

Inhoud

Inhoud.....	1
Van de voorzitter	2
Boot en Geschiedenis	3
The Folkboat – Little beauty with a big heart.....	3
Boot en Verhaal.....	8
Verslag Braassemmeer (2-3 juni 2001)	8
Verslag Uitdam (18-19 augustus 2001)	8
Verslag Hindeloopen (6 en 7 oktober 2001).....	10
Boot en Test	12
Marieholm 33	12
Boot en Techniek.....	17
Wantputtingen en roer	17
Handige lijntjes.....	18
Boot en Vraag & Aanbod	19
Gezamenlijk inkopen via de Marieholmvereniging	19
Werkfok met leuvers.....	19
De laatste Rubriek	20
Agenda 2002.....	20
What's in a name?	20
Colofon.....	21

Foto voorpagina: Hindeloopen, 6 en 7 oktober 2001, Nico Bijvoet

Van de voorzitter

Beste leden,

Voor de meeste van ons zit het seizoen 2001 er al weer op, de schepen gaan in de winterstalling en het wordt weer tijd om aan onderhoud te denken.

Over het eerste officiële NMV seizoen zijn wij zeer tevreden. Natuurlijk zijn er zaken die verbetering wensen maar over het algemeen zijn de reacties positief. Op het voor- en najaarsevenement was de opkomst weliswaar wat matig, het was wel heel gezellig en er is lekker gezeild.

Het zomerevenement in Uitdam was een groot succes. Zo'n 25% van leden waren hier aanwezig, en dat is voor een beginnende vereniging niet slecht. Het lijkt dan ook dat hier een traditie vorm begint te krijgen.

Momenteel telt de NMV 53 leden. Dit is voldoende aanleiding om de statuten notarieel te laten vastleggen. Volgend seizoen zal de vereniging dan ook volledig rechtsbevoegd zijn.

Om de NMV ook in de toekomst te laten voortbestaan is het noodzakelijk dat er een aantal enthousiaste leden tijd, energie en inspiratie in de vereniging steken. Onze tweede secretaris Roelof Vredeveld heeft helaas door privé omstandigheden zijn functie moeten neerleggen. Nu het bestuur slechts uit 3 personen bestaat (wat statutair het absolute minimum is), zijn wij wel wat kwetsbaar. Graag zouden wij dan ook in contact komen met leden die interesse in een bestuursfunctie hebben. Zij zouden zich dan op de ALV (te houden 18 november 2001) verkiesbaar kunnen stellen. Het huidige bestuur kan met jullie instemming nog een jaar zitten.

Ook zullen er op de ALV een tweetal commissies in het leven worden geroepen. Zij zullen zich gaan bezighouden met enerzijds het organiseren van evenementen en anderzijds de vorming van de collectiviteitskortingen. Momenteel werken 2 leden hard aan een nieuwe website zodat we in de toekomst meer en betere interactieve diensten kunnen verlenen. Een belangrijk deel van de redactionele werkzaamheden wordt nu ook door een enthousiast lid gedaan, maar wat assistentie zou hier overigens geen luxe zijn.

Kortom, zouden jullie allemaal nog eens goed willen overwegen of je niet een steentje kunt bijdragen en de NMV een duwtje in de rug kunt geven?

Om meer inzicht in de wensen van de leden te krijgen hebben wij onlangs een enquête gehouden. Dit ook ter voorbereiding voor het seizoen 2002. Wederom zijn wij van plan een drietal evenementen te organiseren. Data en locatie zullen mede afhangen van de uitkomst die de enquête ons leert.

Tot slot: het bestuur wil graag al haar leden bijzonder bedanken voor het enthousiasme, de ideeën, de prachtige foto's en de verleende hand- en spandiensten.

Frank Jurgens, voorzitter

Boot en Geschiedenis

Dit artikel is overgenomen uit de webpagina's van Good Old Boat.

The Folkboat – Little beauty with a big heart

by John Vigor

Tord Sunden's Nordic Folkboat is a sailing legend. She was one of the few items of exceptional merit to emerge from the horror years of 1939-1945 when much of the world was experiencing the convulsions of war.

Sunden's home country was Sweden, which had declared neutrality in World War II. In the early 1940s the Swedes organized an international competition for a new common Scandinavian class of sailboats. The organizers were looking for a cheap, fast, seaworthy, one-design racing boat that could also be used for family cruising during weekends and holidays.

Nearly 60 designs were entered for the competition, but none was accepted outright, and Tord Sunden, then an amateur yacht designer, was chosen by the organising committee to pull together the most promising aspects of the top four designs submitted.

The result was the nautical equivalent of the German Volkswagen, the people's car. She was named the people's boat, the Folkboat. But little did the organisers of the competition imagine how successful she would be. Eighty orders poured in from all over Sweden before the final plans were completed.

Today, 60 or so years after the first Nordic Folkboat was launched, there are thousands of Folkboats afloat: wooden ones and fiberglass ones. The majority are in Europe, with Sweden leading the pack, followed by Denmark, Germany, Finland, and the United Kingdom. There are about 120 in San Francisco, where the San Francisco Bay Folkboat Association administers the fleet, and where the Folkboat's wonderful heavy-weather performance is much admired.

Besides the Nordic Folkboats, all of which comply with the class's one design rules, there are thousands of near-Folkboats, close look-alikes such as the Contessa 26 (featured in the September 1999 issue), most of which attempt to increase her interior living space with more beam, a longer waterline, and a larger coachroof, while retaining her fabled seakeeping qualities and her classical good looks.

In 1966 Tord Sunden introduced a variant of the classic Nordic Folkboat that lacked the traditional lapstrake planking. It was carvel-planked and featured a shallower, self-bailing cockpit. She also was more luxurious below. She was known as the International Folkboat, but the Scandinavians regarded that description as misleading, and referred to her only as the "IF Boat." The International Folkboat survived in the United States, however, and the International Folkboat Association of San Francisco Bay held sway over their racing and cruising activities there.

Basic design

The original design concept had a long, overhanging stern, like a 30-SquareMeter's. But that was later chopped off, probably because a long overhang adds considerably to building costs. The result was a much more seaworthy transom stern. The transom, however, was given a handsome rake so it would better match the moderate overhang of the bow, and thus the after end of the full keel also was clipped away to line up with it. That, together with the generous cutaway up forward, greatly reduced the wetted area of the keel without affecting its efficiency. Early critics thought the raked rudder would make steering difficult under some circumstances, but experience proved them wrong.

The first boats were, of course, built of wood. Their hulls were clinker-built, or of lapstrake construction, with each strake overlapping the upper edge of its neighbour below. This makes the boat strong and light. It also adds greatly to her looks by repeating and emphasising the sweet lines of her sheer.

The first fiberglass Nordic Folkboats were legalised in 1977 and were exact reproductions of the wooden boat, including the overlapping strakes. They raced on equal terms with wooden boats and were forced by the strict one-design rules to use wooden masts.

The International Folkboats were regarded as a separate class, although their overall measurements and design were basically the same. They, too, were produced in fiberglass, but with smooth topsides and lighter aluminium masts.

Between 1967 and 1984, when production ceased, Marieholms Bruk, of Sweden, launched more than 3,400 International Folkboats, hitting an annual record high of 552 boats in 1975. After that, there was a steep decline in demand, although almost 1,000 were sold in the next nine years.

Frank Costello's 1972 International Folkboat, *Espresso*, sails in California waters near Ferndale. Frank writes, "I used to sail these boats 25 years ago on San Francisco Bay but never could afford one. Finally, my salary caught up with depreciation, and I purchased one."

Production of fiberglass Nordic boats also continued apace, and a Danish boatbuilder, Folkebådcentralen A/S, of Kerteminde, has now built more than 900 Nordic Folkboats that are solid GRP replicas of the original wooden-hulled design, lapped strakes and all.

The Folkboat has a rounded underbody with fairly slack bilges, a combination that makes for slight initial tenderness but more than compensates for it with comfort at sea. After that initial tilt, she stiffens up considerably, so much so that she is able to race in winds strong enough to keep other classes in port. The topsides and the cabintop are low, offering little resistance to the wind and making no concessions to creature comfort below. The foredeck is uncluttered—there are only a hatch and a mooring cleat to stub your toes on—and convenient to work on.

The cockpit is a compromise between the needs of racers and cruisers—big enough for a racing crew, barely small enough for serious deepsea cruising. Some Folkboats have a deep cockpit that is more sheltered and more comfortable, but it drains into the bilge. Serious deepsea sailors will want the other version, a self-bailing cockpit that will not endanger the ship if it fills with water. The rudder hangs outboard of the transom, a simple, strong and easily accessible arrangement. The tiller sweeps across the after deck, but doesn't interfere much with the crew in the cockpit.

The engine is a matter of choice and depends on whether your boat is Nordic or International. Some boats have a well in the cockpit for an outboard motor of between 5 hp and 8 hp. Others mount an outboard on the transom. Still others prefer an inboard auxiliary, usually a single cylinder diesel. If you're planning an ocean crossing in a Folkboat, it would make a lot of sense to choose an outboard, and to keep it on the transom. If you find it interferes with your self-steering gear, you may have to house it in a well, in which case you can either leave it down, causing a little drag in the water, or remove it and store it below while you're on passage. The inboard engine makes more sense for weekenders or coastal cruisers who won't miss the valuable stowage space as much as the bluewater cruisers will.

Accommodations

It doesn't take long to describe the Folkboat's accommodations, they, too, can vary according to whether she's Nordic or IF, and from builder to builder. On the IF boats, there's usually teak everywhere, and vinyl headliners. The hull is lined with padded vinyl, too, in place of the wooden ceiling. The V-berth has two berths more than 6 feet long, and the main cabin has two settee berths which are even longer. Some boats have an enclosed head compartment, and others are supplied with a portable head. There's a rudimentary galley, and there may even be a small chart table. There's usually a hanging locker somewhere, and a few lockers and shelves scattered around the place, though not nearly enough for a long voyage. Nowhere is there sufficient room to swing a cat, and nowhere is the headroom more than 4 feet 8 inches.

The interior is bright and airy, though, especially with the companionway sliding hatch open, and seems very welcoming and protected in contrast to the exposed conditions of the cockpit.

The rig

The Nordic Folkboat is a Bermudian sloop with a wooden mast and a conspicuous fractional rig the forestay joins the mast about two-thirds of the way up from the deck. This makes for a small working jib and a large mainsail. It is, perhaps, not as efficient as a rig with a larger jib, seeing that the jib does most of the work when going to windward, but it certainly makes for happier cockpit crews when the load on the jib sheets is small.

Folkboats not subject to the one-design racing rules usually have modern masthead rigs and aluminium spars. Many of the boats in the United States are rigged that way. If you're more, interested in crossing oceans than in racing around the buoys, the aluminium masthead rig might be preferable because it makes provision for double lower shrouds in place of the single after lower shroud that is standard on wooden masts.

The mast is stepped on deck but appears to be well supported by a massive deck beam and seems not to compress the cabintop as so many others do. Presumably, after more than 50 years of racing and ocean cruising, the builders of Folkboats have got it right.

Right from the beginning, Nordic Folkboat owners agreed to race without spinnakers, to make things easier for family sailors and shorthanded crews. But those gung-ho Finns couldn't stand it. Even though they couldn't compete internationally with spinnakers, they raced with them among themselves.

"We simply think that sailing with a spinnaker is more fun, and that it makes sailing more colorful," explained a member of the Finnish Folkboat Association.

Performance

Any class that is still going strong after more than 50 years obviously has something good going for it. The Folkboat has several excellent features, not the least of which is her performance. For a full-keel boat, she is surprisingly fast and close-winded. Her PHRF rating is 228 for boats with outboard engines and 234 for boats with inboards.

On top of that, she's easy to handle. A picture of IF Boat 377 (Magnificent Obsession) published in Latitude 38 magazine in June, 1998, shows her rail down just outside San Francisco's Golden Gate in 25 knots and more. She has one reef in the mainsail and full working jib—and her tiller is being held dead fore-and-aft. No weather helm there.

The Folkboat is indeed revered for her ability to carry sail in strong winds, and no doubt her extra-heavy keel is largely responsible for this. The ballast ratio is an extraordinary 54 percent, which means the iron keel alone weighs more than all the rest of the boat. Little wonder that Folkboats were, and still are, so popular in the blustery San Francisco Bay area.

Her performance as a seaboat is legendary, of course. It wasn't just a coincidence that two of the six boats in the first Singlehanded Transatlantic Race, in 1960, were Folkboats.

Valentine Howells raced in the conventional Folkboat *Eira*, while Colonel H. G. ("Blondie") Hasler sailed a much-modified Folkboat, the famous *Jester*, which had a standard hull but a flush deck with a central control point and a Chinese lug rig.

The long keel gives the Folkboat good directional stability, and this, together with her zesty performance and her easy motion, makes her a sensible choice for a singlehanded voyager or a young couple—and we say a young couple only because young people are more likely to be forgiving about the Folkboat's biggest disadvantage, her lack of interior space.

"The only complaint I ever heard was that they just didn't hold enough beer for a long voyage. I know that might sound a little funny, but once you have sailed on one, it becomes the measure of all other boats you may sail. I bet you won't find many that handle as well."

—Frank Costello

Known weaknesses

After nearly 60 years of production and real-life testing, there are no weaknesses left in the Folkboat that are not patently obvious, such as the cramped accommodation quarters. This is a very open, honest boat.

If you're contemplating buying one for a long voyage, you'll have to look for the wear and tear applicable to boats in general. Inspect the hull for the dreaded boat pox, if she's GRP, and be careful to locate any areas of rot if she's wooden. Dance on those fiberglass decks and tap away with your screwdriver handle.

As always, even if you think you know it all, it's a wise move to get a second opinion. Let a qualified surveyor check her out. It's your life that's at stake.

Owner's opinions

This is another boat people fall in love with so passionately that it's difficult to get an owner to say a word against a Folkboat. Her classic beauty alone is enough to still all criticism.

Yet the physical exploits of her devotees give us valuable insights into her abilities when the sole arbiter is the sea itself. Blondie Hasler's wooden *Jester* is both a good and a bad example of this. Good, because she crossed the Atlantic 14 times. Bad, because she was eventually lost at sea without trace. But she was very old and she had suffered more punishment than a dozen normal boats.

From the waterline down, *Jester* was a normal Folkboat, but the rest of her had been greatly modified by her owner, who was much given to invention and experimentation. She was a very early model, and in fact sailed from 1952 to 1959 with Hasler's "lapwing" rig before he threw that out and installed a junk rig for the 1960 Observer Singlehanded Transatlantic Race.

Hasler came in second in that race, a remarkable achievement. He was only eight days behind Francis Chichester's *Gipsy Moth III* a much bigger and faster 39-foot sloop that crossed the finish line 40 days after the start.

Jester was driven hard, and was reduced in one gale to what Hasler described as "four reefs down."

The other Folkboat in that race, *Eira*, came in fourth out of six in 63 days. *Eira* was knocked on her beam ends, and Valentine Howells put into Bermuda to replace a chronometer he had lost and to repair some damage.

In 1963, Adrian Hayter circumnavigated the world alone, sailing halfway—from England to New Zealand—in *Sheila II*, a 32-footer. But he completed the New Zealand-to-England leg in a Folkboat called *Valkyr*. Mike Bale also sailed from England to New Zealand in a Folkboat called *Jellicle*, and had a crew for part of the way. In 1975, a 55-year-old Australian grandmother named Ann Gash sailed around the world singlehanded in a Folkboat called *Ilimo*.

She chose the east-to-west route via the Panama Canal, but had the boat shipped for part of the way, from Ghana to England.

More recently, a British Folkboat called *Storm Petrel* was completing an unusual circumnavigation in 1998 with solo sailor Tony Curphey aboard. It was unusual because Tony's wife, Suzanne, was also making a singlehanded circumnavigation aboard her own boat, a 30-foot Seadog ketch called *Glory*. They had originally set out separately, not knowing each other, but they met in New Zealand and got married in the Solomon Islands.

Tony's Folkboat often beat Suzanne's Seadog into port on subsequent legs of their tandem voyage and regularly clocked up 130 miles a day in the trade winds. Their plan, once they had completed their solo circumnavigation, was to sell their boats, buy a bigger one, and carry on cruising—but together this time.

There are undoubtedly many other Folkboats that have sailed around the world and around Cape Horn, singlehanded and crewed, whose names have not been recorded in the annals of small boat sailing. There was a time, 50 years ago, when such voyages were rare, and records were kept of individual exploits. Now that

In 1975, a 55-year-old Australian grandmother named Ann Gash sailed around the world singlehanded in a Folkboat called *Ilimo*.

they are more commonplace, nobody seems to be keeping the tally, which is a great pity. Perhaps the Internet will one day find a place for the Roll of Honor of small boat circumnavigation; if it does, the Folkboat will surely feature prominently.

Conclusion

According to Marek Janiec, a member of the Swedish International Folkboat (IF) Association's technical committee, there are about 2,000 IFs in Sweden, and the market price there for a boat in excellent condition is about 60,000 Swedish kroner, or \$7,400 U.S. There are about 4,000 IF Boats scattered throughout the globe, which makes it the biggest deep-keel racing class in the world.

"In Denmark, the price is 20 percent to 30 percent higher, and down in Europe, still 20 percent more." So—would you score a financial coup by going to Sweden, buying a cheap Folkboat, and sailing her home? Probably not, although it's a very attractive plan, in any case. Secondhand International Folkboats sell on the West Coast of the United States for between \$10,000 and \$14,000, so the savings are not substantial in actual dollar terms if you factor in travel and accommodation charges. A brand-new fiberglass Nordic Folkboat costs about \$40,000 in Denmark.

Wherever you buy one, a Folkboat represents good value for a boat capable of carrying one or two people around the world, albeit in cramped surroundings. Besides that, if you have any finer feelings at all, you'll have to agree that she's one of the most beautiful boats ever made to go to sea. Just looking at her riding to anchor in her own reflection in a tropical lagoon will make your heart leap with delight.

In Short - Folkboat



Designer: Tord Sunden (1942)
LOA: 25 feet 1 inch
LWL: 19 feet 8 inches
Beam: 7 feet 2 inches
Draft: 3 1 feet 11 inches
Displacement: 4,322 pounds
Sail area: 258 square feet
Ballast: Cast iron, 2,315 pounds
Spars: Wood/aluminum
Auxiliary: Outboard or inboard, gasoline or diesel
Designed as: One-design family racer/cruiser
Note: These dimensions were supplied by Folkebådcentralen A/S, in Kerteminde, Denmark builders of the fiberglass Nordic Folkboat.

In Comparison

Safety-at-sea factor: 8 (Rated out of 10, with 10 being the safest.)

Speed rating: Fast for her size and displacement.

Ocean comfort level: One or two adults in fairly cramped

conditions. ("If you want to stand up," said the famous British designer UffaFox, "go on deck.")

John Vigor is a freelance journalist based in Oak Harbor, Wash. He has raced, cruised, and written about boats for more than 30 years. He's the author of two new books, *The Seaworthy Offshore Sailboat: A Guide to Essential Features, Gear and Handling* (International Marine), and *Twenty Small Sailboats to Take You Anywhere* (Paradise Cay), which is the source of this and other reviews in this series. He also wrote *Danger, Dolphins and Ginger Beer* (Simon and Schuster), a sailing adventure novel for 8- to 12-year-olds; *The Practical Mariner's Book of Knowledge* (International Marine), and *The Sailors' Assistant* (International Marine).

Verslag Braassemmeer (2-3 juni 2001)

Het voorjaarsweekend was het eerste officiële weekend van de NMV. Ondanks dat wind en weer toch wel wat roet in het eten gegooid hebben, zijn de gezichten achter zo'n 15-tal namen in ieders geheugen gegrift. Het was vooral zaterdag een gezellig gebabbel en uitwisseling van ervaringen. Wat opviel was dat velen hun boot pas in de afgelopen 4 jaar hebben aangeschaft en dat deze hun eerste Marieholm is. Het enthousiasme van iedereen over de boot is dan ook herkenbaar. En wat blijft het toch leerzaam andermans boten, en met name de aangebrachte vernieuwingen en verfraaiingen te zien. Zondag hebben Frank Jurgens en Erwin Breeman mij nog wat kunnen leren over mijn eigen motor, dus dat kwam goed uit (ik wist bijvoorbeeld niet dat ook de keerkoppeling aparte smering behoeft; weer wat geleerd). Tot slot heb ik nog kunnen ervaren dat de IF ook met 7Bft. en meer nog uitstekend te zeilen is alleen op de kruisfok (7 knopen!) en zelfs aan de wind zonder noemenswaardige lijdigheid heel ontspannen te besturen is. Wat een ervaring. Toch was de opkomst lager dan ik had verwacht. Niet iedereen die toegezegd had te komen, verscheen ook daadwerkelijk. Had dat te maken met de locatie (is de Braassem ondanks haar ligging naast de staande mastroute teveel een uithoek?), met de datum (is het pinksterweekend ondanks of juist dankzij de 3 vrije dagen een onhandige keus?), met de weersomstandigheden (veel regen, 7-8 Bft. wind, echt hondenweer dus!), of zijn het de noodzakelijke groeistuipe zonder welke een traditie niet kan ontstaan? Wie het weet, mag het zeggen. Wij houden dit voorjaarsevenement gewoon op de agenda, want het is het waard!

Paul Brandt

Verslag Uitdam (18-19 augustus 2001)

Het weekend van 18 augustus begon voor zoon Roemer en mijzelf al op vrijdagochtend. Om de altijd weer terugkerende logistieke problemen die een dergelijk evenement met zich meebrengt, te omzeilen, werden we vroeg in de ochtend naar de thuishaven van de *Sytske fan Warkum* gebracht; niet Workum, maar de Kaag. Afvaart om 9.30 uur en als we de almanak mogen geloven, dan zullen we de tocht over de ringvaart, door Amsterdam naar Uitdam zonder al te veel brug- en sluisoponthoud kunnen volbrengen.

Het wordt een stralende dag en pas voor Amsterdam is de noodzaak aanwezig de mast te strijken (zie het artikel in de vorige Nieuwsbrief!) opdat we eenvoudig de A9 kunnen passeren en Amsterdam nog met daglicht kunnen 'nemen' (naar ik later in 'Zeilen' lees, is dit een wijs besluit, gelet op de gekraakte mast van een ongelukkige nachtelijke passant). We besluiten in Amsterdam te kiezen voor de wat minder bekende doorvaartroute over het (Zuider)Amstelkanaal, waarvan de kruiphoogte van 2,55 m net een decimeter ruimte laat voor ons tollende vaantje.

Amsterdam vanaf het water is en blijft toch altijd weer een aparte belevenis: oude grachtenpanden, de Montelbaantoren (door de lokale ingezetenen ook wel 'malle Jacobus' genoemd wegens z'n valse klokkenspel), de fraaie bruggen over, en de sluis in de Amstel. Prachtig!

En dan ... het IJ. Niet iets om onder normale omstandigheden zenuwachtig van te worden, maar met gestreken en dus zwiepend mast op

een weliswaar vastgesjorde schaar door onstuimige golven te dansen is voor mij voldoende om na de Oranjesluizen en Schellingwouderbrug opgelucht adem te halen als de 8-meterpaal weer rechtop staat.

Nu kan dan eindelijk het zeil erop en met een kalm gangetje kruisen we met een paar lange slagen naar Uitdam, waar we zeker niet als eerste arriveren om 19.00 uur. Na hernieuwde kennismaking laten we ons het tweepitsspiritusdiner goed smaken.

Tot mijn verrassing liggen er, als ik de volgende ochtend het slaperig hoofd door het luik steek, meer Marieholms dan de avond ervoor: de flauwe wind van de vorige dag resulteerde voor enkelen blijkbaar in een nachtelijke aankomst. In de loop van de ochtend druppelen nog enkele Marieholms binnen, één zelfs waarvan de schipper tot gisteren nog nooit van de NMV gehoord had, maar het gerucht voldoende vond om resoluut de koers te verleggen naar Uitdam. Welkom!

Tijdens de briefing worden de opstappers verdeeld en horen we dat we een rustige 3-4 Beaufort mogen verwachten. Start- en finishlijn voor de haven en via een, naar later blijkt voor mij volstrekt onvindbare, indewindse boei naar het Paard van Marken en idem retour. Halverwege worden we opgelopen door een fraaie Nordia, waarvan de schipper mij adviseert de fok iets door te zetten. De

kalme zekerheid waarmee hij dit beweert, geeft mij een koffiebruin vermoeden en is voor mij voldoende om deze wijze raad op te volgen. De voorhoede is echter te ver voorop om nog te kunnen inlopen. In verband met de krappe bemanning en korte uitloop na de finish, besluit ik op het laatste voordewindse rak de spinnaker rustig in de zak te houden, zodat we als hekkensluiter over de lijn gaan, alwaar we te horen krijgen dat de volgende start al na zo'n twintig minuten valt. Dat is net voldoende voor ons om de schone kunst van het bijliggen uit te proberen. We liggen dermate stabiel dat we de tijd goed benutten met lunchen en aanverwante zaken, alsmede een peiling op de indewindse boei, opdat we die niet meer missen.



Malle Jacobus

Tot mijn verrassing liggen er, als ik de volgende ochtend het slaperig hoofd door het luik steek, meer Marieholms dan de avond ervoor: de flauwe wind van de vorige dag resulteerde voor enkelen blijkbaar in een nachtelijke aankomst. In de loop van de ochtend druppelen nog enkele Marieholms binnen, één zelfs waarvan de schipper tot gisteren nog nooit van de NMV gehoord had, maar het gerucht voldoende vond om resoluut de koers te verleggen naar Uitdam. Welkom!

Tijdens de briefing worden de opstappers verdeeld en horen we dat we een rustige 3-4 Beaufort mogen verwachten. Start- en finishlijn voor de haven en via een, naar later blijkt voor mij volstrekt onvindbare, indewindse boei naar het Paard van Marken en idem retour. Halverwege worden we opgelopen door een fraaie Nordia, waarvan de schipper mij adviseert de fok iets door te zetten. De kalme zekerheid waarmee hij dit beweert, geeft mij een koffiebruin vermoeden en is voor mij voldoende om deze wijze raad op te volgen. De voorhoede is echter te ver voorop om nog te kunnen inlopen. In verband met de krappe bemanning en korte uitloop na de finish, besluit ik op het laatste voordewindse rak de spinnaker rustig in de zak te houden, zodat we als hekkensluiter over de lijn gaan, alwaar we te horen krijgen dat de volgende start al na zo'n twintig minuten valt.

Dat is net voldoende voor ons om de schone kunst van het bijliggen uit te proberen. We liggen dermate stabiel dat we de tijd goed benutten met lunchen en aanverwante zaken, alsmede een peiling op de indewindse boei, opdat we die niet meer missen.

Le Vanneau blijkt intussen ook gearriveerd en zal de *Monsun* vervangen tijdens de tweede wedstrijd. Ondanks de rust zijn we niet scherp genoeg tijdens de start en gaan we als laatste weg. Het is duidelijk dat deze tactische zet grote verwarring zaait in het veld, daar men niet meer instaat is mijn achterstand weg te werken, zodat we onze positie als hekkensluiter met succes weten te verdedigen. In combinatie met mijn vanochtend geconstateerde motorpech (sleuteltje vannacht in startslot laten zitten, dus accu te leeg) heeft dat als nadeel dat we zeilend de haven binnen moeten lopen om, onder het toezien van alle aanwezige leden, zonder schade aan al onze Marieholms aan te meren.

Het diner is met zoveel Marieholmfans een gezellige aangelegenheid. We krijgen de gelegenheid even met de (niet zo toevallig) aldaar aanwezige ex-voorzitter van de gewezen IF-club te praten, die inderdaad in het bezit is van een Nordia. Hij is zeer geïnteresseerd en denkt met enig jeugdsentiment terug aan zijn Marieholmtijd. Vol enthousiasme stelt hij de prijs beschikbaar voor de winnaar van dit evenement: een baal donkerbruine koffie. Namens de club: Willem Kruijs, bedankt! Na het eten is men dermate rozig dat het idee voor de nachtelijke puzzeltocht wordt uitgesteld tot een volgende keer. Velen keren terug naar boot & bed en gaan onder zeil.

Na een koude nacht met veel onweer en regen, blijkt dat (1) onze accu weer is bijgeladen (met dank aan Jos en Frank) en (2) het weer is omgeslagen: er staat een flinke wind van zo'n 5-6 Beaufort uit zuidelijke richting, zodat een lange baan uitgezet wordt naar een zuidelijke boei zowat op het Buiten-IJ. Dit resulteert in een indewinds rak, waar het er met deze wind en golfslag ruig aan toe zal gaan, gevolgd door een retourslag voor het lapje. Nadat Roemer en ik de haven uit komen, besluit ik toch maar een rif te steken en dat is dus flink doorwerken om nog op tijd bij de start te verschijnen. Het lukt nog net. Roemer houdt het roer, maar blijkt onvoldoende lichaams lengte te hebben om zich met de korte steile golfslag die het IJsselmeer eigen is, goed schrap te kunnen zetten. Ik neem het van hem over, maar kom handen en kracht tekort om op het kruisrak goed mee te kunnen komen. We besluiten dus maar de wedstrijd te lossen en een halfwindse koers voor te liggen. Zo krijgen we de gelegenheid voor het thuisfront wat 'impressive' beeldmateriaal te schieten, zodat we bewijsmateriaal krijgen om onze status te kunnen verhogen naar 'stoere zeebonk'.

We wachten rustig af tot de overgebleven vijf schepen de finish bereiken en zijn getuige van het gevecht tussen de nummers 1 en 2, respectievelijk de *Skår* en de *Aniene*, gevolgd door de nummers 3, 4 en 5: de *Skid*, de *Maverick* en *Le Vanneau*. Tot mijn genoegen zie ik voldoende kopij langs varen voor de rubriek 'What's in a name'!

Na enig gepuzzel en navragen krijgt het eindklassement een gedeelde eerste en tweede plaats. Ondanks dat de baal koffie natuurlijk deelbaar is, besluiten we dat deze prijs in handen valt van de *Skår* van Henri Rots, omdat de andere kandidaat, Frank Jurgens, deze in zijn rol als gastheer niet wil ontvangen.

Hierna wordt het voor velen tijd om de boot naar de thuishaven te brengen. Enkelen, onder wie Frank en ik, besluiten onze boten toe te vertrouwen aan de goede zorgen van de havenmeester van Uitdam. Om te stellen dat hiermee de logistieke problemen geheel uit de wereld waren, is wat overdreven, maar het gaf ons wel het excuus later nogmaals het Markermeer te bezeilen alvorens weer de koers te verleggen naar de Kaag.

Paul Brandt

Verslag Hindeloopen (6 en 7 oktober 2001)

In het weekend van 6 en 7 oktober is het najaarsevenement van onze Marieholm vereniging gehouden vanuit de gemeentelijke jachthaven van Hindeloopen. Vrijdagavond kwam ik met m'n zwager Frank vanuit Uitdam net in het donker aan. Het rode havenlicht was nergens te bekennen (het bleek stuk), en door aan de grond te lopen ontdekten we dat het voor de kust van Hindeloopen plaatselijk erg ondiep is. De havenmeester vertelde de volgende dag dat we dan het tweede schip waren dat die avond was vastgelopen, en dat dat voor de Hindeloopers altijd weer een bron van vermaak was.

De volgende ochtend bleken Hinse en Francis met hun M26 Tawhiri ook al in de haven te liggen, en rond een uur of 11 kwamen ook Frank Jurgens met vriendin en Anton van den Berg met echtgenote aan. Het weer was inmiddels schitterend: volop zon en een mooie windkracht 4 uit het zuiden. Van de andere vier aangemelde deelnemers bleek Ger Paternotte ziek, en Peter Hilhorst nog onderweg (hij had op zijn tocht vanaf Monnickendam in Enkhuizen moeten overnachten). De anderen hadden zich waarschijnlijk vergist in óf het weer, óf hun beschikbare tijd, maar hadden beter even af kunnen bellen.

Na onze eerste vliegende start (naast elkaar gaan varen en roepen "zullen we maar?") pikten we Peter Hilhorst op, en dus startten we nog een keer. Frank Jurgens met vriendin voeren als opstappers met ons mee, en naar de wedstrijdboeien van Waterstaat moesten we zowaar een koers uitzetten, want ze waren niet in het zicht. Op het water was het gezellig druk, want er waren ook nog wedstrijden van echte wedstrijdboten als IMS-racers en X-99'en (vaak met bemanningen in allemaal dezelfde zeilkleding), compleet met startschip, dus zo hadden we met slechts drie Marieholms toch een behoorlijk wedstrijdgevoel. Frank-m'n-zwager voer iets minder hoog dan Hinse en Peter, maar door een gunstige winddraaiing kwamen we halverwege het eerste rak op kop te liggen om die positie verder niet meer op te geven. De twee M26-en hadden onderling een spannende race, waarbij Hinse als tweede finishte, en Peter met klein verschil als derde. Anton van den Berg had met zijn echtgenote voor de hele groep gereserveerd in restaurant 't Kalkoentje, en daar hebben we met z'n twaalven lekker en gezellig gegeten. Tijdens de nazit in het lokale café werden natuurlijk de mooiste verhalen verteld.

Na onze eerste vliegende start (naast elkaar gaan varen en roepen "zullen we maar?") pikten we Peter Hilhorst op, en dus startten we nog een keer. Frank Jurgens met vriendin voeren als opstappers met ons mee, en naar de wedstrijdboeien van Waterstaat moesten we zowaar een koers uitzetten, want ze waren niet in het zicht. Op het water was het gezellig druk, want er waren ook nog wedstrijden van echte wedstrijdboten als IMS-racers en X-99'en (vaak met bemanningen in allemaal dezelfde zeilkleding), compleet met startschip, dus zo hadden we met slechts drie Marieholms toch een behoorlijk wedstrijdgevoel. Frank-m'n-zwager voer iets minder hoog dan Hinse en Peter, maar door een gunstige winddraaiing kwamen we halverwege het eerste rak op kop te liggen om die positie verder niet meer op te geven. De twee M26-en hadden onderling een spannende race, waarbij Hinse als tweede finishte, en Peter met klein verschil als derde. Anton van den Berg had met zijn echtgenote voor de hele groep gereserveerd in restaurant 't Kalkoentje, en daar hebben we met z'n twaalven lekker en gezellig gegeten. Tijdens de nazit in het lokale café werden natuurlijk de mooiste verhalen verteld.

Na onze eerste vliegende start (naast elkaar gaan varen en roepen "zullen we maar ?") pikten we Peter Hilhorst op, en dus startten we nog een keer. Frank Jurgens met vriendin voeren als opstappers met ons mee, en naar de wedstrijdboeien van Waterstaat moesten we zowaar een koers uitzetten, want ze waren niet in het zicht. Op het water was het gezellig druk, want er waren ook nog wedstrijdboten van echte wedstrijdboten als IMS-racers en X-99'en (vaak met bemanningen in allemaal dezelfde zeilkleding), compleet met startschip, dus zo hadden we met slechts drie Marieholms toch een behoorlijk wedstrijdgevoel.



Frank-m'n-zwager voer iets minder hoog dan Hinse en Peter, maar door een gunstige winddraaiing kwamen we halverwege het eerste rak op kop te liggen om die positie verder niet meer op te geven. De twee M26-en hadden onderling een spannende race, waarbij Hinse als tweede finishte, en Peter met klein verschil als derde.

Anton van den Berg had met zijn echtgenote voor de hele groep gereserveerd in restaurant 't Kalkoentje, en daar hebben we met z'n twaalf lekker en gezellig gegeten. Tijdens de nazit in het lokale café werden natuurlijk de mooiste verhalen verteld.

Nadat op zondag iedereen een beetje moeizaam was opgestaan, en Paul Brandt was aangekomen, zijn we toch nog verassend snel uitgevaren voor de tweede wedstrijd, waarbij Paul was opgestapt bij Peter. Ditmaal hadden we een wat kortere baan bedacht, omdat wij nog diezelfde middag nog terug wilden varen naar op z'n minst Enkhuizen. De fancy IMS-racers zorgden weer voor een gezellige wedstrijdrukte op het water, en op weg naar de zuidelijke boei kregen we bovendien mooi zicht op de bruine vloot die voor de kust van Stavoren zijn eigen wedstrijd vaart.

Er stond inmiddels teveel wind om de spinnaker bij te zetten, en die wind zou in de avond nog aardig doorzetten. Onze IF finishte opnieuw als eerste, maar nu met een minder grote voorsprong. De twee M26-en hadden weer een spannender race, ditmaal werd Peter tweede en Hinse met zo'n drie bootlengtes verschil derde.

Terug in de haven verzorgt Paul na enig keelschrapen de prijsuitreiking namens het bestuur: Frank-m'n-zwager mag als winnend schipper de fles schippersbitter mee naar huis nemen. Daarna varen we snel weg om nog voor de voorspelde windkracht 7-8 Enkhuizen te halen, om daarna op maandagmiddag het laatste stuk naar Uitdam te doen. Deze tocht wordt nog een zwaar weer ervaring op zich, en gaat bij ons de geschiedenis in als "De Hindeloopen-Uitdam 2001". (Die maandagmiddag verspeelt Peter Hilhorst bijvoorbeeld nog z'n werkfok tijdens een poging om naar Enkhuizen over te steken, en hij zou erg blij zijn als iemand nog een aardig tweedehandsje voor hem heeft.) (zie rubriek *Vraag & Aanbod* – red.)

Hoewel er dit weekend maar drie boten (met toch nog zo'n twaalf mensen) op kwamen dagen, was het een fantastisch zeilweekend: veel zon en wind, geen enkele regen, en vooral reuze gezellig met leuke mensen. Ik heb hier wel van geleerd dat je pas weet wat voor 'n weer het zal zijn als je eenmaal op het water zit.

Nico Bijvoet, IF-2075

Marieholm 33

Onderstaand artikel is gepubliceerd in het blad TOERZEILEN van de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, en wordt met toestemming van de NVvT in ons clubblad overgenomen.

De Marieholm 33, een ontwerp uit de jaren zeventig van de Zweedse ontwerper Lars-Olof Norlin wordt in Nederland opnieuw op de markt gebracht door de firma Marine Center Marieholm uit Lemmer. De eigenaar van dit bedrijf, Simon Hoekstra, spoorde de mallen in Zweden op en kocht deze met de naam en rechten. Samen met de ontwerper werd het ontwerp gemoderniseerd. De rompen worden thans gebouwd in Zweden en de afbouw vindt in Lemmer plaats. Het is een tijdloos ontwerp, een soort grote Folkboat met bijzonder fraaie lijnen.

Op 7 juli 2001 heeft de redactie van Toerzeilen een proefvaart gemaakt en de werf bezocht en hun verslag volgt nu. Na een korte introductie van Simon Hoekstra kregen we de boot mee voor een middagje varen op het IJsselmeer voor Lemmer. Het weer was goed, W-4 met vlagen 5, droog en een beetje bewolkt. Na afloop spraken we wat diepgaander met de heer Hoekstra en kregen de gelegenheid om in de naast het kantoor en showroom gelegen loods een in aanbouw (afbouw) zijnde Marieholm 33 te bekijken. Dit gaf de gelegenheid om allerlei constructiedetails te zien die normaliter aan het oog onttrokken zijn door de betimmering of uitrusting. Het volgend verslag is door het testteam samengesteld uit de afzonderlijke observaties en commentaren. Bepaalde materiaal/ constructiedetails zijn afkomstig van de werf en niet als zodanig beoordeeld vanwege ontbrekende deskundigheid of feitelijke mogelijkheden om een oordeel te geven. Feit is dat het een goed ontwerp en een degelijke constructie betreft, die het CE-keur A (oceaan) heeft verkregen. De werf heeft een bescheiden capaciteit en als u nu een Marieholm 33 zou bestellen moet u minstens een jaar wachten voordat er iets van een afgebouwd schip zichtbaar begint te worden. Wel kunt u daarbij invloed uitoefenen op de inrichting en uitrusting (at a price.....).

Ontwerp

Het schip is prachtig om te zien, zowel in als uit het water. De diepgang is in vergelijking met de meeste moderne schepen bescheiden. Bij droogvallen, b.v. tegen een kademuur, moet je wel rekening houden met de achterlijk geplaatste kiel. Het grote blok gietijzer dat als ballast wordt gebruikt geeft tevens een goede bescherming tegen aanvaringen met objecten onder water. De rompvorm is een echte S-spant met een lange doorlopende kiel en weggesneden voorvoet. Daardoor is ondanks de lange kiel toch goed manoeuvreren mogelijk. Bij ontbreken van een spantdoorsnede is de stabiliteit moeilijk in te schatten maar in de praktijk bleek inderdaad dat de aanvangsstabiliteit gering is. De stabiliteitscurve is overigens over het gehele bereik positief, een aanmerkelijk verschil met moderne brede jachten die een negatieve stabiliteit hebben in de buurt van de 180 graden kentering. Het roer is aangehangen en het schroefraam is uitgespaard in de romp, een unieke constructie.

Constructie

Romp en dek worden vervaardigd van handlay up Isophtaan hars in een sandwichconstructie (Divinycell). Dek en romp worden met bouten (door de aluminium voetreling) aan elkaar bevestigd en de naad afgelamineerd aan de binnenzijde. De binnenbetimmering is ingelamineerd (standaard mahonie) en zeer netjes afgetimmerd en afgelakt. De verstaging is zeer degelijk op de romp bevestigd door flexibele dekdoorvoeren en ingelamineerde puttings. Bij het in afbouw zijnde casco was deze constructie goed te bekijken. De kleurstelling van het schip waarmee wij zeilden was bijzonder fraai. De donkerblauwe romp en het off-white dek harmoniëren zeer goed. Standaard is overigens een witte romp, de blauwe kleur kost f 3.340,- incl. BTW extra.

Tuigage

De tuigage bestaat uit een doorgelat grootzeil met twee reefposities en een "rolkeerfok". De testboot was voorzien van lazyjacks. Bij het hijsen is het altijd even uitkijken dat het achterlijk met de latten niet haakt. Bij het strijken valt het doorgelatte zeil gemakkelijk in de lazy jacks. Alle vallen en smeerrepen worden vanuit de kuip bediend. Bij reven moet je toch nog even naar de mast om het reefoog bij de giek in de reefhaak te doen. Dit is geen groot nadeel. De keerfok maakt het mogelijk om zonder moeite te kruisen. Over deze zeilvoering ontstond wel enige discussie binnen

het testteam. De voordelen van een keefok zijn onmiskenbaar bij het opkruisen, maar bij het voor de wind varen en bijliggen is een keefok een ergernis. Bijliggen door de keefok aan loef vast te zetten is lastig en dan nog verlijert de boot met ca 1,5 a 2 knoop. Het is overigens mogelijk de boot te laten uitrusten met een genua en dito rails i.p.v. de keefok. Iedere boot wordt voor een klant in opdracht gebouwd, zodat er tamelijk veel variatie mogelijk is. Het grootzeil had een losse broek en het voordeel daarvan was niet duidelijk. De reefvoorzieningen met smeerrepen zijn adequaat, hoogstens zou een derde rif wenselijk kunnen zijn. Staand want (9/10 tuigage met gepijlde zalingen) ziet er solide uit (minstens 6 mm). De vallen die allemaal naar de kuip lopen geven wel een geweldige spaghetti waarvoor een oplossing wenselijk zou zijn.

Inrichting

Het schip is ruim genoeg voor 2-3 personen (bekeken vanuit het standpunt van een toerzeiler die wat langer op pad gaat). De ruimte is vooral beperkt als je onder helling vaart, hetgeen onder zeil al gauw het geval is. De stahoogte is ook voor langere personen geen kritisch punt. De aandacht is hierop gevestigd door een eerdere test van de Waterkampioen (nr. 1, 2001), maar onze ervaring was anders. Er is een U-vormige bank aan stuurboord met goed gevormde kussens; de middelste zitplaats daarvan is wel erg ondiep. De twee zitplaatsen aan bakboord zijn goed te gebruiken en de kaartentafel annex extra kajuitafel daartussen is een slimme en werkbare oplossing. Een reactie lijd merkte op liever de kaartentafel dicht bij de kuip te hebben maar zich te realiseren dat zoiets vermoedelijk alleen met een andere (wèl uitvoerbare) indeling te realiseren is. Aan bakboord zit ook een instrumenten schakelpaneel voor de elektrische installatie. De bedrading ziet er netjes en professioneel uit. Er zijn buizen getrokken van voor naar achter, zodat de bedrading van later aangekochte apparaten ook goed kan worden weggewerkt. Eén van de redactieleden met ervaring in dit soort zaken merkte op dat je beter gladde buizen (althans van binnen) kunt gebruiken om de bedrading door te trekken aangezien de toegepaste geribbelde versie wel eens problemen met doortrekken kan geven. De binnenverlichting verdient alle lof voor sfeer en functionaliteit, behoudens het ontbreken van rood licht bij kaartentafel en kombuis. In de kajuit is enorm veel bergruimte, mooi afgewerkt met veel laden. Alleen de gebruikte sluitingen werden kritisch beoordeeld. Deze zijn van het type dat ingedrukt moet worden om de deur of lade te borgen na het sluiten. Wij geven de voorkeur aan een sluiting die ook direct sluit bij het dichtdoen of inschuiven van deur/lade. De toiletruimte is groot genoeg en goed ingedeeld. Het toilet is in langsscheepse richting geplaatst; gezien de helling waaronder het schip meestal vaart lijkt dit weinig comfortabel. Er is ruimte om een vuilwatertank in te bouwen. De kombuis is prima ontworpen en gesitueerd, daar waren alle bemanningleden het wel over eens. In de achterkajuit is een ruim tweepersoons bed aanwezig over de volle breedte. Om dit nog een beetje zeewaardig te maken is er de mogelijkheid om een zeiltje in het midden te spannen. Niet gezellig, maar wel praktisch. De achterkajuit is van zowel bb als sb bereikbaar. Bij de ingangen van de achterkajuit zijn aan bb en sb hangkasten aangebracht, die geschikt zijn voor natte zeilkleding. Het lekwater loopt in de bilge. De voorkajuit bevat twee slaapplekken met aan beide zijden kastruimte.

Kuipinrichting

Met vier man in de kuip is het vrij vol. Midden door de kuip loopt de overloop van de grootschoot. Een noodzakelijk kwaad. De toegepaste buiskap is praktisch en stevig door een extra steun, maar handgrepen ontbreken buiten. Door het lage kajuitdak moet je wel gebukt naar voren en een extra handgreep komt dan goed van pas, ook bij de mast. De kuip is ondiep. Dit is het gevolg van de noodzakelijke hoogte in het achtercompartiment boven het tweepersoons bed. Het geeft echter geen onveilig gevoel. De zit is goed, hoewel langere personen (zeg vanaf 1.80 meter) een hogere rugsteun prefereren. De bakskisten onder de bb en sb banken zijn erg ondiep. Zeilen, stootwillen e.d. kun je daar niet kwijt, laat staan een vouwfiets, opblaasbare bijboot e.d. Er is wel een redelijk ruime achter bakskist. Ook zit er een flinke gasbun in het dek, waarop de doorlopende gasleiding naar de kombuis via een drukregelaar is aangesloten. De gasinstallatie ziet er goed aangelegd uit. De gasbun lijkt wel erg blootgesteld aan eventueel overkomend water, het deksel is evenwel goed geconstrueerd. Het schip heeft een helmstok. Een stuurwiel zou ook niet passen bij dit zeilschip. Over die helmstok zelf, los van het ermee sturen als zodanig, waren de meningen verdeeld. Het feit dat je achter de overloop moet zitten om de helmstok goed vast te kunnen houden werd bekritiseerd, gebruik maken van de beschutting van de buiskap is slechts beperkt mogelijk voor de roerganger. Echt bekritiseerd werd de plaats van het stuurkompas, onder de overloop. Vlak naast de kajuitingang (schotkompas) zou al een verbetering zijn

Uitrusting

Op het voorschip is een ankerbak aangebracht. Er ontbreekt beslag voor een anker, zoals een ankerrol. Deze kan echter wel worden aangebracht. Op het dek zijn stevige klampen aangebracht op voorschip, midscheeps en op het achterschip. Er is maar één selftailing schootlier in de kuip; de keerfok heeft een enkele schoot. Ons inziens zou de boot standaard met twee schootlieren moeten worden uitgerust. Vroeg of laat komen genua, halfwinder, spinaker e.d. in beeld en één schootlier is wel erg mager. Voor het zeilen hijsen zijn er wel twee selftailing lieren aangebracht op het kajuitdak, tezamen met een zestal goede valstoppers. Er is een ruime keuze uit "extra's", de standaard uitrusting is behoorlijk compleet, behoudens het ontbreken van ankergerie. Dat de boot hierop is ingericht bleek ook uit het feit dat we voor in de boot zakjes loodballast onder de vloer aantroffen die het ontbrekende gewicht van anker en ketting moesten compenseren. Motor standaard Volvo MD 2020, 3-cilinder diesel van 14 kW bij 3200 rpm. Deze drijft een tweebledschroef aan via een conventionele schroefasinstallatie. De motor is goed bereikbaar, door de motoromkasting weg te nemen. De ge-luidsisolatie is goed. De motorbediening is goed, hoogstens zou het plezierig zijn als de morsehandle in een reces zou zitten, maar echt storend is het niet.

Varen onder zeil

Er stond een windkracht 4 à 5. Ideale wind voor een test. Eerst met vol tuig kruisen. Toch nog wat loefgierigheid en druk op het roer. Wel een zeer rustig koersgedrag. Weinig buizen. Geen geklapper in de korte golven van het IJsselmeer voor Lemmer. Kruisen met de keerfok is ideaal. Het schip helt meer dan de huidige relatief brede zeilboten. Het is weer even wennen. Zetten van een rif ging vrij probleemloos. Ook single handed is dit goed te doen, vooral ook omdat het schip rustig doorvaart als je de helmstok even los moet laten. Zeilstand grootzeil na reven vrij goed. De rolkeerfok stond redelijk na enig spelen met de trimlijntjes. Na reven een goede balans met weinig roerdruk maar toch voldoende gevoel. Op ruimere koersen was er ook een goede zeilbalans met weinig roerdruk. Voor de wind doet de keerfok niet veel en klappert van bb naar sb. Met een goede uithouder is dit op te lossen. Snelheden en koersen werden vastgesteld met een hand GPS-je (Magellan 320). De Marieholm kruiste onder de gegeven omstandigheden met de korte golven tussen de 90 en 100 graden (over de grond) met een snelheid van 5 tot maximaal 5.5 knoop. Een van de redactieleden, zelf eigenaar van een Folkboat afstammeling, merkte op dat de oorspronkelijke (26-voets) Folkboat ongeveer gelijke prestaties leverde bij een aanzienlijk kleinere waterlijnlengthe (6.0 om 7.32 meter). Aangezien het zeiloppervlak van ca 46 m² goed in proportie is zou iets meer snelheid er in moeten zitten. De verwachting was ook dat het schip hoger aan de wind zou kunnen lopen, maar wij kregen dat niet voor elkaar zond der drastisch aan snelheid in te moeten leveren. Op ruimere koersen werd 6 à 6.5 knoop gehaald. Voor de wind daalde de snelheid naar 5 knoop, waarbij eigenlijk alleen het grootzeil actief was. Geen echte flyer dus, maar wel heel comfortabel. Op zowel aan de windse als ruime koersen kon het roer met een touwtje worden vastgezet en dan bleef het schip stabiel doorvaren. In vlagen loefde het schip licht op, zonder dat de zeilen echter klapperden en het viel daarna weer iets af. Een prima zeilbalans. Zeilen met alleen grootzeil en alleen fok is ook geprobeerd. Met het grootzeil alleen was het schip op alle koersen goed te zeilen. Ook met de relatief kleine keerfok van 20 m² was het schip nog goed te zeilen, zelfs aan de wind, waarbij ook overstag gaan nog mogelijk was. Bijliggen lukte goed, zoals gezegd wel met vrij veel drift en in dat geval moet de keerfok bak worden gezet met een extra lijntje en de helmstok naar lij worden vastgezet. Het schip lag op zich geriefelijk dwars in de golven.

Varen op de motor/manoeuvreren

De eerste actie was om achteruit uit de box te varen. Langkielers hebben een slechte naam voor achteruitvaren. Het ging echter vrij goed in de beschutte haven, waarbij door even gas terug te nemen het schip redelijk naar z'n roer luisterde. Het is wel een verschil met moderne vinkiel schepen, maar de eigenaar zal snel met het gedrag leren te leven. Op het ruime water met wind en golven hebben we geprobeerd om achteruit varend, tegen de wind, op de motor een rondje te draaien. Dit lukte wel over sb maar niet over bb. Als eigenaar is het belangrijk om te weten wat je wel of niet met je schip kunt doen. Een voorbeeld van een herkenbare situatie is een flinke wind, die je naar een sluis of brug blaast, terwijl er nog vele andere schepen liggen te wacht-en. Hoewel niet alle manoeuvres mogelijk zijn, leer je snel wat wel kan. Vooruit varen levert geen probleem op. We hebben draaicirkels gevaren over bb en over sb. In beide gevallen was er sprake van ca. 1.5 à 2 scheepslengten. Wanneer tussentijds achteruit wordt geslagen is het mogelijk om op de plaats te draaien. De manoeuvreerbaarheid is dus zonder meer goed te noemen, hoewel het wat rustiger gaat als op moderne rompen. Tegen wind en golven werd bij 2000 rpm een snelheid gemeten van 5 knopen. Later met wind en golven mee was dit 5.5 knoop. Max. snelheid was 6.2 knopen bij ca. 3000 toeren, de rompsnelheid wordt niet bereikt. Het max. toerental van 3200 werd niet gehaald.

De schroef is een tweeblads 16*13 schroef, dus iets te zwaar. Bij vol gas rammelde de schroefas enigszins. Volgens de heer Hoekstra is dit verholpen op nieuwe schepen door een iets groter schroefraam te maken.

Overall conclusies

Het schip ziet er heel mooi uit. De binneninrichting wordt ook heel mooi en verzorgd en vrijwel geheel met de hand uitgevoerd, wat duidelijk invloed heeft op de prijs. Er worden geen bouwpakketten aangeboden, om het begrip "Class" te beschermen. Het is een klasseschip, waarbij de zeileigenschappen op een hoog plan staan. Goede prestaties hoewel niet supersnel, maar vooral een rustig en vertrouwen wekkend zeilgedrag. Dit schip zorgt voor de bemanning door z'n goede zeilbalans op alle koersen. De keerfok is vooral een aanwinst voor de solozeiler. Het opkruisen in nauwe geultjes kost nu geen enkele inspanning en zal zeker er toe leiden om minder de motor te gebruiken in die omstandigheden. De binnenruimte is knap ingedeeld. Er is een lichte voorkeur voor de optionele indeling met een wat smaller bed in de achterkajuit, een wat achterlijke geplaatste wc/doucheruimte en een diepe bakskist in de kuip. De kaartentafel zit dan ook dicht bij de kuip. In deze scheepslengte zijn er bredere en hogere schepen met meer binnenruimte te koop. In die vergelijking scoort de Marieholm duidelijk minder. Het uitgangspunt voor het ontwerp is echter geweest de romp en daarna de binneninrichting. O.i. koop je dit schip ook om z'n lijn en zeileigenschappen. Voor de solozeiler of de kleine bemanning een zeer veilig schip voor het grote water. Voor een gezin met jongere kinderen vermoedelijk minder geschikt, zowel vanwege de ruimte als vanwege de geringe aanvangstabieleit. Prijs in standaarduitvoering fl 280.000,- incl. BTW. Unaniem waren wij van mening dat het schip zijn prijs waard is en tevens dat het een zeer persoonlijk keuze is of je dit schip zou willen hebben of voor hetzelfde geld een wat grotere serieboot koopt. Met dank aan de werf voor het beschikbaar stellen van het schip – redactie TZ.

Specificaties Marieholm 33 Class

LOA 10.35 m Romplengte 9.98 m	Masthoogte boven water 14.70 m	Keerfok 20 m2
LWL 7.32 m	Ballast 2.0 ton	Accu's 90 Ah/70Ah
Breedte 3.00 m	Waterverplaatsing 4.9 ton	Watertank 100 liter
Stahoogte max 1.82 m	Grootzeil 26 m2	Dieseltank 75 liter
Diepgang 1.48 m		

Reacties MARINECENTER MARIEHOLM op het artikel in TOERZEILEN:

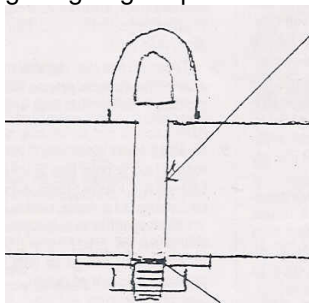
1. De keerfok is een keuze. Het schip dient in alle omstandigheden eenvoudig controleerbaar zijn.
2. De 'losse broek' geeft trimmogelijkheden alsmede bij veel overkomend water de mogelijkheid van snelle afvoer.
3. Staand want = 7 mm;
4. Iedereen eet spaghetti op zijn eigen manier.
5. Standaard is een rode lens meegeleverd voor de verlichting bij de kaartentafel.
6. Wij zien niet het nadeel van een langsscheeps geplaatst toilet, waarbij opgemerkt dat het toilet min of meer diagonaal is geplaatst.
7. Standaard is een zwart water tank met handmatig afpompsysteem.
8. In de langsscheepse achterste bakkisten kunnen 4 meegeleverde fenders eenvoudig geplaatst worden. In de voorkajuit onder het bed is een grote opbergruimte eenvoudig te benutten voor grotere zaken. Dit kan doordat de RVS tanks ingenieus centraal rond het zwaartepunt in de kiel van het schip zijn weggebouwd.
9. Je kunt inderdaad twisten over de plaats van het kompas op het geteste schip. Dit is echter een erfenis van de oude Marieholms. Standaard wordt het kompas in het kajuitschot naar wens aan SB of BB ingebouwd. Toch zijn een gelijk aantal positieve reacties gehoord. De bekritiseerde plaats is een optie welke tegen meerprijs is te verkrijgen.
10. De prijs van een nieuw schip wordt bepaald door het totale aangeboden in de standaard. Er wordt hierbij gekeken naar wat o.a. normaal is in de markt. Wij denken een zeer compleet schip aan te bieden tegen een interessante prijs. Het liefst zouden wij een meer dan compleet schip willen aanbieden, echter commercieel is dit niet verstandig, omdat 'de koper' vaak bij snel vergelijk zich teveel laat leiden door de standaardprijs. Een standaardprijs van Hfl. 295.000,- . Tevens moet er nog wat te wensen overblijven!
11. Er zijn 8 goede valstoppers gemonteerd. Overigens is al het gemonteerde 'oversized'. D.w.z. waar een bepaalde maat of kwaliteit is voorgeschreven hebben wij net even een maatje groter of zwaarder genomen, waardoor je bij het gebruik ervan een betrouwbaar gevoel krijgt.

12. De motorisolatie is in de nieuwe schepen nog beter, door een verbeterde motorisolatie en een verbeterde luchtinlaatdoorstroming van de motor alsmede een andere schroefraamvorm.
13. Motor kan maximaal 3400 rpm draaien. De schroef is in het geteste model 16x11,5x3 LH. De schroef is van het IOR type. In de nieuwere schepen is een 16x10x3 LH IOR (blad/opp = 0,23) schroef geplaatst, waardoor 7 knopen gehaald wordt bij 3400 rpm.
14. Gezien eerdere testresultaten moet door andere trim het schip sneller en hoger kunnen lopen. Een kwestie van over een langere periode het schip uitproberen.
15. Er varen reeds gezinnen met jonge kinderen met de Marieholm33 Class naar volle tevredenheid! De veiligheid van het schip is ook hierbij natuurlijk een faktor van betekenis.
16. Met een grotere serieboot worden waarschijnlijk de ons bekende franse en duitse werven bedoeld. Niet de scandinavische, engelse of diverse Amerikaanse werven. Inderdaad een persoonlijke keuze.

Wantputtingen en roer

De achilleshiel van de IF-boot

Volgend jaar viert de IF-boot haar 25-jarig jubileum. Dit houdt in dat de meeste boten wat ouder beginnen te worden en dat zich ouderdomskwalen beginnen te vertonen. Eén ervan is de scheur tussen de scheepsromphelften op het voorschip. Een ander, en de meest ernstige, is dat de wantputting van verschillende boten breuken gaan vertonen. Daardoor kan de mast breken met als gevolg hoge reparatiekosten voor de booteigenaren.



De wantputtingen bestaan uit M8 lusbouten van roestvrij staal. Dit zou voldoende moeten zijn, omdat een 4mm want een breukbelasting van ca 1300 kp heeft en de lusbout een veel hogere van ca 2300 kp als deze van goede kwaliteit is met aangewalst schroefdraad en ca 1600 kp als de schroefdraad gesneden is. Maar de lusbout breekt toch bij een aantal boten.

Als men de aanhechting van de lusbout op het dek bekijkt, ziet men dat het want in een hoek van ca 15 graden op de boutrichting staat. Dit houdt in dat de lus van de bout onderhevig is aan een dwarskracht, die ca 25 % van de trekkracht van het want is. Deze dwarskracht veroorzaakt bovendien een buiging in de bout. Dit kan met het blote oog waargenomen worden bij afgehaalde wantputtingen, die vaak verboden zijn.

Samen met het feit dat het want wordt blootgesteld aan wisselende belastingen bij het zeilen, is het dit buigende moment dat de boosdoener is. Bij buigende belasting wordt de spanning driehoeksgewijs verdeeld, wat inhoudt dat de bout in de richting van de dwarskracht onderhevig is aan een dubbele spanning. Bovendien concentreert de spanning zich daar waar de schroefdraad begint, in het bijzonder als de schroefdraad gesneden is.

Juist daar waar de schroefdraad begint breekt de bout meestal. De belastingswisselingen en de hoge oppervlaktespanning veroorzaken tenslotte een breuk in het materiaal en dan is het alleen maar een kwestie van tijd tot dat de bout breekt.

Als je het besluit hebt genomen om je wantputtingen te vervangen moet je het volgende in acht nemen:

1. Kies lus(oog)bouten van goede kwaliteit met aangewalste schroefdraad. Een koudgewalste schroefdraad geeft een kleinere kans op breuken dan een gesneden en is door het walsen bovendien van sterker materiaal. Controleer de breukbelasting in de gegevens van de leverancier.
2. De schroefdraad moet zo kort mogelijk zijn, d.w.z. precies zolang dat de moer goed vastgedraaid kan worden. Dan komt het begin van de schroefdraad zo ver naar beneden dat het dekmateriaal de dwarskrachten kan opvangen.
3. Het oude gat moet dichtgemaakt worden met glasvezel(hard!) en opnieuw worden geboord. Het gat moet zo geboord worden dat de bout er moeilijk in past, d.w.z. dat die erdoor geschroefd moet worden. Dan zal het dek alle dwarskrachten opvangen.
4. Trek de bout strak aan zodat de kop van de bout goed vastzit in het dek. Trek met grotere kracht dan de kracht die erop komt bij het zeilen. Dan wordt de kop nooit uit het dek getrokken. Controleer een paar keer per seizoen.

De bouten die Fretus levert voldoen niet aan de eisen 1 en 2. De schroefdraad is gesneden (evenals bij de oorspronkelijke bouten) en komt dicht bij de kop dan bij de oorspronkelijke. Bovendien kan de leverancier geen technische data leveren.

In Denemarken is volgens inlichtingen van onze Deense zustervereniging een leverancier, die bouten levert met aangewalste schroef. Bovendien hebben Artekno H-boten hetzelfde type lusbouten. Met de werf of hun onderdeelleverancier zou men contact kunnen opnemen.

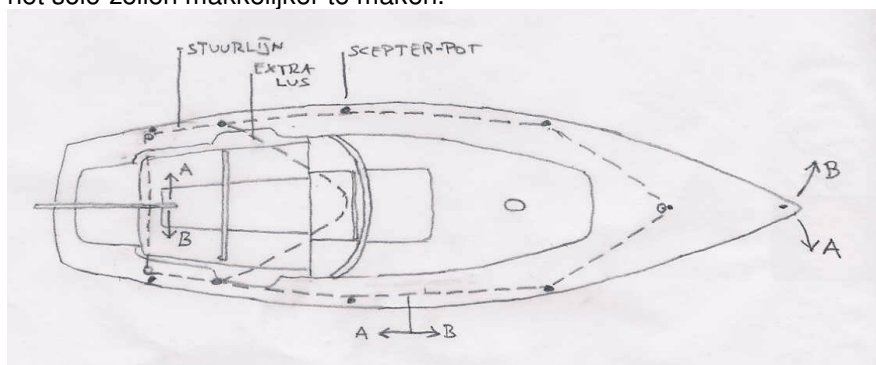
Tenslotte enkele adviezen om de nieuwe (of oude) puttingen niet te hard te belasten:

- Span de wanten niet te strak als je aan de wind zeilt bij grote en/of steile golven. Denk erom dat strak aangehaalde schoten ook de wanten spannen.
- Als je de wanten verwisselt, kies dan wire type "Dyform". Dit type rekt minder dan de traditionele stagwire. Dan kun je de voorspanning verkleinen, wat beter is voor de puttingen en de hele boot.

Met dank aan de familie Folmer voor de vertaling van dit artikel uit het Zweeds!

Handige lijntjes

Omdat ik vaak alleen zeil, hierbij veel tijd heb om te fantaseren en ook wel omdat ik als technéut graag oplossingen verzin, ben ik na gaan denken over eenvoudige (lees: goedkope) middeltjes om het solo-zeilen makkelijker te maken.



Een van mijn eerste zorgen was hoe ik het roer voldoende lang los kan laten om de kuip te verlaten om bijvoorbeeld af te meren of het voorzeil naar beneden te trekken. Ik heb hiervoor een "stuurlijntje" gemaakt op onze boot: eent

simpel lijntje dat via de ogen van de scepterpotten en een blokje in het oog voor de neerhouder van de spinnakerboom rondloopt langs beide zijden van het schip, en waarvan de beide uiteinden aan de helmstok vastgeknoopt kunnen worden. Door aan deze lijn te trekken kan ik, als ik de kuip verlaat, de koers corrigeren als dat nodig is. De controle over het roer is niet zo fijngevoelig als wanneer je de helmstok zelf in handen hebt, maar als hulpmiddel voor koerscorrecties vanaf afstand bevat het me goed. Je moet wel even wennen aan de richting van de ingrepen: door de lijn aan stuurboordzijde naar voren te trekken gaat het schip naar bakboord en omgekeerd. Zo heb ik wel eens op een voordewindse koers een uur lang met mijn rug tegen de mast de genua uit zitten bomen, onderwijl verbaasde collega zeilers voorbijvarend die zich afvroegen hoe dat schip bestuurd werd. Door aan deze stuurlijn een extra lus vast te knopen, kun je de koers ook nog vanuit de kajuit corrigeren. En door deze lijn zoveel mogelijk door blokken in plaats van door ogen te voeren, krijg je natuurlijk een directere controle over de koers.

Een ander probleem waarvoor ik een oplossing zoek is het volgende. Wij hebben geen rolgenua, en soms is daardoor het strijken van het voorzeil bij een stevige wind een lastige opgave (wij varen op het IJsselmeer, en als de boot daar in de wind ligt kan hij behoorlijk stampen). Ik heb daarom een soort "contra-val" gemaakt. Een lijntje dat vanaf de bovenste leuwer van het voorzeil en (voorlopig) via een harpje bij de voorhoek van dit zeil naar de kuip loopt. De bedoeling is dat je hiermee het voorzeil kunt strijken zonder naar voren te hoeven lopen. In praktijk liep deze methode nog wel eens klem, waardoor ik toch naar voren moest. Ik denk dat het beter is deze lijn via een blokje vóór de voorhoek te voeren, in plaats van via een harpje net achter de voorhoek. Volgend seizoen ga ik verder met experimenteren.



Nico Bijvoet, IF 2075

Boot en Vraag & Aanbod

Inzendingen voor deze rubriek zijn welkom bij de redactie! Zie het Colofon voor adresgegevens.

Gezamenlijk inkopen via de Marieholmvereniging

De buiskap van één van onze leden verkeert in een verregaande staat van ontbinding. Daarom is dit lid - Kees-Jan Koppenaal - tijdens het Uitdam weekendje eens gaan informeren of er nog meer leden waren die een nieuwe buiskap nodig hebben. Wat blijkt: tot op heden zijn er vijf boten (inclusief Kees-Jan zelf) die een nieuwe buiskap zoeken. Daarom heeft hij het initiatief genomen voor gezamenlijk inkopen.

Wat ons voordeel? Goedkopere producten! Als we gezamenlijk inkopen, kunnen we een scherpere prijs bedingen bij de leveranciers. De mal hoeft maar 1 keer gemaakt te worden en daarna kunnen ze er 1 of 5 maken, voor de leverancier veel minder moeite en voor ons een scherpere prijs.

Op dit moment heb ik alleen geïnformeerd bij verschillende leden voor een nieuwe buiskap echter er zijn nog veel meer producten waarbij we gezamenlijk in kunnen gaan kopen. Hiervoor is de Marieholmvereniging nog aan het bekijken wat we het beste kunnen gaan doen, bijvoorbeeld een enquête rondsturen om te bepalen wat de boten denken in te moeten kopen deze winter. Hierover zal er nog verder bericht komen naar de leden toe en suggesties kunnen altijd naar mij gemaild of gebeld worden.

Tevens kunnen we een lijst op gaan stellen van leveranciers waarmee we goede zaken doen, een soort van "preferred suppliers". Deze leveranciers moeten dan in ieder geval producten in hun assortiment hebben waar wij als Marieholm bezitters iets aan hebben dan wel die speciaal voor de Marieholms bepaalde mallen hebben ontwikkeld.

Zoals jullie horen, veel plannen. Graag hoor ik ook vanuit de leden wat jullie van dit initiatief vinden en wat er op de lijst zou moeten komen. Ik zal zeker via de website jullie op de hoogte houden.

Groet,

Kees-Jan Koppenaal, IF "Maverick"
020-6885410
keesjan.koppenaal@hetnet.nl

Werkfok met leuvers

Wie heeft een overcompleet fok met leuvers van 10m2 en wil dit verkopen?

Met vriendelijke zeilgroet,

Peter Hilhorst
020-6886130
peter.hilhorst@graansilo.nl

De laatste Rubriek

Agenda 2002

<i>Datum</i>	<i>Aktiviteit</i>	<i>Lokatie</i>
25 – 26 mei	Voorjaarsweekend	Nader te bepalen
17 – 18 augustus	Marieholmweekend	Nader te bepalen
5 – 6 oktober	Najaarsweekend	Nader te bepalen
januari 2003	Algemene Ledenvergadering	Nader te bepalen

Deze agenda voor 2002 is nog niet compleet. De lokaties voor de verschillende evenementen zijn mede afhankelijk van de resultaten van enquête en konden dus nog niet worden bepaald. Of er andersoortige evenementen in 2002 zullen plaatsvinden en zo ja, in welke vorm, is ook afhankelijk van de uitkomst van de enquête. De data echter staan al wel vast, dus die kunnen nu al in ieders agenda worden gezet! Tot dan, dan!

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.

*Deze keer vertellen **Petra en Sytze Boonstra** wat de achtergrond is van hun*

Monsun

Je vroeg me hoe ik aan de naam van mijn M26 gekomen was. Welnu....

In mei 2000 zijn we met vrienden een boot naar haar zomerhaven aan het zeilen. Tijdens dat weekend met extreem mooi meiweer lopen we de gemeentehaven van Hindeloopen aan. Terwijl we genieten van een hapje en een drankje loopt er een jachtje de haven binnen. Volgens de schipper van de boot die overgezeild wordt, is dat een mooi bootje voor ons, zo'n polyester volksboot; we vonden haar meteen mooi.

Al zoekend op Internet bleek het te gaan om een Marieholm (hoe kan het ook anders), en al ras ontdekten we ook dat er een gerucht ging dat Marieholms in Zweden goedkoper zijn dan in Nederland. Nadat we eerst in Nederland een paar Marieholms hadden bekeken en ons er van hadden verzekerd dat een Marieholm 26 ons bootje zou gaan worden, zijn we gaan zoeken in Zweden. Reageren op zweedse advertenties op zweedse websites en zelf ook een oproep geplaatst (o.a. geleerd dat een *Bomkapel* een "let's call it sprayhood for the main sail", dus huik is). Uiteindelijk ontdekten we twee Marieholm 26s in zuid Zweden waarvan de staat, afgeleid uit e-mail berichten en opgestuurde foto's, goed leek en zijn we op pad gegaan. De tweede boot die we hebben gezien lag in Norje en was meteen van ons, we hoefden haar alleen nog maar "even te kopen".

De eigenaren, Pia & Mikael hebben ons op de boot rondgeleid en daarna uitgenodigd voor een lunch in hun vakantiehuisje. De sfeer was gemoedelijk en de deal vrij snel gesloten. Toen kwam de vraag: "Hoe heet ze eigenlijk.....?"

Wel, de zweedse jongedame had na 21 jaar nog steeds geen naam. Ze hadden wel gedacht over de naam die ook het vakantiehuisje had, maar men was het er niet over eens geworden. Toen de boot eenmaal in Zeewolde lag, hebben we nog een paar maanden over de naam nagedacht. "Norje" vonden we te norrig en voor andere namen konden we ook niet warm lopen, dus toch maar weer eens met Pia en Mikael gemailld over wat de naam van dat zomerhuisje nou was. Het bleek Monsun (Spreek uit Monsoen) te zijn. Monsun is Zweeds voor moesson, volgens van Dale:

(de (m.); -s) 1 periodieke, binnen iedere periode constant uit dezelfde richting waaiende wind in de keerkringslanden, die met de jaargetijden afwisselt (...).

Voor ons was het toen duidelijk: Monsun heeft te maken met de wind, is de plek waar we de boot hebben gekocht en begint ook nog eens met de Marieholm M.

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!

Colofon

Dit is het clubblad van de Nederlandse Marieholm Vereniging: Jaargang 1 (2001) nummer2.
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