

De Bakenloodjes van Harlingen



Loodje voor het Amelander Zeegat met de letters AK (Armen Kamer)

Type CFA
Driehoekig lood voor grote schepen zoals een Hek- of Gaffelschip; ± 32 x 32 x 32 mm.
Opschrift A (gekroond wapen van Harlingen)
K, waaronder jaartal.
Mij bekend van 1781 t/m 1828

Kortgeleden heb ik een ongebruikelijk bakenloodje van Harlingen kunnen kopen. Maar voordat ik dat loodje ga bespreken wil ik eerst in het algemeen iets vertellen over de bebakening in het noorden van Holland en dan vooral die vanuit Harlingen en de hierbij gebruikte bakenloodjes.

De zeegaten en geulen bij Friesland

In opdracht van de Staten van Friesland werd de betonning aan de oostkant van de Zuiderzee geregeld door de Admiraliteit van Friesland die in Dokkum zetelde. In 1562 besloten de Staten van Friesland om tonnen te laten leggen in het Friese Zeegat (tussen Ameland en Schiermonnikoog) voor de vaart van Dokkum naar open zee en van de schepen tongeld te verlangen, namelijk 1 stuiver per last. De Staten van Groningen betaalden "naar billijke proportie" mee aan deze tonnen en op Schiermonnikoog stond een Friese- en een Groningse kaap. In 1645 verhuisde de Admiraliteit naar Harlingen wegens de verzanding van het Dokkumerdiep. Met de verhuizing breidde de zorg van de Admiraliteit zich ook uit tot het Amelander zeegat. In 1655 gaven de Staten opdracht aan de Admiraliteit om ook tonnen in dat zeegat te leggen. De stad Harlingen zorgde, in samenwerking met andere steden, voor de betonning van de Jetting, de vaargeul om in of uit de Harlinger haven te komen. Dit was van groot algemeen belang, o.a. voor de

vaart op Bolsward en in het begin van de 18e eeuw voor de schepen die vanuit Holland naar de Vlietstroom voeren. Ook voor de schepen van de Friese havensteden Stavoren, Hindelopen, Workum en Makkum was dit zeer zinvol. Het vaarwater dat vanuit Harlingen werd betond, breidde zich geleidelijk uit en besloeg in de 18e eeuw naast het Amelander Zeegat (tussen Terschelling en Ameland), de Noorder- en Zuider Jetting en het Koornweerderzand (tussen Harlingen en Makkum). De vaargeul naar open zee liep tussen Ameland en Schiermonnikoog; het Friese gat en de Scholbalg. Vanuit Harlingen liep de vaarweg via de Jetting naar de Vlietstroom, of langs de Balg naar het Amelander Zeegat tussen Terschelling en Ameland.

Jaarlijks stond op de rekening van de Staten van Friesland een tonnemeester met een tractement van 2000 gulden en een bakenmeester die 1000 gulden per jaar kreeg. In 1744 benoemde de secretaris van de admiraliteit Coert van Beyma zijn zoon

Julius Mathijs tot tonnenmeester. In dezelfde overeenkomst werd schipper Hendrik Isaaks aangesteld om de tonnen in maart (St. Pieter) uit te brengen en in november (St. Maarten) weer op te nemen en de tongelden te innen. Voor deze werkzaamheden kreeg hij 600 gulden. Vanaf 1760 betaalde de provincie Friesland 6000 gulden per jaar aan het koninkrijk Pruisen voor de vuurtoren op het eiland Borkum ter markering van de toegang tot de Eems. Uitgezonderd Oost-Friese schepen die van- en naar de Republiek voeren, moesten alle schepen die het Friese Zeegat en het Amelander Gat passeerden 1 stuiver per last betalen, het zogenaamde Borkumse Vuurgeld (zie 'quitantie' op p.12).

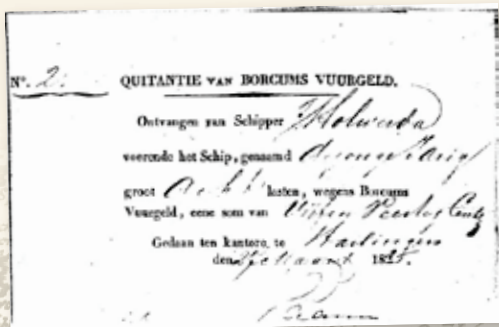
Voor zover bekend werden al deze gelden geïnd bij het *inklaringsvaartuig* of de *uitlegger*, dat in het zeegat patrouilleerde of bij de Abt voor anker lag. Dit schip van de Admiraliteit diende voor de controle van het vaarwater en het innen van de *convooien* en *licenten*; de in- en uitvoerbelasting die de schepen ten behoeve van de Admiraliteit dienden af te dragen.

Het vaarwater van de Eems en omgeving

In 1539 gaf de Oostfriese graaf Enno II de stad Emden opdracht om de verzorging waar te nemen van de bebakening aan de Eems. In eerste instantie betrof dit slechts het vaarwater Wester-Eems. De bebakening hiervan had in het begin niet meer te betekenen dan enkele tonnen en stroomopwaarts aan de westkust enkele bakens plus nog twee kapen op het eiland Rottum.

Door de toename van de scheepvaart werd het te verzorgen gebied echter uitgebreid met de Ooster-Eems en Westerbalje (1575). In 1583 was het gebied wat Emden bestreek zowel in oostelijke als in westelijke richting aanmerkelijk uitgebreid, zelfs in westelijke richting zover dat men op Gronings gebied terecht kwam tot aan de Lauwerszee. In de Zestiende eeuw was er over het wad een druk scheepvaartverkeer en het was zelfs mogelijk om over het wad van Harlingen naar Hamburg te varen. Betonning werd dus steeds noodzakelijker. Behalve de stad Emden was er in dit gebied ook de stad Groningen die aan het betonningswerk deelnam. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden had deze stad een tonnenmeester in dienst. Deze autoriteit kreeg ondersteuning van de stad Groningen omdat het bakengeld wat hij van de schepen binnenkreeg, onvoldoende was om in zijn onderhoud te voorzien. Zoals elders in het land werd ook hier de betonning van St. Maarten tot St. Pieter verwijderd en tijdens deze periode was de internationale vaart verdwenen. Het betonningsmateriaal werd geleverd door de stad Groningen en het schip door de tonnenmeester. Het Groningse gebied strekte zich uit van de Lauwerszee tot en met het gebied van de Dollard. Voor de stad Groningen was

dit een moeilijke situatie omdat aan de ene kant de stad Emden op haar gebied betonde en zij aan de andere kant moeilijkheden met de Staten van Friesland ondervond over het betonnen. In 1556 werd er een eind gemaakt aan een toen al lang bestaand meningsverschil tussen de Friezen en Groningers, waarbij ook de betonning van het Plaatgat, ook wel Scholbalg genoemd, betrokken was. Tot een oplossing van het betonningsverschil is men echter nooit gekomen, men bleef werkelijke moeilijkheden maken tot de Franse tijd. Ondanks de verklaringen van de stad Groningen van 1611 en 1686 over haar bevoegdheden tot het betonnen van een gebied van Eemshorn tot de Lauwerszee, veranderde er weinig aan de oude toestand. Zelfs in 1822 gaf de stad Emden haar bakenmeester nog orders westelijk van de Wester-Eems tot bij Pieterburen te bebakenen, alsmede het gebied bij de Lauwerszee.



Loodjes voor het Amelander Zeegat met de letters AK (Armen Kamer).

Rond lood voor kleinere schepen zoals een Kaag- of Damschuit. Opschrift **A** (gekroond wapen van Harlingen) **K**, waaronder jaartal.

Type CFB
ø ± 23 mm.
Mij bekend van 1756 t/m 1795



Type CFC
ø ± 29 mm.
Rond 1800 wordt de diameter van de loodjes groter en de kroon iets anders van vorm.
Mij bekend van 1816 t/m 1835

Bakenloodjes voor de Jetting (vaargeul tussen Harlingen en de Vliestroom)

Type CFD
Rond lood, ø ± 42 mm.
Tussen de letters **I H** wapen Harlingen **D M**.
Onder het wapen het jaartal in een cartouche. Referentie: Dirks pl. 122.16
Mij bekend van 1730 t/m 1759.



Type CFE
Rond lood, ø ± 32 – 40 mm.
Gekroond Harlingener wapen, met ter weerszijden de letters **CH – ZM**.
Mij bekend van 1778 t/m 1789.



>> Kort daarop, in de periode 1830 - 1840, namen de Groningse bakenzetters de betonning van het Groningse wad over onder toezicht van een inspecteur. De moeilijkheden met de Friese Staten betroffen de betonning van het Friese zeegat.

Het Armenbestuur van Harlingen

De opbrengsten van de tongelden waren al in 1559 bestemd voor de stadsarmen. Aan het begin van de 18e eeuw werd de zorg voor de betonning in het Amelander Zeegat overgedragen aan het armenbestuur van Harlingen.

In 1704 waren de geulen rond de Vliestroom zodanig verlopen dat de vaarweg van en naar Holland via de Noorder- en Zuider Jetting ging. De staten van Friesland verzochten de staten van Holland of de Armenvoogden van Harlingen tongelden van Hollandse schepen mochten heffen.

De Voogden van de Algemene Armen binnen Harlingen hadden waarschijnlijk al eerder het recht verkregen de betonning te verzorgen en de tongelden te innen. In

een octrooi van de Staten van Friesland uit 1706 staat een verwijzing naar een eerder reglement uit 1687. Behalve in Harlingen mocht ook in de havens van Staveren, Hindelopen, Makkum en Workum van de inkomende schepen ton- en bakengeld worden geheven. Rond die tijd werd ook de betonning van het Amelander zeegat, dat eerder onder de verantwoordelijkheid viel van de admiraliteit van Friesland, opgedragen aan de Armenvoogden van Harlingen die daarmee de titel *Directeurs der Tonnage* van de Amelander Zeegaten kregen.

De zorg voor de betonning van het Amelander Zeegat, de Jetting en het Koornweerderzand vroeg voortdurende aandacht van het armenbestuur. Dit gebeurde naast de meer gebruikelijke besluiten over de aanschaf van rogge, de huisvesting van thuiszittende armen en de aanschaf van doodskisten.

Ton- en Bakengeld

In 1723 was het tarief voor het Amelander Zeegat als volgt samengesteld: *zeeschepen: 1 stuiver / last Hamburger- en Bremer stukgoedvaarders en beurtschippers: 2 stuiver / last Groningenvaarders met lasten binnenboords: 5 stuivers / reis.*

Uit een afrekening van ontvangen tongelden door Gijsbert Koen, commissaris op 'd Abt in 1723 blijkt echter dat de schepen die op Hamburg en Bremen voeren niet per last werden aangeslagen, maar dat deze steeds de vaste som van 5 stuivers per reis betaalden.

Groningenvaarders, waarvoor dit tarief bedoeld was, komen in deze afrekening echter niet voor.

Een uitzondering was het schip van Carsten Rijsbol van en naar het Groningerdiep, maar dat was blijkbaar een zeeschip en werd aangeslagen voor 10 last à 1 stuiver per last.

Het tongeld werd voor zeeschepen berekend naar de omvang van de lading. Tot 1727 konden ongeladen schepen vrij passeren, toen werd gelijk met de instelling van het Klein Bakengeld bepaald dat rashesepen (schepen welke leeg uit Holland kwamen) 12 stuivers en galjoten 6 stuivers moesten betalen.

In 1745 werden de tarieven verhoogd tot 2 stuivers per last voor schepen naar zee, 3 stuivers per last voor schepen varende op de Noord-Duitse havens en 10 stuivers voor de schepen die over het wad naar Groningen voeren.

Klein Bakengeld

Het was gebruikelijk dat binnenschepen, die vanwege hun geringe diepgang de betonning niet echt nodig hadden, vrijgesteld waren van betaling. In de verschillende betalingsregelingen wordt geen melding gemaakt van schepen die alleen de Zuiderzee bevoeren. In de loop van de 18e eeuw kwam hier verandering in en werden ook deze aangeslagen volgens een apart tarief.

In 1727 wordt voor het eerst melding gemaakt van het Klein Bakengeld, waarbij de schippers van de kleine schepen worden aangeslagen voor een jaarlijkse bijdrage. Er werden twee verschillende tarieven gehanteerd; *hek- of gaffelschuyten* 3 stuivers per jaar, *kleinder schuyten* als *kaag- of damschuit* 2 stuivers per jaar.

In een reglement van 1743 komen we dezelfde tweedeling tegen maar wordt in

plaats van hek- of gaffelschuiten gesproken over *galjoot, koffen* en *vreemde jaghten*; kleine schepen heten nu *smacken, schuyten, snabben, kaagen, snicken* en *damschuiten*. De tarieven waren verhoogd naar respectievelijk 6 en 3 stuivers. Uit een administratie van de *tonnage* in het Amelander Zeegat en de Jetting uit 1799, wordt melding gemaakt van twee verschillende tarieven voor het Klein Bakengeld. Voor de passage van het Amelander Zeegat werden loodjes op de Abt verkocht. Ronde en driehoekige loodjes, waarop het wapen van Harlingen staat afgebeeld met daarnaast de letters **A** en **K** (ArmenKamer). Afhankelijk van de scheepsgrootte, is er sprake van bedragen van 16 stuivers voor het ronde loodje en 28 stuivers voor de driehoekige.

Het innen van het Klein bakengeld werd verpacht; voor het jaar 1727 voor de somma van 36:14:8 (= 36 gulden 14 stuivers en 8 penningen) en in de volgende jaren voor bedragen variërend van 49 tot 66 gulden. Na 1745 is er geen vermelding meer van verpachting.

De eerste zoutreis van kofschip de Hunse in 1837

Om een indruk te geven van de kosten welke een schipper zoal moest maken voor een reis wil ik in het kort de eerste zoutreis van het Groningse kofschip de Hunse beschrijven welke in 1837 vanuit Harlingen vertrok naar Liverpool met als scheepsmakelaar en schipper Hindrik Ketelaar.

Kosten welke in dit kader interessant zijn, zijn de loodskosten, bruggeld, buitensluis- & kaaygeld, uitgaand lastgeld, kettingbruggeld, maar vooral het "lootje

& vuurbriefje" en het "uitgaand buiten- en binnenvuurgeld".

De Hunze was een schip van 99 ton en moest voor de uitreis voor het lootje & vuurbriefje f 1,20 en voor het uitgaande buiten- en binnenvuur ton- en bakengeld 6½ cent per ton oftewel f 6,44 betalen. Bij de terugreis was het vuur-, ton- & baccagegeld f 19,51, het havengeld 13 cent per ton (is f 12,87) en het vuurgeld voor de haven f 0,20.

Het vuur-, ton- en bakengeld was gesplitst in buitenvuurgeld, van zee tot de rede en het binnengeld van de rede tot Harlingen, overeenkomstig met de loodstrajecten. De kosten wisselden sterk en soms werden er ook nog toeslagen over in rekening gebracht. In de rekeningen van ketelaars scheepsmakelaars komen meerdere keren de volgende posten voor: In ballast uitgaande binnen- zowel als buitenvuurgeld 3 tot 4 cent per ton; geladen inkomende buitenvuurgeld 12½ binnenvuurgeld 7 cent per ton.

Het havengeld viel niet, zoals de bovenstaande vuurgelden, onder de zorg van het Rijk maar onder die van de stad, zodat daarvoor weer apart betaald moest worden. Dit was geen groot bedrag, vier stuivers, maar het waren toch weer extra kosten.

De Jetting

Zoals we hierboven gezien hebben was het armenbestuur van Harlingen al vroeg betrokken bij de betonning van de Jetting, de vaargeul tussen Harlingen en de Vliestroom. Een eerste vermelding is uit 1559 in een overeenkomst tussen Harlingen en Bolsward, in het *Groot Plackaat en Charterboek van Vriesland*.

Harlingen onderhield tonnen in de Getting (Jetting); schepen *komende van zee, Noorwegen, de Sont, de vaarweg om Kaap Skagen, Engeland, Schotland en Frankrijk en de watere ten westen van de Hooffden* (het nauw van Calais) dienden twee stuivers te betalen.

Kwamen de schepen *van de Elbe of de Weser, Antwerpen of andere havens aan dese kanten van den Hooffden*, dan was het tarief één stuiver.

De inkomsten waren bestemd voor de Armenzorg van Harlingen. Behalve deze schaarse vermelding, zijn er tot het begin van de 18e eeuw nauwelijks bronnen gevonden over het regelen van de betonning en de inkomsten van tongelden. Het is waarschijnlijk dat ook voor de Jetting het Klein Bakengeld moest worden betaald voor de binnenkomende schepen. In 1745 werd de inning van het bakengeld voor het Koornweerderzand opnieuw verpacht voor 38 gulden onder dezelfde condities als voor het Amelander Zeegat. In 1750 werd een tonneboeier voor de Jetting aangesteld, voor een jaarcontractement van 75 gulden.

Deze tongelden werden waarschijnlijk geïnd in de haven van Harlingen.

Van een derde soort loodje, rond en ook voorzien van het wapen van Harlingen met daarnaast twee maal twee letters, zijn mij twee versies bekend namelijk met de letters **ID – HM** en **CZ – HM**. Misschien zijn deze loodjes het Klein Bakengeld voor de Jetting of het *Koornweerder Zand*.

Bij opgravingen van scheepswrak NB 6 in de Noordoostpolder, zijn zowel

>>





Het ongebruikelijke bakenloodje
Type CFA
Zeshoekig
Opschrift A (gekroond wapen van
Harlingen) K
jaartal. 1783



>> driehoekige- als loodjes met de letters CZ HM gevonden (NB6-M5 t.m. M7). Het gevonden schip was dus een binnenschip van de grootste categorie waarvoor het Klein Bakengeld in het Amelander Zeegat en voor de Jetting zijn betaald.

Amelander gat en omgeving

Hoewel de betonning van het Amelander gat en het Coggediep lange tijd onderhouden was door de stad Dokkum, werd deze op een gegeven moment overgenomen door het gemeentebestuur van Harlingen. Het waren echter niet alleen deze vaarwaters waar Harlingen zich mee bemoeide, ook het gebied rond de Jetting, Kromme Balg, Abt, de Friese wadden tot het Groningse diep en het Kornwerderzand behoorden op den duur tot hun resort. Het was opmerkelijk dat de stad Harlingen het betonnen en bebakenen overdroeg aan het armenbestuur (armenkas) van de stad. Dit bestuur mocht bakengelden heffen. Eén en ander blijkt duidelijk uit

een reglement van de Magistraat van Harlingen gedateerd 26 januari 1687, maar nog duidelijker uit een schrijven van het stedelijk armenbestuur uit die tijd aan de Staten van Friesland, waarin men klaagt dat Staverse, Hindeloper, Workumer en Makkumer schepen het ton- en bakengeld niet betalen. Ook werd er hierbij nog opgemerkt dat het "al van oude en immemorale tijden" het leggen en bezorgen van zeetonnen en drijfbakens ten zynen laste heeft gehad.

De Harlinger bakenloodjes

Harlingen heeft vier types bakenloodjes gekend:

Kortgeleden heb ik het hierboven afgebeelde loodje kunnen kopen. Het is gevonden in het graafschap Norfolk, niet ver van Norwich in Engeland. Dat er een bakenloodje voor de Jetting in Engeland gevonden wordt is op zich nog niet zo onwaarschijnlijk, maar het

bijzondere vind ik dat dit loodje van type CFA zes- i.p.v. driekantig is. Zou een loodje in deze vorm een soort van "exportvergunning" geweest kunnen zijn zodat de schipper niet de verplichte zes stuivers hoefde te betalen?

Geraadpleegde literatuur:

Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee. Scheepsarcheologie III. André Wijsenbeek

"Waartoe zou dan al die moeite zijn" Het bedrijf van een Groninger kofschipkapitein 1820-1852. Dr. F. J. Looemeijer, Het Peperhuis 1986

met deze zoeker van Terschelling, deze zegt het op het strand te hebben gevonden, hier heeft hij ook bakenloodjes gevonden of op z'n Terschellings: 'paallood'. Het zeskantige plaatje kan dus goed van een schip afkomstig zijn."

Redactie: Interessant zou het zijn te weten op welk strand het is gevonden. Vlak bij de haven/Waddenzee-kant of aan het Noordzeestrand? Bij dit laatste gaan je gedachten naar het vergaan van een schip voor de kust van Terschelling. Was het een bevoorradingschip dat goederen bracht of haalde als de schepen binnengaats voor anker lagen te wachten om gelost of bevoorrad te worden?

Terschelling loodje



Zoekers met een Explorer of een E-Trac keken al meer dan een jaar nieuwsgierig uit naar de opvolger. Het duurde lang, maar daar is tie dan. De CTX3030. Wat een detector! Het is ook geen opvolger, maar een nieuwe dimensie! Er is drie jaar door meerdere Minelab ingenieurs aan gewerkt en dat is te zien. Deze detector is met bijna militaire nauwkeurigheid gebouwd. Wat ons betreft doet de inhoud trouwens niet onder voor zijn imposante uiterlijk. De eerste resultaten van enkele Nederlandse zoekers zijn uitstekend. Vooral is deze detector nog weer veel beter in het herkennen van goede signalen op met rommel verontreinigde terreinen. En als het warm wordt, gaan we er het water mee in.

CTX 3030

de nieuwste metaaldetectorrevolutie van Minelab!



€ 2395,00 Incl. WM 10 en batterijhouder
incl. 19% BTW



- + De CTX3030 is waterdicht tot 3 meter diepte en kan dus prima voor het waadoeken gebruikt worden.
- + De CTX3030 is voorzien van GPS (Global Positioning System) waarmee je kunt zien waar je gezocht hebt, bovendien kun je er de locatie van je vondsten ermee invoeren.

- + Met de CTX3030 kun je je eigen favoriete hoofdtelefoon gebruiken zonder die in de detector te pluggen. Deze plug je in je WM 10 (draadloze ontvangst).
- + Het scherm, de display van de CTX3030 is full color.
- + Ultieme IJzer discriminatie via Smartfind 2.
- + Ergonomisch ontwerp, deze detector is in perfecte balans.
- + De CTX3030 is meertalig, keuzemogelijkheden: Engels, Duits, Frans, Spaans, Italiaans, Portugees, Russisch, Turks en Pools.
- + Nu al een verkoopsucces! Garantie: 3 jaar



Op 28 mei 2012 uitgekomen, echter voorlopig bij ons en onze dealers niet uit voorraad leverbaar, u dient met enkele weken besteltijd rekening te houden. We hopen in augustus klaar te zijn met de Nederlandstalige handleiding.

POWERLIFT

POWERLIFT NU MET VERDUBBELDE KRACHT!

Dubbel zo sterke richtmagneet van neodymium. De nieuwe Powerlift is een stuk robuuster dan de oude, maar heeft aan handzaamheid niets ingeboet. Deze krachtpatser trekt meer dan 40 kilo, dubbel zoveel als de vorige. Door een andere productiewijze is deze magneet echter goedkoper dan de oude Powerlift.



PRIJS: 79,50 euro

NIEUW!
2e gewijzigde druk
Volop informatie over metaaldetectors, zoektechnieken, vindplaatsen, vondsten en langverborgene zoekgeheimen. 360 pagina's en rijk geïllustreerd met meer dan 400 foto's en tekeningen in kleur. Meer dan 1000 afb. van vondsten.

€39,90

Verkrijgbaar bij Detect, vrijwel alle Nederlandse en Belgische metaaldetectorimporteurs en dealers en boek- en munthandel.

Bestellen bij Detect: maak 39,90 euro over (portokosten gratis) over op GIRO 4838918 t.n.v. Detect te Enschede. Vanuit België: Maak 39,90 + 3,00 euro porto over naar onze Bank: IBAN NL57RABO 0396743870 SWIFT: RABONL2U naar DETECT in Enschede. Vergeet niet je volledige naam en adres aan ons door te geven bij de banktransfer of via: info@detect.nl. Kies de bijbehorende code voor het boek in de juiste taal: NL003 (Nederlands).

DETECH SEF

dieper en stabiel!

Detech SEF zoekschijven zijn stabiel en gaan dieper en de pinpointing is beter. Bijzonder geschikt voor terreinen die flink afgezocht zijn en dus meer diepte bereikt moet worden, of voor terreinen waar weinig licht en waar met een grote schijf sneller meer land kan worden afgezocht.

	8"x6"	12"x10"	15"x12"	18"x15"
Minelab E-Trac / Expl / Safari	✓	✓	✓	✓
Minelab Sovereign	✓	✓	✓	✓
Tesoro Tejon, Lobo, Vaquero, Cibola	✓	✓	✓	✓
Tesoro alle andere landmodellen	✓	✓	✓	✓
White's DFX, MXT, M6	✓	✓	✓	✓
White's Prizm	✓	✓	✓	✓
XP G-Maxx en ADX	-	-	-	-
XP Gold Maxx Power	-	-	-	-
Garrett Ace	✓	✓	✓	✓
Fisher F75	-	-	-	-
	159,00	189,00	199,00	225,00



Voor Minelab, Tesoro, White's, XP, Garrett en Fisher

DETECT - GERT GESINK
Importeur van Tesoro, Minelab en XP
Uitgever van 'Handboek voor zoekers'

Hengelosestraat 298, 7521 AM Enschede
Tel. (053) 430 05 12 (Bezoek op afspraak)
E-mail: info@detect.nl www.detect.nl
Volg ons op twitter!

NIEUW ADRES!