Jaargang 5 najaar 2005

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

In deze uitgave o.a.

Verbouwing van interieur IF
Solo spinnakeren
Osmose behandelen
Fortissimo importeren
Mooie Marie zwemt!
Weer een avontuur van de Larieholm

Nederlandse Marieholm Vereniging

Van de Voorzitter

Beste leden,

Het eerste lustrum van de NMV loopt al weer ten einde. We hebben weer een zeer bewogen zeilseizoen achter de rug. Over het algemeen heeft het flink gewaaid tijdens onze evenementen. Daar boften we maar weer behoorlijk mee. Bijna ieder NMV-lid heeft het afgelopen seizoen wel de gelegenheid gehad om in zijn of haar regio deel te nemen aan een van onze zeilspektakels.
Op de meeste van deze lokale evenementen was de opkomst redelijk– in ieder geval voldoende om deze initiatieven in de toekomst voort te zetten. Ook voor de rayonhoofden is het goed om te bedenken dat deze tradities tijd nodig hebben om te kunnen groeien. Het Marieholm-kampioenschap is daarvan een mooi voorbeeld: Toen we vijf jaar geleden ons eerste evenement organiseerden waren we met een krappe tien scheepjes aanwezig; Het afgelopen seizoen in Edam waren het er bijna dertig!
Het succes van zo'n geweldig evenement heeft ook een keerzijde. Als je met dertig schepen tegelijk over de startlijn wilt gaan en iedere schipper heftig de beste startpositie probeert te kiezen, ontstaan er wel eens een vervelende situaties. Helaas was dat dit jaar ook het geval en zijn er een aantal aanvaringen te betreuren. De belangrijkste doelstelling van de NMV is wel degelijk het behoud van onze prachtige schepen, en daarnaast willen we natuurlijk ook graag samen gezellig wat baantjes varen. Het is zaak dat we deze volgorde goed voor ogen houden. Vanwege het groeiende aantal hardcore zeilers die werkelijk het uiterste uit hun schepen willen halen, zal het bestuur op termijn wellicht moeten overwegen om bij grote evenementen, zoals ons kampioenschap, op de een of andere manier de hardcore en de toerwedstrijdzeilers van elkaar te scheiden. Voorlopig is het bestuur niet van plan om zich met ingewikkelde en formele wedstrijdzaken zoals protestcommissies te gaan bezighouden. De NMV is een pleziervereniging en heeft de sportiviteit altijd hoog in het vaandel gehad, dat willen graag zo houden.
In mijn eigen leven is er de afgelopen twee jaar veel veranderd. Het is daarom hoog tijd dat ik mijn pijlen weer eens op andere doelen ga richten. Helaas ben ik dan ook genoodzaakt om wegens privé-omstandigheden mijn functie als voorzitter van de NMV neer te leggen.
Het was een hele eer voor mij om onze vereniging, tot en met haar eerste lustrum, dit afgelopen seizoen, te hebben mogen loodsen. Daar ben ik jullie heel erg dankbaar voor. De samenwerking met het dagelijks bestuur en de diverse commissariaten heb ik altijd als bijzonder inspirerend ervaren. Dat we in de afgelopen vijf jaar zoveel ideeën en fantasieën hebben kunnen vormgeven getuigt dan ook van een zeer vruchtbare samenwerking. De altijd weer gezellige en enigszins informele sfeer tijdens onze bestuursvergaderingen zal ik wel heel erg gaan missen. En ondertussen zijn mijn bestuurlijke collega's ook nog eens echte vrienden geworden!

Ook Marleen zal haar functies, als bestuurslid én als commissaris ad interim van de evenementencommissie, na dit seizoen beëindigen. Wederom heeft zij ons afgelopen zomer in Edam laten zien hoe je een perfect evenement kunt organiseren. Dankzij haar inspanningen was het ook mogelijk om aan te sluiten bij bestaande evenementen, zoals de Shipmate Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis en de Voor- en Na-Kaag op de Kagerplassen. Alsof dit allemaal nog niet genoeg is, heeft zij tevens de rayonhoofden gesteund bij het organiseren van de diverse lokale evenementen. Marleen heeft zich zeer verdienstelijk gemaakt voor onze organisatie: de kwaliteit van de evenementen is er behoorlijk op vooruitgegaan. Wij zijn haar daar bijzonder dankbaar voor en we zullen ons door haar ferme aanpak in de toekomst dan ook laten inspireren.

Er is door dit alles geen man overboord, binnen onze organisatie bevinden zich bijzonder veel talenten. Ook onder nog niet actieve leden zitten ongetwijfeld personen die zeer capabel zijn, en die wellicht ook wel eens wat energie in de organisatie van de NMV willen steken.
Ik zou jullie dan ook allen willen vragen om dit eens serieus te overwegen. Het is heel erg leuk om betrokken te zijn bij onze organisatie en je krijgt er zeer positieve feedback voor terug. Uiteraard meer details hierover in deze editie van de Marie*T*eam.

Nogmaals bijzonder bedankt voor jullie vertrouwen van de afgelopen jaren.

Frank Jurgens
Voorzitter

Boot en Vereniging

Twee nieuwe bestuursleden gezocht

Met ingang van februari 2006 zullen Frank Jurgens en Marleen Gaillard om persoonlijke redenen aftreden als bestuursleden. Er zijn dus 2 bestuursvacatures ontstaan. De rolverdeling van het bestuur alsmede de verdeling van de portefeuilles, staan nog open.

We zijn op zoek naar enthousiaste NMV-ers die het helmhout van de NMV in handen willen nemen en zich kandidaat willen stellen.

Wat is nodig voor een bestuursfunctie? Een beetje tijd, veel zin en een eigen visie, bijvoorbeeld op het beleid en de toekomst van de NMV, de invulling van de doelstellingen van de NMV, de PR, de techniek of de evenementen, of andere zaken waar je als Marieholm-zeiler mee te maken hebt of die je persoonlijk aan het hart gaan. Uiteraard zijn voor een bestuurslid goede sociale en communicatieve vaardigheden noodzakelijk. Omdat we veel belang hechten aan discussie, onderlinge bijsturing en een gezamenlijke besluitvorming is een open en flexibele instelling wenselijk.
Het bestuur vergadert doorgaans 5 keer per jaar. De rest van de onderlinge communicatie, en de communicatie met de commissies en leden verloopt voornamelijk via e-mail.

Heb je belangstelling? Neem dan vóór 1 december 2005 contact op met het secretariaat, waarbij we graag je ideeën over jouw bijdrage aan het bestuur vernemen. Als je eerst meer informatie wilt, neem dan contact op met de voorzitter van de vereniging (Frank Jurgens, 0343450280).

De aanmeldingen zullen tijdens de bestuursvergadering in januari worden besproken, waarna de uitgekozen kandidaat-bestuursleden tijdens de Algemene Ledenvergadering van februari door het bestuur zullen worden voorgedragen. We zullen het komende jaar met een voorzitter ad interim gaan werken. De leden besluiten uiteindelijk of zij akkoord gaan met de voordrachten.

Commissaris Evenementen gezocht

Marleen Gaillard heeft gedurende haar termijn als bestuurslid een dubbelrol gehad door het ad interim commissaris Evenementen te zijn. Gedurende die periode is het aantal evenementen fors gegroeid en worden de evenementen niet meer landelijk maar per rayon georganiseerd, waardoor het commissariaat Evenementen inmiddels een volwaardige (kern)taak is geworden.

We zijn op zoek naar een commissaris Evenementen.

Deze commissaris stimuleert, coördineert en begeleidt als centrale figuur alle NMV-evenementen. Als zodanig is hij/zij hét aanspreekpunt voor rayonhoofden, wedstrijdsecretaris, leden en bestuur. De commissaris houdt oog voor de verdeling van de evenementen over de rayons en ondersteunt waar nodig de rayonhoofden bij de organisatie ervan.

Wat is nodig voor dit commissariaat? Veel zin, enige tijd en ideeën over de invulling van de evenementen. Je moet oog hebben voor de balans tussen de interesses van zowel toer- als wedstrijdzeilers.

Heb je belangstelling (eventueel als rayonhoofd als dubbelrol)? Neem dan vóór 1 december 2005 contact op met het secretariaat. Als je eerst meer informatie wilt, neem dan contact op met de commissaris Evenementen ad interim (Marleen Gaillard, 071-5217355) of met de voorzitter (Frank Jurgens, 0343450280).

Boot en Verhaal

Een Fortissimo in Zweden kopen

De aanloop

In 2000 kochten wij een Marieholm 26 bij een makelaar in Friesland. De makelaar vertelde ons dat het schip door hem uit Zweden was geïmporteerd. We begrepen dat de schepen daar goedkoper waren dan in Nederland en dat de kwaliteit beter was. De zomers zijn in Zweden immers een maand korter en de vervuiling een stuk minder, waardoor de schepen in betere conditie blijven.
Vijf jaar hebben we intens genoten van onze Solgry; ieder jaar gingen we zeker drie weken op pad met de boot. Langzamerhand kregen we toch wel behoefte aan wat meer ruimte. Het vaargedrag van de M26 vonden we ideaal, dus het volgende schip zou liefst een langkieler met een S-Spant moeten zijn. Al snel bleek dat dit ontwerp niet vaak is toegepast op serieschepen, en eigenlijk wilden we toch ook liefst een Marieholm 33. Een nieuwe M33 Class zat er voorlopig niet in; veel te duur. Via het internet ging ik daarom maar eens op zoek naar een M33 Fortissimo.

Het schip

Op basis van de verzamelde informatie denken we dat het ontwerp de volgende historie heeft:
De M33 Fortissimo (M33-FF) werd ontworpen door Norlin en al een aantal jaren geproduceerd, voordat Marieholm het ontwerp onder haar eigen naam ging verkopen.
Norlin biedt het schip nog steeds op internet aan (www.norlinboats.com) onder haar eigen naam, je kan het schip casco of compleet kopen. Veel schepen zijn in de 80'er jaren casco verkocht en door de eigenaar zelf ingetimmerd. Marieholm verzorgde alleen het interieur en kocht de rompen bij Norlin die een werf had op het Zweedse eiland Gotland. Ik meen me zelfs te herinneren dat de rompen van de M33-Class ook nog uit Zweden komen. In ieder geval weten we inmiddels zeker dat de rompen van de M33-FF met of zonder Marieholm vignet exact hetzelfde zijn.
Van het interieur bestaan verschillende varianten:
Variant 1
Langskombuis aan stuurboord, toilet onder de mast.
Variant 2
Toilet en kombuis bij kajuitingang.

De zoektocht

Het allereerste schip dat we tegen kwamen stond te koop in Noord Duitsland. We wisten dat het schip al een jaar te koop lag. Na het uitwisselen van gegevens via mail en telefoon reisden we
begin februari via Hamburg naar Lübeck. De eigenaar en zijn vrouw stonden ons samen met de makelaar op te wachten. De sneeuw lag nog op de werf. Het schip stond op een bok afgedekt met een zeil. Het was onze allereerste kennismaking met het schip. Het ontwerp sprak ons wel aan, maar de conditie van het schip was zeer matig, met name het dek zag er erg slecht uit.
We hebben nog even overwogen om een laag bod te doen, maar we hadden toch geen trek in de restauratie van dit schip. Dus genoten we nog van de oude stad en vlogen de volgende dag terug.

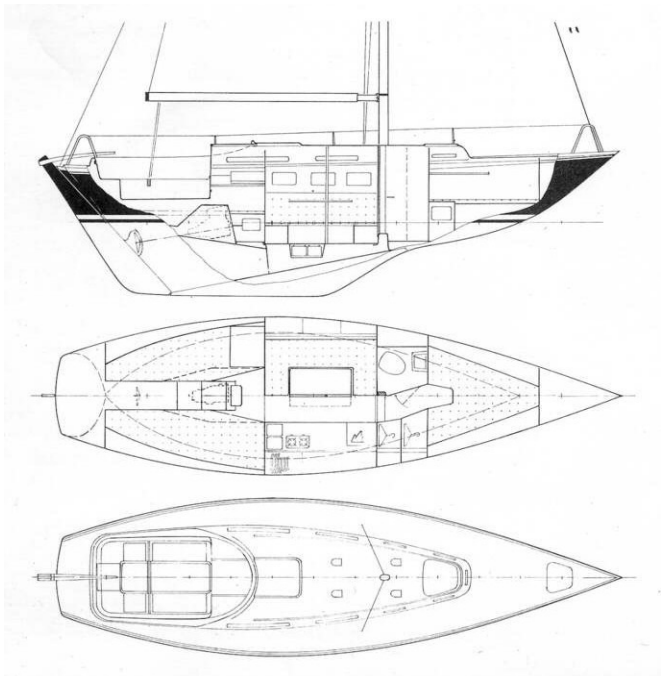
Kort daarna vonden we weer een Fortissimo op Internet, deze keer in Södertälje bij Stockholm. Via email ontvingen we prachtige foto's.
Toevallig had Marjo op 24 maart Stockholm al op haar rooster staan, Marjo is stewardess, dus maakten we snel een afspraak om het schip te bezichtigen. Een telefoontje naar de douane bracht aan het licht dat we het schip zonder problemen konden importeren, mits we konden aantonen dat de BTW was afgedragen in Zweden. We gingen er met weinig verwachtingen naar toe; we verwachten nog wel meer schepen te moeten bekijken voordat we "de ware" zouden vinden.
Op het station van Södertälje werden we begroet door de 80 jarige Örjan Kling en zijn zoon, die als tolk zou optreden. De fitte Örjan had het schip in 1980 nieuw gekocht en eigenhandig ingetimmerd. Het schip werd in 1982 te water gelaten. Na 25 jaar met zijn gezin te hebben gezeild werd de gezondheid van zijn vrouw Irene slechter en moesten ze noodgedwongen afscheid nemen van het schip.
Irene stond onder een soort carport die aan de voorkant was afgesloten met een zeil.
Al snel constateerden we dat dit schip in zeer goede conditie was; de romp leek als nieuw! Het interieur was gedateerd maar netjes.
Na het schip bezichtigd te hebben gingen we naar het appartement van Örjan en Irene om de daar opgeslagen kussens te bewonderen. Uit alles bleek dat we hier met een zeer precieze heer te maken had die alles perfect op orde had en hield. We prezen het schip maar deden nog geen bod. Op de terugreis besloten we dit schip te kopen.
Terug in Nederland werd nog wat telefonisch onderhandeld en begin april werden we eigenaar van de FF-103 Irene inclusief de volledige inventaris. Het contract werd via email en de post afgehandeld. We deden een aanbetaling, en begonnen uit te kijken naar de overdracht in de eerste week van juni.

De voorbereiding
We hadden al snel besloten dat we het schip naar Nederland zouden willen zeilen; de omgeving van Stockholm is prachtig en het leek ons een geweldig avontuur. We slaagden er in om 6 weken vrij te krijgen van onze werkgever; dat zou ruim voldoende moeten zijn.
Veel zee-ervaring hadden we niet dus er was een grondige voorbereiding nodig.
Allereerst moest de Solgry in de verkoop want twee schepen was teveel van het goede. Gelukkig vonden we al snel een koper en werd de koop gesloten, de overdracht volgde kort na het Hemelvaartweekend.
Marjo was ivm een operatie enige tijd thuis en richtte zich op de navigatie. Van een mede NMV-lid konden we reddingvlot lenen en ook werd een rubber bijbootje aangeschaft voor het betere ankerwerk. Vervolgens werd een transportfirma gezocht om het vlot en bootje op te sturen. Aangezien de navigatie zeer complex zou worden werd een laptop en GPS-muis aangeschaft zodat we te allen tijde onze positie exact konden bepalen.
De papieren kaarten konden we lenen van kennissen die al vele malen met hun zeiljacht naar Scandinavië waren geweest van hen kregen we ook zeer essentiële route-informatie.
Marjo maakte een overzicht van alle havenplaatsen langs de route met alle informatie die we uit diverse bronnen hadden verzameld. Ook schaften we nog twee pilots van het gebied aan.

De overdracht
Geheel volgens plan vertrokken we begin juni in een weekend naar Stockholm voor de overdracht. Na ondertekening van de papieren maakten we samen met Örjan een eerste tochtje op de motor over de Zweedse wateren. We inspecteerde het schip nauwkeurig zodat we precies wisten wat we voor vertrek nog moesten regelen en vertrokken tevreden.
We hadden nog drie weken de tijd voor de laatste voorbereidingen.

Volgende keer: de tocht Södertälje –Nederland

Marjo Broertjes & Richard Stijns Fortissimo FF-103 "Ire



Internet links Zweedse zoekmachines;
(gebruik (Sok)zoekwoord Fortissimo)
http://www.batborsen.com
http://www.maringuiden.se
http://www.batnet.se
http://www.blocket.se (hier vonden we Fortissimo's)
http://www.sailguide.se(informatie over de schepen)
http://www.Fortissimo.nu (Zweedse Fortissimo club)

Vrijdag de dertiende

De weerberichten waren niet gelijkluidend, eigenlijk de hele week al. Een eerder voorspelde zuid-oostenwind werd noord-oost en later noord. De windkracht vier tot vijf en mogelijk zes werd tijdens de tocht vijf tot zes en uiteindelijk een dikke zeven. De golfhoogte van aanvankelijk een tot anderhalve meter liep uiteindelijk op tot 4 meter voor Lowestoft!
Het schip was er klaar voor, goed uitgerust en voorzien van voldoende proviand. De bemanning had er zin in. Ikzelf heb redelijk wat ervaring op zee, Arie als opstapper zelfs veel meer en mijn zwager, Karim, vond het wel eens aardig om per zeilboot naar de overkant te gaan, hij had in het geheel geen ervaring en zou zorgdragen voor de innerlijke mens.
Kortom een bemanning die deze tocht goed moest kunnen volbrengen.
We hadden een wachtindeling gemaakt. Om de drie uur zou er gewisseld worden, waardoor er continue iemand slaapwacht had, één achter het roer en een ander zou de navigatie bijhouden. Het liep geheel anders.
Om tien uur in de ochtend op vrijdag 13 mei, 2 uur na het verlaten van de sluis bij Stellendam, gaf Arie aan dat hij zich niet prettig voelde en ging naar beneden. Ik heb het roer overgenomen. Ondanks de vele mijlen die hij had afgelegd werd hij vaker zeeziek. Meestal uitte zich dat in een keertje 'over-de-nek' en een half uurtje rust, waarna hij weer normaal kon functioneren.
I

Het scheen een snelle overtocht te worden, de pittige wind gaf de boot een snelheid van vaak ver over de zeven knopen. De wind trok aan zodat we al snel het eerste rif gelegd hebben. Arie bleef echter onderdeks. Af en toe zagen we hem opstaan en dachten dat hij aan dek zou komen, maar de gang was naar het toilet en niet naar boven. "Gaat het?", riepen we. "Nou, niet echt", kwam als antwoord, waarop hij weer ging liggen.
De tocht was behoorlijk pittig en ik begon me geregeld af te vragen hoe lang ik nog aan het roer zou moeten staan. Een tweede rif werd gelegd. De verzorging was perfect. Karim (mijn zwager) werd, ondanks geen ervaring, in het geheel niet zeeziek en kon mij blijven voorzien van reeds klaargemaakt brood, drank en zelfs om de zoveel tijd de positie noteren.
Naarmate Lowestoft naderde werden de golven steeds groter, waarbij we af en toe een breker in de kuip kregen.
Nog dertien mijl te gaan voor de aanloop van het Stanford Channel. We sneden de golven onder een hoek aan waarbij de boot zich perfect gedroeg. Inmiddels was het half elf en zat ik bijna dertien uur aan het roer. We voeren tegen een golf op en ik hoorde gedonder achter mij. Na een waarschuwing naar Karim, werden we overspoeld door een breker waarbij de boot plat op het water sloeg. Karim bleef gelukkig in de kuip. Ik ben over de reling gegaan en kwam met het platslaan onder de boot terecht. Nog geen seconde later richtte de boot zich weer op. Doordat ik met een arm en een been over de reling hing werd ik teruggeworpen in de kuip en probeerde de

boot met de boeg op de golven te houden. De gehele kuip was gevuld met water. Karim probeerde onder water de motor te starten, wat uiteindelijk lukte.
De aanhechting van de grootschoot aan de giek was gebroken, waardoor het grootzeil met giek flinke halen over het dek maakte. De Fokkeschoot was tevens los en de genua sloeg over het voordek heen. Binnen stond een behoorlijke hoeveelheid water, de accu's hadden de wrangen waar ze aan bevestigd waren, losgetrokken.
De situatie was zo dat ik na ruim dertien uur aan het roer gestaan te hebben en inmiddels doorweekt was, het niet meer verantwoord vond om zonder hulp verder te gaan. De hulp werd ingeroepen van de Coastguard.
Van die zijde werd er direct gereageerd. Er was een lifeboat op 6 mijl afstand van ons (bij de Twister die roerproblemen had). Deze werd naar ons gezonden. Na drie lange kwartieren arriveerde deze. Wij hadden inmiddels een gedeelte van het water uit de boot gepompt maar waren doordat wij de boot met de boeg op de golven probeerden te houden verder weg gevaren van Lowestoft.
De fok hadden wij al ingerold. De lifeboat wilde een sleepverbinding tot stand brengen en daarvoor moest ook het grootzeil naar beneden. De zee was nog steeds erg ruw en het heeft behoorlijk wat tijd gekost om het zeil naar beneden te krijgen en enigszins op te binden onder die omstandigheden.
Een touw werd overgegooid maar was door mij (zittend bij de mast) niet bereikbaar en werd dus weer teruggehaald. Een aantal malen werd getracht om een man over te zetten, maar de zee was zo ruw dat ik heb aangegeven het te gevaarlijk te vinden (de lifeboat had ons al, zonder schade te maken, geraakt), als de man zou springen zou deze zich behoorlijk kunnen verwonden wat ik niet op mijn geweten wilde hebben.
Ik heb gevraagd of zij ons voor wilden varen naar Lowestoft, zodat we in het geval er nog iets mis ging in ieder geval iemand in de buurt hadden. Daar werd positief op gereageerd.
Toen ik bij de mast bezig was heeft Arie gestuurd, zodra ik terug kwam heeft deze de beschutting van de kajuit weer opgezocht.
Engelsen hebben een leuke manier om dingen te zeggen. De lifeboat gaf naar de wal toe een verklaring waarom wij niet gesleept wilden worden: "we can't blame them for it, it is a bit bumpy out here", ja, golven van 4 meter!
Het werd een lange tocht naar Lowestoft. Inmiddels begon ook de kou (mijn kleren waren doorweekt) vervelend te worden. Karim hield zich erg goed en assisteerde waar nodig.
Paniek is er tijdens het voorval niet geweest. Iedereen bleef gelukkig erg rustig.
De lifeboat dirigeerde ons tot voor de haveningang van de Marina. Op eigen kracht hebben we toen afgemeerd waar Rudy onze lijnen heeft aangenomen, het was inmiddels half drie s'nachts en ik had bijna zeventien uur aan het roer gestaan!
Vanaf 10 uur de vorige ochtend was ik niet meer naar het toilet geweest en mijn blaas stond op knappen. In mijn beleving heb ik een kwartier staan wateren in de haven, niet erg netjes maar wat een opluchting!
Twee bijzonder vriendelijke mannen van de coastguard hebben onze namen opgenomen en daarna hebben wij wat droge kleren verzameld en hebben een half uur onder de douche gestaan om weer enigszins op temperatuur te komen.
Rudy had inmiddels slaapplaatsen voor ons geregeld, aangezien ons schip één grote puinhoop was en de matrassen doorweekt.

De volgende dag hebben we zoveel als mogelijk het schip weer op orde gebracht, een bezoek gebracht aan de bibliotheek, waar we de weerkaarten hebben bekeken met prognoses voor de volgende dag en vooral veel gepraat over ons avontuur.
Het besef dat het erger had kunnen aflopen (als we geraakt zouden worden door nog zo'n golf) komt pas later, maar had een behoorlijke impact. Toch kijk ik er niet negatief op terug. Er zaten veel leermomenten in. Achteraf bezien hebben we veel dingen goed gedaan. We hadden voldoende eten wat gemakkelijk bereikbaar was. We droegen onze zwemvesten en waren aangelijnd. Zelfs onze positie hebben we van tijd tot tijd genoteerd. Ik heb ook fouten gemaakt. Op de zeeziekte van Arie had ik niet gerekend. Het probleem hierbij was dat ik steeds verwachtte dat hij bovendeks zou komen, wat niet gebeurde. Terwijl je doorvaart ga je op een gegeven moment een point-of-no-return over waardoor je de reis uiteindelijk dus gewoon moet uitzitten. Toen ik bij de mast bezig was had hij het roer bediend, wat ondanks zijn zeeziekte wel ging. Ik had tijdens de overtocht dus veel eerder moeten aangeven dat ik rust nodig had. De komst van de coastguard heeft ook een behoorlijke impact, daar hoor je over te lezen maar niet zelf mee te maken. Het gaf wel een zeker gevoel, er is in ieder geval iemand in de buurt. Je staat er niet alleen voor. In de haven werden wij opgewacht door Rudy, onze groepsleider van de vereniging van Toerzeilers. Hij heeft zich over ons ontfermd, slaapplaatsen geregeld en s'morgens voorzien van een heerlijk ontbijt. Karim, de opstapper

zonder zee-ervaring, mag zich met recht een zeeman noemen, niet zeeziek worden, rustig blijven en daar te assisteren waar nodig.
De terugtocht was zogezegd een eitje. Geen zeeziekte, voldoende rust en lekker gegeten. Moeder natuur had nog iets met ons goed te maken en zond drie dolfijnen om ons enige tijd te vermaken. De zee is prachtig en ik kijk nu al uit naar de volgende tocht!

Maarten Slooves, Scudder

De Eastern daily press kopte na het weekend: Heroic rescue by lifeboat crews

De Lowestoft lifeboat in rustiger tijden.

N117 vaart de negende Shipmate Classic Yacht Regatta

Zoet en zout water, getijstromen en een wijds landschap met karakteristieke havens. Deze zomer hebben wij voor de eerste keer de Zeeuwse wateren verkend. Echt een aanrader! Dit schitterende vaargebied is bij uitstek geschikt voor een IF en door haar geringe diepgang kun je bijna alle havens aandoen. Een mooie onderbreking van deze ontdekkingstocht was de Shipmate Classic Yacht Regatta.

ontstaan
In 1989 is de Dutch Classic Yacht Regatta (DCYR) begonnen als een eenvoudige bijeenkomst voor de leden van de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (VKSJ). Deze behoudsvereniging organiseerde twee dagen wedstrijdzeilen op het Haringvliet samen met enkele

Engelse en Belgische klassiekers. Inmiddels is dit initiatief uitgegroeid tot een internationale tweejaarlijkse manifestatie dat een serieus strijdperk biedt voor prachtige klassieke toren- en gaffelgetuigde jachten. Voor iedere DYCR wordt een aantal verenigingen van klassieke schepen uitgenodigd. Voor het eerst waren ook polyester klassiekers welkom. De voorwaarde was wel dat het ontwerp van het jacht van vóór 1965 moest zijn en stond het vrij voor leden van de Nederlandse Marieholm Vereniging zich in te schrijven.

aankomst
Op donderdagavond 28 juli was zelfs in de avondschemer de ingang van Hellevoetsluis niet te missen door het vlagvertoon van de nieuwe sponsor Shipmate. De Oost- en Westkade lagen tjokvol met zo'n 180 prachtig klassiek gelijnde schepen, de meeste van hout en meer dan 50 jaar oud. Het aantal deelnemende Marieholms is zes. Op de Skidbladnir van Marleen en Marc drinken we een borrel en kletsen onder meer over wat komen gaat. Naast het zeilen van de wedstrijden is er ook een walprogramma in een feesttent. De plek voor palaver, bekendmaking van uitslagen, barbecue, borrel en feestmuziek van een Engels duo op de bühne.

eerste wedstrijddag
Om 08.30 uur precies is er een korte uitleg over de startprocedure en de gekozen wedstrijdbaan. De eerste startgroep passeert de lijn om 10.00 uur en daarna volgen nog vele klassen. De wedstrijdbaan kent de zogenoemde X boei die vanaf de startlijn in de wind ligt en als eerste moet worden gerond. Daarna wordt er gebruik gemaakt van de bestaande betonning op het Haringvliet. De gemiddelde baanlengte is 5 mile, afhankelijk van de windrichting. Met de N117 doen we mee in de wedstrijdklasse Racers II, bestaande uit schepen met een lengte tot 32 ft.. Ingegeven door de vakantiesfeer is de boot

dit keer niet leeggehaald en laten we ook de buitenboordmotor aan de spiegel. Overigens ontbreekt het aan een plek om de spullen ergens op de wal kwijt te kunnen. In onze startgroep, die bestaat uit een dertigtal schepen, doen drie Marieholms mee. Een opvallende verschijning is de Marina, een onlangs gerestaureerde Noorse Folkboot uit 1946 van de Waterkampioen. In het begin van de eerste manche waait het aardig, maar later zakt de wind in. Onze beslissing om geen spinaker te gebruiken blijkt een vergissing. Het voordewindse rak is langer dan gedacht en we worden aan alle kanten ingelopen. Uiteindelijk dobberen we net achter de Skidbladnir over de finish. In de twee wedstrijden die volgen gebruiken we de spinaker wel en de goede positie na het eerste kruisrak blijft nu in stand. Op het water is het wat onduidelijk hoe we het doen in onze groep. De zeiltijd moet nog verrekend worden met de handicap. Duidelijk is wel dat we redelijk voorin zitten samen met de twee Noorse Folkboten, de Marina en de Bagatelle en ook strijden we tegen een snelle smalle houten 'sigaar', de Summerwind van restaurateur Benno Rexwinkel. In de feesttent worden 's avonds 'bootprijzen' uitgereikt. In de categorie 'leukste bootnaam' blijkt de naam 'Mission IF Possible' de winnaar. Verrast ontvangen we een elektrische poetstol uit handen van de wedstrijdleiding. Als je wint heb je vrienden, dus bleef het nog lang onrustig in de feesttent.

te harde wind

Er staat een stevige bries en het water van het Haringvliet is in beweging. Rond 09.30 uur doet het gerucht de ronde dat de wedstrijden zijn uitgesteld. Later wordt dit door een omroeper, die langs de kade loopt, bevestigd: Alle wedstrijden zijn afgelast. Teleurstelling en opluchting vechten om voorrang in de haven. Het is een prachtig mooie, zonnige dag en voor een IF prima zeilweer. Het deelnemersveld kent echter een aantal lichtweerschepen en er zijn storm en onweer waarschuwingen. Dus een dagje slenteren langs alle schepen, beetje kletsen met deelnemers en kijken bij restaurateurs van klassiekers. Aan het einde van de dag gaat het toch kriebelen. De schepen naast ons zijn weg, dus gaan wij er ook nog even uit. Het gaat flink te keer, maar een IF voelt zich lekker met fok en grootzeil in het woelige water van het Haringvliet. Er lopen aardige rollers en na Stellendam maken we een rondje om de Slijkplaat. Na twee uur varen keren we voldaan terug en ligt de haven al weer vol.

de derde dag

De zondagmorgen was bar en boos. Zware regenbuien teisterden de zeiltjes die her en der zijn gespannen over de kuipjes en een aantrekkende wind voorspelt niet veel goeds. De striemende regen doet aan een invallende herfst denken en volgens velen waait het minstens zo hard als gister. De wedstrijden gaan echter door, want dit keer zijn er geen onheilsvoorspellingen. Op het water zien we veel gereefde zeilen en verbeten gezichten. Wij kiezen voor een ongereefd grootzeil en de fok. In de vlagen voor de start heb ik een moment spijt van het vele zeil, maar gaande de wedstrijd trekt de wind gelukkig niet verder aan. We vertrekken van het midden van de startlijn om uit het gewoel te blijven. Die opzet lukt maar halverwege het kruisrak liggen toch achter de Marina. Wij beslissen om ze niet achterna te varen, maar een slag over stuurboord te maken. Misschien hebben we door deze slag voordeel van het vlakke water bij de hogerwal en de bovenwindse boei naderen we zo over bakboord. Onze opzet slaagt, bij de boei gaan we de Marina voorbij. In het ruimewindse rak kunnen we onze positie niet houden. Met de fok uitgeboomd worden we toch voorbij gelopen. Wat we verder ook proberen, inhalen lukt niet meer en we passeren de finish als tweede. De middagstart wordt uitgesteld en we gaan op zeil de haven in naar onze ligplaats. Later wordt bekend dat alle wedstrijden voor de rest van de dag zijn afgelast. 't Sweantje, een van de kleinste deelnemers aan de regatta, is ter hoogte van Stellendam volgeslagen en vrijwel meteen naar 10 meter diepte gezonken. De bemanning kon snel worden opgepikt en tegen de avond is het scheepje gelicht en op eigen kracht naar de haven gevaren. De binnenkomst gaat onder luide toejuichingen, getoeter en applaus van de andere deelnemers.

Na de Farewell Drink met campagne en borrelhapjes is er de prijsuitreiking. Na dankwoorden en applaus valt ons de eer te beurt dat we in de groep Racers II worden geëerd als 'line honours' (snelste zeiltijd) en met een 3^{e} plaats. Voor sommige deelnemers was het nog wat wennen dat ook plastiek schepen zijn toegelaten tot dit evenement der klassieken. Ondanks dat hebben wij veel plezier beleefd aan de gezellige sfeer en de wedstrijden. In 2007 is er een nieuwe kans om mee te doen aan dit evenement en wie weet hebben de Marieholms dan een eigen startgroep.

Lisette Smit
Hanz Zwart

Boot en Haven: Blocq van Kuffeler

Na zo'n tien jaar lobbyen bij rijkswaterstaat, provincie en gemeente mocht onze watersportvereniging de Blocq van Kuffeler in 1999 de eerste meerpaal slaan voor een nieuwe jachthaven. De jachthaven is geheel door leden gefinancierd en gebouwd in de voorhaven van het gelijknamige poldergemaal en sluizencomplex de Blocq van kuffeler. Deze negen meter diepe haven was ooit ontworpen als onderdeel van de waterweg tussen de Flevopolder en de Markerwaard. Inmiddels verworden tot een unieke oase van rust aan open water, die gedeeld wordt met veel trekvogels. Protesten van vogelbeschermers en omwonenden stelden hierdoor ons geduld zwaar op de proef. Met onze milieu vriendelijke hobby konden we iedereen overtuigen dat we hier echt thuis hoorden en de haven was een feit. Op 6 mei 2000 werd de haven feestelijk geopend worden door de kleinzoon van ir. De Blocq van Kuffeler, een van de grote geesten achter de Zuiderzeewerken. Iedereen was trots op onze eigen haven, vooral omdat het waarschijnlijk een van de laatste niet commerciële havens aan het open water van het markermeer zal zijn. We hebben gezamenlijk gekozen voor een sobere haven zonder overdreven voorzieningen. We zijn ten slotte vooral zeilers die de rust en ruimte opzoeken. Bovendien kunnen we op deze wijze kunnen we de haven vrijwel geheel in eigen beheer door leden onderhouden en exploiteren. De diverse commissies van onze vereniging zorgen ervoor dat alle zaken gladjes verlopen voor ons en onze gasten. Ook werd door de leden een clubhuis neergezet voor de verenigingsactiviteiten zoals het zangkoor "het Jufferblocq". Dat de ruimtelijke ligging van de haven een prijs hadden, bleek wel tijdens de zware storm van 27 oktober 2002. De wind zweepte de golven op tot een hoogte ver boven het theoretisch model wat bij ons havenontwerp gebruikt was. Resultaat: een tiental boten losgeslagen en veel schade. We lieten ons als vereniging echter niet zomaar uit het veld slaan en besloten de uitdaging aan te gaan om een stormkering te ontwerpen. Dit najaar wordt de stormkering en een uitbreiding van de haven gerealiseerd. Indien u op de HISWA bent geweest heeft u als eerste over onze nieuwe steigers gelopen. De passanten voorzieningen zijn in de nieuwe opzet van de haven geheel beschermd tegen harde wind. Wensen blijven er altijd zoals een echt douche en toilet gebouw. Voorlopig zijn we echter heel content met onze haven. Iedere zeiltocht vanuit de Blocq is immers een kleine vakantie. Maar ook gewoon lekker klussen in de rust van de haven, zwemmen in kristalhelder water en 100% no nonsens zeilers om je heen maken de blocq voor mij de ideale stek. En m'n M26, die vindt het helemaal geweldig op het IJsselmeer, onze laatste "enigszins" ongetemde wildernis.

Roland van Loon
M26, Kogge

Boot en Kombuis

Twee pitten, geen koelkast

Of het nou een heerlijke lome dat is geweest of het was gewoonweg hard werken, aan boord wil je lekker eten. Maar hoe doe je dat met maar 2 pitten en zonder koelkast?

Koolsalade (2 personen)

½ kleine witte of rode kool
½ groene paprika
1 appel
1 sinaasappel
wat citroensap (optioneel)
mayonaise
(gecondenseerde of houdbare) melk
noten naar keuze
peper & zout

Snijd groente en fruit fijn en hak de noten. Klop een sausje van de mayonaise, melk, peper, zout en citroensap. Meng het sausje door het koolmengsel en strooi de noten erover.

Witte en rode kool zijn zeer geschikt om mee te nemen op lange tochten. Kool blijft haast 2 weken vers en kan voor de nodige afwisseling zorgen in de rauwkostsalades. Kool is zelfs wel 4 weken te bewaren als je de stronken uitholt en er iedere dag wat vers water ingiet. De kool kun je daarvoor in een net ophangen.

Labskaus (2 personen)

300 g aardappelpuree
2 zure haringen

100 g corned beef in repen
1 potje bieten
1 augurk
1 ui
Olie
peper & zout

Fruit de ui in wat olie. Voeg de corned beef en augurk toe en laat even meefruiten. Roer de aardappelpuree erdoor en laat even pruttelen. Serveer met de rode bieten en haring.

Bananenpastei (2 personen)

2 grote bananen
2 eetlepels (koffie)melk
1 theelepel honing
1 theelepel citroensap
3 eetlepels havermout

Prak de bananen met de melk en roer de overige ingrediënten er doorheen. Direct opdienen.

Koele dranken zonder ijskast

Op lange zomerse tochten is een verkoelende drank – thee, limonade, vruchtensap – vaak een welkome en verfrissende luxe. Daaraan hoeft het een zeiler niet te ontbreken, ook als er geen koelkast aan boord is. Zeelieden van vroeger goten hun thee in flessen, wikkelden er oude lappen of zeildoek omheen, dompelden ze in het water en hingen ze in de wind (bv aan de zeereling of in het staand want). Doordat het water in de wind snel verdampt, wordt de vloeistof in de fles gekoeld. Het werkt echt! Met de herfst in aantocht hier echter recepten van dranken om het warm van te krijgen.

Paradise Island Koffie (1 persoon)

1/3 mok geraspte kokos
1/3 mok kokosmelk
1/3 mok sterke koffie
1 eetlepel suiker
snufje kaneel
Roer de kokos, kokosmelk en koffie door elkaar. Voeg suiker naar smaak toe en garneer met een snufje kaneel.

Loefthee (1 persoon)

3 vingers rum
1 mok sterke thee
1 schijf ananas
1 eetlepel suiker

Week de ananas in de rum en snijd de ananas is stukjes. Stop de ananas in de mok met thee en voeg suiker naar smaak toe.

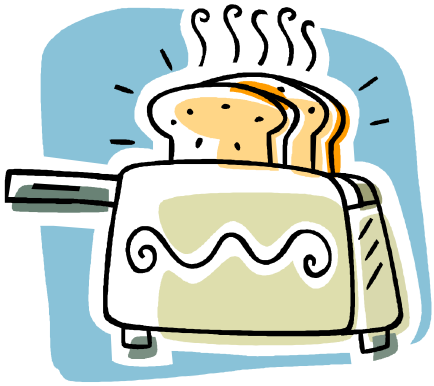
Over zeeziekte is al veel geschreven. Vast staat, dat de bemanning moet blijven eten om te kunnen functioneren.

Ziekenboegsoep (2 personen)

4 mokken (houdbare) melk
3 eetlepels havermout
2 eetlepels suiker
snufje zout
1 eetlepel boter

Verwarm de melk en voeg de havermout toe. Flink roeren - want niets is zo goor als klontjes – en 10 minuten zachtjes laten doorkoken. Zout en suiker toevoegen en net voor het opdienen de boter erbij doen.

Sietske Cnossen
IF Bathys
(Recepten naar “De Kok is Kapitein”)



Boot en Techniek

Werktitel: Mooie Marie-vervolg 2

Marie kan weer zwemmen! Dinsdagavond 20 september is ze te water gelaten, en ze is waterdicht (althans van onderen) en de motor met alle hulpsystemen werken! We hebben de boot opgetuigd en er een paar keer mee gezeild (zelfs in een plaatselijke wedstrijd, waarover later meer), en zaterdag 8 oktober is ze weer naar binnen gegaan. Het was met twee-en-een-halve week mijn kortste zeilseizoen ooit, maar het heeft ons erg veel voldoening gegeven.

Dit wordt alweer het derde deel van mijn feuilleton over ons restauratieproject van een gezonken IF-E, maar ik dacht: laat ik maar gelijk met de deur in huis vallen. Sinds ik het vorige stukje schreef zijn we weer met veel dingen bezig geweest, en achteraf vraag je je wel eens af waar al die tijd toch in is gaan zitten. Maar er zijn nou eenmaal de nodige tegenvallers in zo'n project en veel storende details die je je van te voren niet realiseert en achteraf weer snel vergeet. Zo moet je niet onderschatten hoeveel bouten, moeren, schroefjes, schoonmaakmiddelen, kitten, enzovoort je wel niet nodig hebt bij een project als dit.
In de eerste plaats zijn we verder gegaan met het afmonteren van de motor en alles wat daar omheen nodig is. Zo bleek dat de motor met keerkoppeling van Vetus rechtsdraaiend is, terwijl de as bij de oude Volvo linksom draaide. Nou heeft dit type Marieholm oorspronkelijk een mooi smalle tweeblads schroef, die, als je gaat zeilen met de motor in zijn vrij, keurig verticaal achter de kiel gaat staan en hier nauwelijks uitsteekt (hij zoekt dan zelf de positie met de minste weerstand). Aanvankelijk wilde ik daarom erg graag die oude schroef van 13x13 hergebruiken, en dacht daartoe gewoon de "achteruit" van de keerkoppeling te gebruiken om de boot vooruit te laten varen en omgekeerd. Maar het blijkt dat er in de keerkoppeling een zogenaamd satelliet tandwiel zit ten behoeve van de achteruit, dat niet bestand is tegen de belasting en slijtage van langdurig gebruik bij een groot vermogen. Dus moesten we op zoek naar een geschikte réchtsomdraaiende schroef.
De standaard tweeblads schroeven die in Nederland worden verkocht hebben bijna allemaal een relatief bladoppervlak van zo'n 35%, maar bij o.a. Michigan Wheel in Amerika (www.miwheel.com) verkopen ze ook nog tweeblads schroeven met smalle bladen en een relatief bladoppervlak van zo'n 26%. Dat is allemaal wat minder voor het varen als motorboot (het vermogen van de motor wordt bij lagere toerentalen met iets meer slip afgedragen aan de voortstuwing), maar een stuk beter voor een zeilboot. Die smalle schroeven (het gaat om hun type Sailer 2-blade in plaats van hun standaard type MP 2-blade, en ons werd een 13x10 geadviseerd) worden gelukkig ook verkocht door hun Benelux importeur Europrop (www.europrop.nl), maar die maakt deze door van het standaard MP type een stuk af te halen. Zo'n schroef met smalle bladen is daardoor twee keer zo duur. We hebben nog even gedacht over een klapschroef, maar zo'n ding past eenvoudig niet in het schroefraam van een IF-E, en de goeie zijn ons ook veel te duur.
Vervolgens moest ook nog de schroef worden geborgd op de as, en de schroefas worden bevestigd aan de flexibele koppeling met de motor die we hadden gekocht. Die laatste bleek toch iets te krap, en moesten we terugsturen naar de leverancier om die een stukje op te laten ruimen. En nadat we met veel moeite een gat in schroef en de geharde RVS schroefas hadden geboord ten behoeve van een lange splitpen (die niet in de gewenste lengte blijkt te bestaan), vertelde een leverancier ons dat de borging op déze schroefas met een speciale borgplaat werkt. Afijn, zo ben je een tijd bezig.

Drukte in het motorruim

Nieuwe VC-tar2 op het onderwaterschip

Om nóg beter de kans op waterschade te verkleinen, hebben we ook nog een kleine elektrische bilgepomp met een vlotterschakelaar geïnstalleerd. Zo'n pompje (de kleinste maat) blijkt goedkoper (ca. € 17,50) dan zo'n schakelaar (ca. € 25,-), en is op een volle 105 Ah accu in staat zo'n 3 m3 water weg te pompen, en dat geeft een veilig gevoel. We hebben die pomp natuurlijk wel op een "altijd stroom" pool aangesloten, dus vóór de hoofdschakelaar, want zo'n pomp moet het juist dán kunnen doen als je de boot hebt verlaten. Misschien dat we er ook ooit nog eens een oude prepaid telefoon aan koppelen, die een MMS verstuurd als het pompje aanslaat. Zoiets moet toch te maken zijn voor minder geld dan de kant en klare bootbewakingssysteem kost.
Voor de stroomvoorziening hebben we uiteindelijk gekozen voor een systeem met twee accu's (55 Ah start en 105 Ah licht) en een eenvoudige handbediende schakelaar van het type 1-both-2 ertussen. Er zijn mooiere en duurdere systemen met bijvoorbeeld een automatisch relais of een diodebrug ertussen, maar bij het bestuderen van die systemen in boeken als "Elektriciteit aan boord" en "Stroom te water" begon het ons allebei al snel te duizelen. Voor je het weet moet je bijvoorbeeld je dynamo (officieel heet die een alternator) slopen om allerlei elektronica die de laadstroom regelt aan te passen. En wij vonden het al moeilijk genoeg om te achterhalen waar je nou de pluskabel (aan de startmotor zo blijkt) en de minkabel ("nou, gewoon ergens aan het motorblok" zei de technische man van Vetus) op de motor aan moet sluiten. Dit was nergens in al die handleidingen die met de motor meekwamen terug te vinden. We kunnen dat elektrisch systeem altijd later nog wel eens uitbreiden. Die accu keuzeschakelaar is (net als het schakelpaneel), een lekker compact modelletje van BEP Marine geworden (ca. 10x10 cm, te vinden bij o.a. Technautic), in plaats van zo'n joekel van Vetus. Want waar láát je anders al die spullen in een compacte boot als een Marieholm IF, dat is óók een terugkerend probleem.

De hoogste prioriteit vóór je de boot weer te water wilt laten, heeft natuurlijk het waterdicht maken van de romp (tegen zinken) en de opbouw (tegen inregenen). Bovendien wilden we natuurlijk het onderwaterschip goed behandelen, omdat het polyester na anderhalf jaar binnen staan natuurlijk lekker gedroogd was.

Eerst hebben we daarvoor de laatste resten antifouling (waarschijnlijk was dat VC17) grondig verwijderd met thinner, want daar hecht niks op. Dit konden we van de zomer doen omdat we bijna de enige boot waren in de loods, en de deuren hierbij goed open konden zetten. Vervolgens hebben we op de oude VC-Tar twee nieuwe lagen witte VC-Tar2 aangebracht. Dit is een 2 componenten primer op epoxybasis, die daardoor het inmiddels gedroogde polyester goed beschermt tegen het binnendringen van vocht. Zo hebben we, zónder het onderwaterschip kaal te pellen en uit te spoelen, de boot toch een preventieve anti-osmose behandeling gegeven. Als je zelf je oude anti-fouling ook nog eens moet verwijderen, geen verschijnselen van osmose kan vinden, én voldoende tijd hebt om het polyester goed te laten drogen, valt dit ook te overwegen. Er zijn ook andere epoxy primers, zoals bijvoorbeeld primocon van International. Tot slot hebben we drie tot vier nieuwe lagen VC antifouling aangebracht, want dat is sterk, erg glad, en op dit moment gedoogd. Op het vorige schip heeft die antifouling op zoet water minstens 5 jaar zijn werk gedaan zonder zichzelf weg te laten slijpen, en dat vind ik een belangrijk milieu argument in het voordeel van dat product.
Voor het verder waterdicht maken van de onderkant hebben we enkele doorvoeren opnieuw moeten monteren en afkitten. Zo hadden we oorspronkelijk in de doorvoer van de waterschep (dat is de inlaat van het koelwater voor de motor) een rubber gemonteerd tussen die waterschep en de buitenzijde van de romp. Omdat er aan de binnenzijde een tamelijk lange constructie zit van een afsluiter met een 45˚ bocht, die je al snel dwars belast, was er een speling gekomen in de doorvoer die we niet vertrouwden. De nieuwe 1,5 inch doorvoer (op de oude plaats met een gatmaat van 51mm) voor het lozen van het toilet hebben we benut voor de montage van de 'gever' (of impeller) voor de snelheidsmeter van de nieuwe Raymarine ST40 Bidata, dat bleek precies te passen. Het toilet willen we op een andere plaats gaan monteren, waarvoor een andere plaats van de lozing handiger is.
Het waterdicht maken aan de bovenzijde kwam vooral neer op het hermonteren van de ramen (met nieuwe rubbers), het hermonteren van alle luiken met nieuwe rubbers, het maken van een nieuwe kitvoeg in de dek-romp verbinding, het hermonteren van de mastvoet met nieuwe kit, en het afdichten van alle gaten die verder waren ontstaan door de demontage van diverse onderdelen – zoals de lozing van het drinkwater in de kuip en de schroefgaten

voor de spinaker blokken. Het blijkt, bij controle met een hogedrukspuit, maar ook na enkele regenbuitjes, dat op sommige van deze plaatsen water wordt doorgelaten. Zo moeten we de schroeven van de ramen nog iets strakker aandraaien (sommige schroefgaten zijn dol, dus daarvoor moeten we wat dikkere schroeven vinden), en misschien moeten toch ook het binnenrubber worden afgekit. Het nieuwe rubber in het motorluik (25x10mm sponsrubber met gesloten huid, gemonteerd aan het luik, gekocht bij www.nauticshop.nl) blijkt te dun, en ook twee maal celrubber 20x3mm zónder huid (gemonteerd op de luikrand in de kuipvloer, we hadden dit nog over) lijken het probleem niet helemaal te kunnen verhelpen. Tot slot moeten we álle beslag (inclusief de handrailing op het kajuitdak) opnieuw monteren met verse kit. Want als bouwkundige weet ik dat het lokaliseren van lekkage lastig kan zijn, en dat het dan verstandig is om zo mogelijk álle potentiële kwalen aan te pakken. In de kitvoeg tussen dek en romp hebben we echter alle vertrouwen, die is door Piet (een professionele glaszetter, tevens lid van H'79) vakkundig aangebracht. We hebben hiervoor een uitstekende kit gevonden bij Simson (in het buitenland heet dit Bostik), de MSR Constructive Adhesive, bestand tegen zoet en zout water en tegen UV-licht, en (met behulp van de juiste primer) hechtend aan zowel gladde ondergronden (metaal, glas, polyester) als aan zuigende (zoals hout). Je kunt die kopen bij o.a de Amsterdamse of de Arnhemse Fijnhouthandel (www.af.nl), en Piet heeft voor ons een mooi strakke voeg gemaakt van slechts 4mm breed.

De legpuzzel voor het zaagplan

Begin van het nieuwe interieur

We hebben inmiddels ook de hoofdzaken van het interieur voor elkaar: nieuwe wand- en vloerbekleding en nieuwe banken. Het was lang zoeken vóórdat we een alternatief hadden gevonden voor de wandbekleding. Ze verkopen weliswaar schuimvinyl wandbekleding bij Viva Vinyl in Badhoevedorp en bij Plastimo (breedte 137cm en 150cm, dikte ca. 3mm), maar dat is met ca. € 25,- per strekkende meter nogal prijzig, want we hadden circa 26 m1 nodig. De oude stukke plafond- en wandbekleding hadden we overgetrokken op dik vloerplastic om als mallen te kunnen gebruiken, en daaruit bleek dat we met 1 meter breed toe konden. We hebben uiteindelijk Somvyl van Tarkett gekocht van ca. € 10,-/m1 bij 1 m1 breed (ca. 2mm dik), dat materiaal blijkt vroeger ook op de Albin werf te zijn gebruikt, en is in de jaren zeventig ook wel gebruikt als goedkoop alternatief voor wandtegels in de sociale woningbouw. Nieuwe vloerplanken hebben we gemaakt van 12mm betonplex, en de vloer hebben we beplakt met een stuk vloervinyl met houtstructuur.
De banken hebben we grotendeels identiek gemaakt aan de oude banken, maar we hebben die in de kajuit helemaal door laten lopen tot aan het mastschot. Hier bovenop gaan we nog ondiepe (25cm) kasten maken langs het mastschot, om zo voldoende ruimte te winnen voor een tweepersoonsbed in de kajuit. In de overgebleven ruimte in de hondenkooien willen we dan uitschuifbare laden maken met daarin aan bakboord een kombuis, en aan stuurboord bergruimte. Voor de bankbodems gebruiken we 9mm betonplex, en voor het zichtwerk 10mm kersen gefineerd multiplex. Het oude hout, dat we bewaard hadden om te gebruiken als mallen, was 9mm dik. Kersen is wat lichter dan het traditionelere

teak of mahonie, wat de het interieur hopelijk iets ruimer zal laten lijken.
Door die oude delen op de grond zo goed mogelijk als een puzzel in elkaar te passen, kon ik een efficiënt zaagplan maken, want je wilt natuurlijk zo min mogelijk zaagverlies hebben. Zo had ik bepaald dat we van beide soorten 2,5 tot 3 hele platen van 1,22x2,44 meter nodig zouden hebben, afhankelijk van hoe we de laatste kasten en laden zullen maken. Toch kun je niet zomaar de oude platen overzagen. Over het algemeen is het verstandig om de oude platen in hun combinatie eerst terug te plaatsen, om zo nog eens goed te bezien of je nog correcties moet aanbrengen voor een perfecte pasvorm. Een ander probleempje ontstond doordat veel platen, met name het zichtwerk in kersenfineer, aan één zijde schuin is afgezaagd. De scherpe rand die daarbij ontstaat blijkt bij de oude platen stomp te zijn geschaafd. Bovendien zijn de nieuwe platen 1mm dikker. Doordat ik de eerste kersenplaten (de verticale delen in de piek) had afgetekend zonder correctie voor deze twee verschijnselen, bleken die 4mm te laag uit te komen.
In de banken naast de motorruimte hebben we extra grote luiken gemaakt om goed bij de zijkanten van de motor te kunnen komen. In de horizontale delen tot aan de rand, en aansluitend in de verticale delen tot aan de stringer. Verder blijkt het nogal lastig om met een decoupeerzaag een strakke zaagsnede te maken in betonplex. De kunststof coating hiervan is zó hard, dat het hout snel versplintert. Het beste resultaat krijg ik met een metaalzaagblad met een heel fijne vertanding. En we hebben alle kopse kanten ingesmeerd met epoxy, om te voorkomen dat hiet ooit nog vocht in zal dringen.

Nadat de boot te water was gelaten, werden we door de vereniging H'79 geprest om mee te doen met de afsluitende wedstrijden van de verenigingen rondom de Nieuwe Meer, en de eer van de vereniging te verdedigen. Hiervoor moest toch echt de mast erop, en moesten we nog het belangrijkste beslag monteren (grootschoot, overloop met balk en genualieren), dat we in de voorafgaande anderhalf jaar via internet voor gunstige prijzen hadden kunnen scoren. Omdat we een mastvoet met bout hebben, en de oude mastbout was gebroken, moeten we op zoek naar een nieuwe mastbout. Dit leek een M10 te zijn, maar had kennelijk een afwijkend schroefdraad, want de oude moer past niet op een standaard M10 bout. En een standaard M10 moer (zelfborgend) heeft een sleutelmaat van 17mm (bij de oude was dat 15mm), waardoor die niet vrij kan roteren in het gat dat ervoor is uitgespaard in het gedeelte van de voet dat aan de mast vast zit. Die bewegingsvrijheid wilden we absoluut weer hebben, om te voorkomen dat er rare buigspanningen zullen komen op de combinatie van bout en moer. We hebben uiteindelijk een standaard inbus borstbout genomen (met een borst van 20mm), en van een standaard zelfborgende moer zoveel afgevijld, dat deze toch weer vrij kan roteren.

Bij die afsluitende wedstrijd zijn we tweede geworden in een veld van 10 kajuitboten, en dat na twee jaar niet gezeild te hebben, het missen van een boei, bij zwakke en ons onbekende draaiwinden op de Nieuwe Meer, en met een nog lang niet uitgetrimde boot: niet verkeerd van Frank-mijn-zwager. De boot die deze wedstrijden altijd wint werd weer eerste, maar op 1 mei kunnen we revanche nemen bij de voorjaarswedstrijden. En daarna moeten we onze krachten maar weer eens gaan meten bij de NMV-wedstrijden, waar de competitie volgens mij inmiddels een stuk groter is geworden. Tot volgend jaar!

Nico Bijvoet

Als een Thunderbirds gelanceerd

Marie weer te water

Wegens succes en mastbreuk vervolgd; Deense onderwantputtingen uit Zweden

Weer te bestellen; onderwantputtingen uit Zweden!

Na 17 reacties op de aankondiging in de vorige MarieTeam bestelden we 20 sets wantputtingen. Ze zijn intussen allen verkocht.

De laatste set ging naar ons nieuwe lid Willem Dekker. Eind juli kwam ik hem tegen op Helgoland, solo op weg naar de Noord Friese eilanden. Een paar weken later ging van zijn M26 de mast overboord op de Noordzee bij windkracht 4. Enige uren eerder stond er nog flink wat meer wind, waarbij Willem langdurig aan de wind zeilde met de nu gebroken wandputting aan de lijzijde en met name het lij-onderwant het flink voor zijn kiezen kreeg, maar op het moment van de mastbreuk zeilde Willem alweer een paar uur over de andere boeg bij veel minder wind. Hij was net bezig het achterlijk van het grootzeil te trimmen, waarbij hij steun zocht aan de giek, toen de mast zich dubbelvouwde en het hele tuig zonder enig misbaar langzaam in het water viel. Willem verloor zijn evenwicht maar had zich gelukkig degelijk en kort aangelijnd. Na het kappen van het tuig (de fok wist hij te redden, maar niet het - zo goed als nieuwe - grootzeil) liep hij op de motor Nordeney aan. Zoveel mogelijk binnendoor kwam hij uiteindelijk weer aan in zijn thuishaven Den Helder.

Opmerkelijk is dat de onderwantputting direct onder de kop afbrak. Daarbij werd een oude breuk zichtbaar. Vreemd genoeg niet aan de buiten- maar aan de binnenzijde. Dus tegen de normaliter op de wantputting werkende buigkrachten in.

Een verklaring voor die oude breuk heeft Willem nog niet gevonden. Maar wel bevestigt dit voorval dat langdurig aan de wind zeilen in veel zeegang het risico van breuk verhoogt.

In Zweden kwamen mastbreuken vooral voor aan de westkust, waar de beschutting geringer is en de zeegang hoger.

Een reden temeer dus voor een vervolg op de eerste wantputtingactie.

Voor de technische details, zie de vorige MarieTeam. De puttingen gaan vergezeld van een duidelijke montage-instructie.

De kosten bedragen nog steeds 700 Zw Kr. per set. Dat is ongeveer 77 euro. Daarbij komen de kosten van de transactie en onze eigen verpakkings- en verzendkosten (als pakketpost). We hebben die nader begroot op in totaal € 6,50.

Wil je bestellen, maak dan € 83,50 over op gironummer 5218463 van de NMV onder vermelding van “Zweedse onderwantputtingen “en stuur een e-mail aan onze penningmeester nbijvoet@wanadoo.nl . Heb je geen e-mail , dan een briefje aan Nico . We kunnen met de winter nog in zicht dit keer een wat ruimere termijn aanhouden.

Zes weken nadat dit blad is verschenen inventariseren we het aantal bestellingen. We sturen je een bevestiging en maken het geld over aan de Zweedse IF-båtförbund. Men werkt daar op bestelling dus hou rekening met een ruime levertijd. We houden je er van op de hoogte. Na levering volgt eventuele restitutie van minderkosten (indien > € 1,-).

Technische Commissie

Ferdinand Postma

Wil jij deze winter de vochtmeter gebruiken?

Ook dit winterseizoen willen we diegenen die het vochtgehalte in de romp van hun Marieholm willen meten, de vochtmeter van de NMV in bruikleen geven tegen de verzendkosten. Heb je interesse, mail dan even naar f.postma44@quicknet.nl. Bij meerdere gegadigden ga ik proberen er een doorgeefroute van te maken.

Ferdinand Postma

IF Zeezwaluw, osmose en Ineke en Cor Sikkens.

In het keuringsrapport van de ANWB, de keuring hebben we laten doen bij de aankoop, sprak de keurmeester over Wij constateerden slechts enkele oude blaasjes onder de epoxyteer. Deze keuring was in september 1994. Deze oude blaasjes groeiden maar heel langzaam gedurende de jaren dat wij met de boot voeren. En ieder jaar als de boot uit het water kwam was het iets erger. In het najaar van 2003,de boot ging op de kant, ben ik begonnen aan de osmose reparatie. Als het alleen de osmose blaasjes waren geweest waren wij er niet begonnen. Maar er speelden nog twee factoren mee in onze beslissing om te beginnen aan deze ingrijpende reparatie. Ten eerste: de naad die van boeg naar hek loopt over de kiel. De romp van de Marieholm is opgebouwd uit een bakboord- en een stuurboordhelft die met elkaar zijn verlijmd met epoxy. Na het verlijmen is de overblijvende opening gevuld met plamuur. De plamuur was bij ons schip gaan werken, bij het achterschip waren stukjes plamuur uit de naad gekomen. Bij de boeg was er een breuk zichtbaar in de met plamuur gevulde naad. De boeg heeft inwendig te weinig verband, waardoor er grote krachten uitgeoefend worden op de overgang bij het varen met veel golven. Ten tweede: was er een raadselachtige breuk zichtbaar aan bakboordzijde van de kielvoet tot ongeveer 50 cm naar boven ter hoogte van de mast. Een verklaring voor deze, als met een liniaal getrokken breuk, heb ik niet gevonden. Fred Wisman van de technische commissie suggereerde dat het door een blikseminslag zou kunnen zijn gekomen. De stroom zou via die breuk uit de boot het water in zijn gegaan. Binnen de boot heb ik geen verschijnselen gevonden die dit konden bevestigen.

In oktober 2003, toen de boot op de bok stond op de afspuitplaats van onze vereniging, heb ik eerst geprobeerd een idee te krijgen hoe het vochtgehalte van de romp was; door een stuk doorzichtig plastic op de romp te plakken dan na een nacht te kijken of er condens gevormd op het plastic, kun je een idee krijgen van de hoeveelheid vocht in de romp. Bij deze proef was er geen spoor van vocht te zien.

Hierna ben ik van start gegaan de boot kaal te maken. Eerst heb ik de antifouling(VC17M) met de epoxy-teerlaag weg geschuurd, alles tot de gelcoat laag, bij onze boot groen. Dit omdat ik de antifoulinglaag die werkt met teflon niet in het polyester wilden schuren. Daarna opnieuw de boot helemaal rondom de gelcoat laag weg geschuurd. Het schuren ging het beste met een flexibele rubberen schijf, waarop ik een schuurschijf voor staal monteerde met een korrel grote van P60. De flexibele schijf werkt erg goed omdat het de rondingen van de boot kan volgen. Door met een hoog toerental de schijf te laten draaien en niet teveel druk uit te oefenen bij het schuren, vliegt de gelcoat weg zonder dat de schuurschijf te verstopt raakt.

Helaas is mijn oude en vertrouwde Bosch boormachine die ik al sinds 1972 heb, doorgebrand bij de schuur werkzaamheden. Omdat het gewicht een rol speelt, bij uren achtereen schuren, heb ik de lichtste boormachine gekocht die er te koop was. Begin november was ik hiermee klaar, alle gelcoat weg geschuurd en zo min mogelijk polyesterhuid om de boot niet te verzwakken.

Ik heb met behulp van lakmoespapier geprobeerd te achterhalen hoe zuur de romp van de boot is. Een in gedestilleerd water nat gemaakt lakmoespapiertje plakte ik tegen de huid en keek na enige tijd of het papier ging verkleuren. Deze methode werkte niet, wat beter ging was schuurstof te verzamelen, het in een potje met gedestilleerd water te doen, enige tijd laten staan, paar keer schudden en dan met lakmoespapier de zuurtegraad van het water bepalen. Hierbij zag ik dat het licht zuur was. Conclusies hieruit trekken is heel moeilijk. Hierna heb ik de boot regelmatig gewassen om alle zuren die in en op de huid zitten weg te wassen. Eerst waste ik de boot met warm water waar wat soda in opgelost was, daarna spoelde ik de boot af met water. Dit heb ik enkele malen gedaan in de winter van 2003/2004. Met de verenigingsvochtmeter heb ik het vochtgehalte van de romp gemeten. Bij deze meting bleek de boot al goed droog te zijn alleen bij de hak van de kiel maten we een iets verhoogde vochtgehalte.
In het voorjaar van 2004 ben ik begonnen de met plamuur gevulde naad open te frezen. Met een hardmetalen freesje in een Black en Decker mini boormachine was al het plamuur makkelijk weg te frezen. Bij het frezen zag ik dat er holtes zaten onder het plamuur.
Ook zag ik dat de kleine hak onder het roer hol was en dat daar water in kon komen. De open gefreesde naad heb ik met verdikte epoxy opgevuld, opgeschuurd en daarna met epoxy een glasmat aangebracht. Vooral bij de boeg was het nodig omdat door de werking bij de boeg de naad open was gaan staan. Aan de binnenzijde in de voorpunt heb ik drie dwarse schotten aangebracht, waardoor de boeg minder werking meer heeft op water met veel golven. De hak bij het roer heb ik vol gegoten met epoxy deze is nu massief.

Ook de raadselachtige breuk heb ik gerepareerd. Eerst langs de breuk veel materiaal weggeschuurd maar niet tot de gietijzeren kern van de kiel. Daarna met een aantal elkaar overlappende glasmatten de diepte weer opgevuld. Geschuurd en met epoxy plamuur weer een gladde overgang gemaakt.
Al deze reparaties zijn gedaan met epoxy van het West System. Een epoxy waar ik al eerder reparaties mee gedaan heb aan de boot en deze hebben zich erg goed gehouden. Verder adviseerden enkele “deskundigen” op onze haven mij om het West System te gebruiken. Een voordeel is dat je pompjes hebt voor hars en harder zodat je altijd de goede verhouding hebt. We hadden al een tijd kwarkbakjes gespaard, in die bakjes mengden we hars en harder. Toen we zover waren hadden we nog het idee de boot in de zomer van 2004 af te maken. Er was nog wel een probleem

want onze haven heeft geen vaste kraan, Alleen in het voor- en najaar zijn er hijsdagen. Op die dagen wordt er een kraan gehuurd en kunnen de boten in of uit het water.
Na deze reparaties zijn we begonnen met de anti osmose behandeling van de romp. Na dat we de romp weer goed gewassen en een tijdje laten drogen gaven we in de zomer de boot weer een nieuwe huid. We hebben

gewacht op een langere droge periode met hogere temperaturen. Ook voor deze nieuwe huid hebben we gekozen voor het West System. De eerste twee lagen zijn met de kwast opgebracht, de latere lagen met een roller en de laatste lagen weer met de kwast. Het werken met de kwast is veel zwaarder maar het werkt wel zorgvuldiger en ik denk beter. De eerste laag was met pure epoxy, de latere lagen hebben we epoxy opgemengd met Barrier coat, een speciaal poeder uit het West System om de vochtwerende eigenschappen van de epoxy te verbeteren. Op één dag konden we vier lagen aanbrengen. Een zeer drukke dag van mengen, smeren, mengen en smeren. Helaas moet het oppervlakte daarna opnieuw geschuurd worden omdat je niet verder mag gaan opbrengen op een uitgeharde laag van een dag oud. Daarna de romp weer goed wassen en laten drogen. En daarna weer een dag met mengen, smeren, mengen en smeren totdat we een totaal van 8 lagen epoxy op de boot hadden. Op warme dagen krijg je het probleem dat de hars te snel uithardt. Toen we deze 8 lagen hadden aangebracht was het al zo laat in het seizoen dat we geen moeite meer gedaan hebben om de boot nog in 2004 in het water te krijgen. We zijn in dit voorjaar 2005 weer verder gegaan. We begonnen met het opschuren van de epoxylagen om de geschikte ondergrond te hebben voor de primer van de antifouling. Hiervoor hebben we Interprotect van International gebruikt, dit is een tweecomponenten primer voor de antifouling. En als antifouling Interspeed kopervrij hiervan hebben we er twee lagen opgesmeerd. Ook nu hebben we weer met de vochtmeter het vochtgehalte gemeten. Zoals te verwachten was, was de boot nu helemaal droog.
Na 11 lagen, 4x schuren, ontelbaar keren wassen van de hele onderkant kon de boot op zaterdag 2 mei het water ingetild worden. En dreef hij weer in zijn element en konden wij een zucht van verlichting slaken.

Gisteren zaterdag 8 oktober is hij weer uit het water getakeld en kon ik vol spanning het onderwaterschip inspecteren. Tot onze grote tevredenheid ziet het er erg goed uit. Geen bobbels en maar weinig aangroei, de antifouling heeft goed gewerkt. Ook de beschadigingen rond de kiel vanwege het vastzitten op een strekdam bij de Biesbosch waren niet zoals ik had gehoord, gevoeld en daarna bedacht bij het loskomen.

Al met al had het een zeer grote klus die veel tijd gekost heeft. Het werken op het terrein van onze watersportvereniging “De Batavier” kostte veel extra tijd, heel veel leden volgden mijn werkzaamheden op de voet zodat ik veel heb moeten praten om te vertellen wat osmose is, welke middelen ik gebruik, wat ik nu aan het doen was, wanneer denk je in het water te kunnen, had je niet beter dit/dat kunnen doen, wil je niet liever zeilen met dit weer.....
Maar ik heb nu een zekere status verkregen bij de leden van onze vereniging. Natuurlijk was er ook veel belangstelling toen de boot uit het water kwam. Veel mensen moesten even voelen en kijken hoe glad het er uit ziet.
Glad is de boot nu wel, maar veel snelheid heeft ons dat niet opgeleverd gezien onze resultaten bij het Marieholm weekend in Uitdam. De volgende keer zullen we daar met al onze energie aan werken om te proberen als eerste te finishen.
Als mensen meer inlichtingen willen over deze werkzaamheden zijn wij van harte bereid om onze kennis te delen.

Ineke en Cor Sikkens, IF Zeezwaluw.

Klussen op 4 vierkante meters

Verliefd

Het waren haar lijnen, haar vorm en haar eigenschappen op groot water die mij volledig van de kaart brachten. Reeds een aantal jaren droomde ik ervan haar te bezitten, te verbouwen en dan samen met mijn vriendin rond te dobberen op de waddenzee. Het was november 2002, internet leidde mij naar een pagina waar deze Marieholm IF te koop aangeboden werd. Ze was 28 jaar oud, verkeerde in redelijke staat maar het interieur was verouderd en verwaarloosd. Het dieseltje draaide netjes, de koop was snel gesloten. In dikke mist werd het eerste tochtje over het ijsselmeer gemaakt naar Bodegraven, waar ze bij mijn ouderlijk huis aangemeerd kon worden, om vervolgens de gehele winter en voorjaar verbouwd te worden.

Harde realiteit

De uitdaging bij het opknappen van dit schip, was om op 4 vierkante meter veel nieuwe zaken in te bouwen: Een keuken met gootsteen en 2 gaspitten, een compressor koelbox, een afgescheiden toilet met vuilwatertank, een gasinstallatie, een nieuwe elektrische installatie en als het even kon een douche. Verder veel bergruimte, een tafel (tevens kaartentafel) en zitplekken om fatsoenlijk te zitten (hangen). Na veel puzzelwerk kon ik al deze onderdelen kwijt. Ik sloopte het gehele interieur eruit en bouwde alle onderdelen opnieuw Ik timmerde een geheel nieuw interieur. Nieuwe plafond en gangboord betimmering, strak wit afgelakt. De overige houten aftimmering van keuken, binnen wand romp en opbergvakken werd in esdoorn uitgevoerd. Wat tegen viel was de doft waar de mast op steunt. Omdat er jaren lang water langs de houtdraaibouten van de bovenliggende maststeun was gelopen (ingedroogde kit), moest deze doft vervangen worden. Ik raad een ieder aan deze bouten goed te inspecteren. Mijn doft haalde ik er uit, en viel in delen uiteen. De lijm tussen de lagen 18mm multiplex hield de boel niet meer bij elkaar.

Na een jaar elk vrij uurtje besteed te hebben aan mijn tweede liefde, merkte ik dat ik mijn aandacht toch ook moest geven aan mijn andere liefde, die mij soms geweldig hielp maar het ook vaak zonder mij moest stellen. Zij moest er ook maar wat voor over hebben, moest ik gedacht hebben. De zomer kwam in zicht, de klus was nog niet klaar, we konden nog niet weg. Niet alleen alle laatste vrije uurtjes werden geofferd, ook de noodzakelijke slaapuurtjes.

Resultaat

Uiteindelijk brak de vakantie aan. Ik kon wel wat rust gebruiken. Bij het starten van haar motor voor vertrek kwam ze in opstand. Even leek het alsof de vakantie niet door kon gaan en we de twee weken konden gebruiken om haar aandrijfbron te reviseren. Het viel mee en we zetten koers naar de waddenzee. Hier liet ze zien waarom ik voor haar gevallen ben. Menig groter zeiljacht zag ons passeren en volgde in haar kielzog. En ik, ik genoot en keek naar haar. Want wat is er immers mooier om samen met je vriendin een beetje rond te dobberen op de waddenzee??

Bouwimpressie

Een volledig ander interieur: Geen kasten meer midscheeps maar een dwarsbank. Bij binnenkomt links een vaste keuken.

Vaste keuken met daaraan vast een draaibare en uitkapbaar tafelblad, uitgevoerd in esdoorn.

Doft verwijderd door polyester kap weg te fresen.

12 lagen multiplex verlijmt met epoxy vormden de nieuwe doft.

Boot en Zeiltechniek

Solo spinakeren

In het voorjaars nummer van Marieteam stond een artikel over spinakeren van Henri Rots (Skär). Hierin schrijft hij dat hij hoopte dat er tips zouden binnen komen over spinakerende solisten. Ik vaar af en toe met mijn Marieholm 26 “Tawhiri” meerdaagse solo-wedstrijden waarbij ook regelmatig de spinaker (spi) uit de zak komt. Hoe ik dat alleen voor elkaar krijg heb ik hieronder geprobeerd te verwoorden.
Eerst even in het kort de uitrusting van mijn M26 dit maakt het verhaal denk ik wat duidelijker.

Uitrusting.

- 40 m2 (tri radiaal gesneden) spi
- spizak voorzien van hoepel net onder opening (voor openhouden van zak) en lijntjes om zak aan de reling/preekstoel te knopen.
- spival, doorlopend naar de kuip en voorzien van snapsluiting.
- spischoten (rode en groene) voorzien van snapsluitingen.
- spiboom met ophouder en neerhouder (laatst genoemde aan mastvoet bevestigd).
- 2 barberhaulers (niet echt noodzakelijk).
- Keerblokken op bakboord en stuurboord achterkant kuip.
- Oog op (of in de buurt van) de preekstoel om tijdelijk de val en schoten aan vast te zetten.
- Stuurautomaat.
- Voorzeil (fok of genua) op een rol installatie.

Voorbereidingen in de haven.
Het wel of niet succesvol verlopen van een spinakersessie valt of staat, zoals Henri al schreef, met de voorbereiding. Ik ga altijd als volgt te werk.
Spi in zak proppen. Voor het soepel laten verlopen van de hele operatie is dit net zo belangrijk als het opvouwen van een parachute voor een parachutist. Aan boord doe ik dat als volgt. Met als uitgangspunt dat de spi net gestreken is en als één grote hoop doek in de kajuit ligt.
Zoek de tophoek, leg deze zover mogelijk in de punt van de boot, volg vanaf de tophoek het stuurboordselijk tot de SB schoothoek, leg deze schoothoek zover mogelijk in SB hondekooi, volg vanaf de tophoek het bakboordselijk tot de BB schoothoek en leg deze zo ver mogelijk aan BB naar het achterschip. Pak de spi ongeveer in het midden en begin deze in de zak te proppen, een stukje richting tophoek, een stukje richting SB schoothoek, een stukje richting BB schoothoek enz. enz. continue steeds een stukje in alle drie richtingen totdat er alleen de drie hoeken nog uitsteken, deze over elkaar heen vouwen en zak sluiten. De spi zit nu “geordend” klaar voor gebruik in de zak.
Schoten aanslaan, snapsluiting vast zetten aan oog op preekstoel, schoten door blok barberhaulers halen en schoten buiten alles om (rode bakboord, groene stuurboord) door keerblokken op kuiprand voeren en tijdelijk beleggen op kikker achterschip. Lijn barberhaulers door het vrije leioog (van fok of genua) en binnen de reling door naar de kuip voeren, hier op een geschikte plaats vast zetten (ik gebruik hiervoor weer de kikker op het achterschip, er wel voor zorgen dat de barberhauler eerst wordt belegd en dan pas de schoot de laatst genoemde heb je het eerst weer nodig). De barberhauler moet zoveel ruimte krijgen dat het blok hiervan ruim een meter van het leioog komt te zitten als er spanning op de spischoot komt. Met deze ruime meter staat de spi na het hijsen acceptabel, fine tuning komt later wel.
Volgens mij kan er gerust zonder barberhaulers gespinakerd worden het voordeel is echter dat er met barberhaulers meer trim mogelijkheden zijn.
Val aanslaan, aan het oog op de preekstoel (als dat nog niet het geval was).
Ik zorg er meestal voor dat de spischoten en spival al aangeslagen zijn voor vertrek. Het enige wat van het bovenstaande dan op het water moet gebeuren is de Barberhaulers ruim een meter vieren.

Voorbereidingen voor het hijsen.
Vanaf hier begint het er om te spannen, bovenstaande is op het gemak in de haven gedaan het volgende gebeurt op het water enkele momenten voor dat de grote lap omhoog gaat.
Als ik ga spinakeren vaar ik bijna altijd op genua en grootzeil. Waarom? Omdat ik boven een windkracht 4 à 5 niet meer alleen wil spinakeren en dan heb ik de (kleinere) fok nog niet nodig. Er zijn twee redenen waarom ik bij meer wind niet alleen spinaker. Ten eerste is het snelheids verschil tussen de combinaties genua/grootzeil of spi/grootzeil dan al minimaal, bootsnelheid zit dan rond de rompsnelheid. Ten tweede, als er met zoveel

kracht in de spi iets mis gaat word je er alleen wel heel erg druk mee en is de kans op schade in zo'n geval groot, wat ik het niet waard vind.

Stuurautomaat erop, op een hele ruime koers, net niet pal voor de wind zodat je nog kunt spreken van een loef- en een lijzijde.
Barberhaulers een meter vieren.
Bulletalie op grootzeil.
Spizak aanslaan, deze zet ik in de preekstoel en knoop hem met een lijntje hieraan vast.
Spiboom aanslaan, aan loef, ophouder aan boom, boom aan oog op mast en neerhouder aanslaan. Op- en neerhouder strak zetten en boom in horizontale positie laten rusten tegen voorstag.
Schoten aanslaan, loefschoot door beslag spiboom en aanslaan aan schoothoek spi. Lijschoot en val aanslaan aan schoothoek respectievelijk tophoek spi. De schoothoeken boven in de spizak laten liggen om te voorkomen dat de wind er vat op krijgt. Zorg er ook voor dat de schoten buitenom verstaging en railing, net binnen de voetrail blijven liggen en niet te water raken anders ligt voor je het weet de hele spi te water.
Schoten wat ruimte geven en beleggen op genua schoot lier zodat na het hijsen deze al redelijk goed staan (het handigst is na de eerste keer hijsen de schoten te merken op een vast punt). De genuaschoot beleg ik tijdelijk op kikker achterop, ik heb hiervoor geen extra beslag.

Hijsen.
Om het hijsen van de spi soepel te laten verlopen is het zaak om de volgende handelingen snel achter elkaar uit te voeren. Nu wordt het even zweten.

- ✓ Zo snel mogelijk vanuit de kuip de spi hijsen.
- ✓ De loefschoot aanhalen zodat de snapsluiting (schoothoek) tot het spiboom beslag komt en de spi vol komt te staan. Ook de lijschoot aanpassen mocht dat nodig zijn, kortom even snel de spi trimmen zodat die redelijk staat (fine tuning komt later wel).
- ✓ Als een speer naar het voordek om de spizak weg te halen.
- ✓ Als een speer weer terug naar de kuip om de genua weg te rollen.

Zo, hij staat, nu volgt nog de fine tuning van schoten, barberhaulers en eventueel de spiboom.

Strijken.
- ✓ Loefschoot iets vieren zodat je vanaf het voordek bij het uiteinde van de spiboom kunt om de snapsluiting los te trekken.
- ✓ Naar het voordek en snapsluiting van loefschoot los trekken. De spi waait nu als een vlag voor het schip uit in de luwte van het grootzeil.
- ✓ Terug naar de kuip en onder de giek door de lijschoot pakken, deze binnen halen zodat je de schoothoek van de spi te pakken krijgt. Nu de spival gecontroleerd vieren en tegelijkertijd de spi, onder de giek door, snel binnen halen en de kajuit in werken.
- ✓ Spi uitrusting (schoten, val, boom, op- en neerhouder) weer aftuigen/gereedmaken voor volgende spi exercitie.
- ✓ Genua uitrollen.
- ✓ Spi geordend in zak proppen.

Gijpen.
Als ik moet gijpen dan ga ik eerst pal voor de wind varen, zet de stuurautomaat erop en kijk even of de stuurautomaat het aan kan. Ondertussen trim ik de spi zo dat de loef- en lijschoot ongeveer even lang zijn. Dan naar het voordek, neerhouder iets vieren om een beetje ruimte te krijgen. Haal de spiboom uit het oog aan de mast, grijp de lijschoot en klik deze aan het spiboom uiteinde dat net nog aan de mast zat. Op dit moment zitten beide schoten op de spiboom iedere schoot aan een kant. Nu de loefschoot uit het spiboombeslag halen en de spiboom weer op het oog aan de mast zetten.

Op de weg terug naar de kuip nog even de bulletalie losmaken en terug in de kuip het grootzeil gecontroleerd gijpen. Dit laatste doe ik altijd door de schoot van het grootzeil helemaal aan te halen totdat de giek midscheeps staat wachten tot de wind van de andere kant in het zeil komt en dan het grootzeil weer vieren. Nu, indien nodig, verder oploeven, spi en grootzeil trimmen en bulletalie vast zetten.

Tips.

- ✓ Zorg er voor dat je een mes in je zak hebt dan kun je in gevallen van nood/paniek de loefschoot doorsnijden. Ik heb al eens meegemaakt dat tijdens het spinakeren de wind flink toenam en er zoveel druk in de spi stond dat ik spontaan het openingsmechanisme van de snapsluiting kapot trok en deze niet meer te openen was. De enig optie was om de schoot te kappen. Op dat moment was ik wel blij met het mes in de zak van mijn zeilpak.
- ✓ Alle scherpe dingen aftapen zoals bijvoorbeeld borg-ringen en splitpennen van verstaging reling enz.
- ✓ De snapsluitingen voorzien van een lijntje van zo'n 10 cm, dit vergemakkelijkt het open trekken hiervan.
- ✓ Een bulletalie op het grootzeil zetten mocht om wat voor reden dan ook de boot uit het roer lopen dan voorkom je in ieder geval een klapgijp. Niet vergeten de bulletalie te verwijderen voordat je het grootzeil aanhaalt, dat gebeurt mij namelijk nog al eens.

Ik hoop dat het bovenstaande een duidelijk beeld geeft van mijn solo spinaker aanpak. De eerste keer dat het in me op kwam om solo te spinakeren zag ik daar wel tegen op en wist ik niet of dat wel zou lukken. Maar als je het spinakeren met 2 man een beetje onder de knie hebt en alles zorgvuldig voorbereid dan is het heel goed te doen, succes,

Hinse Koning, M26 "Tawhiri".

VAREN MET LARIE HOLM

Boot en (nieuwe) eigenaar

Balance

Ik heet Peter Langendoen en ik ben sinds 1 november 2004 lid. In MarieTeam uitgave najaar 2004 hebben diverse nieuwe leden zich voorgesteld en het leek me een leuk idee om me, zij het wat verlaat, ook aan jullie voor te stellen en te vertellen over mijn maidentrip.

Op een dag in augustus 2004 zag ik op het internet een foto van een Marieholm 26. Ze lag in Sneek en ik had direct een goed gevoel. Een mooi rank schip met klassieke lijnen, wat binnen mijn budget viel! Bovendien vond ik op de site van de Marieholmvereniging een test uit de Waterkampioen van augustus 2002, welke zeer lovend was. Een afspraak gemaakt voor een bezichtiging en ik was direct verkocht. Met een goede vriend nog eens naar de algehele staat gekeken en nadat onderwaterschipinspectie ook goed was uitgevallen, was ik, twee weken nadat ik haar had gezien op het internet, de nieuwe eigenaar. Opvallend vond ik wel dat ze nog geen naam had en de vorige eigenaar had daar ook nooit zijn gedachten over laten gaan. Ik heb na een tijdje nadenken besloten om haar de “Balance” te noemen. Verwijzend naar het zeilen an sich, steeds op zoek naar de perfecte (zeil)balans, maar ook verwijzend naar stuk ontspanning naast het werken. Je leeft immers niet om te werken toch?

Haar ligplaats zou de Veerhaven in Numansdorp worden. Ik heb het zeilen geleerd op het Haringvliet en ik ben graag in Zeeland. Ik vond Numansdorp dan ook een perfecte uitvalsbasis voor dagtochten op het Hollands Diep of het Haringvliet en langere tochten Zeeland in. Ook de zee is makkelijk te bereiken en een zeetocht rond het lichteiland Goeree is niet te versmaden ☺.

Zoals voornoemd lag ze op het moment van koop in Sneek en had ik een ligplaats in Numansdorp. Kortom er lag een mooie maidentrip in de tweede week van september voor de boeg.

Ik had een maat van me (en zeer ervaren zeiler) bereid gevonden om met me mee te varen en het plan was om in een aantal etappes, verdeeld over twee weekenden, de tocht te volbrengen. De eerste etappe zou van Sneek naar Urk leiden. Dan via Urk naar IJmuiden. Via IJmuiden naar Scheveningen (toch een beetje mijn thuishaven want ik woon in Den Haag). Via Scheveningen naar

Stellendam. En tenslotte via Stellendam naar Numansdorp. Ik moet eerlijk zeggen dat ik nog niet zo ervaren was, maar wel in het bezit van CWO 1 en 2.

Mijn moeder en stiefvader zouden me afzetten in Sneek, alwaar ik ook die maat van me zou treffen. ‘s Ochtends was ik al vroeg wakker en het weer zag er redelijk uit. In de ochtend zon en windkracht drie. In de voormiddag zou het gaan betrekken en zou het windkracht 5 gaan worden. Op het laatste moment belde die maat van me af en zat ik zonder “bemanning” of beter gezegd kapitein, want we zouden juist ook de tocht gebruiken om mij wat meer bedreven te laten worden met de Balance en het zeilen in het algemeen.

Nog een paar andere mensen gebeld, maar op zo’n korte termijn bleek vervanging vinden een onmogelijke opgave.

Maar mijn moeder boot aan om mee te gaan en ik nam het aanbod maar al te graag aan, ik wilde immers lekker gaan varen met mijn eigen schip!

Met zijn drieën richting Sneek gereden en ik had de verkoper bereid gevonden om het eerste stuk van Sneek tot aan Lemmer mee te varen. In Lemmer zou hij afstappen en zou ik het laatste deel van de eerste etappe naar Urk vervolgen

Via het Koevordermeer en de Grote Bekken op de motor naar Lemmer gevaren en de weergoden waren ons goed gezind. Het zonnetje scheen en er stond weinig wind. Echter hoe dichter we bij Lemmer kwamen, hoe slechter het weer werd. De zon verdween spoedig en de wind nam meer en meer toe.

Op het moment dat we bij Lemmer de sluis door waren begon het licht te regenen en stond er een stevige Zuidwester windkracht 5. De Balance moest flink werken om door de

golven te komen. Even was er twijfel of het wel verstandig was om door te gaan, maar ik had er al een week naar toegeleefd en ben niet iemand om dan op het laatste moment af te haken. En bovendien leek het nog wel mee te vallen met de wind en de golven.

In Lemmer de verkoper afgezet en hij raadde me direct aan om veiligheidshalve op de motor naar Urk te gaan, ik had immers weinig zeilervaring en al helemaal niet met mijn nieuwe aanwinst. Ook adviseerde hij mij de fok gereed te leggen voor het geval dat……Zijn vriendin sprak nog verbaasd: “Gaan jullie door naar Urk?”. “Ja”, zei ik stoer, “zeilen is niet voor mietjes!”

Zo gezegd zo gedaan, maar het viel me wel op dat mijn moeder een beetje witjes en stil was. Mijn moeder heeft in het geheel geen zeilervaring en was maar één keer in haar leven meegevaren op een zeilboot (uiteraard bij mooi zomerweer).

Vanuit Lemmer richting de Friese Hoek gevaren merkte ik dat er toch veel meer wind stond dan ik had ingeschat. Ook waren de golven veel hoger en de Balance was echt soms aan het “hakken” om vooruit te komen. Voorbij de Friese Hoek naar de Rotterdamse Hoek gevaren, viel het me ook op dat er nog maar weinig schepen op het water waren. De schepen die er wel waren vaarde allemaal voor de wind blij en vrij richting Lemmer.

Al naar gelang we meer de Rotterdamse Hoek naderde, werd de tocht minder leuk. De golven waren wel twee tot twee en halve meter en we maakten flinke klappers op het water met bijhorend buiswater. Ook sloeg een paar keer een golf aardig in de kuip. Ik had al snel spijt van mijn keuze om zonder buiskap te gaan varen en die lag gedemonteerd onder in de kajuit. Mijn moeder voelde zich niet meer zo op haar gemak en ik zei tegen haar dat als ze zich comfortabeler voelde met een reddingsvest, ze er gewoon een moest aantrekken. Ik had speciaal twee nieuwe vesten gekocht die nog keurig in de verpakking beneden in de kajuit lagen. Mijn moeder had veel moeite met het stellen van de riemen van haar vest en werd ook een beetje zeeziek. Achteraf gewoon heel dom van mij om niet al voordat we het IJsselmeer op gingen de vesten om te doen of tenminste te stellen. Ik kon haar niet zo makkelijk helpen, want ik had al mijn aandacht en handen nodig om de boot op koers te houden. Uiteindelijk lukte het mijn moeder na 25 minuten om het vest om te krijgen. Ik durfde het roer niet uit handen te geven en besloot om geen vest aan te doen terwijl ik in volle zeiluitrusting in de kuip zat. Voorbij de Rotterdamse Hoek was het weer ronduit guur, het waaide wel tegen windkracht zes en de golven leken steeds erger te worden, mede door het kaatseffect van de dijk waar we niet ver van verwijderd waren.

Mijn moeder werd steeds zieker en raakte ook een beetje in paniek, maar teruggaan was geen optie meer. We waren al over de helft en ik had mijn vizier op Urk staan. Ik moet eerlijk zeggen dat bij mij de modus op “survival” stond en ik ook niet meer ontspannen in de boot zat. Ik riep nog wel quasi grappig “Just hang on and enjoy the ride”, maar volgens mij moet ik gelachen hebben als een boer met kiespijn. De boot had het zwaar te verduren en de golven bleven maar komen. Het was echt niet leuk meer.

Al gaande de tocht maakte ik me ook steeds meer zorgen over de motor. Hij liep nog als een zonnetje, maar elke keer als de schroef lucht hapte, schoot door mijn hoofd “als hij er maar niet mee ophoudt”. Het was immers de originele Volvo Penta MD5 uit 1978. Ik besloot op enig moment me alleen nog maar bezig te houden met het aftellen van de windmolens en te focussen op de vuurtoren van Urk. Die leek dichterbij dan ze in werkelijkheid was. We waren nu al twee uur aan het beuken in woest water met een straffe wind, veel regen en we voeren ook nagenoeg alleen op het IJsselmeer. De laatste loodjes wegen het zwaarst en ik had goed op de kaart gekeken en wist dat vlak voor Urk een zandbank lag waar je met een ruime boog omheen moest. Als je drie uur aan het hakken bent en je boot flink moet incasseren, is de verleiding heel groot om de kortste weg naar de haven te nemen.

Naar gelang we dichter bij Urk kwamen en haar als het ware konden ruiken nam de spirit toe. Ook bij mijn moeder voor wie de maidentrip een regelrechte helletocht was geworden. Ruim om de zandplaat gevaren en koers gezet naar de haven. Hoe meer we afbogen richting de haven, hoe meer we een voordewindse koers konden varen. Surfgolven waren ons deel en de haven kwam snel dichterbij!!

Het binnenvaren van de haven gebeurde een mix van opluchting, trots en blijdschap. Het was al aardig schemerig en gelukkig was er nog iemand op zijn bootje een borrel aan het drinken. Ik schreeuwde bij het langsvaren of hij me kon helpen met aanleggen. Want met een S-spant manoeuvreer je per definitie al wat minder makkelijk dan een rondspant, maar daarbij opgeteld mijn geringe ervaring met de boot en de straffe wind, was hulp bij het

aanleggen zeer welkom. Toch nog met kunst en vliegwerk, maar zonder schade aangelegd in de enige vrije en veel te grote box. De man die mij hielp bleek Piet Smit te heten en toen ik vertelde dat dit mijn maidentrip was en hij keek me wel een beetje glazig aan en riep iets in de trant van “jooohhhhh”.

Ik moet eerlijk zeggen dat het een goed gevoel was om weer vaste voet aan de wal te hebben en het biertje smaakte heel erg lekker. Mijn moeder was nog blijer dat ze heelhuids in de haven was aangekomen en was nog steeds zeeziek. Ik wilde de andere dag nog wel doorvaren naar IJmuiden, maar dat leek mijn moeder niet zo’n goed idee. We waren alle twee door en door nat van de regen en het buiswater en mijn moeder wilde nog maar een ding: zo snel mogelijk naar huis. Ik kon dat wel begrijpen en we besloten om mijn stiefvader te bellen. Na anderhalf uur kwam hij ons ophalen en reden we weer richting huis. Onderweg zag ik nog links en rechts de golven opdoemen.

Het was een maidentrip om nooit meer te vergeten……

Peter Langendoen

Arivist

Mijn naam is Sidney Pieksma en ben sinds een half jaar de trotse eigenaar van een Mariholm IF genaamd Arivist. De rede dat ik deze boot heb aangeschaft is dat ik al jaren gek ben van dit model. Voor dat ik deze boot kocht heb ik twee jaar gezeild op een Aloa 23 een heerlijke ruime snelle boot en heb hier ook veel plezier van gehad op het Grevelingen meer waar mijn vriend Ron mij alle kneepjes van het zeilen heeft bij gebracht. Na twee jaar heb ik deze boot verkocht om samen met mijn vriendin een jaar in de het Caribische gebied te gaan zeilen op een Erwin 42, een heerlijk jaar waar we zijn begonnen op de Britisch Virgin Islands Vervolgens zijn we om Puerto Rico heen gevaren omdat we geen visa hadden om dit land aan te doen (wel eens geprobeerd een Amerikaans visum te krijgen ?)de door naar Dominicaanse Republiek, overgestoken naar de Turks and Caicos Islands en door de Bahamas naar Cuba. Terug door de Bahamas naar Dominicaanse Republiek vervolgens door de Mona Pasage toch maar even Illegaal Puerto Rico aangedaan en vandaar over gestoken naar Bonaire en Curaçao heerlijk een aantal maanden in Las Aves gelegen om vervolgens door Las Roques de begin eilanden van Venezuela naar de kust van Venezuela naar Puerta la Cruz te varen waar we de binnenlanden zijn ingetrokken. Overigens zijn we in al deze landen een week of 2,3 wezen reizen. Na dat de portemonnee toch wel erg begon te slinken zijn we op Isla Maragrita op het vliegtuig gestapt en terug naar huis gegaan. Ron en Wil waar wij de reis samen mee hebben gemaakt zijn nog vier jaar op deze boot blijven wonen en zijn inmiddels weer terug in Nederland. Een hele ervaring zowel als beleving maar zeker ook als zeil ervaring. Ik heb met de Mariholm het afgelopen seizoen heerlijk gevaren en hij gaat voor een totale Make Over deze winter de kant op om er een heel mooi lid van deze vereniging van te maken. Ik denk dat ik jullie nog wel wat advies zal vragen maar daar is mede deze fantastische vereniging voor, toch ?

Groeten,

Sidney Pieksma

Een iets grotere Marieholm.

Booteigenaars wisselen gemiddeld om de 4 tot 5 jaar van schip en meestal naar een groter exemplaar heb ik gelezen, waarmee ook verklaard is waarom er altijd zoveel scheepjes op een nieuwe eigenaar wachten.
Maar niet alle schepen liggen lang op een nieuwe eigenaar te wachten. Als je voor je zelf zo half om half bedacht hebt dat een Hallberg Rassy 29 of een niet te oude Victoire 933, of een soortgelijk schip van een degelijk merk toch wel iets voor jouw is en je volgt de markt een tijdje dan zie je de mooie exemplaren (althans op papier) snel weg zijn. Zo komt b.v. een Hallberg Rassy 29, een schip dat tot 1994 gebouwd is, van na 1990 maar zelden op de markt. Of een mooie Fortissimo-Marieholm 33? Mondjesmaat, een paar per jaar en nu de USA en Duitsland leeggekocht zijn, alleen nog in Zweden.

En als er dan een mooi ingebouwd exemplaar (vele Fortissimo's zijn zelf ingebouwd) verschijnt van de juiste jaargang, zonder een 20 jaar oud teakdek (denk aan die 10000 schroefgaten), of....., dan moet je er klaar voor zijn. Dan heb je geen tijd om nog eens een maandje na te denken, want dan is het schip al verkocht.

Zonder eigenlijk een ferm besluit te hebben genomen dat er een groter schip zou moeten komen, had ik de afgelopen winter wel een project opgetuigd, van een shortlist van 10-tal mogelijke interessante zeiljachten, alle vindbare gegevens verzameld vanaf de laatste nieuwprijzen, 12 jaar oud, 20 jaar oud, afmetingen, waterverplaatsing, kielsoort en -gewicht, vierkante meters doek aan de wind, motorkenmerken en daarvan bekende en zelfbedachte ratio's berekend. Maar het schip moest ook een gemakkelijke leeshoek en een luie ligbank hebben, om niet na een weekje al weer naar huis te verlangen. (zoals met lijf van 120 kg en 1,9 meter in een M26 met nog 2 forse zonen)

Voor mij belangrijk: degelijke (dus vaak zware constructie) romp liefst volglas, geen sandwich en zeker niet met balsahout, U.S. stabiliteitsfactor dik onder de 2, niet te breed achter de mast, geen brede achterkant. Stahoogte, ja, dat is altijd een probleem als je 1,92 meet. Zo ontstond een mooi overzicht. (Exel spreadsheet, geïnteresseerden kunnen dit bij mij aanvragen). Met een verzameling folders van BOOT (Dusseldorf) en HISWA bezoeken. En veel zeiltests, te vinden op internet

Het is ongelofelijk hoeveel informatie op internet is te vinden. Ooit gehoord van de Marieholm Arcona 32? Jawel, een toen nog kleine Zweedse handelsfirma “Boo Marin AB” had een 32 footer laten ontwerpen en liet die in de 80-er jaren bij Marieholm Bruk te Hillerstorp bouwen. Een test uit die tijd vertelt dat het eigenlijk ongelofelijk was dat een jonge firma, zonder eigen bouwwerf, zo’n kwaliteits product op de markt kon zetten..... . Voorjaar 2005 lag er één te koop, uit 1983 geloof ik, aan het Lac de Neuchâtel in Zwitserland. Schijnt goed te zeilen, met vraagprijzen van rond de 40-45000 Euro, worden ook in Scandinavie aangeboden . De nu snelle, luxe (en grotere) Arcona’s worden ook in Nederland op de markt gebracht, lagen op de laatste Hiswa te IJmuiden. Dus de Arcona 32, althans die schepen die gebouwd zijn bij Marieholm Bruk zijn net zo goed “een Marieholm” als de Fortissimo, alias de Marieholm 33. Maar ja, geen langkieler. Wordt dat het kriterium? Dus nog even wachten op de 1ste Arcona 32 ‘made in Hillerstorp’ binnen de NMV?

Maar nu weer terug naar de draad van het verhaal. Als je je oog hebt laten vallen op een schaars goed, dan moet je er echt voor gaan, anders wordt het nooit wat, je bent dan altijd te laat. En het gekke is, als je echt voor gaat, dan sta je er versteld van wat je teweeg kunt brengen, wat allemaal mogelijk is.
Ergens was ik in mijn achterhoofd na de Edam bijeenkomst alweer bezig met de herfst en winter(sport) en eigenlijk was ik niet dwangmatig (vond ik) op zoek naar een groter schip. Wel volgde ik met tussenpozen “verkoop” sites, ook Zweedse en Deense. En toen, ineens: boem, een hit!

Op maandagmiddag 22 augustus werd er op een Zweedse Botensite een Fortissimo – Marieholm 33 aangeboden, een stabiele familie zeilboot, teak in de kuip, mooie betimmering, u kent die beschrijvingen wel. De advertentie was nog heet, van dezelfde middag. Dan is een beetje roestig Zweeds uit de 60-er jaren gemakkelijk. Zo maar ineens een Email gestuurd. De Zweedse partij antwoordde met een beschrijving en mooie foto’s. Tja, om het verhaal niet te lang te maken: woensdagavond een vliegreis naar Stockholm geregeld, met huurauto en hotel, ook weer via internet en zaterdagmorgen om 11 uur zat ik in de buurt van Stockholm in een Småbåtshamn aan het Mäleren op een erg mooie Fortissimo Marieholm 33. In het zonnetje.
En ze zag er nog mooier uit dan op de foto’s.
En in midden Zweden liggen de schepen nog geen 5 maanden per jaar in het water.
En ze was de laatste jaren door omstandigheden weinig gebruikt.
En ze was van de eerste eigenaar.
En ze is erg mooi ingetimmerd.
En ze was geurvrij en kurkdroog van binnen.
En een Penta MD7B die liep als een zonnetje.
En een navigatiehoek van een elektronisch ingenieur!
En een dikke map met bouwinstructies en manuals.

Zondagmiddag zat ik om 1600 in het KLM vliegtuig terug, met een shake-hand koopovereenkomst voor de Fortissimo nr. 160 (geen naam...) en een opkomende angina die me daarna 14 dagen heeft geplaagd. (terwijl iedereen die de tijd had nog even een zeilvakantie deed)

Terugkijkende, een kleine zelfreflectie, vallen me drie dingen op:
- Ik heb wel op de motor proefgevaren, maar na 3 dagen dacht ik ineens, ik heb helemaal de zeilen niet bekeken.
- De eigenaar gaf me de keus om direct het 1ste weekend te komen, of de week daarop. Ik denk sterk dat het schip dan al verkocht was geweest (Er was nog een steeds weer bellende Zweedse Marieholm zeiler, die in die 1ste week, gelukkig voor mij, geen tijd had).
- En blijkbaar had ik onbewust al een beslissing genomen om er voor te gaan, het was dus binnen een week gepiept.

Het is nu vrijdagmiddag, 16 september en na een rit van 2 dagen op een dieplader staat de nieuwe aanwinst staat op de winterbok op Muiderzand.
En met een zeer gladde onderwaterromp, geen bobbeltje te bekennen.
En met een schroefas zonder speling
En met een kiel die goed aan het schip zit
En met een roer dat er picobello uitziet
En gelukkig ook een beetje werk buiten om het geheel nog mooier te maken.
En nog een naam te bedenken.
En een halfjaar voorpret.

Igle sept. 2005

Ben jij ook pas lid van de NMV, maar nog niet officieel voorgesteld in MarieTeam? Stuur dan je stukje en foto's voor 15 maart 2006. naar redactie@marieholmverenging.nl.
Ook als je al langer lid bent en wat over je boot wilt schrijven, is je bijdrage natuurlijk welkom!

Evenementen

Marleen Gaillard legt haar functies als evenementencommissaris en als bestuurslid NMV neer

Na ongeveer 4 jaar met veel enthousiasme en plezier gewerkt te hebben als evenementencommissaris (ad interim) en als NMV-bestuurslid is voor mij de tijd gekomen om deze functies over te dragen. Hier heb ik een aantal redenen voor:

1. Het is altijd de bedoeling geweest dat ik de functie van evenementencommissaris tijdelijk uit zou voeren naast mijn taken als bestuurslid. Nu de basis is gelegd voor de evenementen is de tijd gekomen om de daad bij het woord te voegen.
2. Ik heb de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan het op poten te zetten van lokale evenementen waarbij de nadruk lag op wedstrijden. Inmiddels heeft de NMV iemand nodig met nieuwe ideeën om een breder aanbod in de evenementen te krijgen. Ik denk hierbij aan het organiseren van toertochten, puzzeltochten, themabijeenkomsten en/of lezingen over allerlei onderwerpen.
3. Ik wil meer tijd vrijmaken voor het zeilen in onze IF (ook tijdens de evenementen). Verder ben ik weer begonnen met wedstrijdzeilen in mijn Solo (1-persoonswedstrijdbootje) waar ik veel plezier aan beleef. Daarnaast ben ik ook nog actief als wedstrijdleider bij 2 verschillende verenigingen. Al met al doe ik te veel dingen tegelijkertijd in te weinig tijd en moet ik nu dus keuzes maken.
4. Door een nieuwe drukke baan met veel reizen zoek ik naar meer ontspanning op het water in plaats van verdere inspanning.
5. Ik heb om dezelfde redenen als hierboven beschreven ook besloten mij niet herkiesbaar te stellen als bestuurslid.

Momenteel worden er in de verschillende regio's een aantal evenementen georganiseerd. De organisatie van deze lokale evenementen is voornamelijk in handen van de rayonhoofden. De rol van de evenementencommissaris is om, samen met de rayonhoofden, een lijst van evenementen op te stellen en deze te publiceren in de Marieteam en op de NMV website. Verder is er een duidelijke taak weggelegd voor de evenementencommissaris bij de organisatie van het NMV-kampioenschap in augustus. De organisatie van dit evenement kan echter ook door een klein werkgroepje, bestaande uit een paar vrijwilligers, gedaan worden. In dat geval valt de hoeveelheid tijd die hiermee gemoeid is best mee: een draaiboek is inmiddels aanwezig! Daarnaast zijn nieuwe ideeën voor het organiseren van natte en droge evenementen, zoals hierboven al genoemd, zeer welkom. Uiteraard ben ik bereid om de nieuwe evenementencommissaris te helpen bij het opzetten van de agenda en mee te denken over de evenementen voor het komende zeilseizoen. Zo kan je er langzaam inrollen. Ben je geïnteresseerd in de functie van evenementencommissaris en/of algemeen bestuurslid, kijk dan naar de vacaturebeschrijvingen verderop in de Marie*Team*. Uiteraard kan je ook vrijblijvend even contact met mij opnemen per telefoon of per e-mail (071-5217355 of evenement@marieholmvereniging.nl).

Ik reken erop dat er leden zijn die deze leuke taken van mij overnemen. Laat de NMV niet in de steek!!!!!

Marleen Gaillard

Rayon Nieuws

Rayon Hollandse plassen

Verslag Voorkaag
Zaterdag 23 april 2005
Camiel Hoekstra

Via de mail kreeg ik een oproep voor de eerste wedstrijd op de Voorkaag. Ik werd enthousiast en heb gevraagd of ik kon opstappen om een keertje een wedstrijdje mee te varen. Mijn 26 ligt in Makkum wat iets te ver is om even over te varen voor een weekendje. Daar komt bij dat ik om precies te zijn geen enkele wedstrijdervaring heb en graag een keertje wilde kijken of het ook iets voor mij zou kunnen zijn. Kreeg een uiterst enthousiast berichtje van Sietske en Bart met de mededeling dat ik natuurlijk kon opstappen.

Zo gezegd zo gedaan. Zaterdagochtend werd ik uiterst gastvrij aan boord ontvangen van de Bathys. Na de noodzakelijke voorbereidingen en uitwisseling van verhalen zijn we snel van wal gestoken. Het was een meer dan heerlijke dag met een brandend zonnetje en in het begin een heerlijk windje 3. De eerste wedstrijd konden we lekker inkomen, maar de wind zakte al snel wat in.

De tweede wedstrijd ging het al wat beter, maar de wind liet het afweten. Ondanks het lichte weer hebben we voortdurend van stuivertje gewisseld met de Asjemenou, waarna we uiteindelijk zeker met een 0,5 knoop over de finish kwamen. Voornamelijk dankzij een klein tactisch inschattingsfoutje van de Mission IF Possible konden we de tweede wedstrijd ook nog als eerste eindigen.

Kan niet anders zeggen dat het me uitstekend is bevallen om de NMV wedstrijdsfeer eens te proeven. Heb weer helemaal de zeilkriebels gekregen en sluit niet uit dat ik een keertje zelf langs kom om een wedstrijdje mee te varen of gedag kom zeggen. Nogmaals hartelijk dank voor de gastvrijheid. Ik hoop dat we elkaar snel op het water weerzien.

Groet,
Camiel Hoekstra

Rayon Noord

Verslag Friesland-happening op 11 en 12 juni

Deelnemers:

Anne 385 Jos en Toos Janssen

Mighty Mary 322 Jan-Willem Polman en Manja Thiry

Thetis 384 Gerard en Lydia Janssen

Skaer 2319 Henri Rots en Ellis Kampen

Haddock (type Regina) Jeanette Beintema en Wouter Versluis

De eerste Friesland-happening in de nieuwe structuur met rayonhoofden heeft op 11 en 12 juni o.l.v. Henri Rots en Manja Thiry plaatsgevonden. Locatie: Sneekermeer met gratis overnachting in Jachthaven Midfryslân te Terherne. Van de aangemelde zeven boten verschenen er op deze druilerige zaterdag met slechte weersvooruitzichten slechts vijf. Zoals altijd hadden de thuisblijvers ongelijk. Het was een prachtig zeilweekend met een pittige wedstrijd en een mooie toertocht. De drie 26-ers, de ene IF en een Regina spitsgatter, waarvan de eigenaars lid zijn van de Marieholm club omdat ze een Marieholm willen aanschaffen besloten, op zaterdag een lange zeilwedstrijd te doen over een vastgestelde route, maar niet over een wedstrijdbaan, en op zondag een toertocht te maken. Het ging er gemoedelijk aan toe, totdat het startsignaal weerklonk en er fanatiek gezeild werd. De

Thetis zeilde als eerste de denkbeeldige en vage startlijn over tussen starttoren en een bepaalde windmolen en stond de koppositie voorlopig niet af, hoewel zij het spetterende gehijg van de achtervolgende boegen voortdurend achter zich hoorde. In de nauwe doorvaart tussen de eilanden wist de IF bijna de eerste plaats te veroveren, als zij zich niet vastgevaren had tussen wal en een tegemoetkomend motorjacht. Zo wist ook de Thetis ternauwernood de stenen aan stuurboord te omzeilen, maar slaagde erin aan kop te blijven. Een ver uitstaande fuik bracht nog enige problemen, toen plotseling nog een laatste staak met gele vlag voor de boeg opdook en in de fokkenschoot terechtkwam. Door de vaart brak de staak af en zo kon Thetis naar de laatste boei varen. Op dit lange halvewindse rak waren talloze wedstrijdvelden bezig, die wij, zoals afgesproken zoveel mogelijk zouden omzeilen. Bij de boei raakten Thetis en Mighty Mary in een ruzie verwikkeld, aan welke kant de boei gerond diende te worden. Alle wedstrijdvelden rondden aan bakboord, dus duwde Thetis de machtige Marie oploevend bij de boei vandaan. In dit gekrakeel zag Skaer zijn kans schoon om langs te glippen en de kop over te nemen, die zij niet meer afstond. De Anne zag een groot veld 16 kwadraten op de boei afstormen en nam - een juiste beslissing - de benen. Zij draaiden keurig om hun as als straf voor het missen van de boei. De Haddock kon aanvankelijk aardig meekomen, maar moest in de halvewindse rakken veel ruimte prijsgeven. Op de eindstreep wist Mighty Mary de Thetis net voor te blijven, waarschijnlijk vanwege een verkeerde trim en teveel voorzeil van Thetis bij een aanwakkerende wind.

Na deze enerverende strijd besloten we de haven op te zoeken, alwaar we onthaald werden en een plaats toegewezen kregen, gezellig bij elkaar. De eterij in it Far in Terhorne - tip: goed eten, niet duur, wel erg druk - was zeer geanimeerd en jong en oud mengden allerlei sterke en interessante verhalen door elkaar. Speciale aandacht verdient nog de baby (vijf weken oud!) van Manja en Jan-Willem, die tijdens de wedstrijd met beslist sterke wind gewoon zonder een kik te geven in het middenpad de reis mee heeft gemaakt. Kennelijk deed het hem denken aan de moederschoot en werd hij het geheime wapen van de Almachtige. De uitslag werd door Henri voorgelezen: ondanks zijn eigen eerste aankomst maakte de rating dat de eerste 26 won: Mighty Mary met Thetis op twee en Anne op drie.

Op zondagochtend werden we ontvangen in het leslokaal van de havenmeester Johan van der Heide (Schippers Start Hulp) met koffie en oranjekoek, waarbij we besloten een rondje Langweer te maken, aangezien bijna alle koersen te bezeilen waren. Het weer werd rustiger en de tocht prachtig. Wat is Fryslan toch mooi, en rustig als het wat minder weer is. Na terugkeer op het Sneekermeer namen we vanaf het water afscheid van elkaar met de wens volgend jaar eenzelfde weekend te organiseren. Voor alle leden met boot in of rond Fryslan: meedoen! Het is erg gezellig, je ontmoet leuke mensen met dezelfde passie en je leert veel over zeilen en je eigen boot.

Wij danken Henri en Manja voor de organisatie en Johan van der Heide voor het gebruik van de Jachthaven Midfryslan.

Oant sjen takommend ier yn ùs bjusterbaarlijk Fryslân!

Lydia en Gerard Janssen

De Laatste Rubriek

What's in a name - Asjemenou

In het najaar van 2001 zijn we op zoek gegaan naar een zeilboot ter vervanging van onze Catboot.
We zochten een boot met wat minder onderhoud.
Bij Doornbos in Loosdrecht aan het zoeken geweest en daar voor het eerst een Marieholm 26 gezien, toen we te laat waren om de daar te koop liggende Marieholm te kopen wisten we inmiddels wel zeker dat het beslist een Marieholm moest worden. En ook dat we het liefst een 26 wilden.
Na nog wat zoekwerk uiteindelijk in Nederhorst den Berg onze Marieholm 26 gevonden en gekocht in februari 2002.
Nu de naam nog.

We wilden graag een opvallende naam, geen standaardnaam. Vanaf het begin dat we de Marieholm 26 hadden verbaasden we ons over tal van eigenschappen en naar goed gebruik van die tijd riepen we vaak "Asjemenou" (in navolging van Loekie) als we weer eens enthousiast ergens over waren.
Of je nu vaart op de Kager Plassen, de Braassemermeer of op het IJsselmeer, de Wadden of de Noordzee; steeds blijft de M26 ons verbazen. Niet te groot, niet te klein steeds Asjemenou.
Steeds nog leuke reacties oproepend of een glimlach stelend: Asjemenou!
Blij met z'n snelheid waarbij je menig 30 tot 35 voeter goed bij kunt houden ook blij met z'n wedstrijdklasse ; een serieus schip, en voor
ons steeds met een knipoog: Asjemenou!

Fam. Verdel
Boskoop
Ligplaats: Braassemermeer

Van de redactie

De redactie van MarieTeam heeft een vacature. We zijn op zoek naar versterking. Dus heb je een creatieve drang en vind je het leuk om een bijdrage te leveren aan dit clubblad dan kun je dit kenbaar maken aan Manja of Hilko.

Ook deze keer hebben we heel veel kopij ontvangen en willen bij deze alle auteurs hartelijk bedanken. Graag ontvangen we voor het voorjaarsnummer in maart veel verslagen en mooie foto's van de najaars- en winteractiviteiten van onze leden. De deadline voor kopij is 15 maart 2006.

Marjo Broertjes, Hilko Ton & Manja Thiry

redactie@marieholmvereniging.nl

Colofon Marie*Team*

Dit is het verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: Jaargang 5 (2005), nummer 1.
Nederlandse Marieholm Vereniging
KvK-nummer 30169764
Postbanknummer 5218463, t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft
Telefoon: 0343-450280
Email: redactie@marieholmvereniging.nl
Correspondentieadres:
Westeinde 12; 2275 AD Voorburg
http://www.marieholmvereniging.nl

<advertentie Doornbos?>