zich naar de steiger.

Bijna struikelde hij over een emmer die aan het begin van de steiger stond. Hijgend bleef hij staan en keek in het gezicht van een meisje.

Ze zat rustig op één van de meerpalen, gekleed in een lange roodbruine jurk. Vanonder het lange zwarte haar staarden haar koolzwarte ogen hem ondoorgrondelijk aan.

"Laat me er eens door," begon Sir James, "wie ben je eigenlijk?"

"Ik heet Morag," antwoordde het meisje, "en U kunt beter terug gaan, wilt U soms dood?"

Sir James haalde geïrriteerd zijn schouders op en maakte aanstalten door te lopen.

"Vooruit, ga eens aan de kant!" Daarop verstrakte haar gezicht.

"U wilt verder? Dat loopt verkeerd af. Dood!"

"Onzin!" snauwde Sir James en duwde haar opzij. "Ik krijg jou straks nog wel!"

Vervolgens beende hij met lange passen over de steiger, naar het fantastische droomjacht. Het lag zachtjes te wiegen tussen de waterlelies. Sir James kreeg een onweerstaanbare neiging om aan boord te gaan, het schip van binnen te bekijken, uit te vinden van wie het was. Hij stapte van de steiger op het voordek.

Maar hij stapte in het niets. Hij viel dwars door het dek en het



laatste wat hij zag was de naam van het schip, de "Lady Jane." Toen lag hij in het water, de waterlelies sloten zich boven hem. Toch kwam hij weer boven, hapte naar lucht maar verdween opnieuw. Uiteindelijk vond hij onder water een meerpaal en trok zich op. Met grote inspanning wist hij zich op de steiger te hijsen. Uitgeput en versuft keek hij rond. Het geheimzinnige motorjacht was weg, alleen zijn eigen boot lag er nog. Het vreemde meisje was verdwenen. Druipend strompelde hij het pad op naar zijn huis. Bevend en koortsig kroop Sir James weer in bed. Zijn huishoudster waarschuwde de dokter. Deze constateerde een lichte longontsteking, gaf medicijnen en schreef een poosje absolute rust voor. Voorlopig echter wilde de koorts niet wijken; de drenkeling lag maar te ijlen. Wat hij zei was niet te verstaan maar af en toe meende men de woorden "Jane" of "Lady Jane" te horen. Sir James was geboren en getogen in Glasgow en had zich daar na zijn schooljaren in de jachtbouw bekwaamd. Hij was geen begenadigd ontwerper maar toch een degelijke vakman. Bovendien had hij aanleg voor zaken doen. Het ging hem dan ook tamelijk goed





tot de klap kwam in de jaren dertig. Door de verslechterende economie kelderde de markt. De werf waar hij werkte ging failliet. Sir James - hij heette toen nog gewoon Jim Maxwell - moest omzien naar ander werk en vond dat in Inverness. Daar begon hij bij een werf die gespecialiseerd was in luxe motorjachten. En hij vond er Jane, het mooiste meisje uit Inverness en omstreken. Hij trouwde haar en hij besloot met het geld dat hij intussen had opgespaard een eigen werf te beginnen.

Jane was een Mac Leod en haar broer, Ian Mac Leod, had een jachtwerf in Beaulieu, vijftien kilometer verderop. Ian had heel veel talent en bouwde prachtige motorboten. In heel Schotland waren ze bekend vanwege hun fraaie lijnen. Zijn pronkstuk was een twaalf meter lange bakdekkruiser, mooi afgewerkt en van binnen stijlvol ingericht. Ian had dit schip naar zijn zuster genoemd: de "Lady Jane." Hij wilde dit jacht absoluut niet verkopen.

Jim was onmiddellijk diep onder de indruk van de "Lady Jane." Hij wist dat hij een dergelijk schip nooit zelf zou kunnen ontwerpen en dat stak hem. Dat was de reden dat hij het schip begon te haten, hij

wilde het tenslotte liever niet meer zien. Eerst stelde hij zijn zwager voor de "Lady Jane" te verkopen; er waren genoeg geïnteresseerden. Later gaf hij te kennen het schip ook zelf wel te willen kopen. Beide keren weigerde Ian vriendelijk maar beslist.

In een donkere nacht is de "Lady Jane" verdwenen; de omstandigheden waaronder het schip verloren ging werden nooit opgehelderd.

Na de geheimzinnige ondergang van de "Lady Jane" veranderde er veel. Ian Mac Leod emigreerde naar Amerika. Jane werd somber en stil. Ze leek te treuren om het vertrek van haar broer en misschien ook om het verloren gegane jacht dat tenslotte haar naam gedragen had. Ze stierf jong, kinderloos.

Zakelijk echter ging het Jim erg goed. Hij werd rijk, kocht een landgoed nabij Beaulieu waaraan de titel van baron verbonden was en mocht zich daarom Sir James Forby noemen.

Drie weken na zijn vreemde zwempartij toog Sir James weer aan het werk. In zijn Jaguar reed hij door de Hooglanden op weg naar Ullapool om daar de jaarlijkse bottententoonstelling te bezoeken.



**JE MAAKT HET  
HELEMAAL MET HET  
JUISTE MATERIAAL!**



**S VAN SMEDEN**  
• IJZERWAREN • GEREEDSCHAPPEN • BOUWBESLAG

Grettingalaan 2 - 8862 ZC Harlingen  
0517 413241 info@vansmeden.nl



**HARLINGEN B.V.**

600 m<sup>2</sup> SHOWROOM

**RECREATIE- EN BEROEPSVAART**

Nieuwe Vissershaven 9 8861 NX Harlingen Tel. +31 517 431644 www.civ-harlingen.nl



**DIJKSTRA  
YACHTSERVICE**

Reparatie | Onderhoud | Verkoop

Officieel Vetus Dealer

Koningsweg 1H, 8861 KN Harlingen

0517-431348

info@dijkstrayachtservice.nl

*Alles voor een behouden vaart*



• Jachtbouw

(o.a. Carline en Noordkaper)

• Jachtstalling

(keuze uit verwarmd, vorstvrij & onverwarmd)

• Jachthaven

(40 ligplaatsen)

• Reparatie & onderhoud

(o.a. staalbewerking, scheepsbetimmering & technische installaties)

• Jachtservice

• Hellingen

(tot 20 ton)

• Jachtverhuur

• Toeleverancier

(o.a. van Raymarine & Perkins)

BIJKO Jachtbouw – Koningsweg 4 – 8861 KN Harlingen

T: 0517-415116 W: bijko.nl E: info@bijko.nl



*Karsten*  
- wonen -



Zuiderhaven 17  
8861 CK Harlingen  
0517 412224





## VERVOLG DE LADY JANE

Vlak voor Ullapool wilde hij een truck met oplegger inhalen. Het was een dieplader met daarop vastgesjord een motorboot. Het trof Sir James onaangenaam dat dit schip "Jane II" bleek te heten.

Vervelende herinneringen die hij meende te hebben verdrongen kwamen weer boven. Net toen hij gas gaf om de combinatie voorbij te rijden gebeurde het. Stroppen bezweken, de ondersteuning schoot los en het jacht kantelde. Het viel op de weg. Hij remde nog maar vloog er boven op!

Met knikkende knieën stapte Sir James uit de zwaar beschadigde Jaguar. Hij was ongedeerd maar voelde zich ontredderd en aangeslagen. De botenshow interesseerde hem niet meer en hij bestelde een taxi, terug naar Beaulieu.

Thuisgekomen schonk hij zich een whisky in om op verhaal te komen, en daarna nog een paar. Maar tot rust kwam hij niet. Gedachten maalden door zijn hoofd. Hij zag zichzelf weer in die donkere nacht aan boord van de "Lady Jane" gaan om gaten in het schip te boren. Daarna had hij het los gegoooid. Een flink eind uit de kant was het schitterende jacht in tachtig meter diep water gezonken. Een lage streek maar Sir James had er afstand van genomen, hij had het weten te verdringen. Nu echter, na zijn zesde whisky, voelde hij de loodzware druk op zijn geweten. Zijn zwager kon toen niets bewijzen en had ook nooit iets gezegd. Maar Ian MacLeod was niet gek en had misschien de toedracht wel degelijk begrepen. Waarom had hij anders het land teleurgesteld verlaten?

En dan Jane. Sir James kromp in elkaar bij de gedachte aan zijn jong overleden vrouw. Duidelijk zag hij haar lieve gezicht, de regelmatige gelaatstreken en de heldere oogopslag, weer voor zich. Hij had werkelijk niets gedaan om haar over haar zwaarmoedigheid heen te helpen. Integendeel, hij had zich geërgerd aan haar trieste gedrag en was haar af gaan snauwen. Hij had in het geheel geen begrip voor haar neerslachtigheid kunnen hebben, of liever, willen hebben. Want hij wist drommels goed dat hijzelf er in feite de oorzaak van was. Na enkele troosteloze jaren was ze overleden. Het had hem toen niet eens veel gedaan. Maar nu, na vijfendertig jaar, sloeg de slinger van het noodlot terug. Sir James werd neergebeukt door heftig opkomende gevoelens van wroeging en walgde van zichzelf. Later op de avond hield hij het binnenshuis niet meer uit. Dronken wankelde hij naar buiten en dwaalde door de donkere tuin. Spookachtig staken de boomkruinen af tegen de maan. De wind stak op, geritsel, geknorp en allerlei geluiden werden hoorbaar. Ook een vaag, slepend, schurend geluid. Het werd sterker. Iets kwam naderbij!

Tenslotte zag hij het. Een boot! Alweer een motorboot op een kar, nu in zijn tuin? Nee, deze boot bewoog zich zonder kar tussen de bomen, onafwendbaar in zijn richting. Eerst nog ongelovig, toen ontzet, sprong Sir James achteruit in een hoek van de tuin, tegen de muur. Het was de "Lady Jane". Wild van angst zag hij de druipende, roestige en de dik met wier begroeide steven van het lang geleden gezonken schip op zich af komen. Te laat voor hem om nog weg te vluchten. Teruggekeerd uit de diepten van de Beaulieu Firth nam het schip wraak en drukte Sir James krakend plat tegen zijn eigen tuilmuren.

De lichten in het landhuis gingen uit. Bloedrood stond de maan boven de Beaulieu Firth toen de wateren zich weer sloten boven de terug in de diepten afdalende "Lady Jane".

© Copyright 1988 by N.P. Pellenburg

advertentie

### HOUT DAT ONS VERDER BRENGT

## Cloeziana

Deze houtsoort is een zeer duurzame en sterke oplossing voor diverse toepassingen in de waterbouw. De levensduur van Cloeziana hout is met meer dan 25 jaar gelijk aan de groeitijd van de boom.

- Duurzaamheidsklasse 1, D50
- Uitsluitend duurzaam FSC
- Paalwormbestendig
- Draagt bij aan CO2 reductie bosbeheer, geen ontbossing
- Uit voorraad leverbaar

**VAN SWAAY**  
DUURZAAM HOUT  
sinds 1891

0517 - 41 30 00  
harlingen@vanswaay.nl



# JEUGDZEILEN

Het Jeugdzeilen is dit jaar op een zonnige septemberdag afgesloten op de Aldegeaster Brekken. Een dertigtal pupillen en ouders hebben zich kunnen amuseren op-, in- en rond het water. We hebben daar ook de gelegenheid genomen afscheid te nemen van Bas Koudenburg, die zich de afgelopen vier jaar met veel enthousiasme heeft ingezet voor deze activiteit.

We gaan er vol in om het Jeugdzeilen in 2024 ook weer volop op de kaart te zetten. Het aantal kinderen dat les kan krijgen hangt direct samen met de hoeveelheid instructeurs en vrijwilligers die we kunnen aantrekken voor de activiteit. Wij zijn hier druk mee bezig. Schroom niet om contact met ons op te nemen in geval je interesse hebt voor een rol in de organisatie.

Tevens wordt er op dit moment gesproken met Chris Elsinga van Scouting Saint Michiel & Lioba aan de Kanaalweg. Een samenwerking met deze vereniging biedt mogelijkheden voor doorgroei van de jeugdige zeilers (12+ jaar) alsmede een ruimer vaarwater dan de huidige singel. Prettig detail is dat het zeilveld te overzien is vanaf het terras op het vlaggenschip van de Scoutingclub. Het zal wel nog wat organisatietalent vergen om een en ander tijdig voor elkaar te krijgen. Ook hiervoor geldt: degene die hier wil aanpakken staat het vrij zich te melden!

*Tekst Ruud Didden*







# AFSLUITDAG OUDEGA





# AFRODITE



Tekst en foto's Ruud Didden

## KOOPMANS 28

**Achter de brug aan de Noordoostersingel ligt sinds dit voorjaar een opvallende boot. Klein, elegant, klassieke lijnen, een prachtige lichtblauwe kleur. Op de huik staat met grote letters: koopmans28.nl. Googelen leverde niks op, maar 'n beetje rondvragen in de vereniging wel. De eigenaar is Ruud Didden. Hij is sinds vijf jaar HWSV-lid en sinds vorig jaar ook bestuurslid. Zo'n interessante boot is een verhaaltje in Op 'e Steiger waard en Ruud wilde dat best schrijven. Hier is het:**

Dit voorjaar is mijn Koopmans 28 SQ Afrodite weer te water gegaan en heeft een ligplaats gevonden bij onze club. De eerste 7

jaar van haar leven heeft ze in de haven van Scheveningen gelegen en heb ik haar heel vaak als dagzeiler ingezet om - na het werk - even lekker uit te blazen op de Noordzee. Na ons vertrek naar Friesland heeft ze me de eerste twee jaar wat verbolgen vanaf haar bokjes bij Bijko aan staan staren. Maar goed, ik hoop dit de komende jaren allemaal weer goed te maken!

### STEEDS BOLLER EN VOLLER

De "Afrodite" is het zusje van de "Thetis": een dagzeiler die ik in 2008 ben gaan ontwikkelen. Ik had toen weliswaar een prima zeiljacht, maar ik wilde een boot ontwikkelen die zeer goede zeileigenschappen had, makkelijk singlehanded te bedienen was en die vooral

ook back to the basics was. Want door gaandeweg in steeds grotere boten te gaan varen (van standcatamaran, via een 18 ft zeiljachtje, een 28 ft zeilbootje naar een 37 ft zeiljacht) was ik gevoelsmatig hoe langer hoe verder van de essentie van het zeilen afgeraakt, in zeilboten die hoe langer hoe groter, boller en voller werden.

### IETS KLEINERS

Ik had daarbij het idee dat ik daarin niet de enige was. Dat er veel meer zeilers moesten zijn die stilaan dachten aan afstand doen van een veel te grote boot (kinderen de deur uit, bemanning niet meer zo makkelijk te vinden) en aan in plaats daarvan iets kleiner terugkopen, iets dat garant staat voor veel zeilplezier, makkelijk te bedienen, maar wèl



met een grote kuip voor veel gasten. Met dit idee in mijn achterhoofd ben ik naar Dick Koopmans Jr gestapt. Functionele eisen: 28 ft lang, 2,5 meter breed en 1.10 meter diep (moest gekanteld in een container passen). Kuip van drie meter en accommodatie om in het vooronder met twee personen te kunnen slapen en het bier koud te zetten. En vooral: geen opbouw. De klassieke uitstraling (lepelboegje, ruim achterdek, tumblehome) had ik reeds druk afgekeken van collegawerven.

#### THETIS

Met het spantenplan onder mijn arm ben ik begonnen, in een hal die ik in Harlingen op de kop had weten te tikken. Gelukkig had ik hulp van een timmerman en engineer. Met acht spanten op zijn kop zijn we gestart met het aanbrengen van de kielbalk en de stringers. Een paar maanden later was de romp gereed, geplamuurd en was er een mal van getrokken. Nu stond er een zeer spannende klus te wachten: de decklayout. Die was niet gedocumenteerd en ik wilde die zelf verzorgen. Alles moest en zou super ergonomisch en bloedmooi zijn (over smaak valt uiteraard te twisten). Gelukkig werd mijn ongebreidelde fantasie technisch



opgevangen met kundigheid en geduld van Hannes en Johan. Uiteindelijk kreeg het dek gestalte, is er een mal van getrokken, een schuim-epoxy dek van gemaakt en werd het op de houten romp bevestigd. Koopmans 28 #1 dreef in 2010 op de Hiswa te Water! Haar naam was Thetis.

#### MEER ZEEWAARDIG

Ik heb er met veel plezier een jaar mee op zee gevaren, maar feitelijk was het een boot voor de binnenwateren. Het leek me een uitdaging om dit casco door te ontwikkelen naar een meer zeewaardige boot. Zodra Thetis verkocht was (2012) en op transport richting Hamburg ging, stapte ik bij Dick Koopmans het kantoor in met het verzoek een diepere kiel met bulb en roer te tekenen, meer zeil (een Squarotop - vandaar SQ) en een gecompartmenteerde romp. Het hele casco kwam als vacuüm-geïnjecteerd vinylester sandwich romp uit de mallen. De Afrodite is in ca. anderhalf jaar gebouwd en heeft altijd aan alle

verwachtingen gedaan. Zowel de nationale als de internationale pers waren lyrisch over de looks en de performance van het bootje. Voor mij was ze ook zeer geslaagd. Jaargetijde maakte me niet zo veel uit. Ik zat van 1 tot 7 bft op het water en keerde telkens (soms een beetje nat) veilig in mijn box in Scheveningen teruggekeerd. Om vervolgens helemaal voldaan naar mijn huis terug te lopen.

#### WERF

Van een daadwerkelijke werf - wat eigenlijk de bedoeling was - is het nooit gekomen. Het is nagenoeg onmogelijk om tussen de gevestigde orde een plekje op de markt te verkrijgen en te houden. Gelukkig wist ik dat in 2008 niet (of wilde ik het niet weten). Mede daarom heb ik mijn droomboot kunnen bedenken, ontwikkelen en bouwen en heb ik hier nog steeds veel plezier van. Een activiteit die achteraf gezien onverstandig was, maar een ervaring die ik voor geen goud had willen missen.





# ALLEMANSHUUS



verbouwd en weer open voor activiteiten

Tekst en foto's Anje Valk

**Begin maart 2020 moest het Allemanshuus dicht, ons geliefde clubhok. Er mocht niets meer: corona. Weten jullie nog? Onvoorstelbaar eigenlijk. Drie jaar zou dat gaan duren. Drie jaar heeft al het clubleven stilgelegen. Geen winteractiviteiten, geen bar om aan te hangen, te ouwehoeren, geen lezingen, geen pubquiz, geen nieuwjaarsbijeenkomst. De ledenvergadering ging digitaal. Geen vaarseizoen om te openen: er werd immers niet gevaren. Maar... die tijd is goed gebruikt! De al klaarliggende plannen voor een grondige facelift zijn ten uitvoer gebracht. Wat een project!**

Veel mensen hebben helpende handen uitgestoken, maar de drijvende kracht in de uitvoering was Sjors Dotinga, aangevuld door Marijke van der Klei.

Eigenlijk de allereerste keer dat het nieuwe Allemanshuus (nog in wording) een rol van betekenis als ontmoetingsplek van onze club kreeg, was op de werkdag op 18 maart. Het was een prachtige, stralende dag en iedereen had er zin in. De opkomst was enorm en het was een drukte van belang. Zoals altijd moest er veel werk op



Werkdag



Eervolle verrassing voor Sjors Dotinga



De snert van Herman Brandsma





Werkdag



de haven gebeuren. Het gebouw werd van de laatste verflakjes voorzien en binnen werd schoongemaakt en gepoetst. De inwendige mens werd goed voorzien met broodjes en Herman Brandsma's erwtensoep.

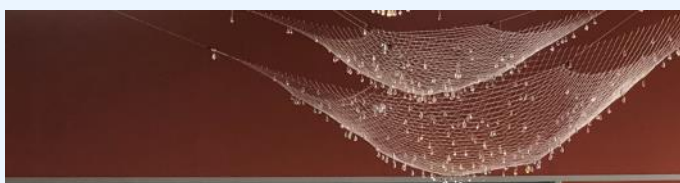
### OPENING

Daarna - eindelijk, na drie jaren - weer een opening van het vaarseizoen. Op 14 april: we wisten bijna niet meer hoe het moest, zo lang was het geleden. Het werd tevens de opening van het nieuwe Allemanshuus. Jesse Smaal trad in de rol van vice-voorzitter met een mooie speech en het hijsen van de vlag. De bar werd

waren gezellige, drukbezochte bijeenkomsten. Duidelijk merkbaar is dat de ruimte veel praktischer is geworden voor een wat groter publiek en de bar ook. De audiovisuele voorzieningen zijn up-to-date. We gaan daar jaren plezier van hebben, te beginnen met deze winter.



Vertoning film De Witte Swaen



Opening Allemanshuus met trainees Tallships Race

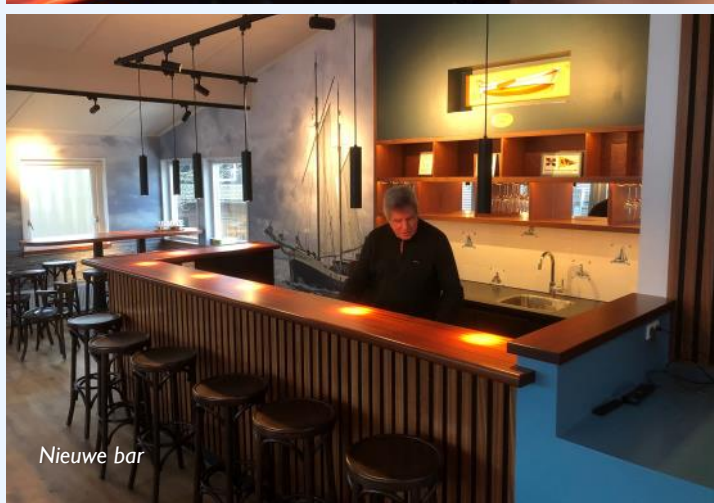


Even ouwehoeren met koffie in het nieuwe Allemanshuus

ingewijd met een eervolle verrassing voor Sjors. En de jongeren die vorig jaar door de HWSV waren gesponsord voor hun deelname aan de Tall Ships Race 2022 hielden met aanstekelijk enthousiasme een mooi presentatie over hun ervaringen.

### WINTERPROGRAMMA

Allerlei nieuwe plannen zijn er. Natuurlijk het winterprogramma, dat werd in oktober afgetrapt door Bernard Kramer met de vertoning van zijn film over de Witte Swaen. In november hielden Hans Voorneveld en Astrid Pascal hun lezing over hun wereldreis. Het



Nieuwe bar





# Recept FRUITS DE MER

Tekst Anje Valk

**Deze keer niet een 'echt' recept, maar wél een culinaire inspiratie, namelijk over fruits de mer - zeevruchten. Voor de liefhebbers smaakt dat naar genieten op pittoreske terrasjes aan de Normandische of Bretonse kust, van een bord vol mosselen, oesters, kokkels, scheermessen en langoustines, vergezeld van een sprankelend glas droge witte wijn. Exotisch? Laat de Franse naam je niet in verwarring brengen, want deze soorten worden allemaal voor onze eigen deur gevangen. De Waddenzee is namelijk onze eigen zeevruchtentuin bij uitstek. Lekker spelend op het Wad kun je je eigen feestmaaltje aan fruits de mer verzamelen.**



Mosselen kunnen we op allerlei plaatsen plukken rond laagwater. De beste tijd is juli tot en met maart. Hoe je mosselen klaarmaakt is algemeen bekend, en bovendien heeft in aflevering 2012 van dit blad het recept 'mosselen met de Franse slag' gestaan.

Op drooggevallen zandplaten kun je vaak kokkels opgraven, en ook scheermessen of wel mesheften. Kokkels zitten een paar centimeter onder het zand, scheermessen steken er vaak wat bovenuit. Beide schelpdiersoorten moet je eerst goed 'verwateren' in schoon water, zodat het zand er zoveel mogelijk uit kan spoelen. Bereiden is heel simpel: wok de schelpen na uitlekken op hoog vuur in een pan met een beetje olie en knoflook, totdat ze open gaan. Blus af met een flinke scheut witte wijn. Kokkels kennen we wel, maar ze worden lang niet zoveel gegeten als mosselen. Scheermessen zijn hier in Nederland niet populair: de diertjes roepen vanwege hun gelijkenis met wormen bij veel mensen wat weerzin op. Geheel onterecht: de structuur is lekker vlezig en de smaak goed. Dus als je ze vindt: gewoon proberen! De beste tijd is de late zomer en herfst.

## ALIKRUKEN

Klein maar fijn zijn alikruikken ofwel krukels: het zijn kleine zeelakjes die je zelf kunt vinden op strekdammetjes en dergelijke, tussen de stenen. Dit zgn. 'krukelen' werd vroeger



veel gedaan door de wat minder welgestelde Harlingers, als gratis en smakelijke aanvulling op hun karig voedingspatroon. Ze zijn het hele jaar door goed eetbaar. Spoel de alikruiken na het rapen goed schoon en vrij van zand. Kook ze daarna een minuut of vier à vijf in groentebouillon die nét tegen de kook aan wordt gehouden. Doe dat niet langer want dan worden de beestjes taai. (Die bouillon kun je met een blokje maken, maar vers is veel lekkerder. Trek dan een zgn. court-bouillon van bleekselderij, ui en winterpeen, op smaak gebracht met knoflook, een laurierblaadje, wat verse tijm, zwarte peperkorrels en iets zurigs als citroen en/of wijn.) Om ze te eten pulk je de slakjes met een speld uit hun schelp. Leuk en lekker als voorgerecht.

## OESTERS

In Nederland kennen we twee soorten oesters: de inheemse platte oester en de uitheemse holle of Japanse oester. Die laatste wordt ook wel creuse genoemd en is al in de 16e of 17e eeuw door de Portugezen vanuit Japan naar Europa gebracht. In de Waddenzee vind je de creuse in groten getale. Het beste zijn ze tussen half september en de vroege zomer. Japanse oesters vormen gigantische banken, aan de zuidkant



van Vlieland bijvoorbeeld heb je ze letterlijk voor het oprapen. Draag wel schoenen met stevige zolen of klompen, want de schelpen zijn scherp als een mes en steken dwars omhoog. Je eet ze op dezelfde manier als de Zeeuwse oester: het liefst rauw. Niet iedereen is daar even dol op. Heel eventjes gratineren met een beetje knoflook en wijn kan ook hoor, lekker met wat pasta.

## ZEEKRAAL

Voor een groene toevoeging bij je fruits-de mer is zee kraal heel geschikt: een sappig ziltig plantje. Dat kun je langs de zuidkant van de eilanden vinden, op het drooggevalen slik, maar het is alleen lekker sappig en groen in de vroege zomer. Later wordt het wat houtig en taai. Je kunt het ook in de supermarkt vinden in het visvak.

Fruits de mer kun je trouwens ook kant-en-klaar, geblancheerd en wel, uit de supermarkt halen, al dan niet diepgevroren. Een groot bezwaar vind ik zelf dat daar inktvis bij zit. Inktvissen zijn bijzondere en sterk onderschatte zeedieren die je eigenlijk niet moet willen eten. Dat geldt voor de octopus, maar ook de pijlinktvis en de zee kat. Op Netflix kun je de prachtige film *My Octopus Teacher* zien. Daarna wil je nooit meer inktvis eten.





# ARIE

Tekst *Jan van der Molen*

**Van 1963 tot 1972 voer Jan van der Molen als scheepswerktuigkundige in diverse rangen, eerst bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd en op het laatst nog een half jaar bij de Stoomvaartmaatschappij Zeeland (om de vaartijd voor het B2 diploma vol te maken). Tijdens een reis met de MS Schie Lloyd krijgen ze onverwacht een passagier aan boord.**

Na een lange oversteek van Suez non-stop naar Straat Malakka lagen we kort op de rede van Singapore, niet zo ver van de stad. Met de kijker kon je Clifford Pier goed zien, vanwaar alle sloepen, launches en tenders uitzwermden naar de schepen. We bleven maar even, want er moest alleen wat lading van een lichtertje aan boord worden genomen en daarna zouden we door naar China. Er was daarom ook geen ferry naar de wal beschikbaar en met de launch van de agent konden we niet mee.

Als je toch wilde gaan stappen werd dat lastig, want dan moest je naar de wal met een roeisloep, die vaak al bij de gangway

ronddobberde, en dat was alleen vertrouwd als je met meer mannen ging, want die Indische roeiers wilden je wel eens besodemieteren door halverwege veel meer geld te vragen. Vanwege de verwachte korte stop had de kapitein trouwens afgeraden naar de wal te gaan met de mededeling dat er niet zou worden gewacht. We bleven dus aan boord en hingen wat over de verschansing te gluren naar de Singaporese verlokkingen. Toen het anker er goed en wel in zat, kwamen er een paar sampans aangetuift. 'Melkmeisjes' zei de tweede WTK.

## MELKMEISJES

Al gauw klom een hele stoet fraai uitgedoste dames de gangway op met aan elke arm een rieten mand met flessen melk. (Melk had je niet aan boord). Volgens de tweede kon je er melk van kopen, maar je kon er ook wel wat anders mee, wat ten sterkste werd afgeraden. De tweede had wel zin in een verzetje en nodigde de mooiste, Lilly, en alle WTK's uit bij hem in z'n zithut. Daar werd, onder het genot van een stevig biertje op de salontafel een daverende striptease



MS Schie Lloyd



gegeven. Een paar mannen wilden toen toch nog de wal op maar toen ze aan dek kwamen zagen ze dat de Blue Peter (de vertrekvlag) al uithing en dus dat ging niet door.

### OUDE CHINEES

De dames gingen van boord en er werd zeeklaar gemaakt, het anker werd gehieuid en er werd halve kracht vooruit gevraagd. Plotseling werd gestopt want een politielaunch kwam op volle kracht langzij. Een heel stel zwaar geüniformeerde agenten kwam de gangway op en liep gelijk door naar de brug. Zo te zien hadden ze een wat oudere Chinees bij zich. Even later kwam het hele stel weer naar beneden en vertrok snel. De Chinees bleef bij ons aan boord. Al gauw werd duidelijk hoe het zat. De Chinees, die onmiddellijk de naam Arie kreeg toebedeeld, bleek afkomstig van een schip van de Maatschappij Nederland (de "heren"-maatschappij onder de Nederlandse rederijen) dat ook op de rede lag. Hij had in Amsterdam als wasbaas aangemonsterd, maar bleek helemaal niet te kunnen wassen en strijken en dus hadden ze hem in Singapore de zak gegeven. Arie had een oud (Rood-) Chinees paspoort en daar moesten ze in Singapore helemaal niets van hebben, dus moesten wij hem maar meenemen naar China.

### SCHOONMAAKKLUSSEN

Arie bleek een 'pindachinees' (noot red.: Chinese pindaverkoper) van de Amsterdamse wallen. Hij sprak onvervalst Mokums en z'n verhaal was, dat hij na 25 jaar in Nederland graag nog eens terug wilde naar huis om z'n familie te zien. Eigenlijk kwam het hem prima uit dat hij bij ons aan boord werd gedumpt. Hij werd aan het werk gezet in de kombuis en verder regelde de hofmeester wat hij voor schoonmaak klussen kon doen aan boord. Omdat hij goed Nederlands sprak en veel midscheeps aan het soppen was, burgerde hij snel in. Het was een rustige oude man die het maar over zich heen liet komen. Hij hoopte binnen afzienbare tijd z'n familie weer te zien.

Toen we in Tjensjin aankwamen, moesten we eerst een tijd wachten



*Een collega van Arie, een Chinese pindaverkoper in Amsterdam*

op de rede. Daar begon de ellende al. Arie werd onmiddellijk apart genomen door de custom officers. Van de kapitein hoorden we later dat ze elkaar nauwelijks konden verstaan en het werd alras duidelijk dat ze in het land van Mao niet zaten te wachten op een door het Westen besmette Chinees. Maar Arie bleef hopen op een goede afloop.

### SOLDAAT MET GEWEER

Na een paar weken konden we voor de kant. Arie probeerde de wal op te gaan. Hij kwam niet verder dan de gate, waarna hij hardhandig en onder escorte teruggebracht werd aan boord. Een soldaat met geweer werd bij de gangway geposteerd. Toen hij het weer probeerde om aan de wal te gaan telefoneren, werd hij met de stengun in de rug weer de gangway opgejaagd.

Toen probeerde hij een brief naar de familie te sturen, maar de soldaat aan de gangway weigerde de brief aan te nemen. Hij bleef met die brief bij ons leuren, want wij hadden hem verteld dat we een uitstapje naar de verboden stad zouden maken; dat was ons door de scheepsagent beloofd, maar het bleef helaas bij die belofte. De kapitein heeft nog geprobeerd om hem via zijn officiële contacten aan de wal van boord te krijgen, maar begreep al gauw van de scheepsagent dat als hij legaal zou pogen de wal op te gaan, hij waarschijnlijk al bij de poort zou worden afgeknald. Ze keken in het China van Mao niet op een mensenleven.

Dus Arie bleef aan boord. Ondoorgegrondelijk, schijnbaar emotioneel



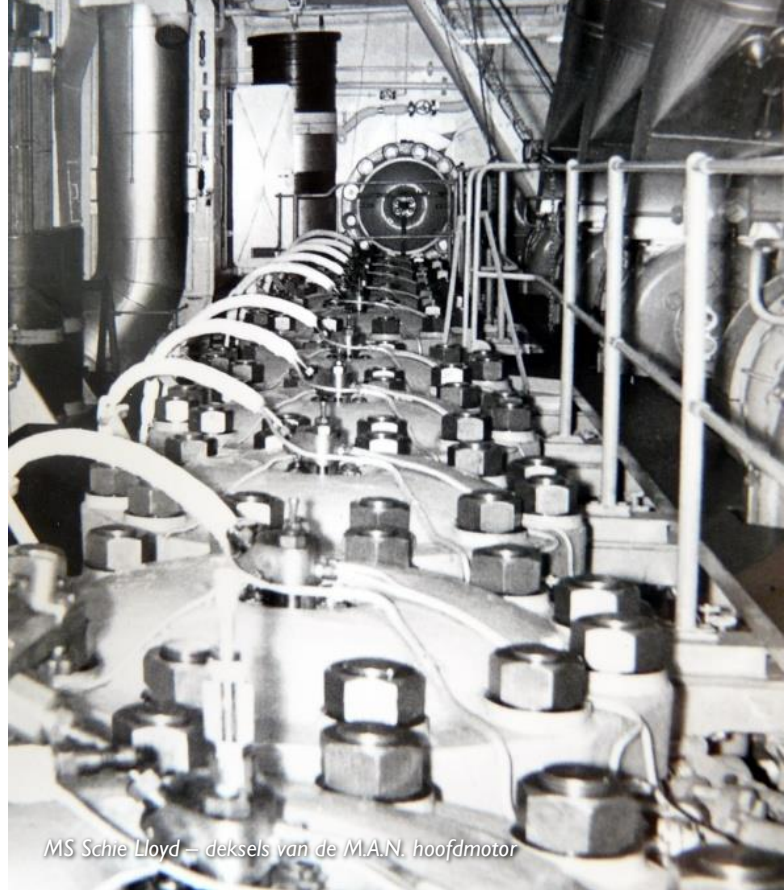
sjekkies draaiend, zat hij de hele dag gehurkt bij de ingang van de kombuis te wachten op de volgende klus. Hij ondernam ook verder geen pogingen om in contact te komen met z'n familie, omdat hem wel duidelijk was geworden dat hij daarmee zijn leven en waarschijnlijk ook dat van z'n familie in gevaar bracht. We vertrokken en hij bleef nog lang staren naar de langzaam verdwijnende Chinese kust.

### BANGKOK

We gingen leeg naar Bangkok om daar in één keer vol te laden met maniok, en vervolgens werd de lange terugreis naar Rotterdam ondernomen. Bangkok is een haven waar je wel een verstekeling kwijt kon en dus probeerde de kapitein om Arie daar te dumpen. Dat lukte niet, waarschijnlijk omdat Arie bij binnenkomst al als verstekeling was geregistreerd. Een poging kon alleen worden ondernomen via de officiële weg en dat ging niet, want ook Thailand had niet zoveel op met Rood-Chinezen, zeker niet met de Vietnamese oorlog in hun achtertuin. De kapitein was persoonlijk aansprakelijk voor zijn welbevinden en kon hem daarom ook geen gevaarlijke klussen laten doen. Om verdere problemen te vermijden werd hij gedurende ons verblijf in Bangkok opgesloten in een hut, en na vertrek begon hij weer met klussen. In de machinekamers was ook zat schoonmaakwerk voor hem, maar dat vond de ouwe te link.

### NOKKENAS

We hadden een voorspoedige terugreis met weinig slecht weer. De midscheeps zag er door Aries gepoets uit om door een ringetje te halen. De laatste dagen voor aankomst zijn altijd hectisch, mede door de kanaalkoorts.



*MS Schie Lloyd – deksels van de M.A.N. hoofdmotor*

Tot slot hadden we nog een merkwaardig voorval: na het overnemen van de loods voor de Hoek wilde de hoofdmotor niet meer starten. Zelfs de ouwe kwam op de manoeuvreerstand om een poging te wagen, maar hoeveel startlucht we ook gaven, hij deed het niet. Toen werden we helemaal van de Hoek naar de Leuvehaven gesleept en na een dag dokteren werd het euvel gevonden: een verdraaide nokkenas van de brandstofpompen. Zelf hadden we dat op zee nooit kunnen repareren. Al met al een geluk bij een ongeluk dat ons dat juist bij thuiskomst overkwam.

### VERDWENEN

Ik ging eerst naar huis, maar moest nog een kustreisje mee. Arie was verdwenen en ik kon ook niet te weten komen hoe hij van boord was gegaan. Later hoorde ik van een medeopvarende, die in Amsterdam woont, dat die dacht hem te hebben gezien in de Binnen Bantammerstraat, maar zeker was hij daar niet van.



*MS Schie Lloyd*



## Oproep

# BOTTERMODEL OPGEKNAPT

Tekst **Bernard Kramer**

Bij de ontruiming van het **Allemanshuus** voor de verbouwing in het najaar van 2022 zag **Nico Huisman** dat het model van de botter, dat daar sinds jaar en dag staat, in deplorabele staat verkeerde. Hij ontfermde zich erover en nam het model mee naar huis om het te restaureren.

Het complete schip werd gedemonteerd om alle onderdelen te schuren en te lakken. Hij liep de tuigage na, verving stagen en vallen en tuigde het hele zaakje weer op. Dat was een hele klus waar hij met veel plezier aan werkte.

Als platbodemschipper zag hij dat alle details van het model klopten en al werkende kreeg hij steeds meer waardering voor de bouwer van dit bottermodel.

Nico vroeg zich af wie de bouwer is en hoe dit model in het clubhuis terecht is gekomen? Navraag bij enkele oudgedienden in de vereniging leverde geen antwoord op. Maar hij wil het wél graag weten. Misschien dat er nog leden binnen de HWSV zijn die zich kunnen herinneren hoe de vork in de steel zit? Als dat zo is, hoort hij dit graag. Bij deze dus een oproep om je te melden als je meer weet van de herkomst van dit scheepsmodel. Weet je iets over de botter te vertellen? Bel of app Nico dan op **06 22752846**





# SAMENSTELLING BESTUUR EN COMMISSIES

## BESTUUR

### Voorzitter

Hans Voorneveld  
Noorderhaven 107  
8861 AM Harlingen  
06 51192551  
voorzitter@hwsv.frl

### Secretaris/

#### Ledenadministratie

Charlotte de Vries  
Zuiderhaven 76  
8861 XV Harlingen  
06 25045334  
secretaris@hwsv.frl

### Penningmeester

Sake Wijma (waarnemend)  
Zuiderhaven 76  
8861 XV Harlingen  
06 51854999  
penningmeester@hwsv.frl

### Havencommissaris

Albert Koffeman  
Noorderhaven 95  
8861 AM Harlingen  
06 53955132  
havencommissaris@hwsv.frl

### Algemeen bestuurslid

Jesse Smaal  
De Rietgans 22  
8862 LT Harlingen  
06 53943790  
jesse.smaal@hwsv.frl

### Algemeen bestuurslid

Ruud Didden  
Monnikenweg 42  
8806 KZ Achlum  
06 42975697  
ruud.didden@hwsv.frl

## COMMISSIES

### Activiteitencommissie

Anje Valk  
Marijke van der Klei

### Jeugdzeilen

Vacature  
jeugdzeilen@hwsv.frl

### Technische zaken

Peter van der Klei  
technical@hwsv.frl

### HT-Commissie

Menno van Kammen  
Jouke van Keulen  
Bernard Kramer  
Elmer Torensma  
Peter Verhoeven  
Hans Voorneveld  
Ralph Wijbenga  
info@htrace.nl

## HAVEN

Noordergrachtswal 34  
8861 SK Harlingen  
06 27033205

### Havenmeesters

Moniek Dotinga  
Piet van Beijeren  
06 27033205  
havenmeester@hwsv.frl

### Brugwachters

Sjors Dotinga  
Nico Huisman  
Rudolf Onnes  
Sjirk Venema

## HOUTWERKERIJ DE SCHEPELING MOOIE DINGEN VAN HOUT



- SCHEEPSSIER
- NAAMBORDEN
- HALFMODELLEN
- SCHEEPSTIMMERWERK

www.deschepeling.nl  
Noorderhaven 111  
8861AM Harlingen  
Tel: 0517 641292  
GSM: 06 10702630  
mooiedingen@deschepeling.nl

**FA. P.H. WALINGA**  
SCHEEPS- EN AANNEMERSBENODIGDHEDEN  
info@walinga.nl / www.walinga.nl

Hermesweg 17 8861 VN Harlingen / T 0517 413290  
F 0517 418003 / info@walinga.nl / www.walinga.nl

*Onder Zeil*

**NAUTISCHE  
LIFESTYLE**  
Kleding, accessoires  
en kado artikelen

Batela, Biesot, Boat Boot, Dalmard Marine, Dubarry, Gaastra, Holebrook  
Sweden, Marine Business, Mat de Misaine, Mousqueton, RedGreen,  
Roostenstein Wolke, Saint James, Sea Ranch, William Lockie en meer.

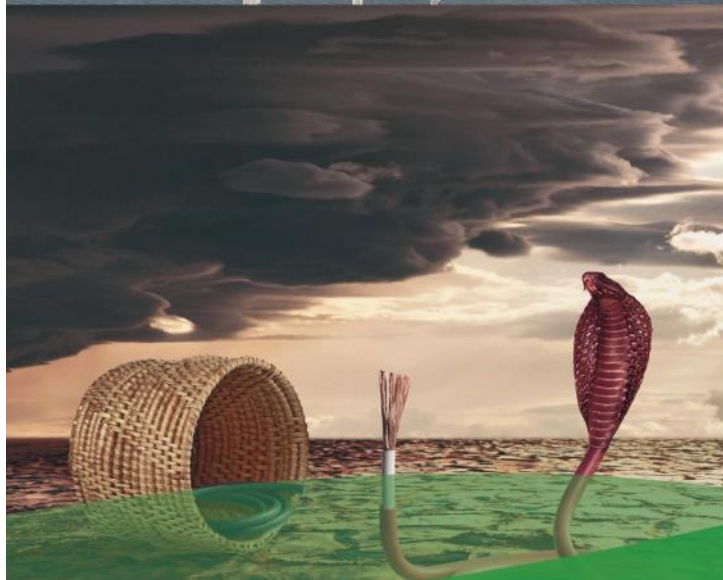
Voorstraat 34, 8861BL Harlingen | www.onderzeil.nl





**RUBBER**  
H O L L A N D

2024  
2025



VOOR HWSV LEDEN EEN CATALOGUS EN DE ARTIKELEN TE VERKRIJGEN BIJ  
DOTINGA NAUTISCHE DIENSTVERLENING VAN MONIEK DOTINGA

E-MAIL: [DOTINGA-ND@HOTMAIL.COM](mailto:DOTINGA-ND@HOTMAIL.COM) | TEL: 06 20 14 37 83





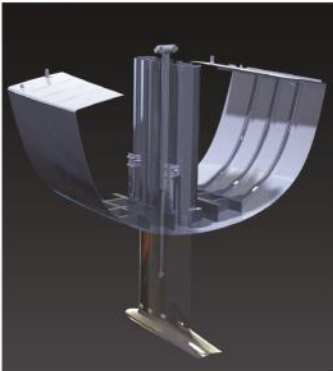
*Atlantic*  
Yachts for worldwide adventures



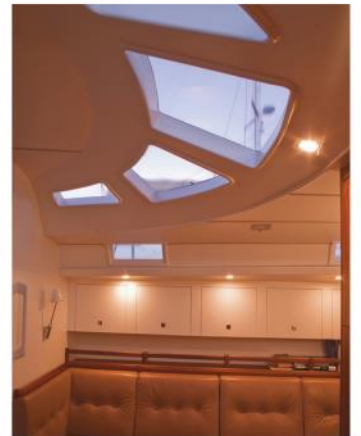
Simplicity in sailing



Pleasure for worldwide cruising



Build for the wild side



Atlantic Yachts

Ook om zorgeloos uw schip te verkopen via onze makelaardij met eigen verkoophaven en goed opgeleide mensen is Atlantic de juiste keuze.

Sibadaweg 34 8861 VG Harlingen Tel: +31 517 417658  
info@atlanticyachts.nl www.atlanticyachts.nl