Inhoud

Inhoud....1
Van de voorzitter....2
Boot en Vereniging....4
Rayonhoofden gezocht…. 4
www.marieholmvereniging.nl....6
Webmaster/contentbeheerder gezocht....6
MarieTeam zoekt redactielid....6
Aanmelden gebruik vochtmeter NMV....7
Varen op Waddenzee of Noordzee....7
37 nieuwe leden....8
Boot en Eigenaar....10
Jonge Geert....10
Ljipke....10
Påpp....11
Boot en Verhaal....12
Voorjaarsevenement te Aalsmeer....12
Marieholmkampioenschappen 2004 te Edam....13
Nakaag historisch voor de Marieholms....18
STORMPJE....19
Droogvallen met de WØRK....21
Jacht op een Marieholm 33 “Fortissimo”....22
Schipper en Haven....25
Uitwellingerga....25
Boot en Kombuis....27
Yoghurtmachine....27
Boot en Techniek....28
Handige lijntjes: de hijslijn voor de buitenboordmotor....28
Werktitel: Mooie Marie....29
Schetsplaten en trekstangen in plaats van knieën....33
Boot en Zeiltechniek....36
Hoe de expert zijn IF trimt....36
De laatste Rubriek....39
What’s in a name?....39
Agenda 2005....40
Van de redactie....40
Colofon MarieTeam....41

Grote foto voorpagina: Loek Braber

Van de voorzitter

Beste leden,

Het is al weer enige tijd geleden dat ik dagelijks op de steiger naar een prachtig scheepje zat te staren.

Verliefd was ik, en totaal verkocht. Na twee weken besloot ik de knoop door te hakken en werd ik de trotse eigenaar van Aniene, een prachtige Marieholm IF-E.

Eerst nog wat onwennig, maar al gauw vertrouwd, maakten we onze eerste zeiltocht over het IJsselmeer. Tjongejonge, aan mijn bootje lag het niet: zo makkelijk te zeilen, en zo snel ook. Zelf moest ik nog wel wat aan de techniek werken, maar al doende leert men. Tijdens deze, en andere tochten kwam ik regelmatig in contact met diverse fanatieke Marieholm-zeilers. Vaak zeilden we dan ook samen een stukje op – gewoon voor de lol, en omdat het natuurlijk prachtig is om te zien. Bewust of onbewust, als je samen opzeilt, ben je eerder geneigd om eens wat te variëren met de stand van de zeilen – je wilt toch zeker niet achterblijven. Het ultieme zeilgevoel was al gauw geboren, en niet alleen bij mij. Al spoedig had ik een behoorlijk aantal zeilvrienden gemaakt, en ook zij kenden weer vele Marieholm-zeilers. Het idee om een vereniging op te richten liet dan ook niet lang op zich wachten, en na een voorbereidend jaar was het op 1 januari 2001 eindelijk zover, de Nederlandse Marieholm Vereniging (NMV) was met 35 leden officieel ingeschreven, en daarmee een feit. Afgelopen 4 jaar hebben we flink aan de waterwegen getimmerd, mede hierdoor delen wij nu onze passie voor deze prachtige zeilscheepjes met ruim 150 zeilvrienden. Nieuwe leden, van harte welkom bij de NMV!

Van oorsprong is de NMV een watersportvereniging en dat hebben we geweten dit seizoen. Het water leek van alle kanten te komen; was het geen buiswater, dan was het wel hemelwater dat met bakken tegelijk naar beneden kwam! Slechts de zeezeilende leden onder ons wisten het onderscheid nog te maken. Van rolwolk tot windhoos, de elementen hebben ons weer eens flink bezig gehouden, ik heb er bijzonder van genoten.

Afgelopen seizoen had ik twee belangrijke doelen. Als eerste wilde ik natuurlijk de felbegeerde Marieholm-wisseltrofee winnen om vervolgens lekker relaxed nog wat weekjes rond te zeilen over het IJsselmeer en de Waddenzee. Helaas, het Marieholm-kampioenschap heb ik niet naar mijn hand weten te zetten, ik ben slechts ergens in de middenmoot geëindigd. En van relaxed rondzeilen is ook niet veel terechtgekomen. Het IJsselmeer had blijkbaar een reputatie hoog te houden, en liet mij zien dat zij nog niet zo lang geleden niet voor niets de Zuiderzee genoemd werd. Voldoende zee zeker – en het wad dus maar gemeden.

Het kampioenschap in Edam kende voor mij vele hoogtepunten, wat een geweldig geslaagd evenement! Zo was het op de eerste wedstrijddag een komen en gaan van buien, met onder iedere bui een flinke puist wind. Vlak voor de derde start werd de lucht echt gitzwart, de wind werd wat fluiterig, zeilen werden gereefd, en genua's door fokjes vervangen. Op een gegeven moment waaide en regende het zo hard dat de start werd uitgesteld. Door de deining, en door het slechte zicht, was van onze dinghy-startboot met buitenboordmotor slechts af en toe het roodwitgeblokte vlaggetje nog zichtbaar. De uitstelvlag was speciaal voor deze gelegenheid aan een pikhaak gemonteerd. Wat een prachtig moment was dat: 19 schepen zeilden met een snelheid van zo'n 7 knopen, vlak voor de startlijn, kriskras door elkaar, in afwachting van het nieuwe 10-minutensignaal, dat wil je toch niet missen!
Wat ik ook als heel bijzonder heb ervaren is de rust: eenmaal afgemeerd in de haven houden de NMV-leden ook echt rekening met elkaar, geen lallend en brallend dronkenmansgedoe, maar een echte sportieve en zeer vriendschappelijke sfeer. Dat vind ik hartverwarmend, dat siert onze vereniging enorm.

Als klap op de vuurpijl kreeg ik van de diverse havenmeesters en andere zeer sympathieke medewerkers van watersportvereniging De Zeevang een wel heel bijzonder compliment. Zelden hadden zij zo'n leuke groep sportievelingen te gast gehad. Zelfs na een barbecue met ruim 50 deelnemers, waar toch behoorlijk is gegeten, gedronken, en plezier gemaakt, had de schoonmaakploeg er de volgende ochtend eigenlijk niet meer werk aan dan normaal. Dat zijn van die kleine dingen die bijzonder gewaardeerd worden. Wij zijn welkom bij De Zeevang, ook voor de jaren die nog gaan komen.

Nog steeds zit ik regelmatig op de steiger naar mijn IF-scheepje te staren. Veel van mijn verwachtingen zijn uitgekomen. Mooie tochten hebben we gemaakt, maar ook vaak alleen maar een uurtje uitgewaaid.
Toch had ik nooit durven dromen dat wij samen ooit nog eens zoveel zeilvrienden zouden maken. En ondertussen, heel vertrouwd geraakt, spelen wij met de elementen, met elkaar.
Tot volgend jaar!

Frank Jurgens
Voorzitter

Rayonhoofden gezocht….

Heb je als Zeeuw of Limburger eigenlijk ooit nog eens Rayonhoofd willen worden: dit is je kans……lees verder!

Hoewel we het afgelopen seizoen wederom een aantal leuke NMV-evenementen gevaren hebben, is er altijd ruimte voor verbetering. Wij streven ernaar om in 2005 de NMV-evenementen beter over het land te verdelen. Daar hebben we echter wel versterking van de evenementencommissie voor nodig……de NVM groeit en het wordt teveel om de evenementen door één persoon te laten organiseren.

Om ook meer aandacht te kunnen geven aan lokale evenementen voor de Marieholms willen we de NMV-vloot 'op papier' opsplitsen in een aantal rayons. Deze rayons worden zodanig samengesteld dat ieder NMV-lid in principe niet verder dan één dag hoeft te varen om aan een lokaal evenement deel te kunnen nemen. In elk rayon willen we minstens één lokaal evenement per jaar organiseren. Uiteraard zal het landelijke Marieholm-kampioenschap in augustus op het IJsselmeer blijven bestaan.

Vervolgens hopen we dat er zo ook meer activiteiten en directe contacten zullen groeien tussen de leden op lokaal niveau. Want hoe meer directe contacten er zijn, hoe beter de kennis en ervaring kunnen groeien en worden uitgewisseld (je kunt de kunst dan immers direct bij elkaar afkijken), en hoe meer plezier we met elkaar kunnen hebben. Een rayonhoofd hoeft zich dus niet blind te staren op alleen het regionale evenement.

Om dit plan in de praktijk te brengen zijn we voor elk rayon op zoek naar een Rayonhoofd die (een deel van) de organisatie van lokale evenementen op zich kan nemen. Denk nou niet meteen "dat gaat vast een heleboel tijd kosten" want dat valt in de praktijk erg mee (en ik kan het na 3 seizoenen weten). Verder is het ook mogelijk om de functie Rayonhoofd met meerder mensen als deeltijdbaan in te vullen. We hebben de extra mankracht in de vorm van rayonhoofden dus echt nodig.

Wat zijn nou de taken van een Rayonhoofd:

- Je bent het centrale aanspreekpunt voor alle leden uit het rayon voor wat betreft de evenementen. In de winter overleg je (per telefoon of email) met de evenementencommissaris van de NMV (Marleen dus) welke bestaande lokale evenementen/activiteiten je in jouw Rayon wilt gaan organiseren. Dit kan deelname aan een lokale (avond)wedstrijd zijn, een 2-daagse toertocht, een lezing, een borrel, een dagje gezamenlijk klussen, een barbecue op een eilandje, een gezamenlijke aanbrengtocht naar het kampioenschap etc. De keus is aan jou….
- Indien nodig neem je contact op met een lokale watersportvereniging die een bestaande wedstrijd uitschrijft en vraagt of de Marieholms mee mogen doen.
- Ongeveer twee maanden voor aanvang van het evenement moet je de praktische informatie verzamelen: zoals kosten voor deelname aan wedstrijden, liggeld in de jachthaven, locatie en kosten voor Marieholmdiner etc. Deze informatie beschrijf je in de uitnodiging. De evenementencommissaris zorgt ervoor dat alle NMV-leden deze uitnodiging ontvangen en dat deze informatie kan worden nagelezen op de website. De aanmeldingen worden via de website verzorgd.
- Daarna is het belangrijk dat je de NMV-leden uit jouw rayon (en liefst ook daarbuiten) enthousiast maakt voor het evenement. Hoe je dat doet en hoeveel tijd je daaraan wilt besteden, kan je helemaal zelf bepalen……Sommige evenement zullen zeker ook aantrekkelijk zijn voor NMV-leden uit andere rayons..
- Tijdens het evenement zal je het aanspreekpunt zijn voor de deelnemers. Daarbij hoort o.a. het verwelkomen van de deelnemers, het controleren/innen van betalingen, eventueel het uitreiken van de prijzen en bedankjes. In sommige gevallen ook de verwerking van de

wedstrijduitslagen, maar dat is een uitzondering. Regelmatig zullen ook NMV-bestuursleden bij de evenementen aanwezig zijn die je bij deze taken kunnen ondersteunen.

- Uiteraard weet je je bij al het bovenstaande ondersteund door het bestuur in het algemeen en de evenementencommissie in het bijzonder.

We willen de NMV-vloot voorlopig indelen in de volgende rayons:

1. De Noordvloot – bestaat uit leden met een ligplaats in het noorden van Nederland, te weten Friesland, Groningen, Waddenzee
2. De IJsselmeervloot - bestaat uit leden met een ligplaats direct aan het IJsselmeer
3. De Hollandse Plassen vloot - bestaat uit leden met een ligplaats aan de plassen in Noord- en Zuid-Holland
4. De Utrechtse Plassen vloot – bestaat uit leden met een ligplaats rond Utrecht
5. De Zuidvloot - bestaat uit leden met een ligplaats in het zuiden van Nederland, te weten Zeeland, Brabant en Limburg

Het is mogelijk dat sommige NMV-leden bij twee vloten passen, bijvoorbeeld als ze een ligplaats hebben in de Friese steden aan het IJsselmeer. Het is ook mogelijk om de vloten verder op te splitsen; dit zal voornamelijk afhangen van de aanmelding van een Rayonhoofd voor een bepaalde regio.

Wil je meer invloed uitoefenen op de organisatie rond lokale NMV-evenementen en heb je een paar uurtjes per jaar ervoor over om dit te realiseren, bel me dan geheel vrijblijvend een keer op om een betere indruk te krijgen van de werkzaamheden van een rayonhoofd en hoeveel tijd het werkelijk kost.

Wij hebben zin in het nieuwe seizoen…..jullie ook?

Marleen Gaillard (071-5217355)
Evenementencommissaris

www.marieholmvereniging.nl

Ook nu melden de webmasters weer nieuwtjes over onze website.

Jullie hebben waarschijnlijk gemerkt dat we de laatste tijd kampen met problemen. Dit werd veroorzaakt door een “onverwachte” actie van onze provider. Paul, Anthony en Richard herstellen de schade, maar het kost ons meer tijd dan verwacht. Graag nog even geduld.

Helaas heeft Dries Borggreve te kennen gegeven zich terug te trekken uit ons team; daarom wederom een vacature in deze “Marie-team”. We bedanken Dries voor zijn inzet en hopen dat we snel een waardige opvolger mogen begroeten.

We wensen jullie veel surfplezier,

Anthony de Bont
Richard Stijns
Webmasters

Password voor het exclusieve deel van de NMV website
(**Let op**: ook hoofd- en kleine letters exact overnemen):

Userid / Gebruikersnaam = NMVlid
Password = 4members

Password voor het exclusieve deel van de Zweedse IF website
WWW.Ifboat.com kies in Zweeds Förbund / Medlemssida
password: am24jr8

Webmaster/contentbeheerder gezocht

Voor het onderhoud van onze website zoeken wij versterking. Als we de werkzaamheden over meer personen kunnen verdelen blijft het voor iedereen leuk, en bovendien is het goed om met een nieuw persoon ook nieuwe ideeën binnen te krijgen.

Wij zoeken iemand die actief aan de slag gaat met verdere uitbouw van onze website.
De werkzaamheden voor de kandidaat zijn:

- Informatie zoeken en hiervan goed leesbare teksten maken.
- Publiceren van deze informatie met behulp van Microsoft Frontpage
  Dit pakket is qua gebruik vergelijkbaar met Microsoft Word.
- Bewerking van fotomateriaal zodat dit bruikbaar wordt voor een website.

Bij voorkeur zoeken wij iemand met ervaring op dit gebied, maar ook kandidaten zonder ervaring zijn welkom; het valt snel te leren. Ervaring met computergebruik zoals MS-office producten is wel belangrijk, evenals het bezit van een recente computer en liefst een breedband verbinding (ADSL/kabel) met het internet. Na een inwerkperiode kost dit werk gemiddeld 1 uur per week.

Heb je nog vragen? Ben je geinteresseerd? Bel dan met

Richard Stijns (020-6401095)
Webmaster

Marie*Team* zoekt redactielid

We zoeken iemand die zin en tijd heeft onze redactie te versterken. Marie*Team* verschijnt twee maal per jaar. Wij wonen allebei in de omgeving van Amsterdam, maar met email en telefoon kan een grotere geografische afstand tussen redactieleden makkelijk overwonnen worden. Als je je aan wilt melden of als je vragen hebt, kan je ons mailen of bellen. Redactie@marieholmvereniging.nl

Marjo Broertjes (020-6401095)
Manja Thiry (020-6851121)

Aanmelden gebruik vochtmeter NMV

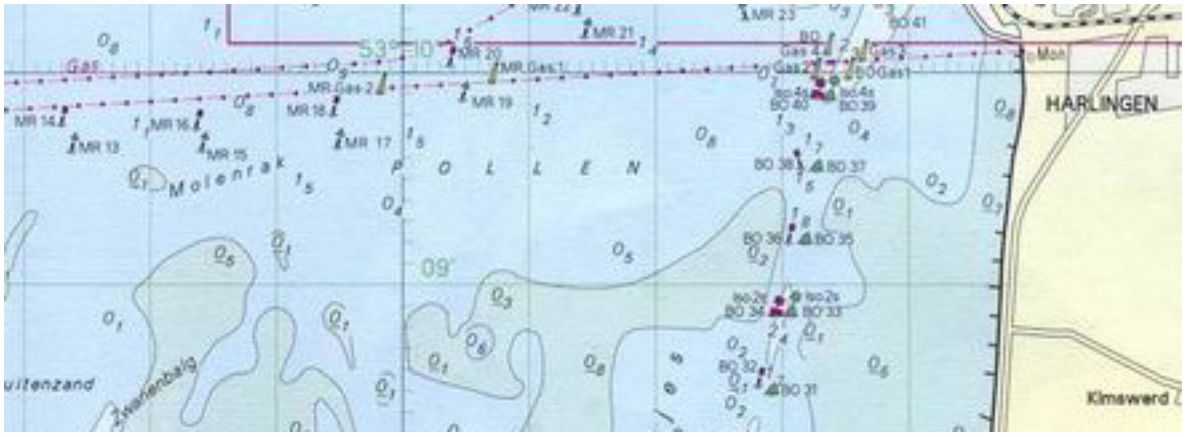
De NMV beschikt over een Woodcap digitale vochtmeter voor polyester die tegen vergoeding van de transportkosten (heen en terug is 11 euro) beschikbaar is voor de leden. De meter is eenvoudig te gebruiken en kan per post worden verzonden. Na de aanschaf van de vochtmeter in februari 2004 hebben 12 NMV leden hun IF of M26 gemeten. Ze hebben de resultaten vastgelegd in het Vochtmeterlogboek. Zie ook de vochtmeterdiscussie op Forum. Het ene schip was wat minder vochtig dan het andere, maar in het algemeen zijn de resultaten bemoedigend te noemen. Zelfs daar waar sprake was van kleine bobbeltjes bleek het laminaat relatief droog. Als er osmoseverschijnselen waren beperkten die zich tot de overgang tussen gelcoat en laminaat en tot een enkel roerblad. Bij geen enkele boot werd dieperliggende osmose aangetroffen.
Ook deze herfst/winter willen we een vochtmeter-tournee organiseren. Een rondreis heeft het voordeel dat er onderling afspraken gemaakt kunnen worden om de meter over te dragen en je je ervaringen kunt uitwisselen.
Daarom willen we peilen hoe de behoefte aan het gebruik van de meter is.
Wil je de vochtmeter gebruiken, mail dat dan aan fpostma@wanadoo.nl. Graag binnen twee weken na het verschijnen van dit blad zodat we op korte termijn een bevredigende logistiek op kunnen zetten. De leden zonder email kunnen het beste even bellen of een kaartje sturen.

Mocht je de vochtmeter willen gebruiken, zou je dan ook willen reageren op de volgende vragen?

- Kan je kort omschrijven hoe urgent je behoefte aan een vochtmeting is?
- Waar ligt je schip in de winterstalling?
- Naam en je adres en telefoonnummer (met name voor nieuwe leden, maar ook voor anderen is het handig het adres er even bij te vermelden voor een snel overzicht).

Ferdinand Postma (072 5897828)
Loudelsweg 73 , 1861 TD Bergen NH
Technische commissie

Varen op Waddenzee of Noordzee



Welke NMV-leden zijn van plan zijn om in 2005 een tocht te gaan maken over de Waddenzee of op de Noordzee en vinden het leuk om dit met meerdere Marieholms te doen?
Heb je ervaring op deze wateren en wil je die delen of .....heb je weinig ervaring en wil je graag van elkaar leren of .....lijkt het je gewoon gezellig om met een groepje Marieholms een tocht te maken, meld je dan even bij Marleen Gaillard (evenement@marieholmvereniging.nl).
Bij voldoende interesse kunnen wij proberen een en ander te coordineren.

Marleen Gaillard
Evenementencommissaris

37 nieuwe leden

Op het moment van schrijven (medio oktober 2004) is de vereniging 150 leden rijk! Deze 150 leden zijn verspreid over 5 boottypes (waarbij de M261 en M26 als één type beschouwd worden en er ook geen onderscheid wordt gemaakt tussen IF en IF-E). Tevens bestaat er een geografische spreiding die zich zelfs tot onze zuiderburen uitstrekt. Dat zijn toch feiten waar we als jonge vereniging die haar 5de jaar nog moet ingaan, trots op mogen zijn! De groeicijfers liegen er dan ook niet om: Al vier jaar is er sprake van een stabiele, nettogroei van rond de 35 nieuwe leden per jaar. Uiteraard kan dit niet blijven doorgaan, maar voorlopig zijn we goed op weg.

Dit zijn de feiten, maar nu terug naar mensen: wie zijn de eigenaren achter al die boten, wat zijn hun beweegredenen om lid te worden? Op de volgende pagina staan de personen - met hun boten en ligplaatsen - die in 2004 als nieuw lid zijn opgetekend.

Allen een heel hartelijk en warm welkom geheten binnen deze jonge, veelzijdige en prettige vereniging. De aanmelding van nieuwe leden (zeker in zo groten getale) betekent weer een extra stimulans voor de commissies en het bestuur: er is vraag naar het resultaat van hun inspanningen.
Ik kan niet iedereen persoonlijk welkom heten, maar wel wil ik een uitzondering maken voor Kees Stuurman. Tenslotte heeft hij de moed gehad om een nieuw boottype in de vereniging te introduceren (AC20). Ik hoop van harte dat Kees niet lang de enige eigenaar van een 20-voeter blijft binnen de NMV!

In het verlengde hiervan wil ik deze gelegenheid aangrijpen om een duidelijk signaal af te geven aan alle leden in het algemeen en de nieuwe leden in het bijzonder:

Als dat wat je nu binnen de vereniging aantreft, niet (geheel) beantwoordt aan je verwachtingen, of als je suggesties hebt voor veranderingen of aanvullingen: laat vooral van je horen! De vereniging wil graag gebruikmaken van de onbevangen blik van een nieuwkomer of van de doorgewinterde ervaringen van een nestor. Laat je commentaar aan het bestuur of een commissie horen – dat wordt altijd op prijs gesteld!

En ten slotte hebben we de leden die zich in 2004 hebben aangemeld, uitgenodigd zich in deze Marie*Team* aan de vereniging voor te stellen. Diegenen die die deze uitnodiging aangenomen hebben, zijn te vinden in de rubriek “Boot en Eigenaar”!

Paul Brandt
Secretaris

Naam	Woonplaats	Type	Naam schip	Ligplaats	Lid sinds
Severien Bouman	Groningen	M26	Godewind	Gaastmeer	19-jan
Bart & Sietske de Bakker-Cnossen	Alphen a/d Rijn	IF	*Bathys*	Leimuiden	24-jan
Erik Nagtegaal	Almere-Haven	IF	*<onbekend>*	Almere-Haven	6-feb
Boudewijn Schokker	Utrecht	IF	*Wiqtoria 2*	Flevo Marina - Lelystad	14-feb
Onno Moeller	Houten	IF-E	*Ljipke*	Naarden	18-feb
Pico Kuiper	Alphen a/d Rijn	IF	*Påpp*	Leimuiden	29-feb
Roland van Limburg Stirum	Naarden	IF	*<onbekend >*	Naarderbos	13-mrt
Gerard & Alie Cnossen	Opeinde	M26	*SVAJ*	Oudega (SM)	23-mrt
Sylvia Kolfschoten	Amsterdam	IF	*Olivia*	Heeg	12-apr
Sebastiaan Talsma	Driehuizen	IF-E	*Kåre*	Driehuizen	14-apr
David Prins	Amsterdam	IF	*Pied-a-mer*	Lelystad	22-apr
Jan-Mark Vink	Utrecht	IF-E	*Jib*	Bodegraven	7-mei
Hans & Marijke Bos	Ermelo	M26	*Korvet*	Ermelo	9-mei
Marcel Cantor	Apeldoorn	IF	*Mat'lo*	Ketelhaven	22-mei
Jan Goedhart	Dronten	IF	*Glazen Jacht*	Uitgeest	30-mei
Bastiaan Soeteman	Muiden	IF	*MIA*	Muiden	2-jun
Tirza Zwanenbeek	Doetinchem	IF	*Sphinx*	Huizen	9-jun
Edzard Been	Barendrecht	M26	*Mjolnir*	Noorderhem (Braassem)	17-jun
Peter Luyendijk	Hoogwoud	M26	*Marnavik*	Enkhuizen	22-jun
Kees Stuurman	Medemblik	AC20	*Weereenzorg*	Medemblik	29-jun
Pascal Bos	Amsterdam	M26	*<onbekend>*	WSV Amsterdam	12-jul
Arnoud Hendriks	Burgerveen	M26	*Zandkreek*	Burgerveen	13-jul
Ludo Knegtel	Leiden	IF	*Jadan II*	Leiden	24-jul
Bert Ran	Krimpen a/d Lek	M26	*Kajman*	WSV "Smit Kinderdijk"	27-jul
Reinold Poelstra	Indijk	IF	*it is klear*	Indyk	5-aug
Jan Kaan	Utrecht	IF	*bla jungfrau*	Tienhoven-Loosdrecht 5	7-aug
Han van Daalen	Utrecht	IF	*Emma*	Doornbos Breukeleveen	10-aug
Helmert Meirink	Hilversum	M26	*Lucifer*	Naarden	12-aug
Kees Koning	Amsterdam	IF-E	*Dodde*	Amsterdam	13-aug
Jan de Boer	Kwadijk	IF-E	*Jonge Geert*	Monnickendam	17-aug
Friso Heijkoop	Apeldoorn	IF-E	*Sofia*	Heeg	22-aug
Jacques Kalisvaart	Leiden	IF	*Balans II*	Uitdam	2-sep
Pier Idsardi	Heerlen	M26	Sterna	Heeg	6-okt
Annemarie Bosch	Driebergen Rsb.	IF	Ellinor	nog te bepalen	24-okt
Erik de Boer	Makkinga	IF-E	Njuta	De Veenhoop	27-okt
Peter Langendoen	Den Haag	M26	Balance	Numansdorp	1-nov
Peter Boer	Doesburg	IF	<naamloos>	Giesbeek	3-nov

Boot en Eigenaar

Nieuwe leden aan het woord over zichzelf, over hun schip en hun band met de NMV.

Jonge Geert

Graag neem ik de uitnodiging aan om als nieuw lid iets te vertellen waarom ik (eigenlijk wij) een Marieholm IF kochten en wat de reden was van de naamgeving. Als gezin hebben wij veel jaren gezeild met een Westerly Nomad en later met een Westerly Centaur. Met het eerste schip zeilden we op Loosdrecht en met het tweede op het IJsselmeer. Echter een dure verbouwing aan ons huis, het feit dat mijn vrouw het zeilen voor gezien hield en het overlijden van mijn zoon Geert-Jan, tevens mijn zeilmaatje in goede en minder goede weersomstandigheden leidden ertoe dat er zo'n 12 jaar niet meer werd gezeild. Een paar jaar geleden zei mijn tweede zoon: Pa waarom kopen we geen zeilboot? Op de Hiswa vond ik in 2002 bij een Jachtmakelaar uit Hellevoetsluis een goed uitgeruste IF. Dit was het type schip dat mij altijd al had bekoord vanwege z'n fraaie lijnen en z'n bijzondere zeileigenschappen. Wij hebben de volgende twee jaren veel tijd en geld besteed om er weer een juweeltje van te maken. Hoewel er nog een paar items w.o. nieuwe zeilen op ons verlanglijstje staan. Het schip voldoet qua zeileigenschappen geheel aan onze verwachtingen maar het is nou niet een schip waar je lekker op kunt overnachten. Ik kan me namelijk niet omdraaien als ik op de bank slaap want dan kom ik met mijn schouders vast te zitten onder de kastjes.

Naamgeving: De oorspronkelijk Belgische eigenaar had het schip de naam "Sleipnir" gegeven. Dit is het achtbenige paard van de Noorse god Donor Wij hebben het echter naar mijn overleden zoon en zeilmaatje genoemd die op 23 jarige leeftijd samen met twee vrienden in een auto-ongeluk om het leven kwam. Derhalve de "Jonge Geert".

Onze IF ligt op Hemmeland in Monnikendam. Wij wonen zelf in Kwadijk (omgeving Purmerend) en staan sinds 16 september ingeschreven als lid van de NMV.

What's in a name:

Jaren geleden zag ik in Hoorn een fraai zeiljacht met de romantische naam "Windekind" . Het bijbootje heette "Kinderwind". Vorig jaar lag aan ons steiger een enigszins gedateerd stalen jacht met de naam "Dik Blik". Ook ligt er nog een jachtje met de naam, die voor zich spreekt n.l. Ouweneel....

Jan C. de Boer

IF Jonge Geert

Ljipke

Wij waren vorig jaar op zoek naar een goed zeilende boot met mooie lijnen. Omdat we in Naarden liggen, moest de boot geschikt zijn voor Marker- en IJsselmeer, maar ook een rondje Friesland of over de Hollandse plassen moest goed mogelijk zijn. Comfort was daarbij minder belangrijk. Marieholms kenden we al wel, maar zelf hadden we nog nooit ervaren hoe zo'n boot nou zeilt. Na een bezoek aan Doornbosch en het lezen van zoveel mogelijk testverslagen en impressies van eigenaren waren we om. Na een aantal maanden zoeken viel ons oog op Le Vanneau, die in Monnickendam te koop lag.

Het eerste seizoen met de Marieholm is alweer voorbij. Wat een heerlijk zeilende boot! Leuk ook om de reacties van anderen te horen, wanneer je met een klassieker onderweg bent. Goed ook, dat er een vereniging als de NMV is. We hebben al dankbaar van de kennisbank gebruik gemaakt. We zijn er nog niet aan toe gekomen om eens aan activiteiten van de NMV mee te doen, maar dat gaat zeker gebeuren.

Oh ja, onze eigen zeilervaring. Carolien groeide op in de omgeving van de Reeuwijkse plassen en heeft daar veel gezeild. Mijn ouders kochten een zeilboot toen ik zeven was. Elke zomervakantie en heel veel weekends zijn daarna in Friesland doorgebracht.

Onno Möller en Carolien Veerman
IF Ljipke

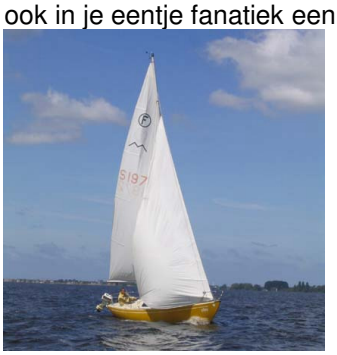
Påpp

Graag stel ik me even voor:
Pico Kuiper, sinds 6 jaar eigenaar van IF S 1972 (bouwjaar 1975), genaamd Påpp.
Ik ben 48 jaar, getrouwd met Annely en trotse vader van Paul (19) en Petra (17).
Hiermee heb ik meteen de naam van onze Marieholm toegelicht, het is, net zo als overigens een deel van ons mailadres, een grapje van onze voorletters, voor het 'Zweedse gevoel' voorzien van het rondje op de a. Dat velen het lezen als pap en daarmee mijn status in het gezin benoemen is alleen maar leuk.

Wij wonen in Alphen aan den Rijn en Påpp ligt bij Kempers in Leimuiden, aan de Westeinder. Toen ik afgelopen winter dan ook op Internet zag dat de vereniging een voorjaarsevenement op de thuisplas ging organiseren had ik een extra zetje om lid te worden. Met overbuurman Rob als bemanning werden we (met erg veel wind) overigens direct 2^{e}. We genoten (en ik geniet) van het verenigingsgevoel en de vele informatie die bereikbaar is. Enkele jaren geleden zag ik nog weinig Marieholms op de plas, nu toch erg vaak en dan veel zwaaien naar bekenden, zelfs nog op rustige oktoberdagen.

Geboren Hilversummer woonde ik vroeger in Loosdrecht en andere plaatsen in en om het Gooi. Met een echte watersportvader en -moeder begonnen we natuurlijk in een Piraatje, bij de IJsselmeerkruiser. Zuslief vond er niet veel aan maar met mijn tweelingbroer gingen we later, toen Pa één van de eerste Wibo's kocht, over naar Vaurien H15593 en later Vrijheid 1300, mooi zeilen. Bijzonder dat je die nummers nooit meer vergeet.
Onderlinge wedstrijden bij Het Witte Huis, 's avonds zelf gevangen visjes eten en later met vrienden via de randmeren naar de Sneekweek zijn mooie herinneringen. Kortom, zeilen is voor mij net zoals lopen of fietsen. Daarbij niet erg fanatiek maar wel met een gevoel van competitie, veel vrijheid en genieten.

Na vele jaren waarin we geen boot hadden (vrouw en kinderen niet echt liefhebbers) besloot ik 6 jaar geleden een kleine kajuitzeiler te kopen. Ik wilde wel weer hout, maar mijn vrouw hield mij gelukkig tegen, want er is ook nog zoiets als een drukke baan, volleybal en veel andere leuke dingen. Hoewel ik iets anders zocht was ik verkocht toen ik de IF's bij Doornbos zag, en zeker deze mooie gele. Vroeger vond ik ze al prachtig!
Nu een echte plassenzeiler, bijna elk weekend, zonder veel comfort maar echt voor het geweldige zeilen. Overigens vaak met een wijntje, lekker hapje of vers gerookte paling.
En wat is het heerlijk om zowel met vrienden als familie even te kunnen zwemmen en toeren maar ook in je eentje fanatiek een andere boot in te gaan halen. Påpp is mijn beste ontspanning!



Pico Kuiper
IF Påpp

Voorjaarsevenement te Aalsmeer

Op 22 en 23 mei vond te Aalsmeer – in de Westeinder plassen - het eerste 'natte' evenement van 2004 plaats. Er was veel belangstelling: 13 schepen, diverse opstappers op beide dagen, zelfs een schip uit Friesland en een opstapper uit Frankrijk. Doordat de NMV kon aanhaken bij wedstrijden van de stichting Westeinder Zeil Wedstrijden hoefte niemand wedstrijdleiding te zijn en konden alle Marieholms zich volledig op de strijd storten. Lees het verslag van de Bathys!.

Vrijdagavond bleek een voorbespreking te zijn. Wij lazen onze mail thuis echter uit toen die net afgelopen was, dus moesten we het zonder hints en tips stellen. Zaterdagmorgen waren we al vroeg uit de veren om vanuit onze thuishaven in Leimuiden op tijd bij WV Schiphol te zijn. Daar lagen al heel wat Marieholms verzameld, maar er was nog geen tijd om die allemaal te bekijken. Er stond een krachtige wind over de Westeinderplassen, zeker in de vlagen, en er ging gezeild worden! Voor ons uit startten de houten valken en na ons de 12-voets jollen.

De eerste start ging niet zo lekker, maar door lange slagen te maken en op tijd te klappen, wisten we terrein te winnen. MGB 75 (toch eens vragen waar die naam vandaan komt, want het komt op mij over dat de eigenaar liever een cabriolet van engelse makelij had gehad) had pech: De overloop begaf het, waardoor zij de voorsprong rap kwijt raakte. Uiteindelijk kwamen we neus aan neus over de finish en had MGB 75 net gewonnen. Reuze trots waren we op onze 2e plaats! Bij de tweede start ging het mis: We hadden geen minuut bijgeteld voor de vervangingswimpel en startten te vroeg. Dus moet je eerst weer terug achter de startlijn komen en opnieuw starten. Ja, dan helpt er geen moedertje lief meer aan. Hoewel… Pápp van Pico Kuiper had net zo'n start, maar wist wel als 2e te finishen. Goed gevaren dus! MGB 75 had nu echter zo'n voorsprong, dat er later door de andere deelnemers werd opgemerkt, dat zij niet eens wisten dat die boot ook mee deed.
De eerste dag werd beëindigd met een rondje langs de boten, borrel en een smakelijke, echt italiaanse maaltijd in het clubhuis van WV Schiphol.

Dag twee was er minder wind, wat weer heel andere kwaliteiten bovenbracht in het deelnemersveld. Bij licht weer moet je netjes zeilen en nu verschenen er andere sterren voor in het veld. Il Vento van Bart Keijzer stoof ineens naar voren, Skidbladnir en Asjemenou roken hun kansen, maar MGB 75 zette vandaag de boot van wanhoop te koop. Wij waren met onze 5e plaats best tevreden.

Bij de prijsuitreiking in het clubhuis van WV Aalsmeer waren ook leden die niet mee hadden kunnen varen. Leuk dat er dan toch zo'n belangstelling is! Over enthousiasme en goede organisatie hadden we trouwens helemaal niets te klagen: Het hele weekend verliep soepel en in een ontspannen sfeer.

Graag tot een volgend evenement!
Sietske Cnossen
IF Bathys

Marieholmkampioenschappen 2004 te Edam

Voor het eerst in de geschiedenis van de NMV heuse kampioenschappen! Van 13 tot en met 15 augustus werd er op het Markermeer fanatiek gezeild door een groot aantal schepen (19). Drie impressies geven blijk van het enthousiasme waarmee dit evenement een groot succes is geworden.

Opstappers

Het weekend van 13, 14 en 15 augustus stonden in het teken van de eerste clubkampioenschappen van de NMV. Het grootse evenement werd gehouden in Edam, waar we te gast waren bij watersportvereniging De Zeevang. Groots mocht het best genoemd worden, gezien het aantal deelnemers.

Voor mij was het de eerste keer dat ik meedeed aan een evenement van de NMV, we zijn dan ook pas sinds februari lid. We verheugden ons er erg op, mede omdat Edam ook goed bereikbaar is vanuit onze thuishaven, Lelystad. Althans, dat zou het moeten zijn. Het bleek allemaal anders te verlopen dat we hadden gedacht...

Donderdag de 12e vertrokken we vol verwachting naar Lelystad. De weersvoorspelling had het echter over mogelijke onweersbuien. We zijn nog geen ervaren zeilers, ikzelf zette vorig jaar voor het eerst van mijn leven voet op een zeilbootje (een Valkje). Dus besloten we om vrijdagochtend heel vroeg te vertrekken, in de veronderstelling dat het weer dan wel lekker rustig zou zijn. Helaas, bij het afgaan van de wekker woei het wel behoorlijk om onze Wiqtoria. Windkracht 6 à 7 vertelde men op de marifoon. Dat was ons toch wel wat gortig, en daarom vertrokken we enkele uren later per auto naar Edam.

In Edam aangekomen was er eerst koffie, en kennis maken met de Marieholmvereniging. Iedereen was gezellig aan het keuvelen. Nu we onze boot niet bij ons hadden, wilden we graag bij iemand opstappen. En dat kon gelukkig nog, en wel op de Jingga van Anthony. Na een eerste inspectie van

de Jingga, want ook dit is een IF met buitenboordmotor net als onze Wiqtoria, en de nodige voorbereidingen (boterhammetje, zwemvesten aan....) konden we weg.

De uittocht verliep wat rommelig, want natuurlijk gingen alle Marieholms zo'n beetje tegelijkertijd op weg. Zo werd er een stootwil verloren, die gelukkig door een ander team weer opgevist werd. En werd een bijna botsing nog net voorkomen. Buiten de haven werden snel de zeilen gehesen en kon het zeilen beginnen.

Even na half twee werd de eerste wedstrijd gevaren. Er was een driehoekig parcours uitgelegd, waaromheen twee rondjes gevaren werden. Het was af en toe lastig de boeien te vinden, want mede door het regenachtige weer was het zicht niet helemaal optimaal. Het leek me wat dat betreft wel voordelig om niet de eerste te zijn zodat we de anderen achterna konden varen. Voordat de tweede wedstrijd begonnen werd, kwam er een flinke regenbui over het wedstrijdparcours. Onze Jingga was wat verder weggevaren van de rest en zag de regenbui aan zich voorbij trekken. Zodoende dachten we ook het begin van de volgende wedstrijd gemist te hebben. Mede omdat Anthony ook al een flinke reis vanuit Lelystad achter de rug had, besloten we om deze tweede wedstrijd niet mee te varen, maar toe te kijken hoe de anderen het deden. Zo zagen we dat een aantal mensen toch een rif gelegd hadden. De keus van Anthony om de fok te nemen in plaats van de genua bleek dus niet een slechte keuze te zijn. Later zijn we nog een stukje richting Gouwzee gevaren. Uiteindelijk kwamen we samen met de andere Marieholms weer tegelijk aan in de haven.

En na een flink stuk varen is een borrel wel even lekker. Er werd flink nagepraat over de wedstrijd. Op het moment dat de uitslagen bekend werden, ging Boudewijn op de lijst kijken. De eerste wedstrijd was nog niet eens zo slecht verlopen voor de Jingga.

Na deze dag, stapten we weer in de auto om terug te gaan naar Flevo Marina, met het vaste voornemen de volgende dag terug te gaan per boot. Onderweg begon het weer flink te regenen, hetgeen ons deed besluiten om deze avond af te sluiten met een maaltijd in het havenrestaurant.

De volgende dag stonden we vol goede moed op. Het weer zag er goed uit, dus na een keer proefdraaien van de buitenboordmotor maakten we de boot gereed om uit te varen. Helaas, onze goede plannen ten spijt, de motor weigerde om nog een keer aan te slaan. Dus eerst maar eens het boekje erbij pakken en kijken of we de motor weer aan de praat konden krijgen. En dat lukte, een aantal uren later... Om op tijd bij de barbeque in Edam aan te komen, gingen we toch maar weer per auto naar Edam.

Aangekomen in Edam moesten we natuurlijk even kijken naar al die andere Marieholmbootjes. Vooral de IF's natuurlijk, want daar hebben er we er zelf ook één van. Al snel belanden we op de boot van Marleen en Marc (de Skid) om te zien hoe hun "Lazy Jack" systeem in elkaar zit en alle lijnen lopen. We constateerden dat de voet van onze mast er wat anders uitziet, met twee katrollen voor en twee achter. De naastgelegen boten hadden ook niet eenzelfde mast als de onze, dus gingen we zoeken naar een boot met eenzelfde mast. Zodoende kwamen een stuk verderop nog twee Marieholmleden tegen. Ze hadden zich met hun hond heerlijk geïnstalleerd op het grasveld voor hun boot. We werden al snel uitgenodigd om een kijkje te nemen in hun Mariehom 26, want die hadden we eigenlijk nog nooit van binnen gezien. Inderdaad konden we constateren dat een 26 wat ruimer is dan een IF. Toch denk ik dat we voorlopig nog wel even blijven varen met onze IF en blijf ik nog wat langer dromen van een ietsje ruimere boot met kombuis.

Inmiddels begrepen we uit de verhalen van iedereen dat het deze tweede dag goed weer was geweest. Zoals ook op de foto's te zien, werden diverse spinakers te voorschijn gehaald. Een kleurig geheel geeft dat altijd weer.

De barbeque was heerlijk en goed verzorgd! Omdat het toch wat lastig is om je eten te snijden terwijl je staat, ging ik binnen aan tafel zitten. Daar werd het al snel drukker met mensen met hetzelfde idee. Zo hebben we heerlijk zitten babbelen. Aan het einde van de avond kwam Marjo nog langs. En zodoende zit ik nu aan dit verslag te schrijven...

De zondag hebben we maar niet meer geprobeerd om nog met de boot langs te komen. De motor hield het ook echt voor gezien, dus ons plan om zelf een rondje te varen kon uiteindelijk geen doorgang vinden. Ondanks dat onze Wiqtoria niet mee kon naar Edam, heb ik het een heel gezellig weekeinde gevonden. Inmiddels hebben we onze motor weggebracht voor een servicebeurt en blijkt er toch meer aan de hand dan een tekort aan olie. Maar natuurlijk hopen we een volgende keer mee te kunnen doen met onze Wiqtoria 2 erbij.

Linda Brussaard
IF Wiqtoria 2

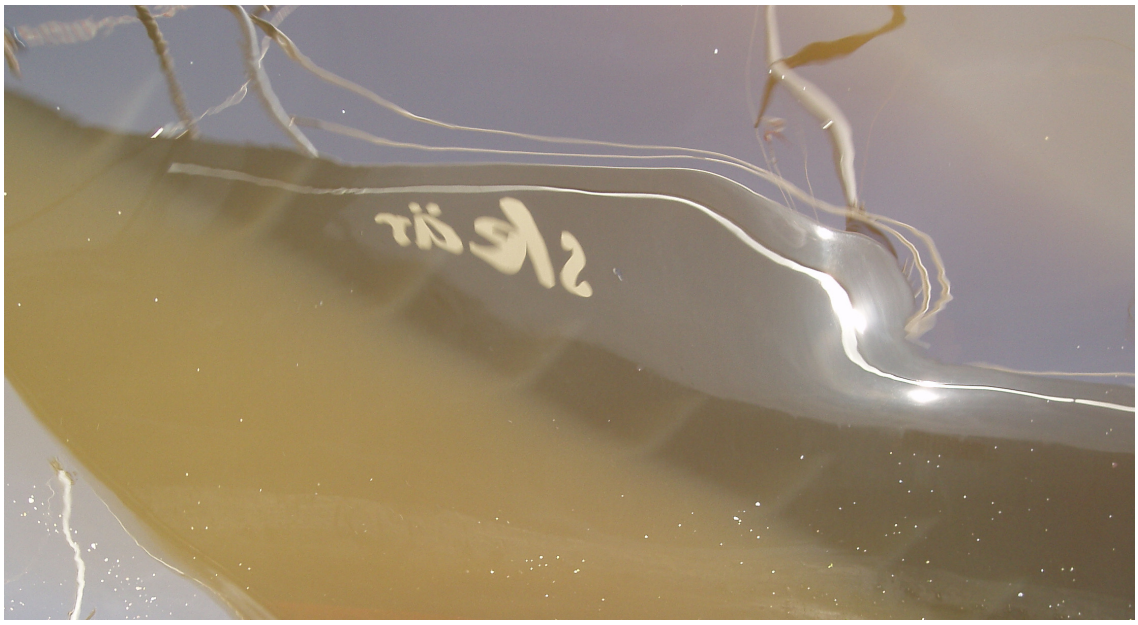
Sportieve èn close racing

Het weekend van 13 tot en met 15 augustus was het eindelijk zover, het kampioenschap van de Nederlandse Marieholmvereniging .
Na de meer informele zomerkampioenschappen van afgelopen jaren heeft dit treffen een officiëler tintje gekregen en is er een splinternieuwe wisseltrofee te verdienen. Hier hebben zo´n 23 diverse Marieholms wel trek in. De wedstrijdserie bestaat uit twee dagen korte banen op vrijdag en zaterdag, op zondag wordt er een lange baan gevaren op het Ijsselmeer. De Nederlandse Marieholm Vereniging was dit jaar te gast bij WSV De Zeevang in jachthaven Galgenveld te Edam. Ons nieuwe verenigingsvlaggetje was in ieder geval daar goed te zien!
Vanuit deze verenigingshaven was er goede gelegenheid om de wedstrijden te starten, we kregen daar de beschikking over een rubberboot als wedstrijdschip.
Het streven van de vereniging is om voor alle typen schepen de wedstrijden te laten verlopen in een goede clubsfeer. Zo wordt er de laatste jaren steeds fanatieker gevaren en om de onderlinge verschillen te verkleinen wordt er op een aangepaste SW rating gezeild. Er is geen protestcommissie en dus worden onenigheden direct op het water of later aan de bar opgelost.
Met de onstuimige groei van de vereniging in de laatste jaren ligt een mogelijke terugkeer van de IF eenheidsklasse zoals die in Scandinavië nog steeds voor volle wedstrijdvelden zorgt, misschien in het verschiet.

Op vrijdag was het meteen van dik hout zaagt men planken, ofwel met een stevige wind aan de bak. De baan lag er goed in en bij de start was het lekker druk. Wij maakten een medium start en kropen langzaam naar voor in het veld; omdat we een boot gehinderd hadden direkt na de start moesten we een strafrondje te draaien, maar de pech sloeg toe en de shackel van de genuaschoot knapte. Dit alles kostte veel tijd en het werd duidelijk dat we onze aftrekwedstrijd al binnen hadden. De M26 *Asjemenou* won verdiend de eerste match op rating; de tweede wedstrijd werd uitgesteld omdat een behoorlijk buitje toch niet om ons heen ging…De tweede start ging beter maar na een sb/bb met de *Aniene*, die een beetje schrok van de close racing, draaiden we voor de voorzitter keurig ons volgende strafrondje; het werd duidelijk dat prolongatie van ons zomerkampioenschap dit jaar erg moeilijk zou worden.
De wind bleef strak doorstaan en als enige onder spinnaker finishten we toch nog in de eerste groep. Het weer blijft regenachtig en na de clubborrel hebben we Edam verkend en de plaatselijke horeca met een bezoekje vereerd.

De zaterdag bracht mooier weer qua zon, de wind was zeer veranderlijk, zodat het moeilijk was de baan goed te krijgen; de tweede boei lag bezeild aan de wind, zodat het niet veel toevoegde aan de wedstrijd. In de tweede match lukte het onze prima wedstrijdcommissarissen Hilko en Frank *Ellinor* de tweede boei in de driehoek beter neer te leggen, hetgeen enig zoekwerk opleverde voor de voorste boten; de *Mission IF Possible* exclusief motor en bagage lag veelal voorop en eindigde ook op rating als eerste. Door de steeds maar aanhoudende en hinderlijke *paparazzi* verloor Ellis haar concentratie en zo eindigden we steeds in de middenmoot. Maar voor een reportage in het blad Zeilen moet je wat over hebben…..
Bij terugkomst in de haven bleken de uitslagen door Marleen al snel verwerkt. De dag werd besloten met het traditionele Marieholmdiner, een prima barbeknoei deze keer. Het weer zat mee, we konden lekker buiten zitten en het werd een vrolijke avond!

Zondag was de dag van de lange baan, via Schardam naar de Nek en finish weer bij Edam; er werd gestart tussen de boeien voor Edam, een voor de windse start die wat rommelig verliep, maar er volgde een leuk spinnakerrak, we lieten deze keer de genua eens bij staan, waardoor we een verrassende bootspeed haalden (meestal wordt dat niks en klapt de spi steeds in); bij de gijpboei zat ie dus wel in de weg, zodat ieder weer over ons heen probeerde te komen, nou ja leuk geprobeerd zullen we maar zeggen, het leverde in ieder geval spannende loefduels op. Het kruisrak terug leverde ons door het uitvallen van de GPS en de vele windshifts niet veel op, maar het was al met al een leuk baantje. De uitslagen werden wederom supersnel door Marleen verwerkt (bedankt) en niet tot ons aller verbazing won de *Mission IF Possible* overtuigend de beker, gefeliciteerd! Helaas werkt ons uitslagenprogrammaatje niet altijd even perfect, maar na wat herberekeningen werd de *Asjemenou* tweede en de *Specht* derde.



Wij vonden het enorm geslaagd, bedankt allemaal, groet vanaf de ***skär***,

Ellis Kampen & Henri Rots
IF Skär

Kortste koers met mooi resultaat

Zodra wij hoorden van het Marieholmkampioenschap in Edam keken wij elkaar aan en besloten mee te doen samen met ons wedstrijdmaatje Ton. We hadden geen idee wat ons te wachten stond. Hoe sterk zouden de tegenstanders zijn? Aan de ene kant mensen die vooral toerzeilers zijn en aan de andere kant doorgewinterde wedstrijdzeilers? In de haven keken wij verwonderd om ons heen. Verscheidene boten hesen de zeilen, controle? Wat zagen veel zeilen er wit en goed uit. Hmm, wij namen nog maar een bakkie. Wat viel er voor ons te doen, we waren de dag ervoor zeilend aangekomen. Bovendien hadden we alle overtollige ballast al in de auto liggen.

De eerste wedstrijd waren we nog op zoek naar de start. De procedure bleek al te zijn begonnen toen we de start vonden. We startten laat, maar begonnen wel op een mooie plaats. De 'inhaalrace' kon beginnen. We zagen om ons heen dat we aardig in het veld lagen. Bij de finish waren er nog slechts enkele voor ons. Maar met die handicaps weet je nooit hoe goed je het echt hebt gedaan. De tweede wedstrijd werd uitgesteld vanwege de harde wind. Spinnakeren was er deze dag niet bij. Wel zijn we met vol tuig blijven varen en dat bleek goed uit te pakken. We kwamen als tweede over de finish. We wisten al dat zelfs na handicap correcties we een mooie race hadden gevaren. 's Avonds bleek dat we die dag 5 en 3 waren geworden. Boven verwachting.

De derde race begonnen we erg goed, tot we met spinnaker aan de lijkant van de M32 kwamen. Daar kwamen we maar niet voorbij en moesten toezien hoe anderen aan de loefkant wel voorbij gingen en ons dus voorbij liepen, balen dus, maar dat zou ons niet weer gebeuren! De vierde race verliep voortvarend. De “Mission IF Possible” zagen we net zo ver voor ons liggen als wij op de rest voor lagen. Een 7 en een 2 gescoord, niet gek. Zondag was tot slot een lange baan race. Al vrij snel bleek zich een tweedeling in het veld voor te doen: zij met en zij zonder spinnaker. Wij voeren wat afgezonderd van de rest van het veld. Velen volgden de dijk, terwijl wij op kompas en gps de kortste koers stuurden. Als tweede of derde rondden we de eerste boei. Natuurlijk weer achter “impossible”, wat is die boot snel. We zagen hoe anderen allerlei loefduels met elkaar aangingen. Wij bleven onze eigen race varen en zochten de kortste weg en bleken in tweede positie te liggen. Wederom een 2 gescoord.

We zijn na drie mooie dagen varen met de derde prijs naar huis gevaren. Wat ons betreft een geslaagd evenement. Met dank aan de andere deelnemers, van wie we ook dingen hebben afgekeken. Met bewondering hebben we gekeken hoe de Mission IF Possible als een speer ging, en hoe de voorzitter Frank de lange baan solo heeft gevaren. Onze tips: Blijf vooral je eigen race varen en blijf uit de buurt van de M32!
Kortom een mooie ervaring rijker, een prestatie boven verwachting en veel bijgeleerd.

Erik Nagtegaal en Anna van der Flier
IF Specht

Nakaag historisch voor de Marieholms

Voor de tweede keer heeft de Marieholm als klasse meegedaan aan de Nakaag. De eerste keer (vorig jaar) was aan beide zijden goed bevallen. De deelnemers van de NVM (Nederlandse Marieholm Vereniging) voelden zich bijzonder welkom bij de KWV de Kaag en dat werd dit jaar nog eens bevestigd.

Zaterdag stond er een stevige wind en er verschenen negen boten aan de start. De spanning zat er goed in. De eerste race verliep dan ook goed, hoewel ook het eerste protest in het bestaan van de NMV werd aangekondigd. Tijdens de wedstrijd moest even in een kastje worden gedoken om van rode tape een protestvlag te fabriceren. Dit nam enige tijd in beslag…..
De spanning was nu tot ongekende hoogte gestegen waardoor in de tweede race ook nog eens (voor het eerst in het bestaan van de NVM) een OCS (te vroeg starten) kon worden genoteerd.
Na de finish diende het protest. Jawel, er was een echt wedstrijd comité met een protestkamer, incl jury. Spannend maar …de spanning was snel voorbij: procedurefout en het protest werd niet ontvankelijk verklaard. De rode vlag had meteen getoond moeten worden of zo snel als mogelijk (maar niet na enige tijd). Een goede les voor de volgende keer: dus altijd een rode vlag bij de hand. Dan maar met een biertje nabomen in de bar gevolgd door een etentje in het restaurant van de Kaagsociëteit. De regenbogen hadden gezorgd voor een muzikale aankleding met minstens 4 laatste nummers. Ook kon men zich nog aan een dansje wagen.

De zondag gaf in tegenstelling tot de zaterdag in eerste instantie bijna geen wind. De uitstelvlag hing dan ook in het want van het startschip. Gelukkig liet de wind niet lang op zich wachten. Drie Marieholms trokken de spinaker ter lering van opstappers ende vermaak (want voor de winst hoefde je het niet te doen). De strijd legde zich toe op de MBG 75 (Jacco Hoogenboom), Mission IF Possible (Hanz Zwart) en de Jadan II (Hella Knegtel). De overwinning werd behaald door de Jadan II met op de tweede plaats gevolgd door de Mission IF Possible.
Na de finish werd Jan Willem van Weezenbeek (internationaal jurylid) bereid gevonden om het protest van de vorige dag informeel te behandelen alsof het ontvankelijk zou zijn. De behandeling vond plaats onder grote belangstelling van de Marieholmzeilers. De situatie en alternatieven werden duidelijk en met de nodige humor uitgelegd.

Het twee-bootlengtes-gebied (de circel rond de boei) is hierbij erg belangrijk. De vraag of er sprake is van overlap bij het binnengaan van deze cirkel (waarbij de spiegellijn en de punt belangrijk zijn) in combinatie met of er nog steeds overlap is bij de boei zelf (en deze tussentijds niet verbroken is want dan ontstaat er een andere situatie) in combinatie met de dan ontstane situatie en hoe deze situatie tot stand gekomen is (bv is de juiste koers gehouden) bepaalt uiteindelijk of je in je recht staat (lees deze zin nog maar eens een paar keer). Kortom, het kan erg ingewikkeld zijn en er is in dat uurtje veel geleerd.
Na de prijsuitreiking nog even twee aspirant leden aanmelden bij KNWV de Kaag. Tenslotte voeren de boten weer huiswaarts en kon er worden nagedacht over de winterwedstrijden of de klussen die deze winter gedaan moeten worden.

Marc Fluttert
IF Skidbladnir

Ps: Ook voor het eerst geen foto's van NMV-zijde van dit evenement

No	Zeilno	Naam	Punten	1	2	3	4
1	6477	Ludo Knegtel	0	1	1	1	1
2	117	Hanz Zwart	12	2	2	2	2
3	2642	Jacco Hoogenboom	33,1	3	ocs	3	3
4	1327	Sietske Cnossen	33,4	6	3	4	4
5	164	Ab Jansen	37,7	4	4	6	5
6	3018	Marleen Gaillard	46	5	5	7	7
7	1240	Mark den Hertog	49,7	9	7	5	6
8	4228	Paul Brandt	52,7	7	6	8	8
9	333	Michel Zandbergen	58	8	8	9	9

STORMPJE

"Hebben jullie plezier gehad?" Met een brede grijns zat hij in de kuip onder een strak gespannen dekzeil, droog en met een beker in de hand, goed beschut in de havenmonding van Edam. Volledig doorweekt beantwoordde ik hem met een volmondig "Ja!" Tegelijkertijd besefte ik dat hierbij een veelheid aan voetnoten geplaatst moest worden; het had ook goed fout kunnen gaan.

Donderdagochtend 07:00, daags na het 1e Marieholmkampioenschap
Vandaag vaar ik de boot weer terug van Edam naar de thuishaven aan de Kaag. Op een heel vroeg tijdstip (we moeten tenslotte met het OV naar Edam) staat m'n zus voor de deur. Ze heeft al een paar jaar niet meer gezeild en wil deze zeilkans graag benutten. Tijdens de treinreis naar Amsterdam stel ik haar op de hoogte van de details van de geplande thuisreis: zeilend naar de Oranjesluizen ("Niet bezeild, dus dat wordt een lang kruisrak, maar wel in de schaduw van de dijk"); de mast strijken voor de toeristische route door de Amsterdamse grachten; de Bosrandbrug die open moet en dat alleen op vaste tijden doet; en, afhankelijk van de tijd en de brugbediening 'ergens op de Ringvaart' de mast weer overeind zetten. Verwachtte aankomsttijd op de Kaag: 18:00-19:00. Ja, het weer is niet al te best: regen en ZZW 5 Bft. Als het te bar en boos wordt, zetten we de motor aan. O ja, het dieselniveau is nogal laag en dus moeten we ergens tanken, waarschijnlijk in Amsterdam.

09:30: Trog, rifje en echte mannen
Bij de havenmeester voldoe ik m'n liggeld en informeer naar de meteo. Hij bevestigt ZZW en noemt een windsnelheid in m/s en vervolgt met de mededeling dat er aan het eind van de ochtend een trog van west naar oost zal overtrekken. Ik vraag de windsnelheid in Bft. En hij mompelt: "5, … 6. Ja, een zesje zal het zeker zijn. Het zal flink tekeergaan." Windkracht 6 is niet weinig, dacht ik nog, maar ook weer niet zo verschrikkelijk. Het begrip trog ken ik niet zo en dus vergeet ik het maar voor het gemak en ik reageer dus met een optimistisch "Ach, het zal met een rifje wel lukken." Hij kijkt me verwonderd aan en zegt: "Er bestaan dus nog echte mannen." Ik vraag nog naar een mogelijkheid tot tanken en krijg te horen dat dat alleen aan de andere kant van het dorp kan. Gezien de tijd besluit ik het tanken dan maar uit te stellen tot op het IJ.

10:00: Scepterpotten verdwijnen onder water
De zon breekt door en ik leg in de haven het eerste rif, leg de genua opzij en sla de fok aan. Even buiten de haven, op een flinke golfslag, hijs ik de zeilen. Ik zet het voorlijk en het achterstag volledig door, evenals de neerhouder, en stop de motor. Beetje afvallen en we maken meteen flinke helling. Dan loopt ook de snelheid op en het paaltjes pikken begint: flinke dreunen en af en toe door de top van een golf heen, waarbij de snelheid flink terugloopt. De scepterpotten verdwijnen vaker en vaker. Daarbij ervaar ik een nogal sterke loefgierigheid. Ondanks dat alles al snaarstrak staat, staat het zeil niet zo vlak als ik het hebben wil. Er lijkt iets in de weg te zitten. Het buist daarbij zo heftig dat ik met regelmaat m'n ogen moet uitknijpen. Waarom heb ik eigenlijk geen capuchon op, en heb ik m'n zeilbroek niet aan?

11:00: Kraanlijn lossen
Na een klein uur is Edam verdwenen en wil ik terug naar de relatieve beschutting van de dijk. Tot mijn verbazing kan ik niet overstag. Ook de tweede poging mislukt, evenals de derde. Alleen met de motor er vol op lukt het me door de wind te komen, maar ik ben niet blij en kijk nog eens goed rond. Tot mijn stomme verbazing zie ik dat de giek nog in de kraanlijn hangt. Dat verklaart veel en ik begin dus aan de bijna onmogelijke taak deze te lossen(*). De wind is inmiddels flink toegenomen en zeker de 6 Bft gepasseerd, als de kraanlijn eindelijk loskomt.

11:30: Fok strijken
We zijn zwaar overtuigd en we moeten zeil minderen. Zonder lazy-jacks lijkt het grootzeil me te gecompliceerd, en daarbij ben ik niet zeker van de balans met alleen de fok, zodat ik besluit de fok te strijken. Het voordek ziet er niet uitnodigend uit. Ik kruip er voorzichtig naartoe terwijl zus zo goed en zo kwaad als mogelijk vaart en koers probeert te houden, bijgestaan door de motor. Door het gepruts met de kraanlijn zijn we inmiddels redelijk in de buurt van de wal gekomen, al liggen we nu recht voor de Gouwzee. Met een 'één hand voor mezelf en één voor het schip' omarm ik de

(*) Het halende part gaat niet terug via de mast naar een handige klem, maar terug naar het uiteinde van de giek. De knoop daar trekt zichzelf altijd klem.

preekstoel met het stellige voornemen die nooit meer los te laten. Waarom heb ik eigenlijk geen reddingvest aan? De fok werkt niet echt mee en schiet steeds weer omhoog. De wal nadert en de tijd dringt. Uiteindelijk ligt de fok min of meer vastgesnoerd tegen de zeereling. De regen komt inmiddels horizontaal in en ik zit hier vaker onder dan boven water. Weer veilig in de kuip bekijk ik de situatie en stel vast dat de opties langzaam maar zeker op beginnen te raken. De wind wordt alleen maar sterker, de vlagen feller, de diesel raakt meer en meer op en we maken nauwelijks tot geen voortgang meer. Het water stroomt me in de kuip te vaak over de voeten. Daarmee staat alleen nog de optie: omkeren naar Edam. Maar dan eerst het grootzeil eraf, en snel, want we liggen hier niet lekker. Dit gaat wonderwel voorspoedig. We keren, liggen direct stabiel en gaan met vliegende vaart op Edam aan.

12:00: Terug in Edam
Nog even goed mikken in de nauwe havenmond en we zijn binnen. "*Hebben jullie plezier gehad?*" Ja, maar dat niet alleen.

Evaluatie
Ik had me voorgenomen deze 2 uur nog eens van alle kanten te bekijken, want dat ik hier wat van kan leren is duidelijk:

- Veiligheid: Er liggen nu voldoende zwemvesten aan boord. Dubbelhaakse lifelines zullen er ook moeten komen. Regenkleding gaat voortaan volledig aan; als het meevalt kunnen ze altijd nog uit, maar anders koel je als je eenmaal doorweekt bent, te veel af.
- Zeilvoering: Een rif eruit halen is makkelijker dan erin zetten. En aan een stormfok die al maanden in de schuur ligt, heb je niet veel.
- Meteo: Laat ik voortaan goed op me inwerken en onduidelijkheden daarin helemaal uitleggen. Een havenmeester kan veel beter de lokale consequenties inschatten van de weersverwachting.
- Vooruitdenken: Bij bovengemiddelde weersvoorspellingen wil ik voortaan vooraf alternatieven bedenken; het is makkelijker te kiezen uit opties dan ze ter plekke onder druk te moeten verzinnen.
- Tijdsdruk? Die werkt alleen maar tegen, dus onthaasten. Zo ook hier: met een volle dieseltank waren er meer mogelijkheden, om over aanzuigen van lucht in de leiding vanwege een beperkte, maar klotsende voorraad maar te zwijgen.

Voor de statistieken: het staatje met windkrachten dat ik de dag erna van internet haalde (www.actuelewaterdata.nl), liet tussen 10:00 en 12:00 een gemiddelde van 18 m/s zien (8 Bft) met windstoten tot 25 m/s (10 Bft). Alles bij elkaar heeft deze ervaring mijn vertrouwen in mijn IF weer bevestigd. De risico's van een ontoereikende voorbereiding waren wel duidelijk. Het was een nuttige ervaring, maar ik had liever bovenstaande punten toegepast en ga ze voortaan dan ook in mijn standaardpakket maatregelen opnemen!

Met dank aan WSV de Zeevang te Edam voor het gebruik van de centrifuge (waarmee je zelfs schoenen voldoende droog krijgt) en voor de gratis hete koffie!

Paul Brandt
IF Sytske fan Warkum

Guur weer (Bron: KNMI)

Een vochtig weertype met veel wind, voor de tijd van het jaar te lage temperaturen en eventueel ook buien wordt door het KNMI ook wel "guur weer" genoemd. Met dit weer hebben we te maken wanneer koude poollicht met grote snelheid over ons land stroomt. De koude lucht wordt in beweging gebracht door diepe depressies die in hun omgeving in de regel veel wind en tijdens buien soms zware windstoten van 75 kilometer per uur of meer veroorzaken.
.....
In die onrustige atmosfeer vormen zich vaak weer kleine storingen die de buienactiviteit tijdelijk kunnen vergroten, waarbij de wind nog verder toeneemt. Zo'n slechtweergebied aan de achterzijde van een depressie wordt ook wel een "trog" of "buienlijn" genoemd. Meteorologische begrippen, zoals "koude put" en "trog" (aangegeven op de weerkaart met het symbool links) worden soms vermeld in de weerpraatjes. Als de lucht erg koud is, kunnen daarbij ook (natte) sneeuw- en hagelbuien voorkomen, waardoor het plotseling glad kan worden.

Droogvallen met de WØRK

Op foto's van anderen ziet het er altijd nogal romantisch uit: een op het Wad drooggevallen schip bij zonsondergang. Vanzelfsprekend komt zo'n schip weer netjes overeind tijdens de vloed. Maar voor je het met je eigen schip probeert, wil je toch eigenlijk wel zeker weten of het gaat lukken. Henk Veerdig probeerde het voor ons uit.

Spectaculaire zonsondergang
Een prachtige ankerplek, prachtig beschut, rustig weer met een spectaculaire zonsondergang. Het Oosterom bij de O82, tegen de Koffieboonenplaat, zicht op de Noordkaap op de Boschplaat, het meest oostelijke puntje van Terschelling.
De dieptemeter laat genoeg diepte zien. Lekker gaan slapen, dochters voorin, m'n partner op de bakboordkooi en ik op de andere.

Zijkant op het zand
Tot ik er om drie uur 's nachts af rol. De schuinte neemt snel toe. Pas voorbij 15 graden helling begint de 'bemanning' iets te merken. De oudste rolt op de jongste en deze laat dat duidelijk merken. Pas uren later is het laag water dus we hebben nog even te gaan. Ik weet van andere M-fanatici dat het kan, dat ze gewoon weer overeind komt, van horen zeggen dus. Deze 'zekerheid' bij een slagzij van 40 graden overtuigend aan een sputterende bemanning overbrengen is moeilijker dan opkruisen met wind tegen stroom bij windkracht 7.
Dankzij of ondanks de rust en de uitstraling van de schipper is het bij 45 graden nog gezellig. Iets over de 45 graden rust het schip eindelijk met haar zijkant op het zand, water iets op het gangboord. De kiel mooi op een heuveltje, de lage kant aan de diepe kant, geweldig, ik had het niet mooier kunnen uitzoeken. Na een mooie wadwandeling vlug aan boord bij rijzend water.

Ik weet van andere M-fanatici dat het kan, dat ze gewoon weer overeind komt, van horen zeggen dus.

Niemand heeft iets van onze test gezien

Het moment van de waarheid is daar. En ja hoor, daar gaat ze, water op minder dan de helft van het gangboord en heel rustig maar ook heel snel wordt het weer leefbaar aan boord. Na twee uur drijven we al weer. Op dat moment verschijnen verwarde haarbossen geeuwend boven dek van enkele buurboten. Niemand heeft iets van onze test gezien. Het was goed de theorie in de praktijk te toetsen, onvrijwillig maar niet onwelkom.

Nog wel wat tips:

- Harde wind, opwaaiing en/of deining had een ander verhaal opgeleverd
- Niet aan te raden bij prille of onstabiele relaties
- Waterafvoer kan veranderen in waterinvoer (afsluiter)
- Zware voorwerpen (zoals anker) kunnen bij verschuiven schade veroorzaken
- Open melkpakken e.d. kunnen omvallen/leeglopen

Henk Veerdig
M26 WØRK

Jacht op een Marieholm 33 “Fortissimo”

Afgelopen zomer zijn we met de hele familie, met onze M26 “Jenny”, 3 weken op vakantie naar Zeeland geweest. Het was een heerlijke vakantie maar met 3 groter wordende kinderen toch wel wat “behelpen” in de M26. Vooral het iedere avond weer ombouwen ging ons op den duur tegen staan.

Maar ja, wat dan? Een grotere boot, maar wat voor één? Ik heb toen maar eens een verlanglijstje gemaakt en daar kwamen twee boten uit: een “lord helmsman”en een “Marieholm 33”.De eerste had één probleempje en dat is dat de slaapplaatsen net iets te kort zijn voor mijn 2 meter. Bleef over de M33, maar een nieuwe “class” viel buiten budget.

Hierop ben ik gaan zoeken naar een M33 op het internet. Via de “fortissimoklubben” ben ik achter wat gegevens gekomen en in het najaar van 2003 ben ik naar Lübeck (Duitsland) gegaan om een exemplaar te bekijken. Deze boot is het niet geworden, onder meer omdat het om een zelf afgebouwde versie ging. Ook was de indeling niet die, die mijn voorkeur heeft.
Al doende kwam ik er dus ook achter dat er nog al wat verschillen bestaan in dit boottype. Wat ik dus zocht was een M33 die daadwerkelijk gebouwd was op de Marieholm werf, met een door de werf gebouwd interieur. Intussen zocht ik verder en zag op een gegeven moment dat er een M33 werd aangeboden in Annapolis(USA). Het gaat om een Marieholm 33 die in 1984 op de “Baltimore boatshow” heeft gestaan, vermoedelijk om nieuwe markten aan te boren die de toen in moeilijkheden verkerende werf goed kon gebruiken. Maar ja, wat moet je nu met een boot in Amerika……

Toch heb ik contact gezocht met de verkopende partij en ben met ze, via e-mail, in gesprek gegaan. Het werd al gauw wat serieuzer, temeer omdat de dollar aan een vrije val bezig is. De boot werd dus eigenlijk steeds goedkoper, zoveel dat dat het kostenaspect van het transport naar Nederland begon te dekken.
De vorige eigenaren hebben van de boot een “maintenance report” bijgehouden en toen ik dit mocht inzien bleek dat het om een zeer goed onderhouden exemplaar ging. Om echt zeker te zijn van mijn zaak en om een reisje naar Amerika te verantwoorden heb ik de boot laten keuren door een Amerikaanse surveyor. Het keuringsrapport bevestigde mijn vermoedens dat het om een goede en goed onderhouden boot ging.

Naar aanleiding van al het voorgaande heb ik de stoute schoenen aangetrokken en heb een ticket gekocht om naar Amerika te gaan. Donderdag 1 november ben ik vertrokken en ik was die avond 20.00 plaatselijke tijd in Baltimore. Auto huren, hotel zoeken en eerst lekker slapen. De vrijdag daarna ben ik naar de makelaar gegaan in Annapolis, kennis gemaakt en zijn we de boot gaan bekijken. Er lag een heel dossier voor me klaar en de makelaar heeft me heerlijk alleen gelaten in en met de boot en ik heb bijna een hele dag de boot kunnen inspecteren. Die avond wilde de makelaar al een bod horen, vreemd omdat ik nog geen proefvaart had gehouden maar dat schijnt daar zo te werken.
Daarna vroeg hij me wat ik die zaterdag ging doen want hij wilde me uitnodigen om mee te doen aan een zeilrace op de Chesepeake Bay. Ik was van plan om naar New York te gaan maar dit

aanbod kon ik natuurlijk niet laten lopen. Zaterdag dus heerlijk gezeild met een 40 ft ims boot en zondag naar New York geweest.
Die maandag daarna heb ik een proefvaart gemaakt met de “Free Spirit” en toen wist ik zeker dat ik hem wilde hebben. Toen begonnen de onderhandelingen en daar zijn we die dag niet uitgekomen. We zijn met een verschil van 4000 dollar blijven zitten. Voor mij was het; “take it, or leave it” en ik ben toen inderdaad weggaan op weg naar het vliegveld en naar huis.

In het vliegtuig begon de wroeging; heb ik daar wel goed aan gedaan, straks ben ik hem kwijt, ze willen niet meer zaken doen…….en ik wilde die boot toch wel graag hebben.
Thuisgekomen heb ik alles besproken en heb de volgende dag toch nog een hoger bod uitgebracht. Het wachten op een antwoord duurde toen heel erg lang, maar eindelijk kreeg ik het bericht dat de eigenaren akkoord gingen met mijn bod.
Het contract is ondertussen getekend en de boot is nu van ons……

Maar……
Hij ligt nog in Amerika.

Ik had al geïnformeerd naar de mogelijkheden en kosten om “Free Spirit” naar Nederland te transporteren en dat gaat ook lukken, maar als iemand ervaring heeft met iets dergelijks dan houd ik me aanbevolen.

Tot zover mijn relaas over het “purchasen” van een Marieholm 33.
In het voorjaarsnummer zal ik vertellen hoe het transport is verlopen en hoe de boot bevalt. Ondertussen gaan we “Jenny” klaar maken voor de verkoop, dus als iemand nog iemand die een M26 zoekt met een nieuw interieur, dan houden we ons aanbevolen.

Ab Jansen
M26 Jenny / M33 Free Spirit

Schipper en Haven

Je voelt je thuis in de eigen haven, en vraagt je af wat er nou zo leuk is aan die aan de overkant. Of je zoekt om wat voor reden dan ook een andere ligplaats voor je boot. Het kan ook zijn dat je een vakantietocht maakt en voor een nachtje een leuke ligplaats zoekt. Waarom is voor de ene zeiler een kleine haven met weinig voorzieningen aantrekkelijk, en kan een haven met alle denkbare faciliteiten en honderden ligplaatsen de favoriete stek zijn van de ander? Jelte en Kitty Wiersma bijten het spits af in deze nieuwe rubriek over havens.

Uitwellingerga

Er zijn van die haventjes die je eigenlijk voor jezelf wilt houden. Wijdenes aan het IJsselmeer is zo'n plekje. Een vluchthaventje, verder niets. Alleen voor liefhebbers. Onze thuishaven in Uitwellingerga in Friesland is ook een plekje voor liefhebbers, een stukje land waar de tijd heeft stil gestaan. Ooit was hier een zeilschool, die vele prominente wedstrijdzeilers heeft afgeleverd. De donker gebeitste houten gebouwtjes, opgevrolijkt door de witte, gekartelde daklijsten en het bordje *Verlof B*, herinneren nog aan die tijd.
De zeilschooleigenaar, dhr.G.Wuring is nu 82 jaar en woont, sinds zijn vrouw is overleden, alleen in het witte huisje "De Wilgenhoek". Hij kan je nog verhalen vertellen uit de tijd dat zijn huis nog midden tussen de weilanden stond en het Prinses Margrietkanaal werd gegraven. Zijn terrein ligt aan de Westerbrugsloot, een aftakking van het Prinses Margrietkanaal en vroeger de vaarroute naar Stavoren. De tijd heeft niet stil gestaan in het dorp Uitwellingerga, dat eerst door de komst van het kanaal kort na de oorlog in tweeën werd gedeeld en daarna in de jaren zeventig ook nog eens aan een snelweg kwam te liggen, de A7.

Gelukkig is er ook nog veel moois bewaard gebleven uit het idyllische verleden. De oude dorpskern van Uitwellingerga, waar we vaak boodschappen doen, is nog vrijwel in tact. De voormalige zuivelfabriek aan de Westerbrugsloot maakt sinds de sluiting in 1965 een veelbewogen tweede leven door. Tegenwoordig is het een appartementen-hotel. Als we geen Marieholm daar hadden liggen, hadden wij er vast wel eens gelogeerd (www.whitehouse-hotel.nl).
Voor de watersport bestaat Uitwellingerga alleen uit de Westerbrugsloot en een zijslootje. In het dorp zelf zie je nooit een zeiler lopen. Er zijn geen terrasjes of kroegen en de dorpsjeugd heeft een eigen café. Aan het water zijn een paar verhuurbedrijven voor polyvalken en kruisers met drie verdiepingen. Verder enkele jachthavens en -werven, het leuke hotel en een restaurant met een goede (Hollandse) keuken 'De Wetterplaets', zeer in trek bij Duitsers en sloepenbezitters.

Een boerderij aan het water is kortgeleden voor twee miljoen van de hand gegaan, vervolgens afgebroken en opnieuw in oude stijl weer opgebouwd. Ongetwijfeld zullen al vele begerige projektontwikkelaars ook hun zinnen hebben gezet op het stukje grond van Wuring. We denken nog maar niet verder vooruit. Voorlopig liggen wij daar

nog ongestoord met ongeveer dertig zeil- en motorboten. Overeenkomsten met een doorsnee haven zijn er niet veel. Wij moeten bijvoorbeeld onze ligplaats met een flinke snelheid aanvaren, want halverwege lopen we al vast. Als we eenmaal liggen, staat de dieptemeter steevast op 0,0. En dat, nadat er drie jaar geleden nog is gebaggerd! De opgelapte steigers munten niet uit door stabiliteit. Een onbezonnen sprong kan je duur komen te staan. De steiger bij onze boot, een oude *Lucas Pesi* duikplank met een onberispelijke antisliplaag, hebben wij 'veilig' verklaard: duikplanken horen nu eenmaal door te veren. De gebruikelijke voorzieningen zijn er niet. Daar staat tegenover dat we geen enkel formulier hoeven in te vullen, kunnen klussen, komen en gaan wanneer we willen en de auto voor de boeg kunnen parkeren.

Vanuit Uitwellingerga zijn er voor alle windrichtingen tochtjes te bedenken: een rondje Langweer of vandaar uit doorvaren door de Scharsterrien naar het Tjeukemeer, een rondje Grouw of Princenhof via Akkrum, door Sneek over de Wijmerts naar IJlst en verder naar het Hegermeer of het Slotermeer. Of op luie dagen alleen een nachtje voor anker in de Langstaarterpoel of op de Zwarte Brekken. En niet te vergeten natuurlijk het Sneekermeer.
Bij zo'n lofzang op het prachtig aaneengesloten watergebied van Friesland, z'n mooie ankerplaatsjes en ons haventje is er toch één ding dat ons dwarszit: die drie uur varen om op het IJsselmeer te komen (plus de wachttijd bij de sluis in Stavoren!). Om het op z'n Gronings te zeggen: "'t Is ook altied wat, moar 't kon minder."

Jelte en Kitty Wiersma

M26 Teela

Yoghurtmachine

Eigenlijk best comfortabel, zo'n kajuitjacht. Al doende verschuiven je grenzen, en kan het zijn dat 26 voet niet meer voldoende is en je op zoek moet naar meer (33 bijvoorbeeld), maar bekeken door de ogen van iemand die nog nooit een boot van binnen heeft gezien is zelfs een chemisch toilet nog een meevaller. "Ik dacht altijd dat die mensen op hun buik het huisje in moesten schuiven. Het lijkt zo laag. Zit er nog een hele ruimte onder water!" Neem een volstrekte leek een dagje mee aan boord en je komt tot geheel nieuwe inzichten. Vinden wij bootbezitters het echt een uitzonderlijke zaak als een boot zinkt (zie de Mooie Marie), de leek blijkt daar bij voortduring bang voor te zijn: "Dat jullie tijdens het varen in de kajuit durven te komen! Wat doe je als hij zinkt?" En bij het idee dat je zou kunnen slapen in je kooi - 's nachts, of onder het varen – liggen bij menigeen de nachtmerries op de loer. Misschien vinden zij het veiliger op één oor op de bodem van de Waddenzee te liggen! Het grootste gevaar in die positie is namelijk dat het pak melk leegloopt....

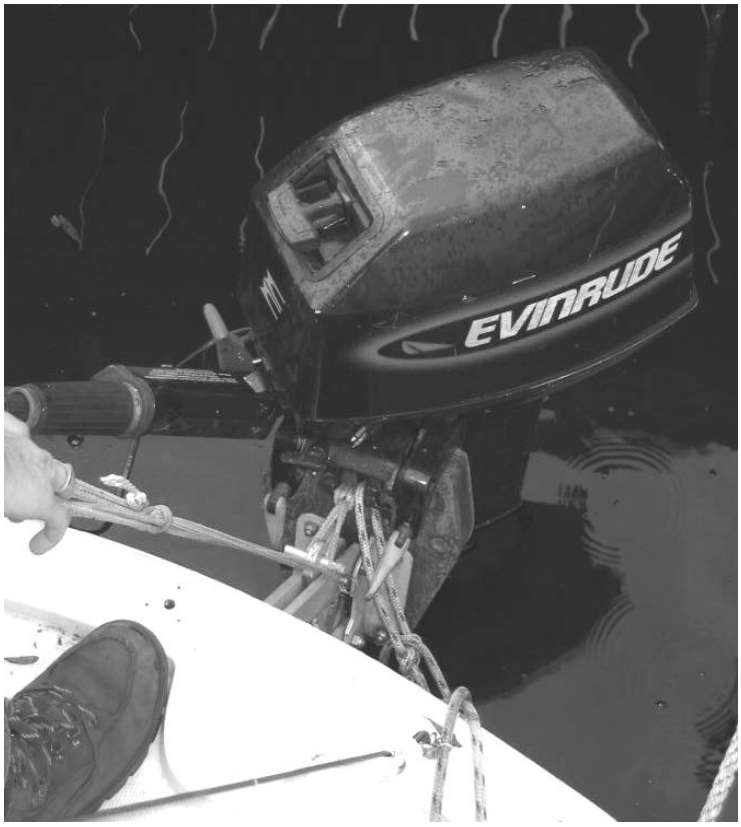
Wanneer de nieuweling verneemt dat een maaltijd bereiden tot de mogelijkheden behoort slaat de fantasie weleens op hol en beginnen er vragen te komen als: "Kan dat ook terwijl je zeilt?" (Jawel, zelfs onder helling; toegegeven: alleen als het echt moet, want echt handig is het niet.) Of: "dan heb je zeker ook een douche?" (Mwah, de solar shower werkt eigenlijk wel goed....) Of: "En waar zit dan de oven, ik heb wel trek in lamsbout!" Tja, dat wordt moeilijker. Gelukkig kunnen we dan onze troef in de strijd werpen: "Maar we hebben wel een yoghurtmachine!"

Gebruik hiervoor een een thermosfles met een wijde opening. Zo'n fles is ook makkelijk om soep in warm te houden, 't scheelt veel brandstof en 't werkt goed. Vul eerst de schone thermosfles met kokend water om te steriliseren. Meng water met melkpoeder in de volumeverhouding 3:1 (dus bijvoorbeeld 3 kopjes water en 1 kopje melkpoeder). Voeg per halve liter water twee eetlepels yoghurt toe (overgebleven van het ontbijt). Vul de leeggegooide thermosfles hiermee. Goed schudden, afsluiten en een nacht laten staan, of tot het dik is geworden. In plaats van water en melkpoeder kan ook echte melk worden gebruikt. (Hebben jullie dan ook een koelkast?")

M.M. (Recept: Cruising World)

Handige lijntjes: de hijslijn voor de buitenboordmotor

Ik heb het altijd lastig gevonden om de met de standaard steun aan de spiegel gehangen buitenboordmotor omhoog te halen, zeker bij het solo zeilen. Je moet daarvoor met je gezicht naar achteren over de spiegel gaan hangen, de pal ontgrendelen door die naar achteren te duwen, en tegelijkertijd de motor (die 8 pk van ons woog 30 kilo) omhoog hijsen. Op den duur ga je er wel wat aan wennen, en krijg je er een beetje handigheid mee, maar ik bleef er altijd tegenop zien. Pas na de verkoop van onze oude boot verzon ik - ten behoeve van de nieuwe eigenaar – een trucje om dit met minder moeite en vanuit een veiliger positie te kunnen doen.
Het werkt als volgt.
Maak een dubbele lijn vast aan de bovenzijde van de plank van de bbm-steun, of aan de handgreep van de bbm. Sla die lijnen om de onderzijde van de twee grepen van de vergrendeling (aan beide zijden één), en voer de lossen einden daarna naar boven zodat je een hoofdletter L vormt. Door deze lijnen verticaal omhoog te trekken ontgrendel je eerst de vergrendeling (die gaat naar achteren), en vervolgens hijs je in dezelfde beweging de motor omhoog. Door de lijnen op het einde van de beweging min of meer horizontaal te trekken (naar voren toe), kan de vergrendeling weer vast klikken. Soms is het voor het ontgrendelen nodig om de motor eerst een stukje naar beneden te duwen.



Het lijntje in werking.

Het is overigens beter om de losse einden meer verticaal omhoog te trekken, dan komt de vergrendeling makkelijker los.

Je kunt ook gaan nadenken over een handige beugel op het achterdek – bijvoorbeeld een soort ankerrol die je ook nog naar voren en achteren kunt bewegen - om de hijslijn over te geleiden, eventueel ook met een vertraging er op. Zo zou je misschien ook vanuit de kuip de bbm kunnen ophijsen.

Maar omdat we nu een IF-E helemaal aan het opknappen zijn, zal dat er bij ons niet meer van komen.

Nico Bijvoet
IF Ellinor

Werktitel: Mooie Marie

Op 1 april stuurde ik mijn zwager een e-mail dat er een IF-E met waterschade te koop stond voor een bodemprijs. We droomden af en toe over een IF met dieselmotor, maar waren van mening dat een exemplaar met kapotte motor (en daarop afgestemde prijs) de voorkeur verdiende, omdat we dan een nieuwe motor zouden kunnen inbouwen. En dit geval had niet alleen een kapotte motor, maar ook het interieur moest worden vernieuwd, de overloop en –balk waren weggebroken, en nog veel meer zoals later bleek.
M'n zwager reageerde anders dan ik verwacht had: "Hee hallo, het is vandaag 1 april hoor, daar trap ik dus mooi niet in. Doeg.." Maar het was geen 1 april grap, dus wij op korte termijn een afspraak gemaakt om te gaan kijken. De boot was gezonken geweest door een niet goed sluitend motorluik in combinatie met door bladeren verstopte zelflozers. Zoiets kan lang "goed" gaan – de bilge kan behoorlijk wat water bergen – maar als de vloer van de kuip eenmaal onder de waterlijn komt, dan zitten die zelflozers plotseling niet meer verstopt (het water kan nog wel in de andere richting stromen), en dan zinkt de boot ineens hard. De eigenaar was anderhalf jaar niet bij zijn boot geweest, en nam nu zijn verlies omdat hij geen tijd had om de boot volledig op te knappen.

Trotse eigenaren
De romp leek ons goed (nog wel het vochtgehalte van het dek gecontroleerd met de vochtmeter, wat overeen kwam met dat van de Ellinor), en er hoorde een vrijwel nieuw grootzeil bij. De twee eerdere gegadigden hadden een bod uitgebracht onder de vraagprijs, waarna wij na enig beraad de vraagprijs boden. Zo werden we de trotse eigenaren van dit project. En toen moesten we ineens heel veel regelen en oplossen.

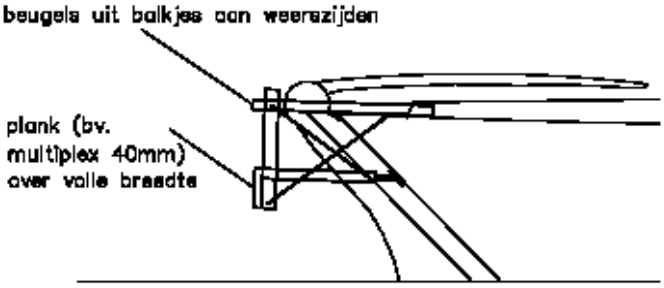
Zo ziet een gezonken IF er van buiten uit: best redelijk

Het interieur oogt een stuk minder

Het eerste was het vinden van een plek waar we aan de boot konden werken, de eerste inschatting van mij was dat we daar toch wel de hele zomer mee bezig zouden zijn (mijn zwager dacht meer aan een heel jaar). Na twee jaar op een wachtlijst te hebben gestaan hadden we net een ligplaats

gehuurd bij jachthaven Manten in Loosdrecht, en we dachten dat ze daar wel blij zouden zijn als we de zomer in de loods zouden doorbrengen (dan konden ze immers die ligplaats aan een ander verhuren). Dat bleek niet bepaald het geval ("we hebben hier geen hobbyschuur"), en ook het benutten van de ligplaats voor de verkoop van de Ellinor werd ons onder verwijzing naar de Hiswa voorwaarden verboden. Je hebt van die fijne havenmeesters. We konden nog wel de helft van ons geld terugkrijgen. Uiteindelijk hebben we een fantastische werkplek gevonden in de loods van een kleine watersportvereniging aan de Nieuwe Meer in Amsterdam (H'79), waar we ook 's avonds terecht kunnen en inmiddels lid van zijn geworden.

Het tweede probleem was het overvaren van ons project van Naarden naar de Nieuwe Meer: de motor was immers kapot. Ik heb hiervoor uiteindelijk een tijdelijke buitenboordmotorsteun ontworpen en gemaakt van balkjes, een grote plank en de nodige touwen, die op het achterdek en tegen de spiegel kan worden gehangen zonder dat hiervoor één gat hoeft te worden geboord in het schip. Zo konden we met de buitenboordmotor van de Ellinor ons project op tweede paasdag met een kalm gangetje overvaren van Naarden naar Amsterdam-ZW.



Het principe van de tijdelijke buitenboord-motor steun. De houten beugels steunen verticaal op het achterdek, en horizontaal tegen de spiegel en –via touwen - aan de kikkers.

Interieurontwerp

Het begin van het werk aan ons project ging voortvarend. In circa 12 uur hadden we het volledige interieur gedemonteerd, waarbij alle onderdelen werden voorzien van een naam en aantekeningen, en waarbij we heel veel foto's hebben gemaakt om later bij het monteren van het nieuwe interieur terug te kunnen vinden hoe het ook al weer heeft gezeten. We hebben alle onderdelen (ook de stukken bekleding) bewaard om deze later als mallen te kunnen gebruiken voor het nieuwe hout, en sommige afwerklijsten denken we opnieuw te kunnen gebruiken. Er zit overigens een houthandel in Hardinxveld-Giessendam (DKS, te vinden op www.d-k-s.nl) die een grote hoeveelheid geprofileerde latten kan leveren.
Oorspronkelijk was het idee om een identiek interieur terug te bouwen, maar onze inzichten hebben zich verder ontwikkeld, mede door het bezichtigen van enkele gewijzigde interieurs op Marieholms van andere leden. We slapen immers nooit met meer dan twee personen op de boot, dus maken we liever een comfortabel 2-persoons interieur dan een krap 4-persoons. Het idee is nu om de twee garderobekasten weg te laten, en dan in de hondenkooien uitschuifbare laden te maken voor de kombuis met koelkastje, kaartentafel en bergruimte. De ruimte tussen het mastschot en de achterzijde van de kajuit is in de IF 210cm, en dat is dan lang genoeg voor een dubbele kooi. Misschien dat er toch nog zo'n 20cm smalle bergkasten komen tegen het mastschot, en we weten ook nog niet definitief waar we het toilet gaan plaatsen. Hier moeten we dus nog verder over nadenken en vergaderen, maar dat is dan ook gelijk het leuke van een project als dit: we kunnen alles naar eigen inzicht gaan maken.

Nieuwe motor in vernieuwde bilge

Het verwijderen van de oude Volvo MD1B was lastiger. Hoe haal je zo'n 170 kg zwaar bakbeest uit een IF die in een loods staat? Hiervoor hebben we de hulp ingeroepen van Hans de havencommis-saris, die hem er tegen een kleine vergoeding met een geleende vorkheftruck uit heeft gehesen. En toen werd pas zichtbaar hoe enorm diep de bilge in een IF-E (en naar ik heb begrepen ook in een M26) eigenlijk is: die loopt helemaal door tot de zool van de kiel. Toen ik in het vorige nummer schreef dat in de IF-E het achterste deel van de ballast was weggelaten, dacht ik nog dat ze die ruimte dan wel met iets anders hadden opgevuld. Nou, mooi niet. Alleen al het weghalen van het laatste bilgewater (met olie en drek, enkele verloren dubbeltjes en een oude steeksleutel) kostte meerdere dagen.
Nu werd ons ook duidelijk waarom mensen met een 1-cylinder diesel in een IF-E of M26 klagen over de trillingen (met name bij lage toeren): er zit –met name bij de achterste motorsteunen – helemaal geen dwarsverband tussen de twee romphelften. Mijn zwager had bedenkingen bij de

sterke van het achterste deel van de kiel bij een aanvaring, en samen vonden we het ook een nadeel dat je de bodem van die bilge niet meer kan bereiken of droog kan maken. Die bilge wilden we dus versterken, verstijven en opvullen.

Dit hebben we gedaan door op de bodem van de bilge een balk van ca. 6x16 cm in te gieten in hars, de bilge op te vullen met PU-schuim (70 kg/m3 van Polyservice), en de bovenzijde van dat schuim een licht afschot te geven naar de kajuit toe (zodat een laatste restje water vanuit de kajuit kan worden weg gedweild). Die balk ligt plat, en is ruwweg in de goede vorm gezaagd. Omdat de zool van de kiel krom loopt hebben we dat stuk hout in tweeën moeten zagen, want teveel giethars is ook niet goed. Om de opvulling met schuim in de goede vorm te krijgen hebben we een deksel gemaakt van MDF, met enkele gaten erin om het schuim er in te gieten en te laten expanderen (dat schuim moet je trouwens in meerdere lagen aanbrengen). De bovenzijde van dit schuim hebben we afgewerkt met een dubbele glasmat en epoxy, waarmee we er een sandwichconstructie van hebben gemaakt. Ik wil ook nog een klein dwarsschotje maken tussen de twee romphelften t.p.v. de achterste motorsteunen.

De diepte van de oorspronkelijke bilge.

De opgevulde bilge.

De nieuwe motor is na het nodige gedelibereer een Vetus 2-cylinder diesel (11pk) geworden. We hebben een leverancier gevonden die Vetus motoren én onderdelen met 25% korting wil leveren (Global Engineering in Westmaas. tel. 0186-575000), en hier uiteindelijk ook veel andere nieuwe onderdelen gekocht: een nieuwe schroefas met afdichtingen, een flexibele koppeling (Uniflex), een waterlock, een dieselfilter, een nieuwe tank, de nodige slangen. Tjeetje, wat komen er een hoop onderdelen rondom zo'n motor bij. De oude schroef willen we hergebruiken, omdat die tweeblads is. Het blijkt dat een ongeremde tweeblads schroef netjes verticaal achter de kiel gaat staan, waardoor het nauwelijks nog voordeel biedt om een klapschroef te installeren.

Passen, meten, zagen, boten, slijpen, vijlen

De meeste tijd is de afgelopen maanden gaan zitten in het verbouwen van de fundatie t.b.v. de nieuwe motor. We hadden een voorbeeld gekregen van een ander lid, maar het blijft oneindig veel passen en meten (en zagen, boren, slijpen en vijlen) om de oude fundatie geschikt te maken voor de nieuwe motor. De motorruimte van een IF / M26 is gewoon erg krap (smal), en het goed willen uitlijnen van de motor met de schroefas maakt ons onzeker met het definitief vastleggen van de positie van de motor. Maar deze fase is nu bijna afgerond.

Het inhijsen van de nieuwe motor

De nieuwe motor (voorlopig) op zijn plek

Plannen

We hebben natuurlijk nog veel meer plannen. Zo willen we de dek-romp verbinding ter plaatse van de wantputtingen anders versterken dan met de nu bekende oplossingen. Het blijkt dat de naad tussen dek en romp niet goed en volledig verlijmd is. Die willen we dus volproppen met ingedikte epoxy en ook nog eens doorbouten (met een stukje genuarail op de opstaande rand boven, en een metalen strip aan de onderzijde). En we hebben heel veel nieuw beslag nodig (nieuwe overloop en –balk, nieuwe lieren, etc.). Ook een rolfok zou fijn zijn, waarbij we nu denken aan een systeem van Bartels, wat ook op de nieuwe kunststof Folkboats uit Kerteminde wordt gemonteerd (www.bartelsgmbh.de) . Dit is een rolfok systeem zonder voorstag profiel, dat (tegen meerkosten) ook onder dek kan worden gemonteerd. En het belangrijkste is natuurlijk een bijzonder deugdelijke dubbele afdichting van het motorluik, want de Mooie Marie mag nooit weer zinken.

Nico Bijvoet
IF-E Mooie Marie

Schetsplaten en trekstangen in plaats van knieën

Marieholms zijn niet de enige zeiljachten die problemen kunnen krijgen ter plaatse van de wantputtingen. Een kennis van me heeft een Victoire 26 en had soort gelijke problemen. De Victoirewerf adviseerde hem trekstangen aan te brengen om zo de trekkrachten die op het dek worden uitgeoefend voor een deel over te brengen op de romp.
Na dit verhaal van hem gehoord en zijn oplossing (ingelammineede trekstangen) gezien te hebben ben ik me hier verder in gaan verdiepen. De eerste stap was het aanschaffen en bestuderen van het:"Praktijkhandboek kunststoffen". Hierna volgden een bezoek aan een werf en een polyester boer.

Dit heeft geleid tot het volgende resultaat.
Vliegtuigvormachtige schetsplaten met oog, om de krachten op de romp over te brengen en te verdelen. Deze moeten ingelammineerd worden tegen de romp. Op de originele putting van het hoofdwant de moer vervangen door een oogmoer en tussen het oog van de schetsplaat en de oogmoer een wantspanner.

Om dit te kunnen realiseren heb ik het volgende gebruikt:
- 2 RVS schetsplaten (laten maken bij een rvs bedrijf)
- 2 componenten primer
- 600 gram epoxy ingedikte epoxylijm
- 260 cm x 90 cm glasweefsel 300 grams
- 1500 gram epoxy hars
- 100 gram Aerosil
- 1 liter aceton
- ontluchtings roller
- diverse mengbakjes en kwasten

Hieronder volgt stapsgewijs het hele project trekstangen zoals ik het heb uitgevoerd. Ik beperk me hier tot de bakboordse omdat dit het meeste werk is. Aan stuurboordzijde valt de schetsplaat in het toilet, daar zit niets in de weg en hoeft alleen maar de vinyl bekleding verwijderd te worden.

1. Demonteer de rugleuning. Mocht de boot geisoleerd zijn, zoals bij mij het geval is, demonteer dan ook het klaptafeltje, het aftimmerpaneel, de twee voorste mahonie ribben en de voorste twee piepschuim isolatiepanelen. Demonteer de onderdekse kastjes en verwijder voor de helft (van voor naar achteren) de vinyl bekleding.

2. Verwijder de lijmresten. Dit vond ik het vervelendst van de hele klus. Ik heb werkelijk van alles geprobeerd, uiteindelijk ging 't het best door de lijmresten te doordrenken met aceton door gebruik te maken van een kwast. Hierbij is het aan te raden een combinatiefiltermasker te dragen, wil je niet van je stokje gaan.
3. Na het verwijderen van het vinyl kwam ik nog een onaangename verassing tegen: de ingelamineerde langscheepse stinger waar de kastjes aan bevestigd zijn. Aangezien de schetsplaat (het oog) niet te laag kan omdat de romp dan alweer naar binnen loopt en het oog van de schetsplaat dan niet meer loodrecht onder de wandputting komt. Om het oog wel loodrecht onder de wantputting te laten uitkomen heb ik een deel van de schetsplaat door de stinger laten lopen. Hak met een beitel een tapezium vormig "gat" in de stinger en maak alvast een trapeziumvormig vulstuk die (met ruimte voor de schetsplaat) goed in het "gat" past. (Trapezium vormig om een groter hecht oppervlak te verkrijgen).
4. Boor 4 mm gaten in de schetsplaten (door deze gaten komen voor het inlamineren strengen glas weefsel) schuur ze en zet ze in de twee componeten primer (om later een betere hechting te verkrijgen met de epoxy).

5. Schuur het oppervlak waar de schetsplaten moeten komen, hou er rekening mee dat het glasweefsel de schetsplaten ruim moeten overlappen. Ontvet en reining het geschuurde oppervlak met aceton.
6. Ontrafel strengen uit het glasweefsel van ongeveer 40 cm. Doe de strengen door de gaten in de schetsplaten (3 a 4 strengen per gat) en bind deze tijdelijk aan de voorzijde samen m.b.v. een stuk plakband.
7. Monteer alvast de oogmoeren en spanners op de wantputting van het hoofdwant. Hang de schetsplaat aan de wantspanner en kijk of de schetsplaat een beetje aan ligt op de romp en niet alleen op de uiteinden rust. Ik heb de uiteinden wat omhoog gebogen zodat de hele schetsplaat redelijk tegen de romp aan ligt.
8. Maak een flinke hoeveelheid ingedikte epoxylijm aan. Haal de schetsplaat weer los van de spanner en smeer de hele achterkant van de schetsplaat in met een dikke laag epoxylijm (dit om oneffenheden tussen plaat en romp op te vullen). Plaats de schetsplaat op de romp, verbind hem weer met de spanner en druk hem gedoseerd aan. Strijk de lijm die onder de plaat weg komt glad zodat je een geleidelijke overgang krijgt van romp naar plaat. Stijk ook de lijm glad die door de gaten van de schetsplaat geperst wordt. Probeer de glasweefselstrengen zo droog mogelijk te houden (vermijd contact tussen de strengen en de lijm). Druk de schetsplaten lichtjes tegen de romp, door er van te voren op maat gemaakte latten tegen aan te zetten. Lijm ook gelijk (met dezelfde lijm) het stukje hout weer in de stinger.
9. Knip het glasweefsel op maat. Ik heb gekozen voor 4 overlappende lagen, 1e 40x40, 2e 50x50, 3e 60x60, 4e 30x80. Vergeet niet de uitsparing voor het oog te knippen.
10. Verwijder, nadat de epoxylijm is uitgehard, de spanner en maak ruim voldoende epoxyhars aan. Aangezien hier wordt gelamineerd op een vertikaal oppervlak moet de epoxyhars worden ingedikt om een kliederboel te voorkomen. Raadpleeg hiervoor de product handleiding, meestal een massaprocenten verhouding Aerosil t.o.v. de hars. (De eerste keer dat ik dit mengde dacht ik dat het een drama werd. De (voor mijn gevoel veel te grote hoeveelheid) Aerosil gemengd met de hars, leek in eerste instantie meer op vlokkerige behangplaksel dan op stakke epoxyhars. Na enige tijd doorroeren ontstond echter een mooi egaal geheel). Hierna de harder erbij en het lamineren kan beginnen.
11. Smeer de romp en schetsplaat in met behulp van een kwast. Hierin kunnen alvast de strengen glasweefsel die door de schetsplaat zijn gestoken worden uitgewaaierd. Leg de 1e laag

glasweefsel tegen de romp en doordrenk het met epoxyhars m.b.v. de kwast d.m.v. tamponeren. Gebruik de ontluchtings roller om eventuele luchtinsluitingen eruit te rollen. Zorg ervoor dat het glasweefsel mooi aanligt bij oneffenheden zoals de overgang van romp naar schetsplaat en stinger. Zodra deze mat goed ligt direct de 2e laag aanbrengen (verwerkingstijd ongeveer 45 minuten, zie product handleiding). Op advies van de vakman heb de vier lagen in twee sessies gedaan (eerste dag laag 1 en 2 en de volgende dag laag 3 en 4). Ik moet eerlijk zeggen dat de kliederboel me mee viel, de ingedikte epoxy werkte wel prettig. Niet vergeten direct de druppels en druipers te verwijderen voor deze zijn uitgehard.

12. Zodra de epoxy is uitgehard is de klus in principe geklaard. Het enige wat nog rest is de boel terug bouwen: vinyl lijmen, kastjes monteren, eventueel nieuwe ribben op de romp lijmen, isolatieschuimplaten en het aftimmerpaneel plaatsen, klaptafeltje en rugleuning monteren. Uit de bodem van het kastje en uit het aftimmerpaneel moet een uitsparing voor de spanner gemaakt worden.

Voordat de mast werd geplaatst heb ik de spanner, tussen de oogmoer van de wantputting en het oog van de schetsplaat, bevestigd en deze niet echt aangespannen, maar zover aangedraaid dat net de speling eruit was.
Gedurende het zeilseizoen heb ik regelmatig bij de deelnaad van romp en dek ter plaatse van de wantputtingen gekeken. Het resultaat is tot nu toe heel bevredigend, geen waarneembare kenmerken van het “kieren”.

Voordat ik uiteindelijk begon met het aanpakken van het probleem van het kieren t.p.v. de wantputtingen liep ik al twee jaar rond met het voornemen dit te gaan doen. Ik was al een tijd op de hoogte van het fenomeen knieën inlamineren (zie Verenigingsblad voorjaar 2004) maar heb hier niet voor gekozen om de volgende reden. Ik wil ooit nog eens iets aan het dek gaan doen t.p.v. van de wantputtingen en fok-leioograil. Had ik nu voor knieën gekozen dan had ik van binnenuit nooit meer iets aan het dek kunnen doen.

Voor een complete fotoserie van dit project: zie de website.

Hinse Koning
M26 Tawhiri

Hoe de expert zijn IF trimt

Het aanbrengen van veel trimvoorzieningen op een boot kan leiden tot een ingewikkelde bediening. Maar monteer je ze weloverwogen en verdiep je je in hun functie dan wordt het zeilen gemakkelijker en simpeler, vooral bij het toerzeilen.
Olof Björland , die in Zweden een bekend wedstrijdzeiler en instructeur is, beschrijft hier hoe hij zijn IF heeft uitgerust en trimt. Ferdinand Postma zorgde voor de vertaling.

Snel, handzaam en solide
Ik trim mijn boot om *sneller* of op zijn minst even snel te kunnen zeilen als mijn concurrenten en daarmee mijn tactische en strategische plannen te kunnen uitvoeren.
Met een *handzame* boot maak je minder fouten en manoeuvreer je beter, wat leidt tot optimaal zeilen ongeacht de windsterkte. Het wordt eenvoudiger om op je gevoel te zeilen en je te concentreren op de belangrijke tactische zaken.
Ik maak mijn boot *solide* om nooit een meter toe te hoeven geven of een wedstrijd af te hoeven breken vanwege een slechte uitrusting.
Aan de hand van deze uitgangspunten rust ik mijn IF uit.

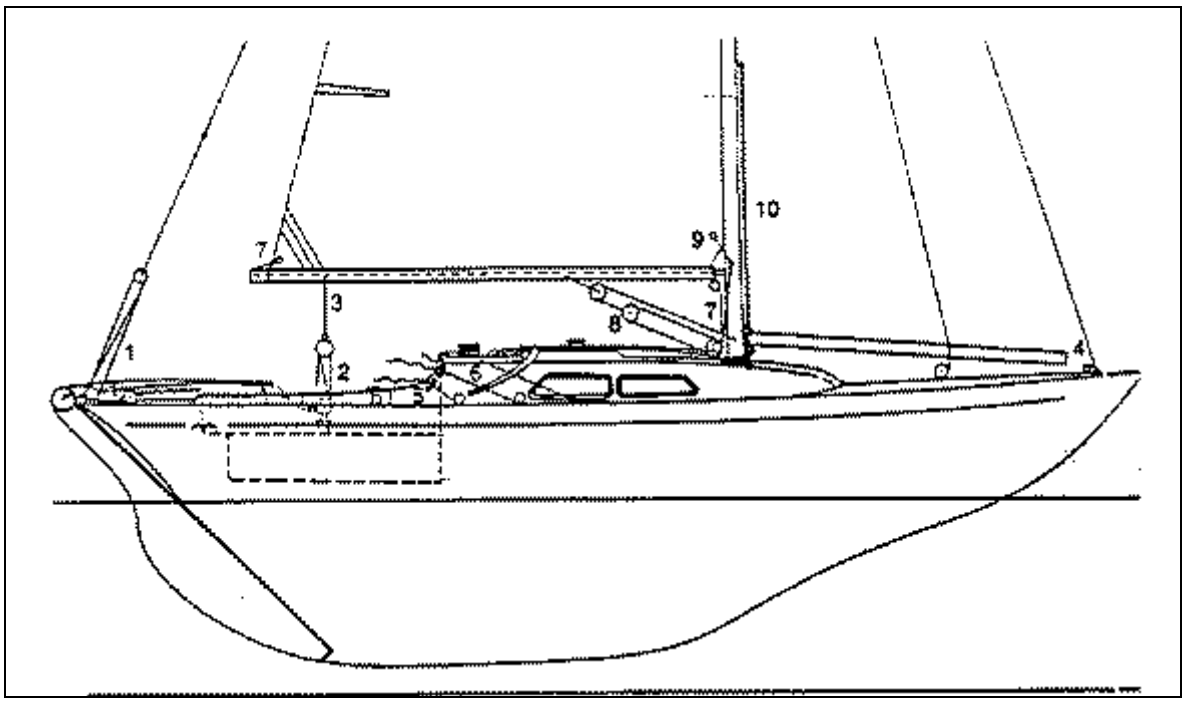


Fig.1
1.Achterstagspanner met twee 3-schijfsblokjes en verstelbare schootklem, vertraging 1:12
2. grootschoot met ratelblok en schootklem, vertraging 1:4
3. staaldraadstropje voor grootschoot
4 blokje voor cunningham voor de genua
5 schootkllem voor cunningham genua
6 schootklem voor spischoot
7 onderlijkstrekker, vertraging 1:4
8 giekneerhouder met 3-schijfsblok én draadblok, vertraging 1:12
9 blok en geleide-oog voor cunningham van grootzeil, vertraging 1:3
10 rail voor spiboom

Onderwaterschip

Ik maak altijd veel werk van het schoon en glad houden van het onderwaterschip. Het bovenste derde deel is vooral belangrijk. De naad tussen de romphelften moet dicht en glad afgewerkt zijn. Het onderwaterschip schuur ik op met waterproof korrel 120. Na een grondlaag zet ik er nog 4 lagen verf op waartussen ik schuur met korrel 400.

Het staande want
Aan de masttop zit een trekontlasting zodat het grootzeil altijd tegen het meetmerk zit ook als de mast buigt. Proctor heeft die speciaal voor de IF gemaakt. Om de luchtweerstand te minimaliseren en schavielen van de zeilen te voorkomen heb ik alle bouten glad gevijld en het beslag gepolijst en afgestreken met flexibele kit.

Deklayout
Alle trimlijnen gaan naar de kuip. Ze zijn zo gedimensioneerd dat de bemanning ze zelfs bij harde wind makkelijk kan bedienen vanaf hun gewone plaats aan loef.
Voor de minste wrijving bij het trimmen, in het bijzonder bij licht weer, gebruik ik overal gelagerde blokjes. De grootschootoverloop is uitgerust met een gelagerde traveller.
Bij de meeste boten zijn de giekneerhouder, onderlijkstrekker en hekstagspanner onder-gedimensioneerd. Op de tekening kan je zien hoe ik dat op mijn IF heb opgelost.

Spinnakerhandigheidjes
Om het hijsen en laten zakken van de spiboom te vergemakkelijken is op de voorkant van de mast vanaf de mastvoet een rail met een lengte van 1,50 mtr gemonteerd waarover een gelagerde traveller loopt. De spiboom gaat nu parallel omhoog als je aan de spiboomlift trekt. Hiervoor is nog wel een lijntje nodig tussen de traveller en de spiboomlift. Zie fig. 1.
Het blok voor de neerhaler van de spiboom heb ik verplaatst van de mastvoet naar het midden van het voordek om meer kracht te kunnen zetten. Alles wat je hiervoor nodig hebt is een rvs beugeltje en twee boutjes.
Het is voor de bemanning veel gemakkelijker om de spischoot te trimmen als het ratelblok voor de spischoot vóór de kuip in het gangboord is gemonteerd. Zo kan je de spi vooruitkijkend schoten zonder je te hoeven draaien.
Om de spi steeds snel te kunnen hijsen en te voorkomen dat je die iedere keer moet ompakken heb ik een grote vierkante zak gemaakt die je in de kajuitingang vast kunt haken met 4 nylon runners die in het profiel van de schuifluikgeleiders passen. De hele zak kan je in dat profiel heen en weer schuiven en zo makkelijk openen en sluiten.

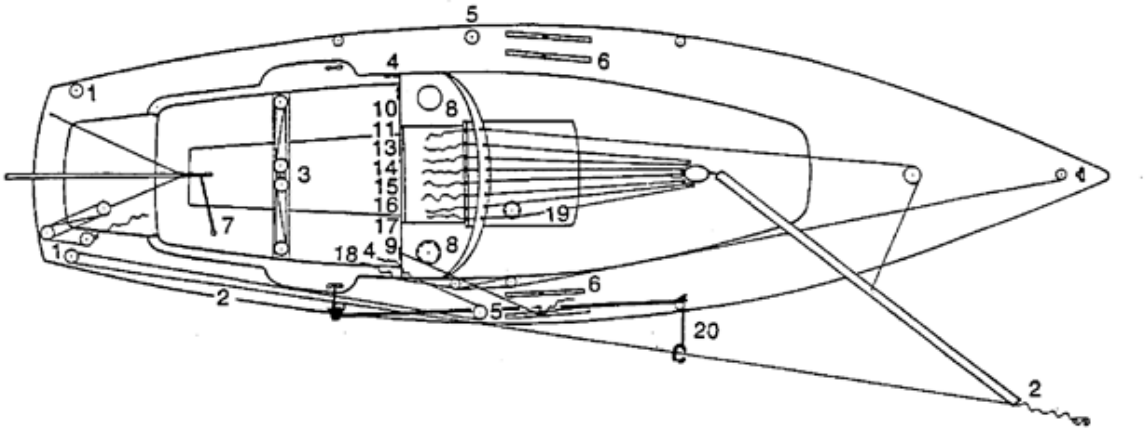


Fig.2
1 spiblok met wartel 2 spischoot met clips 3 grootschoottraveller vertraging 1:3
4 schootklem voor spischoot 5 ratelblok voor spischoot 6 genuarail
7 helmstokverlenger 8 schoottlieren 9 klem voor genuaschoot
10 klem neerhouder spiboom 11 klem voor spiboomlift 12 klem voor spival
13 klem cunningham grootzeil 14 klem voor giekneerhouder 15 klem voor onderlijkstrekker
16 klem voor grootzeillval 17 klem fok/genua 18 klem cunningham genua
19 vallier voor fok/genua 20 barberhauler

Barberhauler of neerhouder

Bij harde wind op een voordewindse koers begint een IF snel te pendelen en de schoothoek van de spi wil dan omhoog. Je voorkomt dat door een barberhauler of neerhouder te gebruiken. De mijne is heel simpel en makkelijk in het gebruik. Zie fig.2. Hij fungeert zelfs als bulletalie voor de giek bij licht weer op een voordewindse koers in golvend water. Ik haak hem dan op de giekneerhouder en trek hem licht aan om de giek te stabiliseren. Ook gebruik ik hem als neerhouder op de genuaschoot om teveel twist in de top van de genua tegen te gaan. Het enige dat je nodig hebt is een lijn met een karabijnhaak eraan zodat je die snel vast en los kunt clippen.

Kompas
Vóór de spizak, op de achterkant van het kajuitluik heb ik een paneel gemonteerd waarop een kompas, een goed afleesbare startklok en een kompasrecorder (nadere info ontbreekt hierover; ik neem aan dat het gaat om iets slims waarmee je de te zeilen koersen kunt aangeven, vert.) Door het schuifluik uit te trekken kan ik alles gemakkelijk vanuit de kuip aflezen.

Tien tips voor IF racers

1. Om de merktekens te peilen in het kruisrak heb ik op het kajuitdak tapestrips geplakt in verschillende kleuren, in hoeken van 45, 40, 35 en 30 graden.
2. Op de garage van het kajuitluik zijn overeenkomstige strips voor voordewindse koersen geplakt. Deze geven aan wanneer we moeten gijpen zodat we niet te ver doorzeilen en wat de richting wordt als we zouden gijpen. De hoeken lopen hier van 5 tot 40 graden.
3. Om referentiepunten te hebben bij het trimmen zijn alle vallen, schoten en trimlijnen gemarkeerd met stukjes verschillend gekleurde tape. De goede instellingen teken je aan in een trimlogboek. Dat is een goed hulpmiddel om ieder jaar de juiste trim terug te vinden, of voor de volgende zeiltocht, als de condities hetzelfde zijn.
4. Om te voorkomen dat je de verkeerde lijn grijpt zijn ze duidelijk contrasterend van kleur.
5. Tape het eind van de lijn waarmee je de achterstag trimt op de helmstok zodat je die altijd bij de hand hebt.
6. Hangbanden in de kuip zorgen ervoor dat de bemanning blijft zitten, ook bij harde wind en hoge zee.
7. Maak kleine pijltjes en bevestig die op de lieren om te kunnen zien welke richting je uit moet.
8. Markeer met een stukje tape de spischoot ergens bij de schootklem voor ruime wind én voor voordewind. Doe hetzelfde met de neerhaler van de spiboom. Voordat je de spi gaat zetten kan je zo de basistrim al instellen en heb je minder te doen tijdens de manoeuvre zelf. Markeer op dezelfde wijze de spival met de spi in top.
9. Op de spischoot heb ik circa 50 cm vanaf het einde een stopperknoop gemaakt. Als de schoot slap hangt stuit deze knoop tegen het ratelblok in het gangboord en hoef je niet te reiken om de schoot te pakken.
10. Hetzelfde kan je doen met de genuaschoot, 1,5 meter vanaf het einde van de schoot.

De Zweedse versie van dit artikel kan je nalezen in Samlade Tips För IF-Båten, dat via de ledensite van de Zweedse IF Racing Association is te raadplegen. Olof vervolgt zijn artikel met trimtips bij verschillende weersomstandigheden. De vertaling daarvan komen in een volgende uitgave.

Ferdinand Postma
M26 Windzang

What's in a name?

De Specht

Tijdens de kampioenschappen werd ons gevraagd iets over onze boot, de naam en onszelf te vertellen.
In de zomer van 2003 viel mij in de haven van Muiden een boot op door haar mooie lijnen: een Marieholm? Nooit van gehoord. Aan Anna laten zien en we waren het eens: een mooi schip. Zo'n mooi schip moest wel exclusief, duur en niet te vinden zijn! Begin 2004 hebben we er zelf een. Om ons heen zei men dat het goede schepen zijn die goed zeilen. Zonder dat we er ooit in hadden gevaren hebben we er een gekocht. In de zeilsport geldt wel vaker: If it looks good, it probably is. Tot nu zijn we erg trots en tevreden met onze IF. Zetten we in het begin al snel een rif, inmiddels weten we dat het water over de gangboorden niet bijzonder is voor een IF. Een beetj trimmen en gaan.
De boot had geen naam. Gezien de bijzondere kleuren: donkergroen boven water, rood onder water, gele kuipen dek en een gouden waterlijn hebben we gezocht naar een passende naam. Een tweede criterium: de naam moest kort en liefst Nederlands zijn. Naar een oud schippersgebruik wilde ik de boot naar de schippersvrouw noemen. Dat werd door Anna echter afgekeurd. De (bonte) specht is een groene vogel met rood. Dat is het dus geworden : "Specht".

Erik Nagtegaal en Anna van der Flier
IF Specht

Ook jouw Marieholm heeft een naam. Waarom nu net die naam? Dat willen we graag weten! Schrijf het ons, via post of e-mail, zodat we jou ook (her)kennen op het water!

Agenda 2005

Datum	*Aktiviteit*	*Lokatie*
13 maart 2005	Algemene Leden Vergadering	Zeilcentrum Oud Loosdrecht

Van de redactie

Marie*Team* is de nieuwe naam van ons verenigingsblad. Na onze oproep voor een prijsvraag, hadden we de luxe dat we uit een grote lijst van ingezonden namen konden kiezen.
Waarom sprong Marie*Team* er voor de redactie uit?

Marie*Team* draagt volgens ons de drie zaken uit die ons als vereniging binden. *Marie* is natuurlijk een duidelijke verwijzing naar de Marieholm. *Team* staat ons inziens voor het saamhorigheidsgevoel, onze vereniging. En samen vormen deze woorden - een verbasterde schrijfswijze van maritiem - het nautische aspect dat ons allen bindt.

We willen Pico Kuiper hartelijk danken voor zijn creatieve inzending en feliciteren met zijn prijs. De prijs betreft een t-shirt met daarop drie fotos van zijn IF 'Pãpp' en het logo van de NMV. Op 22 oktober jl. is de redactie speciaal naar zijn huis afgereisd om de prijs feestelijk aan Pico te overhandigen.

Bij een nieuwe naam hoort ook een nieuw jasje hebben we gemeend. Maarten Slooves heeft dit voor ons ontworpen en we zijn erg blij met het resultaat.

Voor het voorjaarsnummer zien we jullie kopij weer graag tegemoet op redactie@marieholmvereniging.nl. Bijvoorbeeld welke klussen hebben jullie deze winter aangpakt of welke spannende reisplannen hebben jullie gemaakt? Of… heb je nog gezeild deze winter?

Marjo Broertjes
Manja Thiry

Colofon Marie*Team*

Dit is het verenigingsblad van de Nederlandse Marieholm Vereniging: Jaargang 4 (2004) nummer 2.
Ontwerp voorpagina: Maarten Slooves.

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