

Van de voorzitter

Beste Marieholmzeiler,

Welkom bij de Nederlandse Marieholm Vereniging. Samen met 35 andere enthousiastelingen ben je nu officieel lid van de N.M.V. Zoals je zult begrijpen is dit een pril begin en gezien het aantal schepen op de Nederlandse wateren verwachten wij in de toekomst nog veel meer leden. In tegenstelling tot de Zweedse, Deense en Noorse IF clubs is de N.M.V. er voor alle Marieholmbezitters, ongeacht het type. In de toekomst zullen we naast de reguliere evenementen wel speciaal voor de IF een aantal club racing wedstrijden organiseren. Hierover hebben wij momenteel contact met het K.N.W.V. en de organisatie Marak. Meer details hierover in de rubriek *Boot en Sport*.

Het bestuur bestaat momenteel uit vier personen.

- Frank Jurgens voorzitter
- Paul Brandt secretaris
- Nico Bijvoet penningmeester
- Roelof Vredeveld tweede secretaris

Onze gegevens kun je net als die van jullie vinden op de ledenlijst.

Bij het oprichten van de NMV is gekozen voor een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid. Dit houdt in dat de bestuursleden hoofdelijk aansprakelijk zijn. Een belangrijk streven is dan ook zo spoedig mogelijk de statuten notarieel vast te leggen zodat de vereniging volledig rechtsbevoegd is en het bestuur wel verantwoordelijk, doch niet hoofdelijk aansprakelijk meer is. Dit zal gebeuren zodra er voldoende kassaldo is. Pas dan is het voor de leden interessant zich in de toekomst beschikbaar te stellen voor een bestuursfunctie. Tot die tijd zal het huidige bestuur een zeer zorgvuldig financieel beleid moeten voeren.

Om de vereniging beter te laten functioneren zijn wij serieus op zoek naar een aantal enthousiaste leden die tijd, energie en inspiratie in de organisatie willen stoppen. Meer details hierover in de rubriek *Vacature*. Natuurlijk zijn ook al jullie ideeën over de nieuwsbrief en eventueel kopij zeer welkom.

De Zweedse IF organisatie reageert zeer positief op de oprichting van de NMV. Zij erkent onze vereniging en zal ons in de nabije toekomst ook toegang verlenen tot de *Members area* van hun internet website. Hierdoor kan de vereniging, en daarmee de leden, nog beter geïnformeerd raken over onder meer de technische (onderhouds)aspecten aan de boten, zie ook de rubriek *Boot en Techniek*.

Om even bij het internationale te blijven: De Deense club heeft ons uitgenodigd om van 4 t/m 8 juli aan de open IF kampioenschappen deel te nemen. Deze wedstrijden worden gezeild voor de kust van Kragenaes gelegen aan de noordzijde van het eiland Lolland. Wellicht een aanleiding om de zeilvakantie hierop af te stemmen en zo'n groots zeilevenement van heel dichtbij mee te maken.

Tot slot: Het bestuur realiseert zich dat een goede vereniging op tradities berust en dat het tijd zal vergen deze vorm geven. Het vorig jaar met de twee "natte" evenementen was daartoe een goede aanzet. Laat deze traditie groeien en bezoek het eerste evenement van 2001 (en natuurlijk ook de andere, zie de *Agenda*).

Veel leesplezier met deze eerste nieuwsbrief en tot spoedig ziens op een van onze evenementen.

Frank Jurgens, voorzitter

Ontstaan van de IF (Geschiedenis)

Uit: IF Boot, juni 1977, het clubblad van de toenmalige IF club in Nederland

Om iets te verduidelijken over de "afkomst" van de IF-boot moeten we een stukje teruggaan in de geschiedenis van de jachtzeilerij en in het bijzonder van de zeewedstrijdsport.

Tot de oorsprong hoeven we niet ver te gaan, dat zou te ver voeren want dat is ruim 200 jaar geleden. De vrede van 1815 bracht eindelijk ook de vrede op de zee, en daarmee een nieuwe impuls, vooral in Engeland en Amerika. Er werden grote jachten gebouwd, de ervaringen daarmee werden weer nuttig gemaakt voor loodsboten en patrouillevaartuigen. Dit waren jachten van 20 tot 40 meter lengte. Omstreeks het jaar 1900 komen ook kleinere jachten, echte eenheidsklassen, op het (zee)water. In de Scandinavische wateren verschijnen de scherenkruisers, geheel aangepast aan de eisen van het vaarwater en de welstand van de gebruikers: lange slanke boten met grote overhangen, flinke diepgang, hoog tuig, en daardoor snel en hoog aan de wind. Daartoe was ook het vrijboord laag en de kajuit minimaal, waardoor binnen weinig comfort te vinden was. Door de grote overhangen zijn ze relatief duur.

Draakjacht en Volksboot

Een eerste poging om de bouwprijs te verlagen werd in de jaren 20 gedaan met het draakjacht, minder extreem en van vurenhout gebouwd volgens de klassenvoorschriften.

In 1942 werd in Zweden een prijsvraag uitgeschreven voor een goedkoop te bouwen zeewedstrijdjachtje (vandaar de naam Volksboot) dat een waterlijn lengte zou krijgen van 6 meter, hetzelfde als bij de draak, en uit te voeren in overnaadse houtbouw wat toentertijd voor een lichte boot de minst dure bouwwijze was. De prijs werd behaald door Tord Sunden, maar wel nadat het wedstrijdcomité zijn ontwerp had laten wijzigen door het achterschip fors in te korten met bijna twee meter en met een vlakke spiegel af te sluiten.

Belangstelling

Aanvankelijk was er geen belangstelling voor het ontwerp.

Men vond het model zonder overhang achter niet fraai en de bouwwijze niet luxueus genoeg. Een bekend Drakenzeiler, Sven Salen, reder van beroep, liet toen voor eigen rekening 60 boten bouwen en organiseerde er wedstrijden mee. Toen men eenmaal kennis gemaakt had met de bijzondere eigenschappen van de boot, werd deze spoedig populair. In 1950 waren geregistreerd: Zweden 500, Finland 250, Denemarken 300 en verder in Engeland en Duitsland, o.a. als oefen- boot voor de opleiding van cadetten.

Wedstrijdjacht

Ofschoon het van origine een wedstrijdboot was, zijn er ook een groot aantal als toerjacht gebouwd. Meestal met een ruimere kajuit opbouw (hondenhok) en soms ook met meer vrijboord, zoals de Engelse "Stella" klasse. Al met al varen er duizenden houten Folkeboten rond. De wedstrijdzeilers hebben een fanatieke instelling, sparen het uiterste aan gewicht en uitrusting, hebben b.v. geen zelflozende kuip.

Internationale Folkboot

In 1968 heeft de ontwerper op verzoek een polyester versie geconstrueerd van de oorspronkelijke wedstrijdboot, met dezelfde rompvorm en minimale kajuitopbouw. Het vrijboord werd 4 cm hoger, de lengte over dek 20 cm meer waarvan 12 cm door de nu gebogen achterspiegel. De mast kwam op dek te staan in plaats van op de kielbalk. Door de polyester bouw en de overgang op de aluminium mast kon 0,2 ton aan gewicht gespaard worden, hetgeen benut werd om het ballastgewicht te verhogen tot het oorspronkelijke totaalgewicht (2,15 ton) zodat ook het zeiloppervlak vergroot kon worden. Door het wegvallen van spanten en wrangen werd in het interieur ruimte en vooral veel hoogte gewonnen. Een eenvoudige smaakvolle betimmering werd aangebracht, maar het bleef in principe het Spartaanse wedstrijd jacht, uiterst zeeardig (er zijn wereldreizen gemaakt met de Folkeboot) en bovenal sportief. Wie nu de huidige versie ziet, vooral die met de pastelkleurtjes, en met de weke overgang van romp naar dek, zou zonder de kennis van de afkomst ervan niet verwachten met een schip te maken te hebben dat bij windkracht 9 nog te zeilen is. Leest U eens het fijne boek "*Eenzame Zeiler*" geschreven door Val Howels naar aanleiding van zijn belevenissen tijdens de eerste Single Handed Race in 1960 over de Atlantische

Oceaan met een originele Folkeboot. 56 dagen duurde zijn reis, en dan te bedenken dat hij bijna twee meter lang is! Typerend is het onderschrift bij een foto van zijn boot: "We hebben een Folkeboot, en ik verzeker U op mijn woord dat U niet met haar zult verdrinken." Ofschoon ook in Nederland de houten FB gebouwd is, door wijlen Kroes uit Kampen vooral ook in aangepaste versies met vlakkere bodem en minder diepgang, en door Piet Bouhuis in Durgerdam nu (anno 1977, *red.*) nog steeds gebouwd wordt in de originele uitvoering, is de klasse in ons land nooit populair geworden. Ik denk dat dit komt omdat het zeezeilen in Nederland pas goed op gang gekomen is toen de algemene belangstelling in deze sport al naar een ander type boot uitging. Toch moeten we erkennen dat S. Joosten Sr. een fijne neus had voor de kwaliteit van dit type, toen hij in 1969 kort na de start van de productie 2 IF boten naar Nederland liet komen, waarvan ik er dus een bezit. De verkoop viel erg tegen, en is pas jaren later goed op gang gekomen via onze huidige importeur.

Klassiek lijnenplan

De IF is dus een boot met een "klassiek" lijnenplan, dat (anno 1977, *red.*) al 35 jaar oud is. De moderne tendens is principieel anders: breder, vlakkere bodem, smalle kiel, balansroer, weinig of geen overhangen, en daarmee lager gewicht. Vergelijk de IF maar eens met de nieuwe "Sprinta" van Dehler, die dezelfde waterlijn lengte heeft, 6 m dus, maar een lente over dek van 7,05m (IF: 7,85), breedte 2,40 (2,25), diepgang 1,25 (1,25) en daarbij maar 1250 kg weegt (IF: 2150) en toch hetzelfde zeil oppervlak kan dragen. Die boot is ongetwijfeld gemiddeld wat sneller, al is de maximumsnelheid, die door de waterlijn lengte is bepaald, dezelfde. De bijzondere kwaliteiten van de IF komen pas goed naar voren in ruw water, zoals het vermogen om hoogte en snelheid te behouden, en het soepele gedrag in de golven. En bij harde achterlijke wind is het uit het roer lopen er ook niet bij. Een en ander verklaart wel de grote populariteit van dit type boot als toerjacht bij de Engelse en Scandinavische zeilers, die op de kustwateren zijn aangewezen als vaargebied en die na een weekendtocht graag de zekerheid willen hebben ook onder verslechterende omstandigheden hun vaak moeilijk te bezeilen kusten weer tijdig en heelhuids aan te lopen.

Discussie

Dit relaas is geschreven in de hoop hiermee de discussies over de vaareigenschappen, kajuitinrichting en uitrusting van de IF een goed uitgangspunt te geven en misschien wel af te ronden.

Samenvattend: De vorm van de boot en de kajuitinrichting zijn geheel afgeleid van de FB klasse waarvan duizenden eenheden rondvaren. Voor de wedstrijd uitrusting is wel een grondtakel verplicht, de keuze daarvan is een persoonlijke en afhankelijk van het vaargebied. Wie de mogelijkheden verder wil uitbreiden om de boot voor toerzeilen geschikt te maken, dient naar persoonlijke behoefte het comfort aan te vullen. Contact met de buitenlandse IF zeilers zou in dit verband beslist verhelderend zijn, bijvoorbeeld via de IF Racing Association.

Persoonlijke geschiedenis

Tot slot wat persoonlijke geschiedenis. Toen ik in 1969 na 20 jaar platbodem te hebben gevaren naar een zeewaardig scherp jacht ging omkijken, trok de IF mijn belangstelling voornamelijk om het uiterlijk, al was ik wel enigszins op de hoogte van de vaareigenschappen van deze en andere rompvormen. Dat de polyester bouwwijze geprefereerd werd boven de houten, was een praktische overweging terwille van het jaarlijks onderhoud. De beslissing viel na een proefvaart onder vol tuig bij windkracht 6-7 uit NW op het IJsselmeer, met de voortreffelijke voorzeiler van Liempt aan het roer. Het was dus liefde op het eerste gezicht, maar wel een liefde die nooit teleurgesteld heeft. Om met een variant op de uitspraak van Howells te eindigen: We hebben een Internationale Volksboot, en ik verzeker U op mijn woord dat we elkaar niet in de steek zullen laten.

Commentaar Redactie

[Dit betreft het commentaar van de redactie van het toenmalige clubblad "IF boot" van de IF club]

De "Volksboot" heeft zijn ontstaan te danken aan een prijsvraag voor een goedkoop te bouwen zeewedstrijd jachtje. Nadat de eerste wedstrijdboot in Denemarken in 1943 voor 3500 Kronen werd gebouwd, koste 10 jaar later een volksboot 10.000 Kronen, in 1960 waren het er 14.000, in 1965 werden het 30.000 Kronen (in Duitsland 22.000 DM) in 1970 47.000, in 1972 53.000 Kronen en momenteel (anno 1977, *red.*) meer dan 90.000 Kronen oftewel meer dan 40.000 DM voor een houten schip (zonder motor). Vandaar dat in Duitsland al sinds jaren geen houten schepen meer gebouwd worden terwijl het wedstrijdzeilen in volksboten op de Oostzee zeer populair is.

Alternatief 1

Als eerste alternatief kwam in 1967 Marieholm met een kunststof schip voor slechts 22.000 DM, dat snel opklom van 30.000 naar 40.000 en momenteel met 50.000 DM even onbetaalbaar is geworden als de houten volksboten.

Alternatief 2

Teneinde het wedstrijdzeilen om de gouden "Folkeboot Pokal", waarde 40.000 DM, te stimuleren en nieuw leven in te blazen, heeft de Deense volksbootclub een perfecte mal voor een kunststof kopie van het houten schip gemaakt. Een complete kunststof goedgekeurde wedstrijdboot zou momenteel (anno 1977, *red.*) volgens deze club (zonder winstbelang) 26.000 DM gaan kosten. Maar eerst zullen er nog enige processen gevoerd moeten worden met Marieholm die de alleenrechten van Tord Sunden kocht om dit schip in polyester te mogen bouwen.

Verhaal over ontstaan van de IF: Marius Ruysink

Commentaar Redactie: Herman Schaëfer

Verslagen

Verslag marieholm weekend 17 + 18 juni 2000 - Loosdrecht

Op 17 juni 2000 werd in Breukeleveen aan de Loosdrechtse Plassen geschiedenis geschreven: Daar werd het eerste Marieholm weekend, met wedstrijden, in Nederland gehouden. Het initiatief hiervoor werd in december 1999 genomen door Frank Jurgens met de welwillende medewerking van Doornbos Jachtmakelaardij te Breukeleveen, waar velen van ons hun geliefde IF of M26 op de kop hebben getikt.

Het zomerse weer en het enthousiasme van alle aanwezigen heeft gezorgd voor twee succesvolle en erg gezellige dagen! Niet in de laatste plaats te danken aan de firma Doornbos, die zorgde voor een hapje en een drankje op het voor de gelegenheid opgestelde terras!

De eerste uren werden besteed aan kennismaking, het bewonderen van elkaars boten en geanimeerde gesprekken over zeilen in het algemeen maar vooral over de IF's en M26's. De wedstrijd op zaterdag 17 juni werd gevaren met 6 boten: 5 van eigenaren die op eigen kiel waren gekomen en één die voor de bezoekers zonder boot ter beschikking was gesteld door Doornbos. De overblijvers werden verdeeld over de boten waar een handje extra nodig was. Hoewel de wedstrijd werd gedomineerd door een gebrek aan wind, was het toch spannend.

De uitslag van de allereerste IF-race op Nederlands water:

- 1 – Frank van Krimpen en Nico Bijvoet
- 2 – Frank Jurgens en Erwin Beck (Aniene)
- 3 – Frank en Marion van der Zee (Pied a mer)
- 4 – Paul Brandt, Anton van den Berg en echtgenote (de "leenboot")
- 5 – Erwin en Marjolein de Jong met Roelof Vredeveld (Parbleu)
- 6 – de man met de baard in de gele boot + Fred Wisman

Op dag twee werd er gevaren met 5 boten en met iets meer wind was het nog spannender dan zaterdag:

- 1 – Frank van Krimpen en Nico Bijvoet
- 2 – Frank Jurgens en Erwin Beck (Aniene)
- 3 – Erwin en Marjolein de Jong (Parbleu)
- 4 – de leenboot
- 5 – Frank en Marion van der Zee met opstapper (Pied a mer)

De uitslag op beide dagen gaf een duidelijke overall winnaar te zien, die zich wat ons betreft officieus Nederlands Kampioen IF mag noemen!

HOE NU VERDER?

Aan het einde van de eerste dag waren alle aanwezigen het erover eens: Dit moet een vervolg krijgen!

En dat vervolg kwam, in het derde weekend van september 2000, dit keer op het Markermeer bij Uitdam!! Hierover in de volgende nieuwsbrief meer.

Verslag marieholm weekend 16 en 17 september 2000 - Uitdam

't Haventje van Uitdam

Dit keer hebben we ervoor gekozen om in Uitdam ons Marieholm-weekend te organiseren. Prima locatie, centraal en natuurlijk gelegen aan het prachtige Markermeer.

De verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen, dit mede doordat niet alle deelnemers ervaring hebben op dit relatief grote water. Vrijdagavond rond 6 uur loop ik de haven binnen en ja hoor, daar ligt al een IF. De *Sail Away* van Anton en Wil van den Berg. Leuk om elkaar na zo'n tijd weer te zien. Al spoedig meert ook de M26 *Tawhiri* af. Hinse en Francis zijn helemaal uit Balk gekomen en dat is een heel stuk zeilen. Het wordt al gauw gezellig!

Zaterdagochtend zie ik in de verte een M26: het is de *Siv Britt* van schipper Jos Jasperse die ook van de partij wil zijn. Inmiddels heeft Frank van der Zee hier in zijn thuishaven de IF, de *Pied-a-Mer*

zeilklaar gemaakt. Titelverdedigers Frank en Nico zijn er nog niet. Zij moeten ook van ver komen. De start is uitgesteld tot 13.30 uur.

Het is prachtig mooi zomerweer met een zwakke variabele wind. We starten, helaas zonder Frank en Nico. De wind laat het wel een beetje afweten en draait zodanig dat alle rakken bezeilbaar zijn. Geen spectaculaire race maar wel een heerlijk dagje zeilen op het grote Markermeer. In het laatste rak voegen ook Frank en Nico zich bij de vloot.

Volgorde finish:

1. *Aniene*, Frank Jurgens
2. *Pied-a-Mer*, Frank van der Zee
3. *Tawhiri*, Hinse Koning
4. *Siv Britt*, Jos Jasperse
5. *Sail Away*, Anton van den Berg

Die avond hebben we veel plezier gemaakt en zijn we heerlijk wezen eten in het lokale restaurant. Ook is er veel gesproken over de vereniging, zeilen, restaureren, navigeren en natuurlijk veel zeilerslatijn! Eenmaal in de kooi breekt er onweer los. Nog even de landvastjes controleren. Tjonge, wat is het druk op de gastensteiger!

Zondagochtend: Langzaam komt het leven weer op gang. Het is een druilerige ochtend en aan boord bij de *Siv Britt* wordt al stevig ontbeten. Dit in contrast met de *Tawhiri* waar de tafel gedekt is met kaart, passer en potlood. Bij Frank en Nico aan boord gaat het voorluik open. Een slaperig hoofd komt tevoorschijn en verkent de lucht: klaart het al op???

Het is duidelijk dat het strijdgevoel inmiddels wakker begint te worden: het team van de *Sail Away* wordt vandaag versterkt door Paul Brandt en ook aan boord van de *Pied-a-Mer* wordt vandaag een driekoppige bemanning ingezet. Het weer is ondertussen een beetje opgeklaard: het waait voldoende om een mooie baan uit te zetten. Dit belooft een fijne dag te worden.

Direct na de briefing is iedereen het water op gegaan, even de wind voelen en de zeilen trimmen. We zijn er helemaal klaar voor en spoedig klinkt dan ook het startsignaal. Het is meteen spannend met eerst een kort aan-de-winds rak naar de bovenboei en dan een lang voor-de-winds rak. Een beetje dringen bij de eerste boei maar alles gaat goed. Al snel worden de spinakers gehesen, hoewel dit voor de schepen zonder spinaker een extra creatieve aanpak betekent om de achterstand te minimaliseren.

Zowel voor als achter in het veld wordt er gestreden om iedere meter, het is een echte wedstrijd. Na een heel mooi kruisrak (waar de tactiek een belangrijke rol speelt) nog een korte lus en dan óp naar de finish. Na een spannende race weten ik en mijn vriendin Lia een aantal scheepslengtes voorsprong te behouden en als eerste de finish te bereiken. Al snel volgen Frank en Nico. De wind neemt een beetje af maar het blijft voor de nog racende jachten zeer spannend. Vervolgens komt Hinse over de finish. Een M26 zonder spi gezeild en dan toch een derde plaats bemachtigen is een goede prestatie. Paul stuurt de *Sail Away* naar een mooie vierde plaats, nota bene zonder spi en slechts met kruisfok getuigd.

Vlak voor de finish wordt het nog even heel spannend: Frank van der Zee zeilt zijn IF met spinaker en wordt met enkele decimeters geklopt door Jos die zo zijn M26 (zonder spi) naar de 5e plaats zeilt.

Volgorde finish:

1. *Aniene*, Frank Jurgens
2. *Ellinor*, Frank en Nico
3. *Thawiri*, Hinse Koning
4. *Sail Away*, Anton van de Berg
5. *Siv Britt*, Jos Jasperse
6. *Pied-a-Mer*, Frank van der Zee.

Het weekend is afgesloten met een zeer boeiende lezing van Thijs Alle Zoethout. Hij vertelt ons over de avonturen die hij met zijn IF beleefd heeft: zijn reis naar Groenland, de marine van Rusland, walvissen en golven die boven de mast uitkomen. Maar hierover leest u later meer. Het was weer een heerlijk Marieholm-weekend.

Frank Jurgens



De Pied-a-Mer van Frank van der Zee onder spinnaker voor de kust van Uitdam



De vloot verzameld in Uitdam



napraten na de wedstrijd - Loosdrecht

Eenheidsklasse of meten ?

Om in de toekomst de IF racing club te organiseren is het nodig dat alle deelnemende schepen een geregistreerde meetbrief hebben en tevens zijn aangesloten bij het K.N.W.V. Er zijn twee mogelijkheden waar we uit kunnen kiezen: een eenheidsklasse of een O.R.C. club racing meetbrief.

In de Scandinavische landen wordt de IF als eenheidsklasse gezeild. Dit zijn grote organisaties met veel schepen aan de start. Omdat bij een eenheidsklasse alle schepen identiek zijn is het ook mogelijk aan internationale evenementen zoals bijvoorbeeld de Deense kampioenschappen deel te nemen. Bij deze vorm worden strenge normen gehanteerd en is het nodig een technische commissie op te richten die hier op toeziet. De kosten van het meten, registreren en niet te vergeten het schip norm klaar maken zijn relatief hoog. Bij een oud tuigje is het voorlijk al gauw een centimeter te lang.

Een alternatief is de O.R.C. club racing meetbrief.

Deze Offshore Racing Counsel voorziet in een handicap en heeft minder strenge meetnormen. Bij deze methode is het ook mogelijk om een van onze leden te laten beëdigen om vervolgens de metingen in uit te voeren. Hiermee beperk je de kosten en is ook de registratie een stuk voordeliger. Bij deze methode is het ook mogelijk andere Marieholm types te betrekken. De veiligheidsnormen zijn echter wel zeer streng.

Met deze meetbrief kun je aan allerlei grote evenementen mee doen en word jouw eindresultaat middels het handicap berekent. Leuke bijkomstigheid is als je met voldoende schepen van hetzelfde type aan een groot evenement meedoet, je een eigen start kunt afdwingen. Deze meetbrief is niet geldig voor deelname aan eenheidsklasse evenementen!

De keuze over de vorm hoe we wedstrijden willen zeilen zal veel impact zal hebben op jouw financiën en onze organisatie structuur. Wij vinden wij dan ook dat we deze keuze niet zonder jouw kunnen maken.

Dit onderwerp zal op de eerste algemene ledenvergadering uitgebreid aan de orde komen en samen zullen wij dan bepalen hoe wij in de toekomst onze wedstrijden zullen zeilen.

Tot die tijd zullen wij alle details nog eens goed bestuderen en laten we ons ook door de Zweedse moeder organisatie uitbundig adviseren.

Frank Jurgens

Toegang tot de ledenpagina's van de Zweedse IF-site

Vlak voor het sluiten van dit nummer hebben wij van onze Zweedse zustervereniging het wachtwoord ontvangen om toegang te verkrijgen tot de leden-pagina's van hun internet-site www.ifboat.com. Voor het komende jaar is dit wachtwoord: **k3j96n**

Onderhoud van de IF-boot

(uit de Zweedse bundel "Samlade tips för IF-båten", van de IF Racing Association, uit 1998, vertaling: Nico Bijvoet)

De IF-boten worden langzamerhand zo'n 20 tot 25 jaar oud, en de boten zijn daar heel verschillend doorheen gekomen. Er bestaan boten die er nog als nieuw uitzien, en er zijn boten die alle glans verloren hebben. Maar wij hebben in het verbond nog niet gehoord van sommige veruïneerde boten - nog niet, wat er vooral op berust dat de boot een erg solide en veilige basisconstructie heeft. Maar sommige details zijn minder goed, en sommige boten moeten gerepareerd worden.

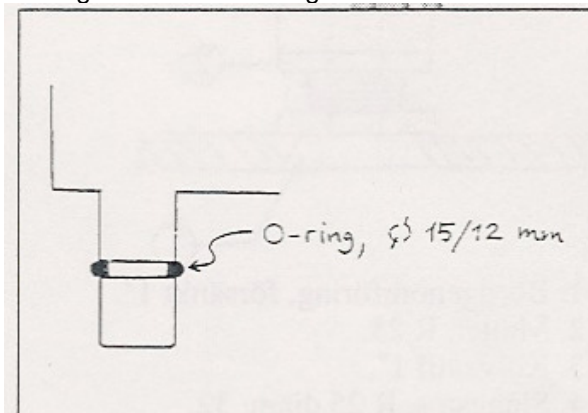
Wij in het Technisch Komitee hebben als doel de IF-eigenaren te helpen hun boten in zeewaardige conditie te houden en er voor te zorgen dat ze kunnen blijven meedoen aan zeilwedstrijden als eenheidsklasse. Wij hebben daartoe in Medvind materiaal gepubliceerd over onderhoud en reparaties. Als je zin hebt om je ervaring op een bepaald gebied te vertellen - neem contact op met Marek Janiec of Göran Ejdeling.

Als steun aan nieuwe IF-eigenaren geven we hier een check-list van wat je aan je boot zou moeten controleren:

1 De wantputtingen van de baby-stagen kunnen na vermoeiing afbreken - vervangen !

2 Controleer dat het roer volledig - speciaal aan de bovenzijde - vast zit. Het is daar geweldig smal en kan af breken bij een botsing. Zorg er ook voor de O-ringen op de roerpinnen te vervangen. Op schepen vanaf ongeveer het bouwjaar 1971 zit er een gleuf in deze pinnen waar een O-ring op hoort, welke zorgt voor een roer zonder speling en welke slijtage aan het metaal voorkomt.

3 De overloop van de grootschoot is soms vastgezet met te korte houtschroeven. De balk kan zijn aangetast door houtrot. - Vervang deze door doorgaande schroeven en controleer de conditie van de balk.



4 Een scheur in de voorstevan. Vanaf de waterlijn en ongeveer een meter neerwaarts kan er een scheur tussen de twee romphelften ontstaan. Deze is zichtbaar aan de buitenzijde is meestal niet door en door. De romphelften zijn aan de binnenzijde aaneen gemaakt en bewegingen in het voorschip hebben een scheur in de gelcoat doen ontstaan die is ingezet vanaf de buitenzijde. Dit geldt speciaal voor boten die veel varen bij zware golfslag. Dit is een gecompliceerd probleem, en we komen hier later op terug met een uitvoerige reparatiehandleiding.

5 De zelflozers. Alle rompdooorvoeren moeten uiteraard worden geïnspecteerd. De IF-boot heeft van oorsprong maar twee doorvoeren, voorzien van afsluiters. Gebruik 5-56 als deze stroef gaan en wees voorzichtig. Als het echt tegenzit kunnen ze afbreken, en dan moet je misschien ondernemen wat Anders Hellman beschrijft in een artikel elders in deze uitgave. Controleer ook de plastic slangen. Voor de zekerheid kun je deze het best vervangen.

6 Een los zittende inrichting. Op de werf zijn helaas kleine messingschroeven toegepast om de inrichting te bevestigen aan de romp. Vaak zijn deze schroeven afgebroken. Gebruik wat dickere RVS schroeven in een nieuw gat. Wees alleen voorzichtig en boor niet door de huid heen.

7 Denk er om een gat in het dek altijd af te dichten met silikonenkit voor de scheepsbouw of gelijkwaardig. Het dek bevat verstevigingen van hecht hout die kunnen rotten als er water indringt. Als je niet weet hoe alles is afgedicht - maak alle beslag los en breng hier nieuw afdichtingsmiddel

aan.

8 De bevestiging van de giek aan de mast. Meestal loopt het uiteinde van de giek via een slede in een rail. Deze rail zit soms los. Boor de bestaande popnagels uit, verplaats de rail een paar centimeter in de hoogte en zet hem met nieuwe (grote) popnagels vast. Controleer ook dat er een stop zit op de rail, welke voorkomt dat de giek onder het zwarte meetteken uitkomt.

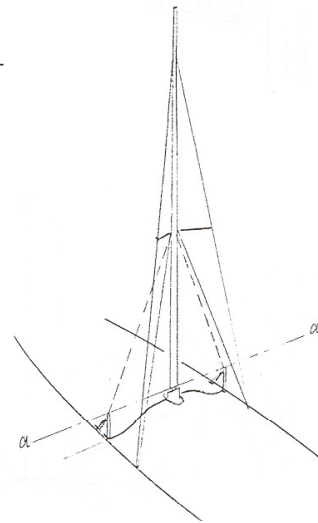
Strijk de Mast ! - 1

[afkomstig uit: IF boot, juni 1977, oorspronkelijke titel: Maststrijkinrichting]

Via de heer Seegers kwamen wij in het bezit van de werktekeningen van de heer A. van den Hoorn om een maststrijkinrichting te (laten) maken.

Op nevenstaande schets wordt het principe nog eens duidelijk gemaakt. Ten gevolge van het achterlijk geplaatste want van de I.F. zal bij het strijken van de mast dit want slap komen te staan, waardoor de mast naar links of rechts uit zal zwaaien en alleen met veel inspanning in het midden te houden is.

Dit zwaaien is op te vangen door het aanbrengen van een extra want in hetzelfde vlak als de mast (tekening 1: zie gestreepte want). Dit want dient vervolgens bevestigd te worden aan wantputtingen die op dezelfde hoogte zitten als het draaipunt van de mastvoet (tekening 1: zie lijn a~a). De constructie van deze "op het dek geplaatste" wantputtingen is hierbij gevoegd. De tekeningen spreken verder voor zich.

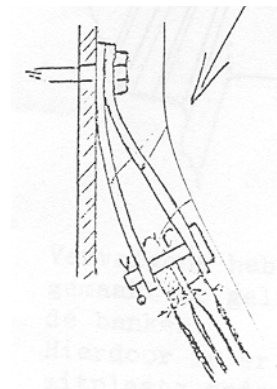
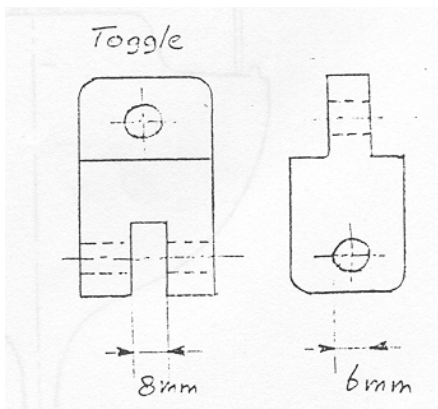


Tekening 1 Plaats van het strijkwant op het dek

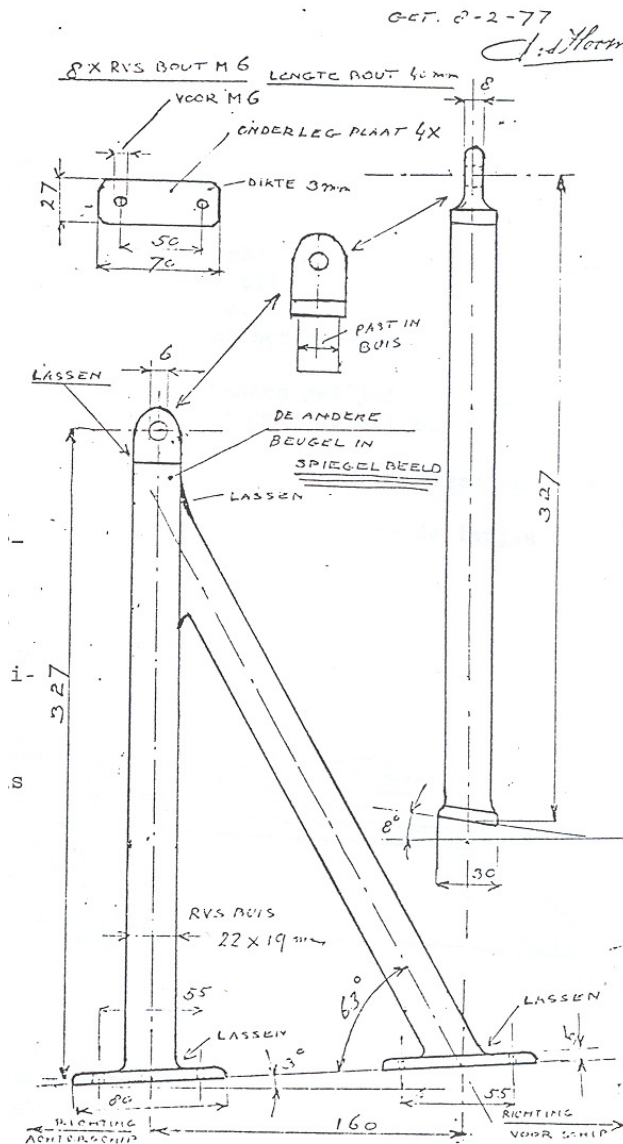
Benodigd materiaal voor Strijkwant

- R.V.S. draad 3mm, lengte 2 x 4 meter;
- 2 oogterminals geschikt voor 3mm staaldraad en deze aan één van de einden van de R.V.S. draad laten "walsen";
- 2 spanschroeven;
- 2 toggles (tekening 2) die op de spanschroeven passen en tevens op de maat 8mm passen van de top van de beugel. Deze toggles dienen om het draaien van het want aan de beugels (op het dek) soepel te laten verlopen;
- 2 doe-het-zelf terminals van het type Norseman art. nr. 003 Nauticring. Deze terminals kunt u zelf op de juiste lengte aan het strik want bevestigen;
- 2 (spiegelbeeldige) beugels (zie tekening 4).

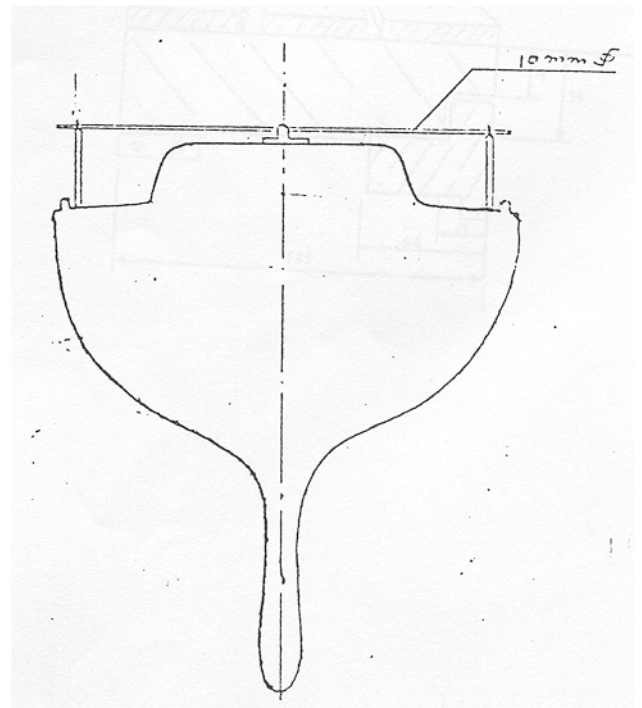
Strijkwant op de mast bevestigen, waar reeds het onderwant bevestigd is (zie tekening 3).



Tekening 2 De toggles (voor- resp. zijaanzicht)



Tekening 3 Bevestiging van het strijkwant aan de mast



Het uitlijnen van de twee beugels op het dek
Een staaf van 10mm doorsnede door het gat van het draaipunt van de mastvoet steken.

Tekening 5 Het uitlijnen van de twee beugels op het dek

Tekening 4 Beugel voor de op dek geplaatste strijkwantputting

Strijk de Mast ! - 2

Ferdinand Postma heeft een eenvoudiger maststrijkinstallatie gemonteerd op zijn IF. Hier legt hij uit hoe.

Om je mast zelf te kunnen strijken en zetten is het in ieder geval een voorwaarde dat die kan scharnieren ten opzichte van de boot. Dus, dat de onderkant van de mastvoet en het profiel op het kajuitdak verbonden zijn met behulp van een bout aan de achterzijde van de mastvoet. Ik hoop dat dat bij jouw IF net zo zit als op mijn M26.

Je zult wel eens boten gezien hebben (niet alleen Marieholms) met vaste strijkwanten en vaak ook nog een strijkblok (bokkepoten) op het voordek. In Monnickendam zag ik 2 M26's die zo waren uitgerust. Wil je vaak onder vaste bruggen door, dan is dat de snelste en stevigste oplossing.

Bovendien kan je op die manier ook nog varen met een half gestreken mast zonder directe angst voor brokken mits het water rustig blijft.

Dat betekent wel dat je altijd extra spullen aan dek voert. Je moet dan twee staaldraad onderwanten (laten) maken en twee (min of meer driehoekige) RVS beugels, die weer met bouten door het dek worden bevestigd.

Mij bleek dat de dekbevestigingen van de strijkwanten die ik bij andere Marieholms zag een voor lekkage gevoelig punt kunnen vormen. Ze waren geen van twee gebouwd op mogelijke dwarsscheepse krachten. Dat kan je overigens wel oplossen door een extra scharnierpunt in te bouwen, zoals je ook kunt doen door tussen wantspanners en dek toggles te monteren.

Ik ben tot mijn oplossing gekomen omdat ik zo weinig mogelijk extra beslag wilde monteren. Kettinkjes zijn wegneembaar. De bevestigingspunten zijn eenvoudig te fixeren door de betreffende schalmen te merken. Heb je het eenmaal goed uitgemeten en gemerkt dan hoef je je een volgende keer niet af te vragen hoe het ook alweer precies zat en kun je het geheel steeds snel opbouwen. Ik heb bij de bouwmarkt ketting uitgezocht met schalmen van 5 mm . Let erop dat het om gelaste schalmen gaat die niet alleen zwaar genoeg zijn maar ook groot genoeg om de vallen en de schoren (zie verderop) op te bevestigen. Ankerketting zou denk ook prima zijn. Als je er maar alles op vast kunt maken en de ketting ook nog om de scepterpot heen en door het beugeltje aan de binnenkant daarvan kan leiden.

Het ene einde van het kettinkje sla ik om de scepterpot die zich vóór, en het andere om de scepterpot die zich achter het draaipunt van de mast bevindt. Met een harpje maak ik het vast aan een met tape gemerkte schalm. (Het is handig om hiervoor extra harpjes aan te schaffen en die aan de kettinkjes te laten zitten zodat je altijd alles bij elkaar hebt en de maatvoering blijft kloppen.) Daartussenin zit de (eveneens met tape gemerkte) schalm die op gelijke hoogte moet liggen met het scharnierpunt van de mastvoet. Daar pik je de val in die de mast moet behoeden voor zijdelings uitzwaaien. Het is belangrijk om dat draaipunt goed te bepalen, want anders verandert de spanning op de vallen tijdens het strijken en zetten en kan er òf teveel slack ontstaan en zwaait je mast uit òf je trekt de scepterpotten uit het dek ,bij wijze van spreken. Het bepalen van het draaipunt is een kwestie van geduldig uitmeten (tenzij je die maten van een andere IF kunt overnemen die wel over een vast strijkwant beschikt).

Dat uitmeten gaat het eenvoudigst op het droge als de mast nog niet gemonteerd is. Leg een niet doorbuigende lat dwars over het mastvoetbevestigingspunt op het kajuitdak. Zorg dat de afstand tot de bovenkant van de dekrand zowel aan bakboord als aan stuurboord gelijk is en je hebt het punt dat je moet hebben (een waterpas is een aardig hulpmiddel, maar dan moet je boot ook wel exact waterpas staan). Pas het kettinkje daarop af. Er zal nu 1 schalm zijn die de top vormt van de aldus gevormde driehoek. Merk die en je hebt je strijkwant. Het goed doorzetten van de vallen met een lier (ik gebruik de grootzeilval en de spinnakerval) is wel nodig om de mast goed te steunen.

De spiboom gebruik ik als sprenkel. Die schoor ik met een nylon lijn (nylon omdat deze lijn moet kunnen rekken) . Het midden van de lijn knoop ik aan het einde van de spiboom en de uiteinden aan weerszijden op de kettinkjes, op hetzelfde punt als waar de vallen aangrijpen. Deze lijn mag geen spanning hebben omdat de draaipunten niet exact overeenkomen met die van de mastvoet en de spanning erop toe zal nemen naarmate de mast meer achterover komt..Ik heb aan de voorzijde van de mast vlak boven het mastvoetbeslag een oog gepopt. Dat is eigenlijk de enige vaste voorziening die ik aan het schip moest maken. (Daar blijft dan wel eens een fokkeschoot achter haken , maar daar kan je weer wat tegen doen) De grootschoot is op mijn schip voorzien van blokken met elk drie schijven. Dat levert voldoende vertraging op om het strijken en zetten goed in de hand te houden.

Wat zal ik verder nog vertellen. Dat je, voordat je de voorstag losmaakt, de fokkeval aan het stevenbeslag moet hebben vastgemaakt bij wijze van beveiliging ? Dat je vooral bij het zetten erg goed moet opletten dat er nergens wat blijft haken ? Dat het geen kwaad kan om aan de wantspanners toggles te maken zodat die spanners kunnen scharnieren en niet verbuigen?

Dat ik voor op de achterpreekstoel een juk heb ontworpen met een rubber rol erop als maststeun zodat ik de mast na het strijken gemakkelijk in mijn eentje naar voren kan trekken met de voet over de preekstoel, waarop ik een tweede steun heb gemonteerd ?

Dat een checklist met alle stappen in volgorde erg handig is ?

Dat alles is eigenlijk niet specifiek voor mijn manier van strijken, maar zijn zaken die er sowieso bij komen kijken en je naar believen kunt perfectioneren.

Ferdinand Postma

Controleer de afsluiters van je zelflozers. !

*(uit de Zweedse bundel "Samlade tips för IF-båten", van de IF Racing Association, uit 1998
vertaling: Nico Bijvoet)*

De IF-boot is standaard voorzien van schuifafsluiters in de afvoer van de zelflozers. Aangezien de boten wat op leeftijd komen kan het tijd worden om het functioneren van deze afsluiters te controleren. Een gebruikelijk probleem is dat de ventielen zich vastzetten en niet meer willen sluiten. Wat dat voor consequenties kan hebben bij een eventuele slangbreuk kan men zich licht voorstellen. Het is waarschijnlijk niet alles dat men zijn leven riskeert door in een achterschip te kruipen dat vol staat met water en vakantie-uitrusting, terwijl de boot dreigt te zinken.

Op mijn boot heb ik de gewoonte om de afsluiters een paar keer per jaar te openen en sluiten teneinde het functioneren te controleren. Dat het tijd was voor vervanging ontdekte ik toen plotseling de spil van een van de afsluiters volledig afbrak. Gewapend met waterpomptang en beugelzaag kroop ik in het achteronder om te zien wat er moest gebeuren. Het losmaken van de afsluiter van de huiddoorvoers bleek een onmogelijke opgave, en ik stelde me er op in de afsluiters van de doorvoeren af te zagen en deze van de romp af te schroeven. Ook was het onmogelijk de slangtules los te maken van de afsluiters, en de slangklemmen, die niet van een roestvrij type waren, werden losgezaagd. Een vervanging van alle leidingwerk van de zelflozers werd noodzakelijk.

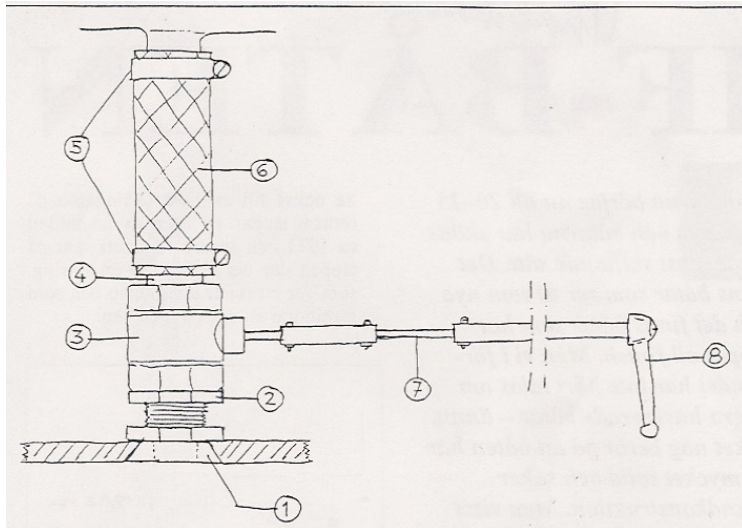
Nieuwe huiddoorvoeren werden gemonteerd van een verzonken type (psychologisch goed voor het wedstrijdzeilen) en de ruimte tussen doorvoers en romp dichtte ik af met sikaflex. In de plaats van de oude schuifafsluiters werden kogelafsluiters gemonteerd. Het voordeel van kogelafsluiters is bovenal dat ze blijvend kunnen afsluiten en dat ze dus niet zo makkelijk vast komen te zitten. Omdat de as van een kogelafsluiter korter is dan die van een schuifafsluiter, moesten deze overeenkomstig verlengd worden teneinde de afsluiters vanuit de kajuit te kunnen sluiten. Ik zaagde de verlengers af en verbond deze met een stuk messing stang. De grepen van de kogelventielen konden vervolgens worden gemonteerd aan de stomp van de verlengers op de plaats waar de wielletjes van de oude afsluiters zaten. De grepen worden in de juiste positie gemonteerd voor de open respectievelijk de gesloten stand van de afsluiters. Alle schroefdraad van het leidingwerk werd afgedicht met fittingtape.

De slangen naar de zelflozers dienen van gewapend plastic te zijn. De oorspronkelijke slang van een IF-boot is niet van de juiste kwaliteit en zou moeten worden vervangen. Monteer vervolgens roestvaste slangklemmen.

Dat alle rompdoofoeren, slangen en afsluiters goed functioneren is een veiligheidsdetail waar men niet lichtzinnig mee om moet gaan. Volgens de wet van Murphy komt een slangbreuk of het losschieten van een slang op een absoluut verkeert moment, en dan is het het veiligst om afsluiters te hebben die werken.

Anders Hellman, IF 2447

naschrift: enkele eigenaren van een IF-E vroegen op de website hoe je de afsluiters kunt vervangen als je een inboard motor hebt. Dit heb ik nagevraagd bij de Zeedse IF Racing Association, maar voorlopig lijkt het dat er niets anders opzit dan de motor te demonteren. Ik heb één referentie gekregen van een Zweed met ervaring met dit probleem en ga hier nog verdere navraag naar doen.



zelflozer met kogelventiel.

- 1- huiddoorvoer, verzonken, 1"
- 2 - moer, R25
- 3 - kogelventiel 1"
- 4 - slangtule, R25, diam. 32mm
- 5 - RVS slangklemmen
- 6 - gewapende plastic slang, inw. diam. 32mm
- 7 - verlenging - messingstang
- 8 - greep van kogelventiel

De laatste Rubriek

Agenda 2001

<i>Datum</i>	<i>Aktiviteit</i>	<i>Lokatie</i>
2 – 3 juni	Kennismakingsweekend & voorjaarswedstrijden	Braassemmermeer
4 – 8 juli	Internat'l Danish Championship for IF-boats	KRAGENÆS, Denmark
25 – 26 augustus	Marieholmweekend	lokatie nader te bepalen
6 – 7 oktober	Najaarswedstrijden	Staveren
18 november	Algemene Ledenvergadering NMV	lokatie nader te bepalen

Kennismakingsweekend, 2 & 3 juni

Het zal niemand verbazen dat dit weekend in het teken staat van de kennismaking. Wie zijn we nu eigenlijk? Wat schuilen er voor gezichten en personen achter al die namen op de ledenlijst? Hoe zien die andere Marieholmschepen eruit? Hebben zij ook lekkage via de ramen en hoe hebben ze dat opgelost? Kortom, kennismaken met elkaar, met elkaars boten, met de vereniging, met andermans ervaringen, noem maar op.

Vraagje: Waar moet ik zijn?

Antwoord: Bij de Watersportvereniging Braassemmermeer. We worden met open armen verwacht, want "Voor een etentje kunt u uitstekend terecht in ons fraaie clubhuis. Onze gastheer Ron Azier zal u graag ontvangen."

Vraagje: Hoe kom ik op de Braassem?

Antwoord: Da's makkelijk, want de Braassem ligt aan de zgn. 'staande mastroute' tussen het IJsselmeer en het Deltagebied in Zeeland (zie "Vaarkaart Nederland, staande mastroute door Nederland" van de ANWB, incl. openingstijden spoorbruggen, gratis voor ANWB leden). Vanuit het *noorden* zak je na Amsterdam de ringvaart af. Amsterdam zelf is alleen 's nachts met staande mast te passeren. Vanuit het *zuiden* stoom je via de Dordtse Kil en Noord en tenslotte via de Hollandse IJssel de Braassem op. Punt van aandacht bij deze zuidelijke route is de beperkte openingstijden van de spoorbruggen in Gouda.

Vraagje: Moet ik met de boot komen?

Antwoord: Uiteraard is elke aanwezige Marieholm weer een diamant in de haven erbij. Evenzogoed is dat niet voor iedereen haalbaar. Dat is ook een reden om deze natte evenementen verspreid door Nederland te organiseren. Kortom: zij die wel met de boot komen, kunnen rekenen op gretige opstappers.

Vraagje: Moet ik melden dat ik kom?

Antwoord: Wel graag, want zoals de Watersportvereniging Braassemmermeer zelf laat weten: "Belangrijk is, op hoeveel deelnemers wij kunnen rekenen, dus dat horen wij graag nog van u. Als het aantal deelnemers klein is, kunt u altijd als passanten terecht." Als je dit toch (onverhoopt) vergeet, is het geen ramp en ben je dus nog steeds welkom!

Vraagje: Wanneer kan ik arriveren?

Antwoord: Al vanaf vrijdagavond. Zaterdagochtend om 10:00 is er koffie, even warm als het welkomstwoord door de voorzitter. Zaterdagmiddag dachten we een eerste wedstrijd te houden. 's Avonds gezamenlijk eten. Zondagochtend de tweede start zodat begin van de middag de thuisreis weer kan worden aangevangen.

Vraagje: Je komt toch?

Antwoord: Ik laat het zeker weten! ☺

Tot op 2 juni!!

What's in a name?

Je komt veel tegen op het water. Luxe party-schepen, oude doorleefde kotters, of een op zondagmiddag enthousiast in elkaar getimmerde pieremechochel. Afgezien van de vele verschillen

zijn er altijd twee overeenkomsten. Twee zaken waar goed over is nagedacht: het drijft en het heeft een naam. En die naam, daar zit vaak heel wat achter. Daarom deze rubriek, om nu eindelijk eens wereldkundig te maken wat er achter de naam van jouw schip zit. De aftrap wordt gegeven door Bert Kooijmans met zijn Maimuna

Je vroeg me hoe ik aan de de naam van mijn 26 gekomen was. Wel, de naam komt voor in een oud en mooi sea-shanty dat waarschijnlijk nog gebaseerd is op de gebeurtenissen met de Bounty. Die geschiedenis ken je ongetwijfeld.

ADIEU TO MAIMUNA

The boatman shout 'tis time to part,
no longer can we stay
't was then MAIMUNA taught my heart,
how much a glance can say

With trembling steps to me she came,
farewell, she would have cried;
but ere her lips the words could frame,
in half-formed sounds it died.

Through tear-dimm'd eyes beamed looks of love,
her arms she round me flung;
as clings the breeze on sighing grove
upon my breast she hung.

My willing arms embraced the maid,
my heart with rapture beat,
while she but wept the more and said:
"would we had never met"...

We, Maimuna en ik, kennen elkaar nu sinds 1977 en hebben veel met elkaar beleefd. Veel liefs, maar soms ook leed.

Haar eerste tocht ging van Monnickendam naar Emden (24/11 - 28/11, 1977) en dat was een barre reis. Vertrokken met Bf 9 (échte Bfs, want over de wind moet je niet liegen of opscheppen) en later, toen het wat rustiger werd, met ijs op het dek. We wilden via Staveren, maar de wind dreef ons bij de Lemmer binnen...

Ook ik word gekweld door het bijgeloof van de zeeman (verander bijvoorbeeld nooit de naam van je schip en vernoem haar nooit naar hevige natuurverschijnselen zoals tempest / hurricane / wervelwind of naar 'heftige' dieren zoals de orca / tijgerhaai enz.; praat aan boord nooit over onheil dat je niet wenst; tik alleen aan de "mooi weer" kant op de barometer). Desalniettemin ben ik van plan haar om te dopen (koosnaampje mag) in MUNA (Mike-Uniform-November-Alfa): dat lijkt mij praktischer voor het ship-to-ship/harbour radio-verkeer, waarbij vaak gevraagd wordt de scheepsnaam te spellen.

Scheepsnamen vertellen soms veel over de eigenaar...

Vaak vraag ik de eigenaar dan ook naar de diepere gronden van de naamgeving. VISKUS had misschien wat met zwart geld te maken? Hmm, zei de man...

WET DREAM bleek bij navraag toch niet te zijn wat ik eerst dacht...

De eigenaar van een robuust stalen schip vertelde mij dat de naam van zijn schip KRAKEPIT al vaak voordeel bij het sluizen had opgeleverd...

Wie heeft er vroeger niet genoten van de Flintstones? Barney en Fred, de kreet Wilmaaah! en Yabbadabadooh!! Maar probeer in een noodsituatie, dik in de stress, maar eens "yabbadabadooh" te spellen!

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 ook jou (her)kennen op het water!

Vacature

De vereniging drijft op dit moment voornamelijk op een enthousiast viertal. Hoe leuk we dat werk ook vinden, het blijkt dat er meer te doen is dan we met ons vieren af kunnen. Dat is bijvoorbeeld heel direct te zien aan het tijdstip waarop je dit leest: het had volgens onze eigen plannen nu medio januari moeten zijn en niet drie maanden later. Dit betekent dat we een aantal taken willen afstoten naar hen die zich ook actief willen inzetten voor de NMV. Het gaat hierbij voornamelijk om taken die de communicatie naar de leden, en eventueel daarbuiten, betreffen, te weten de nieuwsbrief en de website.

Deze nieuwsbrief kan niet zonder een vaste, ter zake kundige **redactie**, en de website heeft een **webmaster** die in staat is een eigen vormgeving te creëren en de inhoud structureert en onderhoudt. Voor de laatste taak denken we dat een creatieve geest die ook om weet te gaan met internettechnologie een ideale persoon hiervoor zou zijn. Voor de redactietaak zou een (team van) perso(o)n(en) met niet alleen taalkundig inzicht maar vooral initiatief en stimulerende ideeën om de nieuwsbrief van begin tot eind te realiseren, met open armen worden ontvangen.

Zoals al eerder aangegeven is het opbouwen van een verenigingstraditie noodzakelijk om een vereniging te zijn. We verwachten dan ook dat naast de jaarlijkse natte en droge evenementen juist een regelmatig verschijnende nieuwsbrief en de meer interactieve mogelijkheden van de website een belangrijk, gezichtsbepalend, onderdeel van die traditie zullen gaan vormen. Daarom willen we deze taken niet zelf 'er maar even bij doen'.

Daarnaast zou het prettig zijn als er een lid is die de Zweedse taal enigszins beheerst, en af en toe wat zou willen vertalen, of daarbij zou willen assisteren. Er bestaat heel erg veel nuttige informatie over met name de IF en de M26, maar deze is bijna allemaal in het Zweeds, en daarmee ontoegankelijk voor de leden. We hebben nu zelf twee van deze artikelen vertaald met behulp van een vertaalprogramma, maar dat blijkt een tijdrovende methode.

Dus: wil je meer doen met je watersporthobby dan op en rond de boot bezig zijn? Wil je zelf mee kunnen bepalen hoe de traditie van de NMV er uit komt te zien, en (niet onbelangrijk) vind je dat een leuke besteding van je vrije tijd? Neem dan nu meteen contact op met het bestuur! Waarom niet?

Colofon

Dit is het eerste clubblad van de Nederlandse Marieholm Vereniging: Jaargang 1 (2001) nummer 1
postbanknummer 5218463 t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft
telefoon: 030 2889645. e-mail: marieholm@zeilen.nederlands.com
correspondentie adres: Westeinde 12, 2275 AD Voorburg
<http://zeilen.nederlands.com/marieholm>

KvK-nummer 30169764