Jaargang 7 voorjaar 2007

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

In deze uitgave o.a.

Trekstangen
Splendide ombouw
Ontwerp zwemtrap
Borboletta ombouw
Rondje Vlieland
Voorkaag

Nederlandse Marieholm Vereniging

Van de Voorzitter

Beste Marieholmers,

Het vaarseizoen 2007 is weer begonnen. Na alle noodzakelijk onderhoud zoals het aanbrengen van de antifouling, gaan de boten weer het water in en worden de schepen flink gepoetst.
De voornemens om dit jaar veel te varen zijn gemaakt. Ook ik heb dit voornemen gemaakt. Maar voordat het eerste evenement van de NMV (de Voorkaag) kon plaatsvinden ging het bij mij al mis.
Tijdens het Paasevenement van de Kaag ging ik even een boei verleggen. Bij het lichten van de betonning stond ik even verkeerd in de boot en ging door mijn rug. De Voorkaag heb ik dus niet gevaren (hoewel ik heb mij moeten inhouden) en Marleen is in combinatie met iemand anders de Voorkaag gaan varen. Dit werd een leuk nautisch experiment (zie verslag Voorkaag in dit nummer). Tevens had ik het voordeel dat ik vanaf een rubberbootje een paar mooie foto's heb kunnen maken van Marieholms op het water.

De NMV zelf is niet echt ontwaakt uit een winterslaap. De activiteiten gingen gewoon door maar natuurlijk wel op een lager pitje. Ik noem hierbij de winterwedstrijden op de Kaag waar een aantal Marieholms aan deelgenomen hebben, de bijeenkomst in januari in Alkmaar voor de oversteek naar Engeland en niet te vergeten de Algemene Leden Vergadering in Loosdrecht op 9 maart. De opkomst was weer goed en menig vereniging in Nederland kan daar jaloers op zijn.

De Marie*Team* was onze grote zorg. Maar gelukkig alles is weer op zijn pootjes terechtgekomen door de inspanning van de nieuwe redactie. Het verenigingsblad wordt altijd erg gewaardeerd en is samen met de website het visitekaartje van de NMV. Ook de kwaliteit van de Marie*Team* (opmaak en drukwerk) wordt nog steeds verbeterd. Het beste bewijs daarvan was de Marie*Team* die in januari bij iedereen thuis op de mat viel.

Dan nog even iets over bestuurlijke zaken. Een actieve vereniging is dynamisch. Er zullen op bestuurlijk en commissie gebied continue dingen veranderen.
Daarom de blijvende oproep voor mensen die een beetje tijd en energie willen steken in de vereniging. Er staat nog steeds een vacature open voor rayon Hollandse Plassen.
Ook als je behalve nautische kwaliteiten andere kwaliteiten hebt (als IT, website, redactie etc.) ben je altijd welkom. Je hoeft niet te wachten tot mensen weggaan. Juist niet!!! Laat het weten als je beschikbaar bent. Hoeveel energie en tijd je erin steekt bepaal je zelf. Het moet leuk blijven en geen opgave. Alleen dan met gezamenlijke inspanning blijft de vereniging gezond. Maar genoeg over bestuurlijke zaken.

Laten we hopen op goede wind en leuke evenementen. Ik hoop jullie te zien in Hellevoetsluis (tijdens de Dutch Classic Yacht Regatta) of in ieder geval in Edam tijdens het Marieholm evenement.

Tot op het water

Marc Fluttert
Voorzitter NMV

Boot en Vereniging

Beste Marieholmers van de Loosdrechtse plassen

Op de ALV van 10 maart jl. heb ik mij voor het komende seizoen als rayonhoofd van de Loosdrechtse plassen beschikbaar gesteld. Voor de meeste van jullie ben ik een oude bekende, maar voor de nieuwkomers wil ik me toch graag nog even voorstellen. Mijn naam is Frank Jurgens en ik ben al ruim 10 jaar de trotse eigenaar van een prachtige Marieholm IF-E. Samen met een bijzonder aantal andere zeer bewogen Marieholm-zeilers ben ik intensief betrokken geweest bij de oprichting van de NMV. Gedurende een periode van 5 jaar heb ik de eer gehad om voorzitter van onze geweldige vereniging te zijn.

Nu, een jaar later wil ik me graag inzetten voor wat lokale activiteiten. Regelmatig kom ik jullie tegen op de Loosdrechtse plassen en zo nu en dan varen we ook wel eens samen een stukje op. Door het plezier wat we daar aan beleven en jullie enthousiasme, lijkt het me een goed plan om dit enigszins te gaan structureren.
Ieder rayonhoofd vult zijn of haar activiteiten zelf in. Natuurlijk wordt het een en ander altijd in overleg met het dagelijks bestuur gedaan. De lokale evenementen hebben dan ook allen een zeer eigen karakter. Op Loosdrecht zou ik het liefst op een wat informele manier een aantal proefwedstrijden willen organiseren. Op deze wijze kunnen we elkaar beter leren kennen, en onze zeilcapaciteiten nog wel wat verbeteren. Voor de Marieholmers die van plan zijn om dit jaar deel te gaan nemen aan ons kampioenschap in Edam kan deze voorbereiding natuurlijk een zeer gunstig effect hebben. Voor de twijfelaars is dit de aangewezen manier om eens voorzichtig kennis te maken met het wedstrijd gebeuren, vandaar ook het informele karakter van dit initiatief.
Ook in het naseizoen is het natuurlijk heel erg leuk om nog eens wat met elkaar te sparren!

Wat zou het toch geweldig zijn als er op Loosdrecht een Marieholm-vloot ontstaat die collectief de Vecht afstoomt om vervolgens in Edam het kampioenschap naar haar hand te zetten. Het wordt echt hoog tijd om de huidige meervoudige NMV kampioen eens flink de loef af te steken

Wie doet ermee? Ben je geïnteresseerd, laat van je horen, en ik hou je op de hoogte.

Frank Jurgens

rayonhoofd@marieholmvereniging.nl

www.marieholmvereniging.nl

Password voor het exclusieve ledendeel van de NMV website:

Gebruikersnaam = NMVlid
Password = 4members
(Let op: hoofd- en kleine letters exact overnemen)

Password voor het exclusieve ledendeel van de Zweedse IF website www.IFboat.com:

kies Förbund / Medlemssida
Password = akterStag
(check de NMV website voor wijzigingen)

Gezocht: Marieholmzeilers in gebied Hollandse plassen en Zeeland.

Wij streven ernaar om in 2007/8 NMV-evenementen in heel Nederland te organiseren. Daar hebben we echter wel versterking van de evenementencommissie voor nodig... (ook voor de overige rayons is versterking welkom).

Denk nou niet meteen “dat gaat vast een heleboel tijd kosten” want dat valt in de praktijk erg mee leert de ervaring. We willen graag aansluiten bij evenementen in deze delen van Nederland.
Voor de taken van een rayonhoofd kun je kijken op de NMV website onder “Organisatie, Rayonhoofden”.

We hopen op nog meer enthousiaste reacties!

Voorbereiden op de oversteek naar Engeland op 10 juni

Midden op zee tussen Whitby en IJmuiden bedachten Henk Veerdig en Ferdinand Postma aan boord van de WØRK hoe geweldig het zou zijn een zeetocht met een kleine armada Marieholms te maken. Na positieve reacties van bevriende schippers van zusterschepen is een inventarisatie gedaan voor een rondje River Orwell. De belangstelling was zo groot dat is besloten een informatieavond en een voorbereidingsavond te organiseren.

Met 20 personen (vertegenwoordiging van maar liefst 14 schepen) was het op 20 januari een knusse en gemoedelijke informatiebijeenkomst. Ervaringsniveaus op zee lopen zeer uiteen. De meesten hebben wel zout water geproefd maar nog geen nacht op eigen Marieholmkiel gevaren. De onderwerpen waren divers; techniek, sanitaire zaken, veiligheid, andere scheepvaart, weersomstandigheden (vooral mist), besluitvorming op zee, communicatie, alle mogelijke zaken passeerden de revue. Kaarten werden uitgevouwen en Ferdinand nam ons op sleeptouw. Engeland begon te leven.

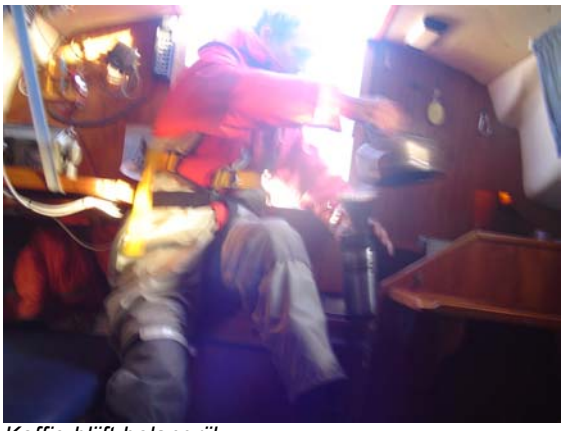
Met nadruk is er op gewezen dat deel uitmaken van een groep niet per definitie een grotere veiligheid garandeert. Bij slecht weer heb je de handen vol aan je eigen schip en zijn de mogelijkheden om anderen praktisch bij te staan slechts beperkt. Advies en morele ondersteuning via de marifoon kunnen natuurlijk wel. Vereiste veiligheidsvoorzieningen, navigatiemiddelen, kaarten, almanakken en handige boeken zijn doorgenomen. En hoe steek je eigenlijk een shipping lane over? Hier hebben we iets langer bij stilgestaan dan tijdens de voorbereiding van mijn eerste oversteek met de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers. “Haaks” was toen het antwoord, “Volgende vraag”. Het leek er vooral om te gaan wat we aan de andere kant voor leuke dingen gingen doen. Terwijl ik me vooral afvroeg “Hoe kom ik daar?”.
Aan het eind van de avond lagen we in gedachten al bijna voor anker of aan tafel bij The Butt & Oyster Pub bij Pin Mill.
De groep op de voorbereidingsavond op 21 april was iets kleiner maar groot genoeg om de doorgang naar de keuken zo te blokkeren dat de makkelijkste weg onder tafel door was. In de voorbije weken is door iedereen flink geklust, aangeschaft en ingelezen. En gestudeerd!

Hans & Zn. van de Asjemenou en Kees van de Sagitta hebben eerder op de dag met goed gevolg TNK examen gedaan. De meeste schepen liggen al enkele weken te water. Ferdinand is nog bezig met versteviging van de wantbevestiging van de Windzang. Anderen zijn nog op zoek naar een extra anker, ankerketting, een rubberboot, een reddingsvlot e.d.
De avond heeft een aantal afspraken opgeleverd over vertrekplaats, vertrektijd, communicatie, verantwoordelijkheden en bestemming. Vertrek is 10 juni, zondagochtend vroeg vanuit IJmuiden Marina. Doel is rechtstreeks richting Harwich. Mochten we onderweg merken dat we niet op tijd zijn voordat de sterke ebstroom op 11 juni om 09.00 vanuit de River Orwell inzet, dan kunnen we of de vloed afwachten of uitwijken naar Lowestoft.
De oversteek geschiedt individueel en/of als groep. De keuze wordt per schip voor vertrek duidelijk afgesproken. De groep houdt regelmatig marifooncontact. Indien een groepslid onderweg besluit zich van de groep los te maken en individueel verder te gaan dan wordt dit eerst gemeld.

De mohammedanen gaan eenmaal in hun leven naar Mekka, maar een zeezeiler laat ooit zijn anker vallen bij Pin Mill' aldus Archie White in 'Tideways and Byways.' Je moet er geweest zijn. Pin Mill draait om de zestieneeuwse pub Butt and Oyster. Die ligt er nog altijd als een oude prentbriefkaart bij.

Uiteindelijke beslissingen over bestemming, koers, verzamelpuntcoördinaten, wie als groep en wie los van de groep (kan allebei mits duidelijk afgesproken) zijn sterk afhankelijk van weersomstandigheden en persoonlijke voorkeur. Op het palaver van zaterdagavond op 9 juni op de steigers van de Marina van IJmuiden worden definitieve besluiten genomen.

Ook zijn maatregelen behandelt bij het scenario man/vrouw over boord: z.s.m. reddingsboei en/of joon overboord – 's nachts ook een licht - als nog twee personen aan boord: één doet het schip, de ander let alleen maar op positie drenkeling – als nog één persoon aan boord: GPS op MOB zetten - koers richting drenkeling - lange lijnen vanaf voorkikker (BB en SB) voor houvast door drenkeling - bijliggen bovenwinds van de drenkeling (fok bak en grootzeil op ruim) - benedenwindse reling los maken (touwtjes doorsnijden) - indien drenkeling niet zelfstandig of met hulp op het benedenwindse gangboord kan komen: grootzeilval achterop de giek - onderblok grootschoot los en bevestigen aan harnas v.d. drenkeling - indien geen harnas of bevestigingsoog een stootwil voor de drenkeling, touw onder de armen door op de rug vastmaken, onderblok grootschoot aan het touw - hijsen en trekken...


Koffie blijft belangrijk

Indien de reling bij het achterhek niet over touwtjes beschikt dan is het aan te bevelen deze aan te brengen om de reling eenvoudig en snel met een mes los te kunnen snijden. Als je de motor gebruikt, zorg er voor dat hij uit zijn werk staat als de drenkeling bij het achterschip komt of kan komen!
Het handigste blijft natuurlijk om er voor te zorgen dat je niet overboord valt. Een lifeline, goede borging en deugdelijke zwemvesten zijn essentieel. In ieder geval 's nachts aanklikken, ook bij licht weer.

Wouter en Jeannette van de Johanna lieten aan het eind van de avond met gepaste trots hun zelfgemaakte joon zien. Terecht want het is een zeer indrukwekkend gevaarte. Je moet toch wat als je nieuwe mast nog niet binnen is.
De stand van vertrekkers staat nu op negen schepen. Hiervan zullen er door onvoorziene omstandigheden naar schatting niet meer dan drie afvallen en dan zijn we met zes schepen. Een mooie groep! We hebben mensen in de groep met verstand van het weer, van navigatie, EHBO, techniek, vissen en koken.
Aan ons en onze schepen zal het niet liggen. Nog een paar weekjes mentaal en fysiek voorbereiden, nog even dromen en dan los!

Henk Veerdig
25 april 2007

Impressie van de 9e Algemene Leden Vergadering – 10/3/2007

De ALV 2007 was nu eens niet op een zondagmiddag georganiseerd, maar op zaterdag. Toch waren er opnieuw zo'n twintig aanwezigen (globaal 10% van ons ledenbestand). Dit is voor een jaarvergadering heel mooi! Verwonderlijk is het niet. Want ook nu weer gingen gezellige en nuttige onderlinge contacten, actieve betrokkenheid van de leden en goede leiding in deze bijeenkomst hand in hand. De praktische leiding lag in handen van Paul Brandt, die al enkele maanden, wegens een verblijf in het buitenland van Marc Fluttert, onze voorzitter verving. Marc was op deze bijeenkomst wel aanwezig, maar net terug uit Azië en nog niet uitgevochten met zijn jetlag. Hij opende en sloot de bijeenkomst officieel en liet verder de leiding begrijpelijk aan Paul over. De agenda vertoont inmiddels een vertrouwd stramien, maar daarbinnen worden ook nu weer frisse ideeën ingebracht.
De financiën van de NMV zien er gezond uit maar daarover meer in het officiële verslag. Ideeën hoe het innen van de contributie door de penningmeester gemakkelijker kan worden gemaakt komen aan de orde. De penningmeester, Igle Berghuis, heeft met succes achterstallige contributies van de meeste leden weten binnen te halen.
Over leden gesproken! Het aantal leden blijft stabiel. Leden die vertrekken kopen om uiteenlopende redenen soms een ander soort boot, die in de Marieholm-familie niet voorkomt. De leden verlaten de NMV niet omdat zij er kritiek op hebben.

Het onderwerp Marieteam komt aan de orde. En voor wie het nog niet weet: Annemarie Stam, Albert van der Sanden en Michiel Veldkamp hebben de niet geringe taak op zich genomen om Marie*Team* minstens op dit kwaliteitsniveau te houden. De vergadering beloont de redactie met complimenten voor hun eerste nummer. Annemarie was niet aanwezig, maar nu lees je nog eens hoezeer je bijdragen worden gewaardeerd Annemarie!
Bij het onderwerp techniek wordt opgemerkt dat de vochtmeter veelvuldig gebruikt wordt. Er zal worden gekeken hoe in de toekomst de resultaten openbaar gemaakt kunnen worden. Misschien via een interactieve website?
Daarna is de website aan de beurt en ideeën om de website van de NMV te verbeteren worden gespuid waaronder het "mariegooglen".
Langzamerhand dwalen de blikken zo af en toe naar buiten, waar het water van een Loosdrechtse plas wacht op watersporters. Het gaat kriebelen en wij praten plotseling over aanbrengtochten vanuit Engeland voor de Classic Yacht Regatta. Er wordt gesproken over de fraaie mogelijkheid om over een paar jaar met een flinke groep Marieholms vanuit Engeland naar Hellevoetsluis te zeilen en er vervolgens met veel prijzen van door te gaan.
Van de evenementen komen we op rayonhoofden. Het belang van een rayonhoofd (en de betrekkelijk geringe hoeveelheid werk) worden nog eens onderstreept. Onze organisatie kent zelf maar één groot evenement. Wij moeten ons vooral ook manifesteren in andere evenementen, die daar steeds meer voor openstaan (zelfs de Classic Yacht Regatta). Frank Jurgens reageert spontaan als rayonhoofd 'Utrechtse Plassen'. Daardoor staat er nog maar één vacature (Hollandse Plassen) open. Rayonhoofden moeten voornamelijk lokale evenementen bekend maken en de aanbreng van Marieholmzijde in deze evenementen coördineren. Er wordt een suggestie gedaan om bij evenementen waaraan meerdere Marieholms deelnemen, dit als "Marieholmvloot" te doen.
Het Marieholmevenement in Edam valt dit jaar samen met het 650 jarig bestaat van Edam deze zomer. Eens kijken of ons evenement daar een bijdrage aan kan leveren. Bovendien wachten alle bekende binnen- en buitenlandse evenementen (zie de Nieuwsrubriek op onze website) weer op een aantal bruisende Marieholms en ambitieuze Nederlandse zeilers. Op deze ALV waren daar weer enthousiasmerende verhalen over.
Paul wordt met bijval opnieuw herkozen als bestuurslid en blijft secretaris. Nico blijft ook aan als bestuurslid en beheert de portefeuille TC in het bestuur. Met zijn restauratie-ervaring is dat een sterk punt voor onze NMV. Lees maar een aantal Marie*Teams*!

Hanz Zwart was opnieuw de snelste zeiler onder ons en hij voer ook bijna alle wedstrijden. De Geinbokaal ging naar de familie Rood. Is de concurrentie voor Hanz in beeld? Gelet op hun prestaties in Edam kort na de aanschaf van hun boot en de verbeteringen van prestaties na wat trimhulp, zou dat best eens kunnen. Een idee voor gezamenlijk trainen voor het jaarlijkse kampioenschap wordt geopperd.
Als laatste is er aandacht voor de nieuwe vuilwater-/ toiletwetgeving, coaching van de Engelandvaarders 2007 en de zwemtrap. Dit laatste blijft de meesten bezig houden.

De meeste aanwezigen bleven wat drinken een hapje eten (waar bleef die beloofde boerenkool met worst nou?)

Onze NMV groeit en bloeit en het wordt vast en zeker weer een goed jaar!

Jacques Kalisvaart

Waar liggen de leden?

Oproep tot inventarisatie

Google Earth is een programma waarmee luchtfoto's van de hele wereld bekeken kunnen worden. Het biedt ook de mogelijkheid om informatie aan die luchtfoto's toe te voegen. Bijvoorbeeld alle ligplaatsen van de leden van de Marieholmvereniging. De luchtfoto's van Nederland zijn zo scherp dat de individuele boten herkenbaar zijn. In een overzicht waar liggen de meeste boten van leden, wie zijn mijn buren, wat is de kortste route naar de wedstrijdlocatie? Fantastisch toch?

Als voorbeeld heb ik een kaart gemaakt van de ligplaatsen van bestuursleden en leden van de redactie.

Google Earth maakt gebruik van zgn. placemarks om de informatie behorende bij een plek op te slaan. Deze placemarks kunnen verzameld worden in een bestand en dat kan via de website van de NMV verkregen worden.

De procedure is als volgt:
- download en installeer Google Earth als je dit programma nog niet hebt (www.google.earth.com)
- zoom in op de ligplaats van de boot tot de boot bijna beeldvullend is
- 'add placemark' – punaise
- geef het de naam mbv. je achternaam en voornaam
- vul het dialoogscherm met gegevens uit de ledenlijst, hierbij is het handig evt. 06 nummer, bootnaam en de naam van de jachthaven toe te voegen
- zend de placemark naar de redactie (right-click, Email, redactie@marieholmvereniging.nl)

Hoe meer deelnemers we hebben, hoe vollediger en handiger wordt de kaart. Zie de volgende bladzijde voor meer details.

Michiel Veldkamp

In Google Earth kun je ook de opgeslagen bestanden met tracks uit je GPS inlezen. Bijvoorbeeld met een Garmin GPS kun vanuit het Garmin MapSource PC programma een track opslaan als .GPX bestand, en dit direct in Google Earth inlezen (File, Open…)

GPS track in Garmin MapSource

Zelfde track met boeien in Google Earth

Nog een mogelijkheid: Download een recent bestand met waypoints van boeien van de website van Hans van Laar in .GPX formaat en lees dit in met Google Earth. (http://people.zeelandnet.nl/hvlaar)
Een aanrader is Hans zijn verhaal over zijn **"5000 mijl met een International Folkboat"**

Boot en Verhaal

Rondje Vlieland niet

14-15 mei 2005

Bft 5-6, N-NO, 11° C - luidt de verwachting voor morgen. Ik zit vrijdag de 13e in de trein naar Den Helder met Lot, onze dochter. Mijn maatske Elsbeth heb ik bij de KLM-balie op Schiphol temidden van een club vriendinnen achtergelaten en bel de KNMI-waterlijn. 'Blijft het zo, dan ga ik niet mee' - zeg ik Lot en denk aan mijn eerste ervaring met Elsbeth op zee van Terschelling naar Den Helder: stroom mee, wind gunstig, verwachting 4-5 Bft en zomers warm. Het werd knokken tegen een krachtigere wind, zeeziekte en doorgeslagen zeilpakken. De laatste uren motor bij om voor donker in een onbekende haven aan te komen. Ik wil Lot een dergelijke eerste zee-ervaring met Sagitta sparen. En mijzelf de kou. Bij het opvaren woensdag sloeg de kou na drie uur door mijn kleren en kon ik in Den Oever even warm worden. Dit wordt zeker 10 uur varen zonder rust. Ik vertrouw mijn lijf nog niet na een vervelende operatie van vijf maanden geleden.

In de haven ligt Sagitta trouw te wachten naast Asjemenou. De havenmeester vertelt dat er twee afgebeld hebben: 'het gaat niet door'. Ik vraag voor de zekerheid of Henk Veerdig gebeld heeft en denk verder aan de Skik uit Ketelhaven en de Slippery Sam uit IJmuiden. 'Nou dat is duidelijk', zeg ik. 'Wat gaan we dan doen?', vraagt Lot. 'Fietsen op Texel'. Haar ogen klaren op en ze belt haar vriend Rani om mee te gaan. Bepakt en beladen ruimen we de boot in, drinken thee en gaan de dijk op om de ruwe zee te zien. Dan draaien drie M26's de KMJC-haven binnen. 'Dus toch', roep ik verbaasd, 'de drie van Den Oever: Skik, WØRK en Tawhiri'. Boven op de dijk zien we ook nog de Slippery Sam op de motor uit het westen komen. Met ontzag voor hun moed met deze wind en temperatuur en met bewondering voor de binnenvarende golfsurfende M26 kijk ik naar hen en ben benieuwd wat ze morgen willen doen. Teruglopend komt ons een Landrover van de Marine-inspectiedienst tegen. ´Uw identiteitsbewijs, graag!?' Ligt in onze boot', grinniken we schaapachtig. 'Heeft u dat bord niet gelezen?' We kijken om en zien Streng Verboden Toegang groot gemeld. Nee, we waren gefascineerd door de wind, golven en boten. Ja, hij vist daar ook graag. Genereus laat hij ons gaan. In de haven komt de bemanning van de Asjemenou binnen.

We zijn compleet:

- WØRK (Enkhuizen) van Henk Veerdig met Anthony en Ferdinand als bemanning.
- Tawhiri (Balk) met Hinse en Francis Koning op staartje pré-huwelijks reis.
- Skik (Ketelhaven) met Chris en Ali Blok.
- Asjemenou (Braasemermeer) met Hans Verdel met Len en Arend.
- Slippery Sam (IJmuiden) met Rob Burridge en Edith de Waal.
- Sagitta (Workum) met Kees en Lot Locher.

vanuit Den Helder arriveren er vier Marieholms met een koude harde Noordooster

Die avond blijken mijn gegevens via KNMI-waterlijn een zwaardere situatie aan te geven dan die van kanaal 62 waarnaar de anderen luisteren. Ben ik te angstig? Ik denk aan mijn schipper waarmee ik de laatste jaren op een tweemaster van 14,5m lengte rond Bretagne vaar. Wind tegen is 1Bft extra vergeleken met voor de wind, één Knt stroom tegen = 1Bft extra, is zijn axioma. Zo voelde het ook op die eerste keer met Elsbeth op zee. Iedere schipper blijft zelf verantwoordelijk, schreef Henk. Zo besluit ik te gaan fietsen. Slippery Sam is aan rust toe na deze zware dag. De anderen kiezen voor Vlieland binnendoor over het Wad. Maar die tocht is langer en qua wind niet veel gunstiger. Wel de stroom helemaal mee. We kunnen ook later vertrekken. Gelukkig, dus niet om 04.30 op.

Die nacht ligt Sagitta te rijden, rukkend aan haar hengsels. Het giert in het want en ik trek extra kleren en sokken aan onder m'n slaapzak. Het is 5° C in de kajuit. Bij het overleg de volgende ochtend besluiten alleen de Tawhiri en WØRK te gaan. De anderen wachten een dag.

overleg op de steiger of we gaan

Lot en ik genieten van hun uitvaren en kijken met bewondering naar de witkammige zee onder een ijzige wind. Terwijl wij ons ontbijt bereiden komen Chris en Ali naar onze oplossing voor het nieuwe fornuis Origo kijken. De lange gasaansteker werkt perfect. Begin april verspilde ik nog bosjes lucifers. Daarna een heerlijke dag fietsen tegen de krachtige en koude wind heen, een duinterrasje aan de Nzee, terug langs de waddendijk met wind achter via Oudeschild. Daar zien we WØRK en Tawhiri liggen. Snel een praatje, Tawhiri staat op het punt te vertrekken. Na een uur waren ze afgezwaaid wegens de krachtige wind en de lengte van de tocht. WØRK gaat naar huis. Tawhiri terug naar Den Helder. Zo zitten we 's avonds zonder vlootvoogd in de kantine van de KMJC. De gezelligheid wordt onderbroken voor overleg. Verwachting KNMI: 5 Bft met vlagen 6 afnemend naar 3-4, N krimpend naar NW, temp 11° C. Hoofdzakelijk droog en goed zicht. Tawhiri en Skik besluiten naar Kornwerderzand en Makkum te gaan. De andere drie maken gebruik van de gunstige wind. Einddoel IJmuiden. Voor mij was de belangrijkste reden om mee te doen: zee-ervaring met anderen in dezelfde boot. Zo kom ik toch aan mijn trekken. Wil alleen voorbij Amsterdam komen om maandag Workum te halen. Asjemenou moet even slikken en Vlieland laten varen.

Zondagpinksteren

Na een nacht vol stilte en regen op het dak zet ik de waypoints in mijn GPS met nieuwe software en maak een route. Het lukt even niet en de stress neemt onder tijdsdruk toe. 'God, wat ben ik een zenuwpees', verzucht ik. 'Ja', zegt Lot gedecideerd. Van je dochter moet je het maar hebben. En dat kan ik ook en grinnik. Ruim op tijd zijn wij klaar, bezien nog de kachel van Skik en hun prachtig afgewerkte kajuit. Die van Sagitta steekt shabby af. Tot nu toe heb ik me vooral op het zeilen gericht. Dit wordt de nieuwe renovatierichting. Met Asjemenou spreken we af om elke twee uur elkaar op te roepen op kan 16 en dan over naar 77. Er was toch na 1 mei een verandering, dacht ik, maar kan het niet terug halen. Slippery Sam heeft geen marifoon. Het was een voorwaarde om mee te doen, maar ik mag dit wel. Vroeger ging het toch ook zonder. Alle vijf boten vertrekken op dezelfde tijd, tegen tien uur. Wat een leuk gezicht om als laatste uit de KMJC-haven te komen. Ieder druk doende zeilen te hijsen. Het lijkt of Tawhiri enige moeite heeft, terwijl die gisteren vlot onder zeil was. Verrassend varen wij als eerste de Marinehaven uit. Met één slag over SB en dan over BB ruimend naar het westen. Met de tegenstroom in het Marsdiep maken we toch nog een 3,5 Knts. Al snel lopen we uit op de andere twee. Wij met een uitgerolde genua en één rif. Asjemenou met 2 riffen en een werkfok. Slippery Sam met alleen de grote genua. Voorbij de kardinale ton S14-MG17 besluit ik terug te varen. Samen uit, samen thuis tot IJmuiden. In de luwte van Texel vallen de golven mee. We spuiten terug. Slippery Sam maakt daarvan gebruik om hun grootzeil te hijsen en wij, al wachtende, om onze rif eruit te halen. Als laatste varen we nu het Schulpengat in. Voorbij de Noorderhaak begint de echte zeedeining uit het noorden. Vanaf de Npool, besef ik, is het nu open zee. Ik geniet goed ingepakt. Lot heeft teveel aan en daarna weer te weinig. Het is heerlijk om te zien hoe zij zeilgevoel heeft en het juiste inzicht op de juiste tijd. Een genot om samen te zeilen. Is het bij de uiterton SG dat we Asjemenou passeren? Ik weet het niet meer precies. Slippery Sam blijft akelig vooruit. Intussen genieten we. Na een kleine drie uur gaat de stroom mee en varen we gemiddeld zeker 6 Knts. De blanke duinen in zonnegloed ver aan BB, de hoger wordende rollers aan SB van achteren. Soms rijst de zee steil achter ons op. Prachtig en indrukwekkend. Wat een gratie van Sagitta. Zij richt haar kont bevallig omhoog en laat de zee onder haar doorglijden. Met haar boeg hoog valt ze terug in het dal. Zeker 2 Knts verschil. Het is alsof je ineens stil ligt. Het lukt Lot zonder zeeziekte naar de WC te gaan. Minder gelukkig zijn de jongens op Asjemenou. Maar Hans redt zich wel. De eerste zee-ervaring met de marifoon gaat niet slecht. We luisteren uit op kanaal 16 en horen van ongelukken voor Bunschoten en Baarn. Het IJsselmeer! Wel heel ver weg voor ons gevoel. Asjemenou gaat uit zicht. Slippery Sam komt tergend langzaam dichterbij. Telkens als we denken iets gewonnen te hebben stuift ze weer weg. Roerganger wisseling, vragen we ons af? Maar later, als we de Hoogovens in de verte zien, lukt het ons langszij te komen, wat

prachtige foto's van Sagitta oplevert. Soms zakt Slippery Sam tot over de giek in de golven weg. Stuntelig probeer ik met een weggooi onderwater camera te werken. Resultaat later. Toch snelt Slippery Sam ons steeds weer vooruit, met dezelfde stuurlui in beide boten.

Ik herinner me uit mijn diensttijd bij de Marine en de Kielerwoche in een draak, de roem van de Vliegende Hollander, een onderofficier die altijd won, omdat hij de golven het beste benutte. Vliegen Rob en Edith ook zo? Om 16.35 piept ons laatste waypoint, arrival. We roepen Asjemenou op, alles OK? en bedanken met vaarwel. Ik laat me toch weer verleiden om het grootzeil buiten te strijken. Hoe zat het ook al weer? Mag je het eigenlijk binnen de pieren doen? Toch weer te weinig voorbereid! Van de weeromstuit bega ik fouten. Laat Lot zonder aangelijnd te zijn naar de mast kruipen. Gladde laarszolen en een klapperende genua maken haar onzeker. Stom om de genua niet eerst weg te rollen. Gelukkig loopt het goed af. Het is natuurlijk wel een ervaring om ineens de kracht van de golven te voelen, maar als schipper liet ik een steekje vallen. Sagitta echter niet. Wat een prachtige boten zijn het toch.

Tussen de pieren vaart Slippery Sam ons tegemoet. We nemen afscheid en gaan direct door naar de sluizen. Rond vijven bel ik onze zoon Chai, en spreek af hem op te halen bij het NHollands kanaal. Hij staat klaar met twee ijsjes. Rond negen uur liggen we voor anker bij Durgerdam en genieten van avondstilte, borrel en maaltijd. De volgende dag zijn we om 08.00 onder zeil met de genua tot het Markerpaard te loevert in de vaarboom. Om 13.00 door de Enkhuizer sluis. Het gaat goed. Rond 16.00 valt voor Stavoren de wind weg, steekt de zee prachtig groen af tegen een donker grijze lucht, neemt de wind weer toe en ruimt naar het NO. Dan gaat het snel: toenemende wind, minderen genua, rif erin, yellende marifoon 'all ships save, all ships save, all ships save' – het klinkt angstaanjagend. De golven rollen hoog. We stampen en lijnen ons aan. Net als ik besluit om een tweede rif erin te zetten klinkt het Hollandser 'alle schepen, alle schepen, alle schepen, storm!' 'Nou', zegt Lot, 'dat hebben we toch al'. Chai staat juichend aan het roer. Toch verdwijnt voor mij ineens een snelle aankomst en wordt het met zeilen de vraag of we op tijd in Workum zullen zijn. Al met al besluit ik de motor aan te zetten, genua weg te rollen, grootzeil met rif strak te zetten en vol gas het laatste stuk Hindelopen voorbij te varen en 't Soal in. De prijs is wel dat we drijfnat van het buiswater bij de sluis aankomen. Dan blijkt de Sudergoabrêge, vlak voor onze haven, kapot te zijn. Net als Lot en Chai moeten gaan rennen om de trein naar Amsterdam te halen, doet de brug het weer. We varen tevreden onze box in, klaren boot en spullen en rijden huiswaarts. Schade rondtocht: verbogen windvaan in Workum en twee boordlichten al eerder, maar hoe? Via Amsterdam ben ik om één uur in mijn bed in Zeist. De volgende dag sta ik groggy op. Wind in mijn kop, deining in mijn botten.

Als solist ben ik toch gaan houden van samen varen. Ik heb meer geleerd in kortere tijd en aardige mensen ontmoet. Elsbeth, bedankt voor het lidmaatschap. Maar bovenal is mijn verwondering over wat de Marieholm kan toegenomen en mijn zelfvertrouwen gegroeid door met dezelfde boten in gelijke omstandigheden te beslissen en te varen. Ik ben blij dat het NMV-toerzeilen op groter water gestalte kreeg. Henk, bedankt voor het initiatief. Verder blijven er nog vele vragen over voor mijn reisgenoten. Maar dat is later aan de orde.

Tot een volgende keer!

Kees Locher
IF Sagritta
17 mei 2005, Zeist

Interview met Robs Driessen

Pasen

’s Zaterdags voor Pasen, eind van de middag, op weg naar Monnikendam jachthaven Hemmeland. Prachtige luchten boven Waterland. Mijn eerste interview voor de Marie*Team*. Robs Driessen ontmoette ik op de algemene ledenvergadering. Hij leek een interessant verhaal te hebben: anderhalf jaar geleden kocht hij een IF die hij grondig verbouwd heeft. Hij is nog niet klaar maar dat is niet erg. Ik ben nieuwsgierig en wil werk ‘in proces’ zien. Wat beweegt iemand op latere leeftijd om een redelijk oncomfortabele boot als de IF te kopen?

Steiger E blijkt gemakkelijk te vinden. Aan het eind van de steiger ligt een gele Marieholm IF, met een uitgebreide tuigage. Amper aan boord begint Robs zijn verhaal: de Zefrio was van een stel dat actieve leden is van de vereniging van toerzeilers. Aan dek heeft Robs weinig veranderd, een blik in de kajuit geeft een heel ander beeld. De staande kasten zijn verdwenen, in de voorpunt is een royale slaapgelegenheid, aan stuurboord zie ik een aanrecht met spoelbak en aan bb een kooktoestel. De reeks kastjes onder het vrijboord zijn naar beneden gegaan en hebben plaats gemaakt voor open boekenkasten. Het geheel oogt ruim maar ook wat lager omdat het verticale accent van de staande kasten is verwenen.

Grote vaart

Robs: “Ik heb de helft van zijn leven gevaren, eerst op de grote vaart en kustvaart, later als kapitein in de ‘shipdelivery’. Ik werd ingehuurd om kotters en hopperzuigers naar plaats van bestemming te brengen maar vooral heb ik veel havensleepboten e.d. in opdracht van scheepswerven over de hele wereld uitgebracht. Ook heb ik in de offshore gewerkt.”.
Robs vond de inrichting te donker en te krap. Bovendien heeft hij last van zijn heup en kon moeilijk voorover uit de voorpunt komen. Dat maakte de ingrijpende verbouwing noodzakelijk. De huidige uitstap is breder zodat hij zijn benen zijwaarts kan steken. De wanden die de mast ondersteunen werden vervangen door een stalen profiel. Van het staal is niets meer te zien, hij timmerde het af met een mahoniehouten rand en is apetrots op het resultaat.

Ook uit andere zaken die hij veranderde, spreekt Robs zeemansverleden; de aanwezige marifoon werd in ere hersteld, de accu’s (natuurlijk twee) werden verplaatst van de bun (komt te veel achteropkomend water in) naar de kiel en voorzien van een gescheiden systeem. Robs demonstreert: het omschakelen van enkele degelijke handels doet de motor onmiddellijk aanslaan. De motor, een kleine dieselmotor, werd later ingebouwd waardoor het kuipluik, zoals bij de IF-E aanwezig, ontbreekt. Robs maakte dat de motor goed bereikbaar werd, met enkele schroeven kunnen de zij- en frontpanelen verwijderd worden. Ook de afvoer van de spoelbak werd zeewaardig uitgevoerd. Een elektrische pomp pompt het water weg uit een jerrycan die het afvalwater verzamelt, natuurlijk voorzien van afsluiters. Als ex-kapitein vindt hij elke doorvoer door de huid van het schip een potentieel gevaar.

Zeilsport

Ik vraag hem waarom hij juist een IF heeft gekocht? Onder het genot van een biertje komt zijn verhaal. Het varen op grote schepen op zee vond hij eigenlijk niet leuk: te hoog boven het water. In zijn zeemanscarrière is hij met steeds kleinere boten gaan varen. Hij houdt van het directe contact met water en wind. Windsurfen was dan ook zijn sport. Toen dat niet meer ging vanwege zijn heup, stapte hij over op catamaranzeilen. Een catamaran gedraagt zich anders op het water dan een surfplank maar beiden gaven hem het gevoel dat ze in hun element waren, zoals een dolfijn in het water. Andere zeilboten vond hij saai. Ze gedragen zich “log” in het water vond hij. Toen de catamaran ook niet meer ging (nu maakte een versleten knie dat onmogelijk) kwam hij na eindeloos beraad met zijn vrouw tot de conclusie dat hij maar zou stoppen met zeilen... De dag nadat hij dat besloten had was hij ‘toevallig’ in de haven waar deze IF te koop lag. Hij kwam direct daarna thuis met voor zijn vrouw het nieuwtje dat zij een boot zouden

gaan kopen.Na een proefvaart was hij helemaal verkocht. Van deze boot had hij weer het gevoel dat deze boot “klopte”. Robs kan uren aan lij zitten en genieten van de schoonheid van de beweging waarmee het schip door de golven snijdt.

Inrichting Splendide

De nieuwe naam van het schip zal Splendide worden, Frans voor ‘heel mooi’ en spelt lekker in de marifoon. Eerst dacht hij aan Ti-coyo, de naam van de boot in zijn jeugd. Ti-coyo was een hoofdpersoon in een boek dat speelde in het Caribische gebied. Ti-coyo dook samen met andere jochies naar muntjes die van de cruiseschepen werden geworpen. Maar hij werd weggepest. In eenzaamheid traint hij een jonge haai. Als de haai aankomt zwemmen (en een van de jongens opeet) slaan de andere jongens op de vlucht. Dat verhaal sprak Robs altijd erg aan, maar toch werd het Splendide.

We hebben het over bijgeloof en het veranderen van namen van boten. In de beroepsvaart een veelgebruikte praktijk maar in de pleziervaart omgeven met mystiek. Robs wijt de mythe aan ‘omgekeerde causaliteit’, een bootreis betekende altijd spanning en als het misging werd er een verklaarbare reden gezocht. Hij kent veel van dat soort verhalen. Hij heeft een jaar als kapitein in de Golf van Guinee gevaren met een geheel Gabonese bemanning. Daar werd hem verteld dat als je op een Frans schip ‘lapin’ roept de hele bemanning het schip verlaat. Een verklaring zou kunnen zijn dat de urine van konijnen het hout van het schip aantast. Nog steeds staat er op Franse schepen geen konijn op het menu.

Het wordt tijd om op te stappen. Robs laat als laatste nog de bun zien: geheel leeg nu en biedt plaats voor twee vouwfietsen. Zo komt hij aan beweging als hij na het zeilen in de haven is beland en zijn knieën stram zijn. Op de parkeerplaats vraag ik hem tenslotte toch nog naar zijn naam. Oh, het is gewoon Robert maar iedereen zegt als altijd Robs.

Michiel Veldkamp

Richting Noordkaap

Ik word wakker van een bonkende voetstap vlak boven m'n hoofd op het voordek. Hoewel iedereen die ik ken en die daar een mening over kan hebben zegt dat je tijdens het zeilen beter midscheeps kunt slapen, slaap ik voorin. Die keus is niet zo moeilijk als je in ruw weer een keer van de smalle bank in de kajuit bent afgerold. Voorin heeft Solvejg een mooie brede slaapplaats voor twee personen en als je alleen zeilt heb je dus altijd de lage kant voor jezelf. Wel slaap ik met m'n voeten naar voren. Met m'n hoofd naar voren lig ik weliswaar stevig ingeklemd in de boeg, maar het grotere gewicht voorin scheelt zeker een halve knoop in snelheid. Nu is snelheid in dit geval niet zo belangrijk. Er is helemaal geen wind en Solvejg drijft zomaar wat rond op de lange olieachtige deining. Ik ben anderhalve dag daarvoor uit Tromsö vertrokken en nog niet veel opgeschoten. De dag daarvoor en ook gedurende de door de midzomernachtzon verlichtte nacht was er nog een beetje wind geweest. Jammer genoeg steeds uit wisselende richtingen. Ik had het daarom druk gehad met zeilen wisselen. Dan weer de halfwinder, dan weer de grote genua en twee uur lang zelfs een spinaker. Omdat de wind zeer zwak was had ik het grootste deel ook nog met de hand moeten sturen. Toen om een uur of tien in de ochtend de wind helemaal wegviel was ik maar gaan slapen. De zeilvoering, grootzeil en genua, had ik gelaten voor wat het was. Alleen was het grootzeil strak midscheeps geschoot. Tegen het slingeren. In vierentwintig uur had ik slechts een schip gezien. Een kleine walvisjager die in de bijna rimpelloze zee naar het noorden stoomde.

Die ene stap op het voordek was voldoende om me klaar wakker te maken. Er stapt iemand midden op zee bij mij aan boord! De merkwaardigste gedachten flitsen dan door je heen. Een nare droom. Piraten. Een visser die een onbemand jachtje gevonden denkt te hebben. Een dreigende stranding. Dat laatste is haast onmogelijk. Ik zit op volle zee, twintig mijl ten noordwesten van Söröya. Zoveel zet de stroom je in drie uur tijd niet opzij. Het blijft niet bij die ene bonkende stap. De voetstappen begeven zich stap voor stap naar achteren, naar de kuip. Even daarna wordt de flap die in de ingang van de buiskap hangt opzij geschoven. Een hoofd met zonnebril boven een oranje overal wordt zichtbaar. In Engels met een dik Noors accent komt de vraag: “Are you allright?”

Als ik antwoord dat dat het geval is zegt het hoofd: “We were a little worried. We called on the VHF, but you did not answer. Then we used the horn and you did not answer. Are you sure you are allright?”

Ik bevestig nogmaals dat ik “allright” ben en zeg dat ik lag te slapen. Natuurlijk had ik om stroom te sparen de marifoon niet aan, maar slapen leek me een afdoende verklaring.

Daarna vraagt het hoofd: “What are you heading?” Ik antwoord: “Noordkaap.”

Het hoofd verdwijnt achter de flap, komt weer terug, en zegt dan: “Nordkap is the other way”.

Ondanks dat Solvejg nog steeds geen enkele vaart maakt moet in de drie uren die ik heb liggen slapen de boeg naar het westen zijn gedraaid. En dat is niet richting Noordkaap. Omdat ik toch wel wil weten wie ik aan boord heb vraag ik: “Are you coast guard?”

Het hoofd antwoordt: “Yes, coast guard” en vraagt vervolgens: “You are from Holland?”

Als ik dat bevestig vraagt het hoofd nog een keer nadrukkelijk of ik “allright” ben en wenst me dan “a nice trip”.

Het hoofd verdwijnt nu definitief en de flap valt weer terug voor de opening van de buiskap. De voetstappen begeven zich weer naar het voordek. Pas daarna hoor ik het geruis van een scheepsschroef. Het kustwachtschip dat dichterbij komt. Als m'n bezoeker met wat gebonk is overgestapt hoor ik hem in het Noors tegen z’n collega zeggen: “Gekke Hollander. Die wil naar de Noordkaap en de Noordkaap is de andere kant uit”.

Nog een tijdje is het steeds zwakker wordende geluid van de scheepsschroef te horen, waarna alleen het zacht klappen van het grootzeil overblijft.

Ik moet kort daarna weer zijn ingeslapen. Een uur of twee later word ik vanzelf wakker en kruip m'n slaapzak uit. Volgens de GPS ben ik nog steeds twintig mijl ten Noordwesten van Söröya. Als ik in de kuip kom is er in de verre omtrek geen schip te zien. Solvejg deint traag mee met de rollende heuvels van de lange deining en de boeg wijst nog steeds “the other way”.

Th. Alle Zoethout
IF Solvejg

Oproep

Thijs melde de redactie dat er wat langer geleden een (Engelstalig) boek is verschenen van een persoon die met een IF verre reizen heeft gemaakt. Mochten jullie hier meer info over hebben dan graag even een tip naar de redactie.

Rondje Vlieland wel

1-2 Juli 2006

Thuis zit ik maandag nog wat bij te komen van de zwaarste tocht die ik in mijn nog korte solotoeren heb gemaakt. Het is een bijzondere ervaring om de Vliestroom aan de wind te moeten oversteken en op nog geen 25 m afstand een visser even uit de regen te zien opdoemen. Hij voer met zijn vlerken uit dwars over BB recht op me in. Een seconde later zag ik slechts weer regen, net de Vliegende Hollander. Gelukkig had ik snelheid. En een radarreflector, zei mijn havenmeester. Een engel op mijn boeg, denk ik. De dagen erna zakte de ernst van de situatie steeds een laagje dieper.

De Johånnå en WØRK lopen bij Vlieland binnen

Hoewel ik van plan was direct weer uit te gaan, nam ik even een paar dagen rust. En zo zat ik hedendaags mijn e-post te lezen. Henk: 'er is nog plaats, tot donderdagavond inschrijven mogelijk voor een rondje Vlieland'. Tjé, dat wist ik niet, maar ja ik ben ook geen website lezer. Het leek me leuk om het dit jaar nogmaals te proberen. Zo zeil ik met Rolf Jan op vrijdag via Kornwerderzand naar Den Helder. Daar tref ik Henk en Ferdinand met de WØRK en Wout, Harry en Ineke met de Jøhånnå. Later op de avond komt ook nog Jeannette bij hen aan boord. De Alekriti met Rita en Romke laat verstek gaan. Zo varen we met drie 26 voeters klokslag 05.15 uur de volgende morgen de haven uit. Als Henk zegt kwart over vijf, is het ook kwart over vijf, precies. Je zorgt maar dat je klaar bent. Als de andere twee hun box uit zijn, kan ik ook gaan. Met 3Bft en de zon even boven de horizon varen we met de laatste ebstroom over Marsdiep en door Molengat. Het belooft een mooie dag te worden. Wij liggen met Sagitta een paar honderd meter achter de andere twee en ik probeer hoger te varen en de sterkere stroom onder Texel te bereiken.

Lukt me niet tijdig, zo blijven we op afstand, soms wat minder door een gunstigere stroom in het Molengat, dan weer meer. Buiten op zee wordt het steeds meer aan de wind varen en krijgen we stroom mee. De wind neemt iets toe en ineens zie ik Sagitta de andere twee oplopen, tot ik hen dwars heb. Merkwaardig, begrijp er niks van. Hebben zij de zeilen gevierd? 'Nee', zegt Henk in Vlieland, 'toen stonden je zeilen beter'. Met trimmen ben ik nog een beginneling, ik mis inzicht. Daarbij speelt natuurlijk ook dat ik meer van stevige wind houd. Maar de beste zeiler leer je met slappe wind kennen. Ik word alleen geïrriteerd, het is net of je in een file staat en niet kan rijden. Op zee genieten we van de wind, de rustige deining, de horizon westwaarts en het silhouet van Texel en Vlieland. De Jøhånnå zeilt meer buitengaats, wij houden de kust aan. Ten westen van Vlieland wordt het kruisen met lange slagen. Bij boei ZS1 roept Henk me per telefoon op. 'Ik blijf wachten op de Jøhånnå, kom je ook?' Terugdraaiend zeilen we later met losse zeilen wat rond. Wat een ontspanning!

Geen stress om op tijd voor de tegenstroom in de Vliesloot te zijn. Een nieuwe ervaring voor mij op zee. Het is net of je op een meer even blijft dobberen. Henk haalt een lijn met twee makrelen op en roept 'emmer vol!'. Even later zeilen we in kolonne de Zuider Stortemelk in. Sagitta ligt voor en ik moet wat vieren om niet uit te lopen, het kan verkeren. Op de Vliesloot hebben we nog stroom mee en we meren na een 7,5 uur varen af. Terwijl Henk de schoon gefileerde makreel verdeelt komt de Ett År met Karst en Yvonne binnen. Zo liggen we met vier NMV-leden naast elkaar. Direct wordt er barbecue geroepen en alle vis verdwijnt in de koelkast op de Jøhånnå.

Henk fileert de Makreel

Er wordt gezwommen over het duin in de Vliesloot, gelopen, gefietst, geslapen. Ik krijg allerlei trimadviezen en met de spanningsmeter van Wout en de hulp van Ferdinand en Henk wordt mijn want op spanning gebracht. Mijn motor wordt door Ferdinand goedgekeurd. We bekijken elkaars practische snufjes, borrelen en bereiden de barbecue voor.

Dan gaan we in optocht naar de dijk en hebben een gezellige avond. Yvonne vertelt van hun bedrijf Karyvo. Een ieder die graag buiten verf iets wil met de boot en zelf wil meewerken met de expert raad ik aan hun website te bekijken. De volgende dag vertrekken de WØRK en de Jøhånnå. Henk sms't dat hij op de motor van Kornwerderzand naar Enkhuizen moest. Op Vlieland was het ook erg warm met weinig wind. Rolf Jan en ik fietsen, zwemmen in zee aan de noordkant, lopen een stukje om het natuurreservaat aan de wadkant bij de Vlieschors, lopen straal langs Yvonne en Karst op het terras van het Posthuis, vinden met moeite de oude en nieuwe eendenkooi en zitten achter een scherm in de schaduw in de kuip tot de zon valt. Karst vertelt van een nieuw reefsysteem, waarbij ik de vastlopende schuitjes in mijn giek kan missen. Ja dat wil ik wel. Lijkt me leuk om dat samen met Karst te monteren. De volgende dag zeilen we met de laatste ebstroom de Vliesloot uit en met de vloedstroom naar binnen. Sagitta houdt de IF van Yvonne en Karst aardig bij. Samen kruisen we wat later op het Inschot, tot wij westwaarts gaan en zij hun zeilen bergen voor het laatste smalle stuk in de wind op weg naar Kornwerderzand. Het stuk waar ik op de eerder genoemde zware tocht vast kwam te zitten. De meter gaf 1.50 aan, maar een golfdal zette mij op de grond en toen was het snel gedaan. Niemand in zicht. Stroom, wind en golfdalen zetten me steeds verder de bank op. Gelukkig deed ik intuïtief het goede. Motor aan, fok weg, grootzeil strak. Beetje hellend en met druk op het zeil oploevend kwam ik eruit. Met dank aan mijn engel. En Henk, weer bedankt voor je initiatief. Het was leuk en leerzaam, de NMV als kennisbank ter plaatse. Zullen we eens samen naar Engeland oversteken?

Kees Locher
IF Sagritta
6 juli 2006, Zeist

Foto van de Marieholm fabriek rond 1977. De M26 staat op uitkomen.

De Marieholms zijn nog steeds in de vele Zweedse wateren te vinden.

Boot en Kombuis

Twee pitten, geen koelkast

Of het nou een heerlijke lome dag 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?

Zonder koelkast is het moeilijk om vlees goed te houden. Daarom zijn om een paar goede vegetarische recepten makkelijk. Dan ben je minder van dagelijkse boodschappen afhankelijk.

Kikkererwt-spinazieburgers (4 personen)

1 eetlepels olijfolie
1 kleine ui gehakt
2 theelepels komijnzaad
60 g malse spinazie
1 eetlepel hete currypasta
1 blik à 400 g kikkererwten, uitgelekt
1 eetlepel pindakaas (met stukjes)
10 g broodkruim

- Verhit de olie in een koekenpan en fruit de ui bijna zacht. Voeg de komijnzaadjes toe en bak ze 1 minuut mee.
- Doe de spinazie in de pan, bak alles 5 minuten tot de spinazie begint te slinken en al het vocht verdampt is. Roer de currypasta erdoor en haal de pan van het vuur.
- Doe de kikkererwten, pindakaas en broodkruim in een kom en prak het door elkaar. Meng het spinaziemengsel erdoor en maak er met vochtige handen 4 burgers van gelijk formaat van.
- Bak de burgers in een schoongeveegde koekenpan in 1-2 eetlepels olie.
- Serveer warm in een broodje of met een berg frisse sla.

Ingeblikt vlees (verkrijgbaar bij slager en bij de Aldi) zoals gehaktballen of stooflapjes zijn natuurlijk prima te bewaren. En ook hier kun je mee variëren.

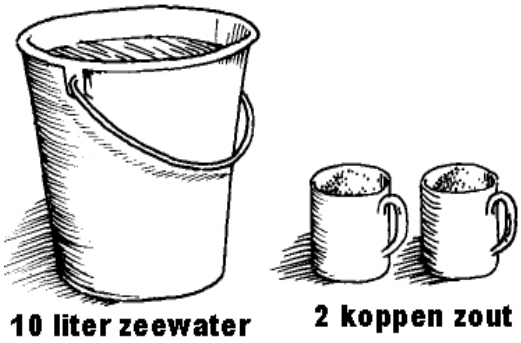
Rendang daging (2-4 personen)

1 blik stooflapjes
1 boemboe rendang
1 ui
1 teen knoflook
1 eetlepel olie

- Fruit de gesnipperde ui en knoflook in de hete olie en bak de boemboe even mee.
- Voeg de stooflapjes toe en laat even op laag vuur sudderen, zodat de smaken zich goed vermengen.
- Lekker met rijst, atjar, komkommersalade en kroepoek.

Koken met zeewater

Zoet water, drinkwater is kostbaar aan boord en mag niet onnodig verspild worden. Daarom is het goed zeewater te gebruiken waar dat mogelijk is: bij het koken van rijst, aardappelen en pasta. Een mengsel van zout en zoet water kan ook. Aardappelen moeten in zeewater in de schil worden gekookt. Rijst en pasta worden in zout water kleverig. Je verhelpt dat wat olijfolie door de afgegoten pasta te schudden. Groente kan ook in een watermengsel gekookt worden en ook bij broodbakken is zoet water te besparen.



Visserspunch (10 personen)

2 rijpe pruimtomaten
1 eetlepel gehakte munt
1 kleine teen geperste knoflook
sap van een ½ citroen
11 eetlepel olijfolie
1 blikje witte bonen ca 400 g
50 g zwarte olijven
½ kleine rode ui, dun gesneden
100 g feta in stukjes

- Hak een halve tomaat fijn en meng ze met de helft van de munt en knoflook. Voeg het citroensap en de olijfolie toe met wat zout en peper en roer het geheel tot een dressing.
- Snijd de overige tomaten in partjes en schep ze om met de bonen, olijven, rode ui, feta en dressing. Strooi er munt over.
- Lekker met warm pitabrood met een glas witte wijn.

Moermansk koffiepunch (10 personen)

1 fles rode wijn
½ fles wodka
6-8 mokken sterke koffie
1 mok suiker

- Wijn, wodka en koffie mengen. Langzaam verwarmen en de suiker erbij roeren.
- Heet opdienen.

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

Wondergrog (1 persoon)

2 vingers rum
1 mok hete melk
1 eetlepel honing
1 kruidnagel

- Melk en rum verwarmen, zodat een deel van de alcohol vervliegt. Honing en kruidnagel toevoegen.
- Heet serveren.

Honing *is de beste medicijn. Honing wordt snel in kracht en energie omgezet. Daarnaast helpt honing bij keelpijn in warm water of warme melk. Bij ongelukken kun je honing op wonden en brandplekken smeren. Het bloeden wordt gestelpt, wonden worden luchtdicht afgesloten, en honing helpt tegen blaarvorming. Honing met glycerine werkt goed tegen ruwe of gesprongen huid en handen. Honing is welhaast onbeperkt houdbaar. Bij kristallisatie au bain marie verhitten.*

Sietske Cnossen
Amel Kirk Folie à Deux
(Recepten naar “De Kok is Kapitein”, Ainsley Harriot en eigen werk)

IF Bathys is verkocht. Bart en ik blijven door varen, vissen en koken maar dan vanaf onze Amel Kirk die Folie à Deux heet. Bathys blijft voor ons toch de IF Bathys.
Aangezien we beloofd hebben nog even lid te blijven van de Marieholmvereniging, laten we gewoon van ons horen.

Boot en Techniek

Borboletta onder het mes

De kajuit van een IF staat niet bekend om zijn overvloedige ruimte. Maar als dan ook nog eens een extra grote kast en een vaste wasbak zijn ingebouwd dan blijft er bar weinig leefruimte over. Mijn IF, Borboletta, is voorzien van een wc die in de stuurboord kastruimte is ingebouwd. Om dit allemaal mogelijk te maken had de vorige eigenaar deze kast vergroot. Hij had hem langer en breder gemaakt (dan de standaard kast) wat ten koste ging van de bank en het gangpad. Om dan in de voorpunt te komen moet je je hierlangs wurmen, wat niet meevalt als je zelf 1,95 bent!

Deze wc is altijd een bron van hilariteit geweest. Hij neemt ontzettend veel leefruimte in maar is toch weer zo klein dat ik er niet in pas! En als dat al zou lukken (met mijn benen in mijn nek of zo) dan loop ik grote kans er niet meer levend uit te komen! Zelfs mijn vriendin paste er niet in (en dat is geen aanwijzing over haar omvang). En geloof me, vrouwen vinden een wc aan boord belangrijk. Zelfs zij had de moed opgegeven en verzoend met het feit dat in geval van nood, de emmer haar beste optie is.

Het zal jullie dan ook niet gek in de oren klinken dat ik dat ding in al die jaren nog nooit gebruikt heb! De vorige eigenaar had in die kast ook nog eens een wastafeltje geplaatst (inclusief tandborstel rekje) Hoe hij dat allemaal in de praktijk had voorgesteld is me een raadsel. Van gebrek aan optimisme kan hij in ieder geval niet beschuldigd worden!

Verder had hij aan bakboordzijde, net naast de kajuitingang een vaste wasbak ingebouwd. Het gevolg was dat de bakboord bank niet meer als slaapbank te gebruiken is. Kortom, wat er overblijft van de leefruimte is het beste te beschrijven als een muizeholletje.

Toen ik mijn IF kocht, was een van mijn eerste gedachte dat die vaste wasbak en kastruimte eruit moesten. Toch heeft het nog 8 jaar geduurd voordat ik de koe bij de horens vatte. Naast het gebrek aan tijd, speelde mee dat ik nogal beducht was, een netjes afgewerkt interieur te slopen. Je moet immers maar zien of je er iets netjes voor in de plaats krijgt. Ik ben wel handig maar zón grote klus had ik nog nooit gedaan.

Eind oktober ging mijn boot op de kant. Het is elk jaar rond deze tijd (vaste prik) dat mijn vader opmerkingen maakt in de trant van ‘’ zeg, die kast, moeten we die er niet eens uitslopen, zo gebeurd, ik wil best helpen’’ Dit keer besloot ik dat het nu of nooit was. Als ik er nu niet aan begon, gebeurde het nooit meer. Ik besloot zijn hulp aan te nemen. Hij heeft vroeger een IF-E gehad, dus hij is bekend met het schip. Tijdens mijn middelbare schooltijd kampeerden we met zijn vieren (twee volwassenen en twee pubers) op deze IF. In die tijd (25 jaar geleden) had je nooit het idee dat een IF ‘’klein’’ was. Tijden veranderen.

Gewapend met een zaag en decoupeerzaag was het moment van de waarheid aangebroken. Ik moest wel even slikken toen ik de decoupeerzaag in de kast zette. Snijden in eigen vlees doet pijn!. Maar na de eerste zaagsnede is er geen weg meer terug en binnen no-time zijn alle schotten eruit. De kastdelen zijn aan de romp gelamineerd maar dat is geen probleem voor de decoupeerzaag. De wc wordt losgeschroefd en de slangen ontkoppeld. De wasbak naast de kajuitingang is volledig geschroefd en de decoupeerzaag hoeft er dus nauwelijks aan te pas te komen. Het demonteren is dan ook een fluitje van een cent. De rest van het interieur wordt ongemoeid gelaten

Het slopen is nu achter de rug, nu kan het bouwen beginnen! De eerste vraag die beantwoord moet worden is hoe ik het vervolgens ga inrichten. Mijn eerste gedachte was om de het interieur precies zo terug te bouwen als een standaard IF, dus met een ‘’kleine’’ stuurboord kast en een klap tafeltje

aan bak boord. Echter, hoe langer ik erover nadacht, leek het me efficiënter om helemaal geen kast meer aan stuurboord te zetten, maar de bank volledig door te trekken naar het mastschot. Ik ben tamelijk lang en van extra leefruimte op een IF kun je nooit genoeg hebben. Verder heb ik geen kast ruimte nodig. Voor mij is de bergruimte onder de banken voldoende. Ik besluit voor deze optie te gaan. Het klaptafeltje aan bakboord neem ik wel over van de standaard IF. Op deze manier kun je de bank weer gebruiken als slaapbank.

En zo ontstond een ritme van thuis onderdelen maken en in het weekend inbouwen. Aangezien ik in Leiden woon en mijn boot in Enkhuizen ligt betekende dit dat ik elk weekend de nodige tijd verdeed met heen en weer rijden. Ik heb nog geprobeerd winterstalling te regelen in de randstad maar dat wordt met het jaar schaarser en is me niet gelukt

In eerste instantie werd het grove werk aangepakt. Van hout maakte ik een frame waarop de bank kan rusten. Vervolgens werden het zitvlak en zijpaneel op maat gemaakt en op hun plaats gemonteerd. Het nadeel van een boot is dat niets recht of haaks is. Bijvoorbeeld een paneel dat moet aansluiten op de romp, kan pas worden gemaakt als eerst een mal van karton geknipt is. Hiermee kun je de juiste contour overzetten op hout. Leuk werk maar kost veel tijd.

Het plafond heb ik compleet vervangen. Toen het oude plafond er uitgesloopt was trof ik een wir-war van elektriciteitsdraden en kabels aan. Geen idee wat al die kabels daar deden of waar ze voor dienden. Voor drie binnenlampjes zijn toch niet zoveel draden nodig? Dat moet ik eigelijk uitzoeken dacht ik bij mezelf en netjes op papier zetten. Maar elektriciteit is niet echt mijn ding, ik ben meer van de mechanica. Een engelsman zei ooit hierover ‘’ I couldn’t tell which way a Volt was facing if I came across one and would have trodden on it anyway’’. Altijd lachen met die engelsen.

Het voorste vloerdeel was niet meer intact en moest vervangen worden. Hier voor gebruikte ik watervast verlijmd triplex van de juiste dikte. De zijkanten van het vloerdeel hebben een gebogen lijn. Ik heb gemerkt dat een decoupeerzaag te grof is om deze kromming te volgen. Tevens heb ik gemerkt dat een decoupeerzaag als een raket door het hout vliegt (met niemand aan de stuurknuppel). Voor dat je het weet ben je aan de overkant, maar je hebt geen idee hoe je daar gekomen bent. Bij zo’n flauwe kromming als dit werkt een handzaag toch wel het beste. Het gaat veel minder hard en het is eenvoudig op koers te blijven. De vloerdelen zijn voorzien van een grauw soort zeil. Nu ik toch bezig was besloot ik dit te verwijderen bij alle vloer delen en te vervangen met vinyl zeil. Dit koop je bij Leen Bakker met allerlei soorten prints en kleuren. Ik koos voor een parket structuur in een lichte hout kleur. Het ziet er geinig en fris uit, zo’n ‘’parketvloertje’’ in je boot. Het is makkelijk op maat te snijden, je gebruikt de vloerdelen gewoon als mal. Daarna verlijm je het met Bison vloerlijm. Het enige lastige waren de twee poot-steunen van het tafeltje in de vloer. Die zaten muurvast en waren er met geen mogelijkheid uit te slaan. Dat betekent dat je de gaten in het vinyl moet snijden voordat je het erop lijmt. De juiste plek voor de gaten is dan lastig te bepalen. Ik heb dit opgelost door met een passerpunt de juiste positie te ‘’prikken’’ tijden het droogpassen. Vervolgens snij je de cirkels uit langs de passerprikken. Je hebt dan de juiste positie en grootte. Daarna lijm je de boel op elkaar.

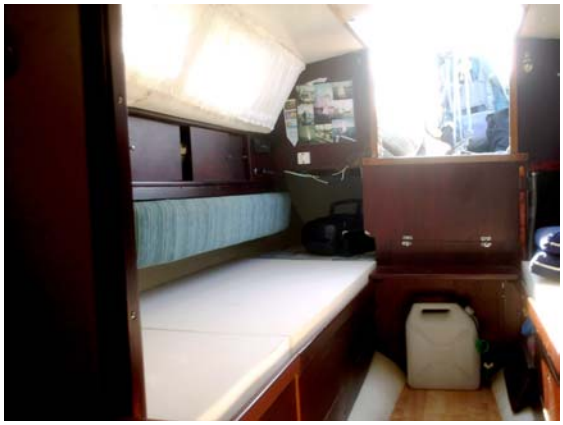
De doorvoeren hadden nu geen functie meer dus ik besloot ze permanent dicht te maken. Ik ben van het speel-op-zeker type, dus de afsluiting moest dubbel uitgevoerd worden. Afsluitdoppen kun je zo kopen en met kit waterdicht maken. De kogel kraan bleef gewoon zitten, in de ‘’dicht ‘’ positie.

De wanden en het mastschot werden bekleed met wit sky bekleding. Het uitsnijden van de juiste vorm is wel een lastige klus. De delen worden ingespoten met Bison spuitlijm. Dat werkt goed. Het is wel handig als je met z'n tweeën bent, anders kom je handen te kort.

Vervolgens moesten nog een aantal afdek latten bevestigd worden om naden weg te werken zoals bij de verschillende plafond delen.

Soms gaan dingen verkeerd en moet je overnieuw beginnen. Zo monteerde ik voor de horizontale mastbalk een afdekplaatje van hout. Om dit plaatje netjes af te werken wilde ik een profiel latje aan de onderkant ervan monteren. Probleem was alleen dat deze dan gebogen moest worden om de holle contour van het afdekplaatje te kunnen volgen. Nu heb ik totaal geen verstand van het buigen van hout. Ik heb wel eens gelezen dat men daarvoor een brander gebruikt. Maar dat vond ik toch wel erg drastisch, vooral als dat allemaal in je appartement moet plaats vinden. Een minder riskante methode is de lat in water te leggen en hem vervolgens in de juiste vorm te laten opdrogen. Zo gezegd, zo gedaan en ik klemde hem vast met lijmklemmen en draaide ze nog extra aan om zeker te zijn dat ze niet lossprongen. En inderdaad, de volgende morgen had de lat de juiste gebogen vorm aangenomen. Waar ik niet op gerekend had waren de joekels van moeten in het hout! Je kon precies zien waar de lijmtangen gezeten hadden. Aii….. Dus maar overnieuw beginnen. Deze keer met plankjes onder de lijmtang om de krachten beter te verdelen. Echter met hetzelfde negatieve resultaat. Het natte hout is zo zacht dat dit zelfs niet helpt. Dus maar weer overnieuw beginnen. Dit maal gebruikte ik ductape om de natte lat onder spanning te houden. En jawel, het werkte! De lat was netjes gebogen. Zonder beschadigingen. Daarna kon ik de gebogen lat eenvoudig op het afdekplaatje lijmen.

Eind maart is het werk, voor dit jaar tenminste, af. De meest urgente job hierna is het opruimen van mijn appartement. Ik had mijn woonkamer namelijk omgetoverd tot werkplaats. De Black & Decker workmate pontificaal in het midden van de kamer met daarom potten verf, kwasten, gereedschap, hout, onderdelen en dat alles overladen met een laagje zaagsel en houtsnippers. Prettige wedstrijd! Maar toch is dit echt ideaal, echt waar. Het is altijd lekker warm en je hoeft geen aflevering van Lingo te missen terwijl je lekker aan je bootje werkt! En je kunt 's ochtends vroeg voordat je an die arbeit geht, snel nog even een paneeltje beitsen. Ja, dames en heren, de echte IF'er deinst nergens voor terug! Mijn vriendin was minder enthousiast. Ja, ja ze heeft soms wat te stellen met me.



Al met al is het me 100 % meegevallen, deze klus. Het is leuk werk en het geeft grote voldoening als je het interieur langzaam ziet ''groeien''. Om de vaart erin te houden maakte ik met mezelf de afspraak, elke dag tenminste iets te doen, hoe klein ook. Op deze manier zie je dat je per week progressie boekt en blijf je gemotiveerd. Als je een avond nee zegt is het veel makkelijker de volgende avond ook nee te zeggen. Wel heeft het me veel meer tijd gekost dan ingeschat. Een op het oog simpel klusje vergt toch altijd meer tijd. Ook ben je veel tijd kwijt met het halen van onderdelen en gereedschap. Je ''ken'' inderdaad niet zonder de Gamma.

Het leuke van het klussen in de winter is, dat er altijd wel andere die-hards bezig zijn met hun boot. Weer of geen weer, het zijn altijd dezelfde gezichten die je in het weekend aan de haven ziet. Mensen die nog veel grotere klussen moeten klaren voordat hun boot eind maart te water gaat. Het feit dat er ook nog anderen bezig waren, is toch wel gezellig. Je houdt elkaar wekelijks op de hoogte van de vorderingen en dat houdt de moed erin. Het was ook leuk dat mijn vader af en toe

meehielp. Deze McGyver heeft twee rechterhanden en overal een oplossing voor. Claas, bedankt voor je hulp en gezelligheid!

Ik ben zeer tevreden met het resultaat. Het is net of je een nieuw schip gekocht hebt! Ik kan nu normaal in de voorpunt klimmen zonder eerst halsbrekende toeren uit te halen.
Natuurlijk is een boot is nooit echt af, ik heb de planning voor de komende winter al klaar. Ten eerste wil ik de rij kastjes die onder het gangboord zitten, ook doortrekken tot het mastschot. Het moet een kastje worden met schuif deurtjes, dus dat zal wordt nog een hele toer worden om dat voor elkaar te krijgen. Ten tweede wil ik de bekleding opfrissen door het met witte watervaste latex te beschilderen. Ik kreeg deze tip van een mede IF zeiler. Hij was er tevreden over. Genoeg te doen dus, komende winter. Maar eerst lekker zeilen, deze zomer!

Arjen Reijs
IF Borboletta
Compagnieshaven, Enkhuizen

De ongezekerde voedingskabel

Het zal wel klinken als vloeken in de kerk binnen deze vereniging maar, ik wil hier toch even een ernstige fout in de elektra van de M26 aankaarten.

Bij het klussen aan de boot merkte ik laatst op dat het bekende 15 Amp. zekeringplaatje op de motor dan wel het motorgedeelte beschermt tegen overbelasting/kortsluiting, maar dat de kabel die aftakt van de + leiding op de startmotor (de kabel naar het zekeringkastje van de verlichting e.d.) helemaal ongezekerd is.
Zeker nu er steeds meer elektriciteit door de boten loopt (van GPS, laptop, stuurautomaat tot 12/220 V omvormers) kan het dus gebeuren dat als er veel stroom afgenomen wordt, door de apparaten die weliswaar elk afzonderlijk gezekerd zijn, het totaal aan ampères dat door betreffende kabel vloeit leidt tot een veel te hete leiding.
Met als mogelijk gevolg smeltende isolatie, gevolgd door brand.

De oplossing is simpel: plaats een zg. zwevende zekeringhouder incl. 18 Amp. zekering (kosten nog geen € 2,00) in de kabel.

Veilige Vaart
Aad Meijvogel
M26 Solgry

De extra geplaatste zwevende zekering

Trekstangenproject

Kit

Ik had de boot ruim een jaar toen ik voorjaar 1997, bij het vernieuwen van de kitnaad tussen dek en romp, een kiertje zag ter hoogte van de wantputtingen. Later, bij spannen van de verstaging, bleek me dat de nieuwe Sikaflex de naad niet helemaal dicht hield. Ik kitte er een extra rupsje over en schreef het euvel bij op mijn lijstje met vraagtekens.
De volgende jaren kwam ik er dank zij contacten met andere NMV leden en info uit Zweden achter dat mijn boot niet de enige was met dit probleem. Er waren er meer en het zou zo'n vaart niet lopen. Ook leerde ik dat de oplossing een ingrijpende aanpak inhield. Geen klusje om even snel te doen. Goede redenen om het jaar op jaar op de PM lijst te laten staan, af en toe wat kit bij te plakken en vooral nieuwsgierig te zijn naar hoe anderen er mee aan de slag gingen.

Gestimuleerd door het mooie weer wil ik in april 2007 voor de tewaterlating nog snel even de nu wel erg verweerde kitnaad vervangen door Polymax van Bison. Die kit verweert nauwelijks.

Met mijn neus op de naad vind ik dat het dek toch wel erg omhoog is gekomen bij de spanners. En dat zonder dat er sprake is van enige trek aan de puttingen en dus evenmin aan het dek. Niet alleen het potdeksel is omhoog gekomen. De knik waarmee de bovenzijde van de romp naar binnen gaat is ter plekke van de spanners wat scherper. Dat duidt erop dat de contraplaat onder het dek ook het laminaat van de romp omhoog getrokken heeft. Bovendien zit er aan stuurboord wat vocht in de kier.

Staal

De vochtmeter die ik toevallig bij de hand heb, geeft aan dat het potdeksel over een afstand van plm 40 cm vochtig was. Ik neem aan dat het potdeksel bestaat uit een ingelamineerde lat. Dat voelt niet goed, zo. Met de oversteek naar Engeland in het vooruitzicht is het hoog tijd voor actie.
In de boot zie ik dat er tussen de keiharde donkerbruine plamuur op de contraplaat en de onderzijde van het dek aan SB aan de binnenzijde een kier is van meer dan 1 cm., De binnenkant van de contraplaat wordt kennelijk omlaag gedrukt. Als ik kijk hoe die plaat verder draagt dan zie ik twee ribbetjes in de onderzijde van het dek, vlak bij de puttings. En dat is het. Hij trek dus aan de buitenkant omhoog en de binnenkant kantelt de plaat over de ribbetjes omlaag.
Wat te doen?
De Zweedse optie, een schetsplaat van laminaat (Marie*Team* voorjaar 2004) valt af, omdat die wel een verstijving biedt en het verder omlaag kantelen van de binnenzijde van de contraplaat voorkomt, maar niet het omhoog komen van de buitenzijde effectief tegengaat in mijn situatie.
Stalen trekstangen dan. De onderkant van de putting middels een wantspanner verbinden met een stalen plaat op de huid. Die plaat moet zo geconstrueerd zijn dat de krachten over een groot oppervlak verdeeld worden, want de huid is maar 7 mm dik. Hinse heeft een model met vleugels toegepast (Marie*Team* najaar 2004). De rvs man heeft daar echter veel tijd voor nodig en die heb ik nu niet. Het is beredruk op de werf. Iedereen klust en loopt in en uit bij het rvs bedrijf dat op het terrein zit.
Peter Boer (Marie*Team* voorjaar 2006) heeft een stervormige plaat van multiplex gemaakt met daarin opgenomen een stukje rvs hoeklijn.
Ikzelf denk na over een mix van deze twee opties. Maar ga voor breedte én lengte (naar beneden in de romp)
Ik strip het interieur en zet er een maatverdeling op. Ter hoogte van de waterlijn begint een verdikking van het laminaat van de huid. Ik denk (met de 70 cm lange, in de rompvorm gebogen en ingelamineerde, rvs schetsplaten in de Johånnå van Wouter Versluis in mijn achterhoofd) aan een rechte rvs strip van pakweg 4mm dik, 10 cm breed en een centimeter of 35 lang, met een oog erop gelast. Dat is snel te maken, vindt ook de rvs man.

Hout

Onder die rechte strip, met flink wat gaatjes erin voor een betere hechting, bedenk ik een stuk 18 mm multiplex van 20 cm x 40 cm dat ik aan de achterzijde in de vorm van de romp wil schaven en schuren. De rompholling is over een afstand van 40 cm plm. 18 mm dus dat gaat net . Onderaan komt de dikte van het multiplex op nul uit. Daaronder begint na 20

cm de verdikking van de huid. Als ik dat overbrug met een paar glasmatten zit het als een dijk, lijkt me.

Maar, waar zou ik mee moeten rekenen qua krachten die op de trekstangen (wantspanners) komen? Zou een wantspanner die 2000 kg aan kan, voldoende zijn? Of is 1500 kg ook genoeg?
Verder neem ik aan dat de hoek waarmee de wantspanner aan het oog op de strip trekt, en daarmee aan de huid, ook van invloed is. Hoe meer die evenwijdig aan de huid loopt hoe beter, lijkt me.
Ik besluit Nico Bijvoet mijn vragen en een paar foto's te mailen.

Zand

Intussen ontdoe ik de huid van binnenbekleding en lijmresten, die als een groene uiterst kleverige troep hier en daar achterblijven. Ik zie het niet zitten om meteen fors met giftige oplosmiddelen aan de gang te gaan en zoek naar een manier om zoveel mogelijk "droog "te verwijderen. Zou ik de lijmresten kunnen binden? Dat lukt met grof zand. Naast de werf is een zandoverslagbedrijf. Hier haal ik een paar handjes zeezand vandaan. Wat zand tegen de lijm aangooien, met een stroeve werkhandschoen wrijven en de rolletjes lijmresten vallen eraf. Daarna nog een groot gedeelte met een schraapijzer eraf gehaald en dan uiteindelijk de restjes met thinner. Valt me dus mee, na het verhaal van Hinse. Maar die had te maken met resten styroporlijm, geloof ik.

Na mijn mail volgt er telefonisch verder overleg met Nico. Hij vraagt zich af of de onderwantputting er ook niet in betrokken moet worden. Hij heeft de foto's van de kieren gezien. De kieren zijn het grootst ter hoogte van die onderwantputtingen. De krachten die op die onderwantputting komen zijn niet gering (zie het artikel van Igle Berghuis in Marie*Team* voorjaar 2005). Verder adviseert hij de spanners niet te licht te nemen. Ze moeten de volledige krachten kunnen opvangen als ik het dek niet verder omhoog wil laten komen.
Ik ben het met hem eens en kom uit op platen van 19 cm breed en 35 cm lang (langer gaat niet vanwege de kromming van de huid), waarop twee kammen gelast. Die voor het onderwant 17 cm lager dan die voor het hoofdwant. Zo blijft de hoek waaronder het onderwant (welke 3,5 cm meer naar binnen staat) zo klein mogelijk.

Aan bakboord wil ik beginnen onder de stringer voor de kastjes. Die wil ik intact laten en daarboven is het stijf genoeg. Aan stuurboord denk ik te beginnen op 20 cm onder de contraplaat. Nog net op de versteviging in de vorm van een grof geweven glasmat.

Ongeveer op de waterlijn begint de huid dus dikker te worden. Aan bakboord heb je dan uiteindelijk de stringer van de zitting van de kajuitbank. Aan stuurboord niet want daar is de toiletruimte.
De platen komen op dus een trapeziumvormig bedje van multiplex, in de kromming van de huid geschuurd en voorzien van horizontale zaagsneden en gaten voor maximaal contact met de huid (tip van Peter Boer) .

Vorig jaar monteerde ik de Deens/Zweedse wantputtingplaatjes. Hoe maak ik daaronder een oog vast waarop een spanner kan komen? Ik overleg met mijn rvs man. Hij gaat een eenvoudiger maar als contraplaat goed bruikbare versie maken van dat wantputtingplaatje. Hij belooft alles binnen drie dagen klaar te hebben.

Zoutzuur

Nu dit geregeld is reis ik af naar Amsterdam om bij Polyservice flink in te kopen.
Hun 'Praktijkhandboek Kunststoffen' had ik al eens op de Hiswa aangeschaft en na een avondje inlezen denk ik uit het overgrote aanbod een min of meer zinnige selectie te kunnen maken.
Met een doos spullen en flink wat euro's lichter kom ik thuis. En zoals dat vaker gaat; pas dan verdiep ik me nog eens in de details. Mijn rvs man is van mening dat epoxy zonder meer geweldig hecht op rvs en daarom heb ik de speciale primer niet aangeschaft. Maar het handboek schrijft dat wel degelijk voor en Hinse gebruikte die ook. Hoe zit dat nu precies? Op internet kom ik bij West System (een Amerikaans epoxysysteem) het advies tegen om het rvs na schoonmaken in te smeren met dunne epoxy en die nat in te schuren en dan nat in nat verder te verlijmen. Dat lijkt me een knoeiboel.
Maar ook vind ik een lijmadvies om rvs na schoonmaken met tri een kwartiertje in zoutzuur te leggen, dan met gedestilleerd water af te spoelen en te drogen met hete lucht. Dit als alternatief voor een behandeling met zwavelzuur. Dat klinkt naar een industriële aanpak die me wel aanstaat. Voor de zekerheid bel ik mijn broer die vroeger bij Corus werkte en veel van staal afweet. Hij vraagt zich af of het echt nodig is, maar heeft geen bedenkingen, en maant wel tot

voorzichtigheid. Ik koop een liter zoutzuur, neem twee plastic hobbybakken en promoveer de waslijn achter het huis tot portaalkraan. Voorzien van de nodige bescherming gaat het als van een leien dakje. De zon verzorgt de droging.

Epoxy

De volgende hobbel blijkt het plakken van het multiplex tegen de huid. Ik heb een veel te kleine hoeveelheid pasteuze Polypox lijm 700 gekocht. De 300 gram gereed product is al op nadat ik 1 houten plaat op de huid heb gelijmd. Wel heb ik voldoende dunne epoxy 500, Aerosil en glasbubbles als vulmiddelen. Ik was te krenterig om een behoorlijke elektronische weegschaal aan te schaffen en dat wreekt zich nu. Met de oude Oost-Duitse brievenweger kom ik wel ergens, maar gok te veel. De epoxy blijft te dun en ik durf er niet teveel vulmiddelen bij te doen vanwege info in het handboek over teruglopende sterkte daarbij.
Bij het lijmen van de houten plaat aan de andere zijde volgt een hectisch uurtje waarin ik als een moderne Hans Brinkers probeer de tussen de kieren wegzakkende epoxy steeds weer terug te duwen, daarbij opgejaagd door de naderende sluitingstijd van de loods. Het voor het bevorderen van een snelle stolling bijgezette ventilatorkacheltje, verhoogt in eerste instantie slechts de vloeibaarheid van het mengsel. Het wordt nóg dunner. Als de werfbaas de sluitingsronde maakt, pak ik gelaten mijn spullen. De volgende ochtend vrees ik de confrontatie met een uitgeharde catastrofe, maar dat valt mee. Er is nauwelijks nog meer epoxy weggelekt.

Omdat ik ook de rvs platen met dikke epoxy op de houten ondergrond wil lijmen, surf ik nog eens naar West. Daar had ik al reuze handige tips gezien. Er staat ook een gebruikersgids op internet:
http://www.westsystem.com/webpages/userinfo/manual. West houdt het helder. 1 soort hars en niet 4 zoals bij Polyservice. Met de goede vulstoffen erbij kan je er alles mee maken, is de boodschap.
Nog geen 10 kilometer van mijn winterberging in Alkmaar is een dealer van West. Dat bespaart me een rit in de file naar Amsterdam. Ik koop er de HD 404 filler, die supersterk moet zijn. Ook ligt er dat handige gidsje, zowaar in het Nederlands.

Terug bij de boot blader ik het door en mijn oog valt op de “Peel Ply”. Dat is een doek dat je op de nog natte epoxy aanbrengt als je pas de volgende dag een verdere laag wilt aanbrengen. Het doek is zo behandeld dat je het van de dan droge epoxy aftrekt en je zonder schuren of verdere behandeling verder kunt. Lijkt me geweldig, want ik wil de 4 lagen glasweefsel er in 2 dagen oplijmen. Ik rij nogmaals van Alkmaar naar Broek op Langedijk.

De electronische weegschaal heb ik dan ook aangeschaft en uiteindelijk loopt het als op rolletjes met het oplijmen van de platen en het afwerken met de vier lagen glasweefsel. De Peel Ply maakt zijn belofte waar. Dat scheelt een hoop ongezond stof, plus de kans op beschadiging van het glasweefsel tijdens schuren. De temperatuur in de loods is in de dagen dat ik met de epoxy werkte gestegen van gemiddeld 16 naar zo’n twintig graden. Volgens de man van Polyservice zou ik maar 1 laag per 4 uur kunnen doen omdat het een verticaal vlak is, maar nu hardt de epoxy wat sneller. Achteraf gezien zou ik alles misschien zelfs wel nat in nat in 1 dag hebben kunnen doen.

Kanttekeningen.

Het praktijkhandboek kunststoffen van Polyservice geeft erg veel informatie over erg veel producten, goed als je een hele boot wilt bouwen. Teveel als je snel even iets wilt doen. Dan heb je meer aan de gebruikerhandleiding van Westsystem, waar de rode draad is dat je met simpeler middelen ook goed je doel kunt bereiken. De epoxy van West ligt op hetzelfde prijsniveau als van concurrent SP en is wel flink wat duurder dan die van Polyservice.

Het Polyservicepraktijkhandboek geeft handige formules. Bijvoorbeeld de gewichtsverhouding glasweefsel / epoxy. Ruim genomen 40 / 60.
Ik heb van de 8 stukjes weefsel het gewicht berekend en daar de aan te maken hoeveelheid epoxy op afgestemd. Dat klopte heel aardig. Zo voorkom je dat je steeds overhoudt en moet weggooien.
Vooral bij het Aerosil vulmiddel is het een grammenkwestie. Je ontkomt niet aan een elektronische weegschaal.
De pompjes van Polyservice, die je op de blikken hars en harder gebruikt, zijn niet erg nauwkeurig en bij de harder klopte er zelfs niets van. Afwegen dus. En een goede boekhouding voeren van wat je gebruikt. Zo voorkom je dat je onverwacht te kort komt.

De zoutzuurbehandeling was een aardig experiment, maar was het nu echt nodig? Een rvs plaatje dat ik als proefstukje alleen goed schuurde en schoonmaakte bleek na lijmen op hout zo goed vast te zitten dat ik het hout stuk trok. Hoe de hechting ten opzichte van polyester/ en of glasmat is weet ik niet, maar ik vermoed dat rvs ook in die verbinding geen krimp geeft, zonder verdere voorbehandeling dan door goed grof te schuren en heel erg goed schoon te maken met aceton. Ik heb nog geprobeerd met een beitel de epoxy van het rvs af te steken. Stukmaken gaat natuurlijk altijd, maar het lukte me niet om de epoxy los te wrikken.

Er kwam water uit de kier aan stuurboord, maar had dat wel een oorzakelijke relatie met het vochtige potdeksel? Achteraf twijfel ik. Om twee redenen. De lat die we potdeksel noemen is ingelamineerd en zou daardoor niet erg toegankelijk moeten zijn voor vocht in de dek/rompverbinding. Er bij mijn boot gaten door die lat geboord vanwege de voetjes van de zeerailingscepters. Normaal staan die op het dek vóór het potdeksel, maar de vorige eigenaar van mijn boot wilde kennelijk een paar centimeter meer ruimte aan dek en zette ze erop met klosjes eronder. De boutjes die ik loshaalde om de verkitting te controleren, roken zuur en voelden klam aan. De kit was verdroogd.

En tenslotte: Ik spande de verstaging de afgelopen jaren regelmatig volgens het boekje. En liefst een paar keer per seizoen. Lijkt mooi voor de trim, maar met een verend dek schiet dat niet op. De boel breekt misschien niet, maar vervormd op den duur wel blijvend.

Nu ik dit schrijf is het twee weken geleden dat ik de kitnaad controleerde, en de hele constructie zit er in. Morgen begin ik met terugbouwen. En dan nog die kitnaad. Die moest nodig vernieuwd worden.
Daarna weer aandacht voor mijn vrouw.

Ferdinand Postma
M26 Windzang
28 april 2007

Bericht van de werkgroep Zwemtrap

Afgelopen ledenvergadering kwam het ter sprake: de behoefte aan een goed functionerende zwemtrap. Om niet alleen met mooi weer een lekkere duik te kunnen nemen maar ook voor de veiligheid. Al zijn de IF en de M26 niet hoog: in je eentje kom je echt niet meer aan boord, verkleumd en met al het gewicht van het water in je druipende kleren. De schuine achterspiegel van de boten maakt het ingewikkeld om een goede trap te vinden. De zwemtrap zoals die o.a. door Marieholm geleverd werd is te kort en hangt teveel onder de spiegel: je komt er niet goed op en je hangt te veel achterover.
De werkgroep Zwemtrap werd spontaan ingesteld.

Optie 1

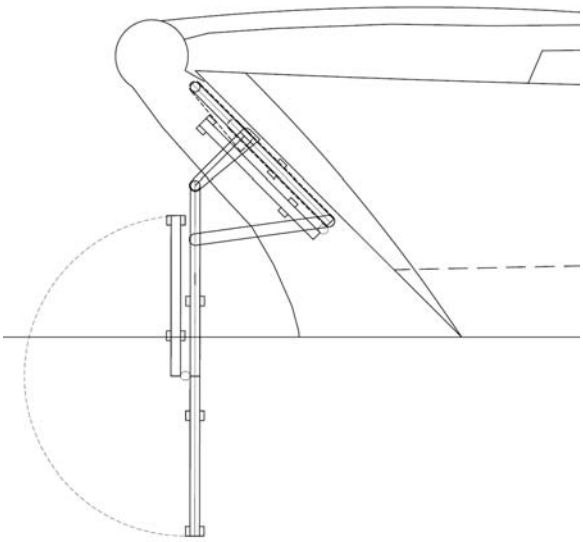
Nico Bijvoet liep al met plannen voor een zwemtrap. In dit ontwerp is hij uitgegaan van het bevestiging- en opklapsysteem zoals dat gebruikt wordt bij de 'Marieholm'-trap. In uitgeklapte toestand hangt hij, anders dan bij de oorspronkelijke trap, keurig onder de rand van het dek, zodat je daar niet omheen hoeft te klauteren. En in opgeklapte toestand hangt hij onder 45 graden tegen de spiegel aan, komt niet boven het dek uit, en blijft zo'n 25 cm vrij van de waterlijn. Hierdoor vormt de opgeklapte trap geen ontsierend fietsenrek achter de boot, en sleept hij ook niet remmend door het water tijdens het varen. Verder is de lengte vergroot en er is veel aandacht besteed aan de zijdelingse stabiliteit. Nico gebruikt hiervoor speciale scharnier constructies. De trap is gedetailleerd uitgewerkt in een bouwtekening (maar die houden we geheim). Nico maakte van de trap deze computersimulatie. De treden zijn van teakhout. De trap is met kleine aanpassing ook voor de M33 te gebruiken.
Momenteel voert Nico overleg met een werkplaats die deze trap kan maken. De bedoeling is dat van deze trap een prototype gemaakt wordt en later in serie geproduceerd kan worden. We weten nog niet precies hoe duur de trap zal worden, Nico schat de prijs rond de 200 tot 250 euro. Een grotere serie zal de trap goedkoper maken.
Belangstellenden kunnen zich bij Nico opgeven via nbijvoet@wanadoo.nl

Optie 2

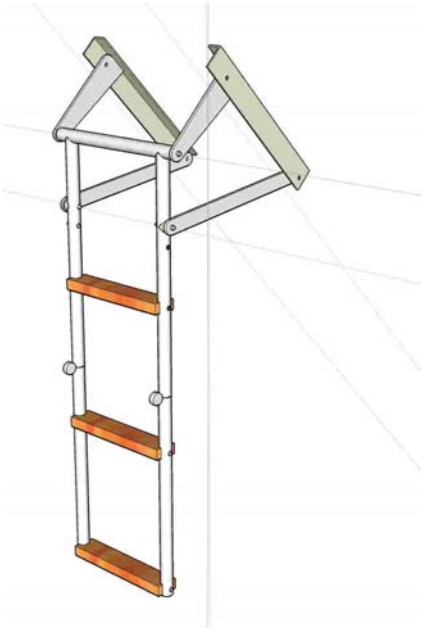
Is een idee van Michiel Veldkamp. Door twee opvouwbare touwladder zwemtrappen uit elkaar te halen en te combineren ontstaat er een voldoende lange trap om rechtstandig het water uit te komen. De trap dient aan de achterpreekstoel gehangen te worden met beide touwen. Voor recreatief gebruik kan de trap bij gelegenheid bevestigd worden maar vanuit veiligheid is een blijvende bevestiging noodzakelijk. Als de trap niet gebruikt wordt kan hij in opgevouwen toestand aan de preekstoel gebonden worden, eventueel voorzien van een hoes of een kap. Met een 'breeklijn' moet de trap vanuit het water losgetrokken kunnen worden. Dit idee is nog niet getest. Kosten ca 50 euro.

Reacties en andere goede ervaringen zijn welkom.

Michiel Veldkamp



Optie 1 zijaanzicht



Optie 1 model

Optie 2

Oproepen

Wijziging adresgegevens

Regelmatig worden de redactie, secretaris en penningmeester geconfronteerd met verouderde adresgegevens. Mensen verhuizen of veranderen van emailadres zonder de nieuwe gegevens naar onze secretaris te sturen. Alleen met de juiste gegevens kunnen wij u ons clubblad Marie*Team* toesturen en u informeren over actuele zaken.

Een verzoek om op het ledendeel van de Marieholm website (gebruikersnaam + wachtwoord op pagina 6) het de adresgegevens en het emailadres te controleren. Indien deze niet meer kloppen de juiste gegevens sturen naar secretaris@marieholmvereniging.nl .

Namens het bestuur NMV: bedankt voor de medewerking!

Nieuw leden

Ben jij ook pas lid van de NMV, maar nog niet officieel voorgesteld in Marie*Team*? Stuur dan je stukje en foto's voor 31 oktober a.s. naar redactie@marieholmverenging.nl.
Ook als je al langer lid bent en wat over je boot wilt schrijven, is je bijdrage natuurlijk welkom!

Deel de handigheidjes op je boot met de verenigingsleden

Het lijkt ons leuk om de handigheidjes met betrekking tot tuigage, inrichting, navigatie, etc... die jullie op/voor je eigen boot bedacht (of goed nagemaakt) hebben te delen met de overige leden.

Het idee is dat je een foto of schets met een kleine verklarende tekst naar ons opstuurt. We zijn op zoek naar kleine, sublieme ingrijpen, simpel, lage investering, hoog rendement en nog niet eerder binnen de vereniging gepubliceerd.

Om het inzenden te stimuleren looft de NMV vereniging hierbij een **bescheiden prijs en 2 kleinere aanmoedigingsprijzen** uit voor de handigste en origineelste inzendingen.

Bekendmaking van de winnaars, prijzen en publicatie van alle inzendingen kun je in de najaarseditie van de Marie*Team* tegemoet zien.

Stuur je inzending(en) voor 31 oktober naar de redactie, we zijn erg benieuwd!

De NMV redactie (tevens jury)
redactie@marieholmvereniging.nl

Evenementen

Kalender 2007

Datum	Evenement	Locatie	Organisatie	Inschrijving	Contactpersoon (rayonhoofd)
21 januari, 11 februari, 4 maart, 11 maart	Winterwedstrijden	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	KWV de Kaag	Ludo Knegtel
Za. 10 maart	algemene leden vergadering	de uitkijk Loosdrecht	NMV		Bestuur NMV
21 en 22 april	Voor-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	KWV de Kaag	
10-16 juni	Tocht naar Engeland	Noordzee	NMV	NMV	Henk Veerdig
Juni	Voorjaarsevenement Rayon Friesland	Sneekermeer Terhorne	NMV	NMV	Henri Rots
26-29 juli	shipmate classic yacht regatta	Hellevoetsluis	DCYR	DCYR website	Ludo Knegtel
Juli	Rondje Vlieland	Wadden	NMV	NMV	Henk Veerdig
10-12 augustus	Marieholm Kampioenschap	IJsselmeer Edam	NMV	NMV	Ludo Knegtel
1 en 2 september	Westeinder zeilwedstrijden	Westeinder		WZW	Ludo Knegtel
medio september	Najaarsevenement Rayon IJsselmeer	IJsselmeer	NMV	NMV	Rob Gerritsen
29 en 30 september	Na-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	NMV	Ludo Knegtel
14 oct., 11 nov., 9 dec.	Winterwedstrijden	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	KWV de Kaag	Ludo Knegtel

Verslag Voorkaag 21 en 22 april 2007

Zaterdag 21 april gingen we vroeg naar de haven om de boot op te halen. Deze week zou de werf de mast er nog opzetten. Een week eerder wilden we dit karweitje zelf al klaren maar dat ging even niet door. Bij het verplaatsen van een accu ging ik door mijn rug en dat was het einde van het klussen aan de boot op deze zaterdag.
Dus vandaag (een week later) in de haven aangekomen zagen we wel een bekende boot maar het was nog een motorboot en geen zeilboot. Balen dus. Gelukkig kwam de werfeigenaar snel opdagen en na wat gedoe stond drie kwartier later de mast erop.
Snel de rest optuigen want over een uur moesten we op de Kaag sociëteit zijn (en het is minstens een half uur varen). Geen ideaal begin van de dag.
Op de Kaag sociëteit aangekomen waren we de derde Marieholm. Hans Verdel zou alleen de zondag meevaren. Bart Keijzer (met Arend Verdel) en Hanz Zwart (met bemanning) waren al aanwezig. Uit zelfbescherming had ik besloten niet mee te varen. Mijn vervanger was Ludo Knegtel. De boot van Ludo was nog niet klaar want zijn roer was eraf gevaren tijdens de winterwedstrijden. We hebben er meteen een experiment van gemaakt: onze boot en de zeilen van Ludo. Eens kijken of de zeilen beter zijn.
De temperatuur was goed maar de wind hield niet over. De windkracht was nihil tot een beetje met windbanen en windwakken. Ook de windrichting was nogal veranderlijk.
Om 11:00 uur de eerste start. De wind draaide als een drol in de pispot en was zeer onregelmatig. Hanz lag één, Marleen twee en Bart drie. Bart lag een beetje achter maar bij boei 12 lag Marleen in een windwak. Bart kwam in een windbaan langs het kantje bijna voorbijvaren. Vreemde situatie.

Tweede race 's middags. De wind was minder schiftig maar de richting draaide toch nog ongeveer 90 graden. Uitstel en het startschip verkaste naar een andere plek. Uiteindelijk werden de Marieholms weggestart en na een 'in de winds rak' en 'halve winds rak' afgekort gefinished bij boei 6 (gebrek aan wind). De spinakers konden niet gebruikt worden.
Zondag 22 april was Hans Verdel ook van de partij. Maar het weer beloofde niet veel goeds. Windstilte. De uitstel werd meteen gehesen.

Winnaar Hanz
(moet binnenkort maar eens wat uitleggen…)

Om 10:00 werd er toch een poging gedaan om boten weg te starten. Vlak voordat de Marieholms zouden worden gestart (11:00) ging de wind er helemaal uit. Uitstel en dobberen maar. Uiteindelijk werd de startprocedure om 13:00 hervat en stond er wonderwel en redelijk stabiele wind met plaatselijk nog steeds vreemde windwakken en windbanen. Het kwam voor dat een boot stil lag en de buurman 2 meter verderop aan lijzijde voorbij zeilde.

Na het zeilen nog even lekker buiten genoten van bitterballen met een biertje en werd er nog spontaan gezongen voor de jarige voorzitter. De uiteindelijke uitslag was:

No	Zeilno	Naam	Punten	1	2	3
1	117	Hanz Zwart	3,0	1	2	1
2	3129	Bart Keijzer	8,7	3	1	2
3	6477	Marleen Gaillard	16,7	2	3	4
4	52	Arend Verdel	25,7	dnc	dnc	3

Marc Fluttert (vanuit de persboot)

Onderstaande (en omslag) foto's zijn van de VoorKaag met respectievelijk de 'Skidbladnir', 'Asjemenou!' en "Mission IF possible'

26
52

De laatste rubriek

Van de redactie

Dit is alweer de 13de Marie*Team!* Begin Maart hadden we er een hard hoofd in maar dankzij de vele inzendingen was het een plezier om de editie in elkaar te zetten. Alle auteurs hartelijk dank voor de bijdrage! Deze keer minder reisverhalen maar des te meer klussen en techniek, in het najaar verwachten we een omgedraaide situatie…

Met veel vertrouwen in een goede afloop, hebben we alvast een uiterste inleverdatum voor kopij van het najaarnummer vastgesteld op 31 oktober 2007!

Hou ons op de hoogte van uw reilen en zeilen!

De redactie:
Annemarie Stam, Michiel Veldkamp en Albert van der Sanden

Colofon Marie*Team*

Dit is het verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: Jaargang 7 (2007), nummer 1
.
Nederlandse Marieholm Vereniging
KvK-nummer 30169764
Postbanknummer 5218463, t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Waalre
Telefoon: 071-5217355

Email: redactie@marieholmvereniging.nl

Correspondentieadres:
Westeinde 12; 2275 AD Voorburg
http://www.marieholmvereniging.nl