

Inhoud

Inhoud.....	1
Van de voorzitter	2
Boot en Vereniging.....	3
De Virtuele Haven van de NMV	3
Uitslag van de ledenenquête	5
Financiën Nederlandse Marieholm Vereniging 2001	8
Boot en Verhaal.....	13
Rode Poon	13
Vakantie 2001 en Marieholmtreffen in Uitdam.....	15
Boot en Test	19
Z.g.a.n.: Marieholm IF, f 35.000,-	19
Marieholm 33	20
Boot en Techniek.....	22
Lekkage via de preekstoel	22
Sparzaam verlicht	22
Boot en Vraag & Aanbod	24
Marieholm Service Pas	24
Boot en Wedstrijd.....	25
Wedstrijdzeilen – hoe gaat dat in zijn werk?	25
De laatste Rubriek	29
Agenda 2002.....	29
What's in a name?	30
Colofon.....	31
INSCHRIJFFORMULIER	32

Foto voorpagina: Wedstrijden te Uitdam, Ger Paternotte

Van de voorzitter

Beste leden,

Het nieuwe seizoen 2002 zit alweer in de lucht.

We staan te popelen om de wind weer eens flink in de zeilen te krijgen. Nog een beetje aan de boot werken en het is alweer zover. Komend seizoen zal de NMV wederom een drietal evenementen organiseren. In het voorjaar in Friesland, het zomerevenement op het IJsselmeer en in het najaar organiseren we het in Zeeland. Leden uit de betrokken regio's zijn van harte welkom om aan de organisatie van deze evenementen deel te nemen. Jullie zullen daarvoor persoonlijk worden uitgenodigd. Met jullie aanwezigheid en onze versterkte organisatie verwacht ik dat we weer een zeer spetterend Marieholmseizoen tegemoet kunnen zien.

Op de eerste algemene leden vergadering van november jl. is een droom van het bestuur uitgekomen. Bijna 50% van onze leden was op de ALV aanwezig, dat is aanzienlijk. De sfeer was heel bijzonder, vol verwachting en toch zeer ontspannen. Na het verslag van de secretaris en de penningmeester was de deksel al gauw van de pot. Er is veel besproken en iedereen had wel een aantal goede ideeën. Natuurlijk kun je alle details van de eerste ALV nog eens rustig doorlezen in het uitgebreide verslag. Door deze zeer vruchtbare vergadering heeft de organisatie van de NMV zich met de volgende personen kunnen uitbreiden:

Marc Fluttert, Petra Boonstra	Kascontrolecommissie
Kees-Jan Koppenaal	Commissaris Technische Commissie
Fred Wisman, Ferdinand Postma	Leden Technische Commissie
Henri Rots	Wedstrijdsecretaris
Frank van Krimpen	Diverse wedstrijdtaken
Marleen Gaillard	Bestuurslid, tijdelijk commissaris Evenementen Commissie
Marjo Broertjes	Redactie Nieuwsbrief
Sytze Boonstra, Richard Stijns	Webmasters

Dankzij de inspanningen van deze enthousiastelingen, de redactie en natuurlijk alle kopij en informatie van onze leden hebben we weer een kanjer van een clubblad. Ook onze webmasters hebben niet stilgezeten, de nieuwe website is onlangs geopend en begint al een echte NMV-site te worden, met vragenforum. Het is de bedoeling dat je hier met al je technische vragen terecht kunt en dat je een redelijk advies mag terug verwachten. Het succes van de NMV hangt van ons allen af, zonder leden geen vereniging. Wij zijn jullie dan ook bijzonder dankbaar voor het trouwe lidmaatschap. Binnenkort ontvangen jullie van ons een aantal flyers waarmee je mede-Marieholmjacht-eigenaren op een vriendelijke wijze kunt laten kennismaken met de NMV.

Tot slot: graag wil ik alle leden nogmaals aanmoedigen om een van onze evenementen te bezoeken. Lukt het niet met de boot, kom dan gewoon een keertje zonder. Misschien heb je wel mooie foto's of video-opnames. Er is bijna altijd wel gelegenheid om op te stappen en een stukje mee te varen. Het is overigens ook gewoon best gezellig samen!

Wij verheugen ons er dan ook op jullie allen weer eens te mogen ontmoeten.

Frank Jurgens, voorzitter

De Virtuele Haven van de NMV

Per februari 2002 is de nieuwe website van de NMV operationeel. De noodzaak voor een eigen website was al tijdens de ALV besproken: de mogelijkheden en receptuur van de oude provider, Het Net, werd inmiddels als te knellend ervaren. Gelukkig hadden al eerder de twee webmasters zich aangediend en naar alternatieven gezocht. Nu het dan zover is, wil ik toch nog even iets zeggen over het wat en het hoe van onze Virtuele Haven die als naam (hoe kan het ook anders) www.marieholmvereniging.nl heeft.

Het waarom van de website

Voordat aan de ontwikkeling van de website is begonnen, hebben we de vraag willen beantwoorden: Waarom willen we eigenlijk een website? Welnu:

1. Presentatie (PR) van de NMV naar potentiële nieuwe leden en relaties.
2. Informatieverstrekking naar de leden¹:
 - a. Leden moeten erop kunnen vertrouwen dat alle informatie te vinden is op de website, bijgewerkt naar de laatste stand van zaken.
 - b. Het leveren van een 'kennisbank' waaruit leden informatie kunnen onttrekken en waarin ze informatie kunnen inbrengen op gebied van onderhoud, zeiltechniek, wedstrijd tactiek, leveranciers, e.d.
 - c. Het leveren van een archief voor interne verenigingsdocumenten.
3. Interactiviteit leveren zodanig dat leden en derden kennis, informatie en meningen kenbaar kunnen maken aan de andere leden en het bestuur.
4. Interactiviteit leveren zodanig dat inschrijvingen, stemmingen en dergelijke door de leden zijn uit te voeren.
5. Het leveren van een platform ter ondersteuning van bestuur en commissies (documentopslag, mailinglijsten e.d.).
6. Promotie van de vereniging.

Voor wie is de site

Uiteraard willen we ook weten voor wie de website bedoeld is. De ontwikkelingen richten zich op (in volgorde van belang) alle leden en potentiële nieuwe leden van NMV, internationale zusterorganisaties en relaties.

Als direct gevolg is de voertaal op de website dan ook gewoon Nederlands. Uitzondering hierop is een Engelstalige introductiepagina alsmede het forum. Het forum is namelijk ook toegankelijk voor niet-leden en daarmee buitenlanders. Om die reden zijn daar de begeleidende teksten, de knoppenaanduidingen en dergelijke in het Engels. Er wordt uitgezocht of dit tweetalig kan worden, maar dat zal toekomstmuziek zijn (zo het al mogelijk is). Voor wat betreft de inhoudelijke discussies op het forum: dat is 'up to you'. Veelvuldig gebruik van het Engels zal uiteindelijk in een groter publiek en daarmee ook meer kennis resulteren, maar we leven tenslotte in Nederland.

Beveiliging en privacy

We hebben het hier over internet, dus moeten we waken voor de beveiliging van onze privacy.

1. Leden moeten erop kunnen vertrouwen dat hun persoonlijke gegevens niet beschikbaar zijn voor derden.
2. Leden moeten erop kunnen vertrouwen dat onderdelen van de informatie niet voor derden, dus niet-leden, beschikbaar zijn om de exclusiviteit van het NMV-lidmaatschap te bewaren.

Dit betekent ondermeer dat in de toekomst delen van de informatie die via de website is te raadplegen, zal worden afgesloten in een *members-only*-afdeling. Hierbij wordt gedacht aan de

¹ Ook de leden zonder Internetaansluiting moeten natuurlijk op de hoogte blijven van de ontwikkelingen binnen de NMV. De website is daarmee niet de enige manier om de leden te informeren. We blijven daarom deze nieuwsbrief en afzonderlijke mailings versturen.

kennisbank, de ledenlijst, verslagen van de ALV, begrotingen, het wedstrijdreglement, lopende collectiviteitsinitiatieven, recente nieuwsbrieven en dergelijke.

Uiteraard geldt dat zolang er geen adequate afscherming is gerealiseerd, er geen privacy-gevoelige informatie op de website wordt geplaatst (waarbij ik vnl. denk aan de ledenlijst).

Het wat van de website

Het heeft niet zoveel zin de website hier te herhalen, maar toch wil ik enkele faciliteiten benoemen. Een uitgebreide handleiding van de website kun je vinden op de help-pagina van de website zelf, onder *HELP*.

Het forum

Uiteraard door iedereen al bewonderd is het forum op dit moment het meest interactieve aspect van de site. Zoals te zien is de discussie op dit moment in vijf hoofdonderwerpen (**TOPICS**) opgesplitst. De *SYSTEM ANNOUNCEMENTS* is de plaats waar door de forumbeheerder (Sytze Boonstra) boodschappen inzake het forum worden geplaatst. Heb je vragen omtrent de werking van het forum of de site als geheel die niet beantwoord worden in de forumhandleiding of de algemene help-pagina, dan kun je die hier stellen. Daarnaast bestaan de twee technische topics, *BOAT TECHNIQUES* en *SAILING TECHNIQUES* voor onderhoud en dergelijke respectievelijk zeil- en navigatietechnieken. Als vierde nog het topic omtrent de *NEDERLANDSE MARIEHOLM VERENIGING* als zodanig, waar dus het verenigingsleven het onderwerp is en daarmee de plek voor verhitte discussies omtrent de veel te koele watertemperatuur tijdens het afgelopen evenement, de uitzonderlijke kwaliteit van de ALV boerenkool en de stuitende trekken van de secretaris (oh nee: de *netiquette* verbiedt persoonlijk getinte boodschappen, die worden door de forumbeheerder verwijderd!). Tot slot is het *KOOP/VERKOOP SELL/ BUY* topic de plek waar in beperkte mate gehandeld kan worden, zolang het Marieholmzaken betreft uiteraard. Deze vijf Topics liggen vast en kunnen alleen door de forumbeheerder worden gewijzigd of uitgebreid, wat zeker zal gebeuren als hiervoor aanleiding toe bestaat.

Binnen elk Topic zijn de daadwerkelijke onderwerpen onder de noemer **DISCUSSION** samengebracht. Iedereen kan een nieuwe Discussie starten of op een bestaande Discussie reageren. Wellicht misleidend, maar het is niet nodig hiervoor een account (*PROFILE*) aan te maken (dat kan alleen de forumbeheerder en dat laten we even voor wat het is). Gewoon onder je bijdrage je naam en eventuele e-mailadres invullen, en klaar.

En veel vragen stellen, want dan komen er veel antwoorden. En hoe meer antwoorden er komen, des te meer informatie zal er ontstaan die uiteindelijk in de kennisbank kan worden opgenomen! Nog een kleine tip: wil je zien wat er de laatste week (of dag) nieuw is bijgekomen, klik dan in de linkerkolom op *LAST WEEK* (of *LAST DAY*). Ook makkelijk: zoeken op een bepaald sleutelwoord (*KEYWORD SEARCH*).

De mailinglijsten

De website geeft de mogelijkheid tot het gebruik van elektronische mailinglijsten. Zo zal een e-mailbericht geadresseerd aan bestuur@marieholmvereniging.nl alle bestuursleden bereiken. Niet dat we dat als bestuur nu willen stimuleren, want elk bestuurslid heeft tenslotte zijn / haar eigen taak en daartoe ook een eigen e-mailadres (voorzitter@, penningmeester@, secretaris@, bestuurslid@) dus zal het in het algemeen niet nodig zijn ons allemaal tegelijkertijd te adresseren. Maar toch, het kan voorkomen. Zo bestaat er bijvoorbeeld ook evenement@marieholmvereniging.nl en techniek@marieholmvereniging.nl voor de respectievelijke commissies.

En tot slot, jawel, komt er binnenkort ook een mailinglijst waar alle leden op staan. Dat geeft minder kans op beheersfouten, eenvoud voor de NMV-berichten naar de leden (denk aan evenementen) alsmede de mogelijkheid voor elk lid om op relatief eenvoudige wijze de andere leden (althans, zij die in het bezit zijn van een e-mailadres) te benaderen. Nu zit hierin natuurlijk ook de mogelijkheid opgesloten dat we elkaar gaan lastig vallen met irrelevante berichtjes, of dat we worden lastig gevallen door niet-leden die ons commerciële (?) berichten zullen zenden. Het laatste is eenvoudig te voorkomen: de ledenmailinglijst zal een gesloten lijst worden zodat alleen degenen die op de lijst voorkomen, daadwerkelijk berichten kunnen sturen naar deze lijst (dus wel: leden naar leden, maar niet: iedereen voor ons allen). En voor het eerste geldt: misbruik de lijst niet!

Tot slot

De oude website is nu niet meer operationeel, nog maar beperkt toegankelijk en wordt afgebroken ten gunste van de nieuwe website. Uiteraard blijft hier nog gedurende minimaal 1 jaar een

verwijzing naar de nieuwe website staan. De ons bekende verwijzingen op andere websites, zoals de Zweedse IF-pagina's, worden bijgewerkt naar de nieuwe locatie. En uiteraard wil ik de webmasters die de nieuwe site op hun geweten hebben, bedanken voor hun inzet. Richard en Sytze, mooi werk!

Paul Brandt

Uitslag van de ledenenquête

Eind vorig jaar hebben we een enquête gehouden onder de leden, ter voorbereiding op de algemene ledenvergadering en daarmee richtinggevend voor de praktische invulling van de vereniging. Op het moment van versturen bestond de NMV uit 47 leden, terwijl 26 leden de enquête ingevuld retourneerden. Nadien is de enquête nog door een tweetal leden geretourneerd. Hieronder volgt de uitslag. Hierbij zijn niet alle antwoorden in cijfers uitgedrukt. De details zijn natuurlijk voor de liefhebber bij de secretaris te verkrijgen.

Algemeen

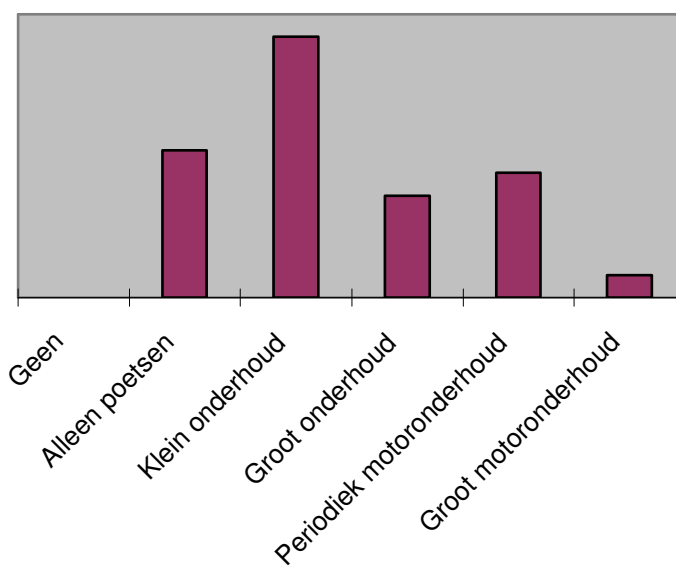
Op de vraag wat de voornaamste reden was om lid te worden van de NMV werd met zeer grote voorsprong de wens tot technische informatie genoemd. De andere redenen waren gelijkmatig verdeeld maar bleven hier sterk bij achter.

Als vaargebied werd onderscheid gemaakt tussen het weekendvaargebied (vraag 2) en het favoriete vakantievaargebied (vraag 3). Uiteraard is met name de eerste vraag sterk gekoppeld aan de ligplaats van de boot. Het IJsselmeer is hierbij een toplocatie en dus zwaar favoriet voor het weekendtochtje. Tijdens de vakantie gaan blijkbaar zij die niet aan het grote water liggen, toch die kant op: alhoewel ook hier het IJsselmeer sterk favoriet is, zijn de Waddenzee en de Noordzee en in mindere mate de Zeeuwse delta toch zeker in trek.

De staat van onze vloot is, de leeftijd in aanmerking nemende, lang zo slecht nog niet. Wellicht verhindert onze trots de conditie van ons eigen schip als (zeer) slecht te karakteriseren, feit is toch dat we deze massaal als goed beoordelen, met slechts een zeer enkele afwijking naar matig of juist zeer goed. Blijkbaar goed gebouwd, die Marieholms!

In het verlengde hiervan ligt de vraag wat voor onderhoud we zelf uitvoeren aan de boot. Blijkbaar is de vloot toch redelijk eenvoudig in het onderhoud, of we besteden toch wel wat uit, want de tendens is dat we ons toch het liefst beperken tot het eenvoudigere onderhoud. Uiteraard wordt de motor wel door ons zelf periodiek onderhouden, maar er is toch maar een beperkte groep die ook bij de motor het grotere onderhoud zelf uitvoert.

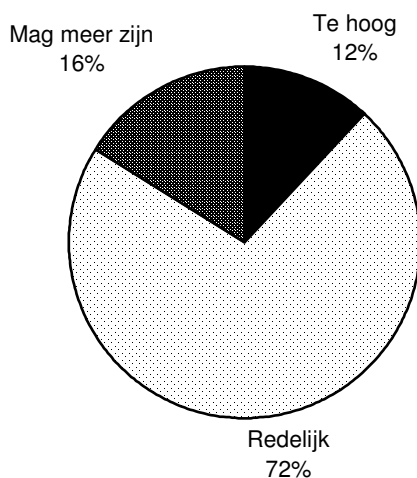
Nadat we de individuele situatie aan een grondige inspectie hebben onderworpen, komen we aan de collectieve situatie, oftewel: Welke zaken vind je behoren bij de NMV? Hierbij zijn de volgende mogelijkheden geturfd, gesorteerd op aflopende positie op de ranglijst:



Ranglijst	Aantal geturfd	NMV-activiteit
1	21	Kennisbank
2	16	Gezamenlijk materiaalanschaf (collectiviteitkortingen)
3	14	Internationale uitwisseling
	14	Adreslijst dealers e.d.
	13	Relaties andere verenigingen
4	10	Lezingen
5	6	Collectieve verzekering
6	3	Cursussen

En wat hebben we hier dan voor over? De contributie! Deze wordt eigenlijk door de grote meerderheid op dit moment als heel redelijk ervaren, zeker als je in beschouwing neemt dat de

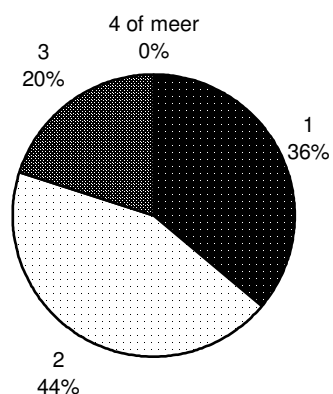
mening dat deze te hoog zou zijn wordt gecompenseerd door hen die vinden dat het best nog iets meer zou mogen zijn. Er lijkt zich wel een tendens af te tekenen dat zij die meer ervaren zijn, en dus ook meer kennis hebben van de (omgang met de) boot, in het algemeen net iets meer inhoud verlangen van het lidmaatschap. Maar dat is niet zo vreemd.



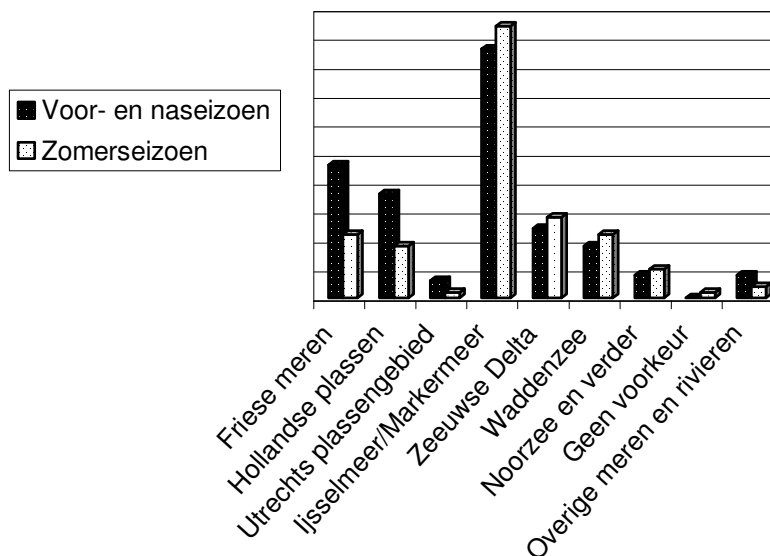
Evenementen

Het aantal "natte" evenementen per jaar: de meeste mensen wensen deel te nemen aan twee

evenementen per jaar. Let wel: dit is het deelnemen aan, niet het aantal evenementen wat per jaar zou moeten worden georganiseerd. De locatie waar deze evenementen dan zouden moeten plaatsvinden, is uitgesplitst naar voor- of naseizoen en zomerseizoen.



In het voor- of naseizoen zijn uiteraard veel persoonlijke voorkeuren, maar de favoriet is en blijft toch wel het IJsselmeer.



Tijdens het evenement gaat de voorkeur uit naar de gemengde activiteiten, dus zowel wedstrijd- als niet wedstrijdzeilen. Hierbij is de duidelijke wens om de wedstrijden binnen de 1½ uur af te ronden, alhoewel er toch een kleine groep bestaat die langebaanwedstrijden of zelfs een meer-uren race niet schuwt. Als alternatief voor het wedstrijdzeilen wordt gekozen voor de toertocht, terwijl de navigatietocht een goede tweede is. Voor de overige vormen (puzzel- en speurtocht of het admiraalzeilen) is weinig animo. Naast de verenigingsevenementen is zo'n 60% toch best nog wel te porren voor deelname aan nationale evenementen, daar waar mogelijk toch liefst als aparte klasse.

De keuze van de wijze van avondeten tijdens het evenement is ofwel als Marieholmdiner in een restaurant ofwel een gezamenlijke barbecue. Een American party lijkt wat te ingewikkeld want de interesse hiervoor is niet groot.

Verreweg de meesten die deze vraag beantwoordden, verwachten niet dat er voor de eventueel aanwezige kinderen speciale activiteiten worden georganiseerd. Een kleine groep zou iets dergelijks wel appreciëren. Hierbij wreekt zich echter een onduidelijke vraagstelling, want: hebben alle respondenten jonge kinderen of alleen zij die kinderactiviteiten wel zien zitten?

Tot slot: hoeveel "droge" evenementen, inclusief de jaarvergadering, zijn wenselijk per jaar? Hierin willen we ons duidelijk beperken: 46% wenst alleen een ALV, 50% wenst hier nog wel "iets" naast. De rest ziet een derde droog evenement wel zitten.

Nieuwsbrief

Wat willen we allemaal in de nieuwsbrief als onderwerp de revue zien passeren? Hieronder staat weer een overzicht van de geturfd onderwerpen, gesorteerd op positie op de ranglijst.

<i>Ranglijst</i>	<i>Aantal geturfd</i>	<i>Onderwerp</i>
1	23	Aanpassingen a/h schip
2	21	Klein onderhoud
	20	Groot onderhoud
	19	Zeiltrim
3	15	Internet en Marieholm
	14	Ervaring internationaal

	13	Motoronderhoud
4	12	Gezinsreisverslagen
	11	Zeiltechniek algemeen
	11	Lange afstandverslagen
5	10	Wedstrijdverslagen
	9	Culinaire tips voor 2-pits spiritus
	8	Navigatie
6	3	Anders

Uiteraard is de nieuwsbrief mede afhankelijk van de toegeleverde kopij van de leden, vandaar ook de vraag of je in staat en bereid bent af en toe een artikel te schrijven voor het clubblad? Het antwoord daarop is een hart onder de riem van de redactie, want deze weet zich gesteund door 68% schrijvende leden. Dus, is er nog iets wat in bovenstaande tabel de aandacht trok omdat je daarover nou net iets te schrijven weet, schroom dan niet de redactie daarvan op de hoogte te stellen!

Conclusie

En wat doen we nu met deze resultaten? Het bestuur heeft gebaseerd hierop ook al tijdens de ALV een aantal richtingen aangegeven waarin de NMV de komende periode aandacht aan zal besteden. De belangrijkste worden hier kort genoemd.

Het feit dat de belangrijkste drijfveer achter het lidmaatschap is dat we informatie wensen, betekent wellicht dat er relatief een groot aantal leden sinds kort een Marieholm bezit. Hetgeen op zijn beurt weer van belang is voor de vereniging, nl. dat deze focus over een aantal jaren zou kunnen (moeten?) gaan verschuiven naar een ander aspect. Op dit moment echter is het blijkbaar van belang veel aandacht te schenken aan het verkrijgen en delen van informatie. Vandaar ook het bestaan van de technische commissie en de aanwezigheid van de kennisbank en het forum op de website.

De evenementen voor 2002 zijn, zoals jullie hebben gemerkt, meer verdeeld over de verschillende regio's: Friesland, Zeeland, en weer het IJsselmeer. Een keuze die direct voortkomt uit de enquête. De invulling van de evenementen wordt ook gemengder.

De contributie houden we voorlopig zoals het is, maar we willen wel nadrukkelijker het collectiviteitsprincipe hanteren via gezamenlijke inkoop van onderdelen.

Kortom, hele concrete initiatieven die, ondanks dat ze verder moeten worden uitgebouwd, toch een direct gevolg zijn van de geretoureerde enquêteformulieren. Hartelijk dank daarvoor!

Paul Brandt

Financiën Nederlandse Marieholm Vereniging 2001

Financieel verslag 2001

Vóór de oprichting van de NMV op 1 januari 2001 hebben we als bestuur in spé een raming gemaakt van de te verwachten uitgaven van de vereniging en de daarvoor te vragen contributie. Naast uitgaven welke direct samen zouden hangen met het ledental - zoals het 'drukken' en verspreiden van een verenigingsblad -, zouden we ook te maken krijgen met vaste kosten - zoals de inschrijving bij de Kamer van Koophandel -, en éénmalige kosten als wellicht de aanschaf van een verenigingsstempel. Een omvangrijke éénmalige uitgave van ca. fl 1000,- zou het door een notaris laten vaststellen van de statuten zijn. Zonder gang langs de notaris zou de vereniging slechts een beperkte rechtsbevoegdheid hebben, en zouden de bestuursleden - zowel de huidige als toekomstige - financieel hoofdelijk aansprakelijk zijn. Tot slot leek het wenselijk om aan het einde van het jaar enig vermogen over te houden, teneinde in het tweede verenigingsjaar de eerste kosten te kunnen voldoen, zonder de ontvangst van de nieuwe contributie af te hoeven wachten.

Om enig vergelijkingsmateriaal te verkrijgen, hebben we daarnaast een inventarisatie gemaakt van 14 andere Nederlandse klassenverenigingen voor kajuitjachten, hun activiteiten en ervaringen, en de door hen gehanteerde contributies.

Een grote onzekerheid voor een vereniging in oprichting is het te verwachten aantal leden. Hiervoor hebben we twee ramingen gemaakt: één met een bescheiden ledental van 25, en één optimistischer raming van 40 leden. Om te voorkomen dat de hoge éénmalige notariskosten een te groot beslag op de contributie zouden leggen, hebben we een eveneens éénmalig inschrijfgeld geïntroduceerd van 12,50 euro, en de contributie vastgesteld op 25,- euro. Bij 40 leden zouden we dan na het eerste jaar al naar de notaris kunnen, bij 25 leden zouden we nog een jaar door moeten sparen. Deze bedragen zijn in de zelfde orde van grootte als die bij vergelijkbare kajuitjachtverenigingen.

Na de eerste wervingsronde hadden we op 2 mei 34 betalende leden. In de loop van het jaar (met name in de maanden rondom de zomer) is het ledental onder andere door mond op mond reclame verder opgelopen tot 52: een meevaller ten opzichte van de aanvankelijke raming. Bij de uitgaven (nieuwsbrief en dergelijke) bleek de aanvankelijke raming van 1 stuk per lid te zuinig: het is praktischer wat extra exemplaren te drukken voor toekomstige leden, en ter verzending naar zusterverenigingen en andere relaties. Tegen het einde van het jaar bleek het nodig voor de aanwezigheid van de vereniging op internet over te stappen van de gratis webruimte bij KPN's Het Net naar een commerciële provider. Hiervoor hopen we bij Mevers Hosting een zowel betaalbare als betrouwbare service te hebben gevonden. Ook leek het tegen het einde van het verenigingsjaar zinvol te investeren in mallen etc. voor de reproductie van anders niet meer verkrijgbare of te dure onderdelen van de schepen. Het is de bedoeling dat deze investeringen zich weer in zo'n twee jaar terugverdienen door voor het gebruik ervan door de leden een vergoeding te vragen. De Algemene Ledenvergadering heeft hier in principe mee ingestemd, onder voorwaarde dat het bestuur spelregels voor deze investeringen zou opstellen. Hiervoor hebben we in 2001 fl 300,- gereserveerd.

Verder heeft het bestuur in het eerste verenigingsjaar een terughoudend financieel beleid gevoerd. Veel potentiële initiatieven blijken bij zo'n 50 leden relatief nog kostbaar (het laten maken van bijvoorbeeld 50 verenigingswimpels is bijna net zo duur als het laten maken van 100 stuks). We hebben onszelf geen bestuurlijke onkosten zoals reiskosten vergoed. En een jonge vereniging heeft nog geen tradities. Voor het ontwikkelen van zinvolle verenigingsactiviteiten is nu eenmaal tijd nodig.

Het jaar hebben we af kunnen sluiten met een positief saldo van fl 1400,12 of € 635,37.

Begroting 2002

Voor het tweede verenigingsjaar willen we de contributie en het inschrijfgeld handhaven op 25,- resp. 12,50 euro. Deze bedragen zijn goedgekeurd door de ALV van november 2001. De begroting heeft bij 50 leden een bescheiden post onvoorzien van € 274,-. Deze ruimte heeft het bestuur zeker nodig voor eventuele nieuwe initiatieven. De nu gepresenteerde begroting voor 2002 wijkt slechts in detail af van de op de ALV goedgekeurde begroting: wellicht worden "gratis" wimpels voor alle leden toch te duur en zullen we deze vervangen door stickers, en de internet-provider blijkt een fractie duurder te zijn. Tot slot is de nu gepresenteerde begroting opgesteld in Euro's, waardoor geringe afrondingsverschillen optreden.

Nico Bijvoet,
Penningmeester

Verslag kascontrolecommissie

De kascontrolecommissie van de Nederlandse Marieholm Vereniging (NVM), bestaande uit Petra Boonstra en Marc Fluttert, heeft de financiële inkomsten en uitgaven van de NVM gecontroleerd, met toelichting van de penningmeester (Nico Bijvoet).

De administratie is overzichtelijk en transparant. Er is steekproefgewijs gekeken of gedeclareerde uitgaven van bonnen terug te voeren waren in de administratie. Er zijn geen onrechtmatigheden gevonden. Ook de detailoverzichten vertoonden geen onrechtmatigheden.

De bevindingen van de commissie zijn dat de penningmeester de financiële administratie van de NVM op een adequate en integere wijze heeft uitgevoerd. De commissie verzoekt de leden van de NVM bij de eerst volgende vergadering de penningmeester decharge te verlenen voor het gevoerde financiële beleid van 2001.

Zeewolde, 23 februari 2002, de kascontrolecommissie.

Rode Poon

Ons lid Thijs Alle Zoethout heeft met zijn IF Solvejg uit 1970 enkele spectaculaire tochten gemaakt, onder andere naar Groenland. Daarover heeft hij een serie spannende verhalen geschreven, waarvan hieronder de eerste aflevering.

Solvejg is voorzien van extra voorzeilen (totaal 7), o.a. een kleine bolle jan die tot 8 Beaufort kan worden gevoerd, maar ook een super genua tot halverwege de kuip. Het grootzeil is standaard waarbij wel de giek iets hoger wordt gevoerd doordat het voorlijk 10 cm korter is gemaakt. Ten behoeve van het langdurige verblijf aan boord is er een grotere watertank en is de keuken omgebouwd. De mast is strijkbaar en er is een 12 PK benzinemotor aan boord.

Onderstaand verhaal is eerder gepubliceerd in het blad van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers.

Langzaam worden de contouren van de trawler zichtbaar in de heilige lucht. Het gestamp van de motor was al lang daarvoor te horen, maar de nevel die over het water hangt beperkt het zicht tot minder dan 1 mijl. Het groene toplicht boven het witte is nog niet goed te zien. Hoewel Solvejg door gebrek aan wind bijna geen vaart maakt lijkt het er toch op dat we elkaar vrij dicht zullen passeren. Ik zet de marifoon aan en ook de hoofdschakelaars van de motor, zodat ik die snel kan starten als dat nodig is. Het is een grote IJslandse trawler die ongeveer 4 knopen loopt. Als hij op 200 meter voor mijn boeg langs gaat word ik op kanaal 16 opgeroepen. Of ik het goedvind dat twee bemanningsleden in een rubberboot even langs komen. Denkend aan verse vis zeg ik geen enkel bezwaar te hebben. In het licht van twee grote schijnwerpers wordt even later een rubberboot aan een kraan buitenboord gedraaid. Het heeft nogal wat voeten in de aarde. Een man of vijf lopen bedrijvig over het dek heen en weer en roepen elkaar in het IJslands van alles toe. Als de boot eindelijk in het water ligt duurt het nog een minuut of vijf voordat na herhaalde pogingen de buitenboordmotor gestart is.

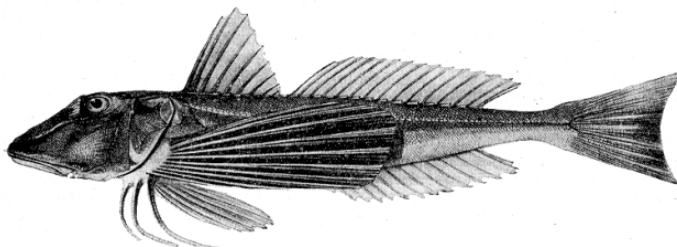
Even later ligt de rubberboot langszij en bind ik de landvast aan de zijstag. Twee mannen in oranje overlevingspakken klimmen bij Solvejg in de kuip en stellen zich in uitstekend Engels voor. Sigurdur en Gunnar zijn beiden in de twintig, schat ik. Ze hebben geen vis bij zich. In voor mij bijna onverstaanbaar IJslands meldt Gunnar via de marifoon aan de trawler dat ze behouden bij "het zeilbootje" zijn aangekomen. Uit het antwoord van de trawler maak ik op dat die de trek met een grote bocht zal vervolgen en de twee mannen op de terugweg weer zal oppikken. Ook is er wat heen en weer gepraat over de buitenboordmotor. Hoewel ik het best wel leuk en interessant vind om 250 mijl ten zuidwesten van IJsland op zee gasten te ontvangen, vraag ik me toch af wat de reden van het bezoek is. De verklaring laat niet lang op zich wachten. Als je met een trek bezig bent dan is er op een vistrawler niet veel te doen. Het echte werk begint pas wanneer het net weer opgehaald wordt. Zo'n trek kan soms uren duren en de verveling slaat dan toe. In een vloot van vissende trawlers is daardoor het gebruik ontstaan om per rubberboot bij de burens op visite te gaan. Op deze reis was de trawler de enige visser in de wijde omtrek, zodat gezellig buurten er niet in leek te zitten. Maar, toen de uit de nevel opduikende Solvejg plotseling de naaste buur bleek te zijn, was het plan om zo'n "zeilbootje" eens van binnen te bekijken snel gemaakt. Ik zet koffie en bied mijn verontschuldigheden aan voor het feit dat er, omdat ik al in Groenland geweest ben, niets "sterkers" aan boord is. De trawler vist op "red-fish". Hoewel Gunnar ook de Latijnse naam van de vissoort noemt, weet ik eerst niet welke vis dat is. Uit de beschrijving die hij geeft denk ik uiteindelijk te kunnen opmaken dat hij rode poon bedoelt. Nadat ik de spiritusbrander weer heb opgeborgen en de bank aan bakboord weer vrijkomt als zitplaats moet ik laten zien dat Solvejg wel degelijk een toilet heeft en dat er als back-up voor de GPS een sextant aan boord is. Als ik ook nog de kleine benzinemotor van Solvejg heb laten zien vertellen ze dat hun buitenboordmotor problemen heeft met starten. Ze vermoeden dat er te veel olie in de benzine zit. Het is intussen donker geworden en ik vraag of de trawler ze wel zou kunnen vinden als ze motorpech krijgen. Gunnar antwoordt dat ze voor zo'n eventualiteit vuurpijlen hebben, maar dat ze die in de haast vergeten hebben. Ook nemen ze wel eens een draagbare marifoon mee, maar die is deze reis in reparatie. Op dat ogenblik roept Sigurdur iets in het IJslands en vliegt de kajuit uit. De rubberboot is weg. Ik begin me al schuldig te voelen omdat ik misschien de landvast niet goed heb vastgemaakt, maar dat zit nog stevig aan de zijstag. Aan het andere eind van de lijn hangt een ijzeren ring die aan de rubberboot vast hoort te zitten, maar kennelijk is losgescheurd. De boot dobbert een kleine 50 meter achter Solvejg en is in

het donker nog net te zien. Ik start mijn motor en we varen terug. Als ik langs zij de rubberboot kom springt Gunnar over en bindt de lijn aan een andere ijzeren ring. Voor de zekerheid leggen we met een landvast van Solvejg ook de achterkant van de rubberboot vast. Als Gunnar daarna weer bij Solvejg aan boord stapt hoor ik een sissend geluid. Een van de drijvers van de rubberboot loopt langzaam leeg. Wanneer ik hem daarop opmerkzaam maak zegt hij opgewekt dat dat geen enkel probleem is omdat de rubberboot zes onafhankelijke luchtkamers heeft. Een kamer meer of minder doet er volgens hem niet veel toe. Als ik ook nog opmerk dat een stel paddels als back-up voor de motor me wel nuttig lijkt klopt hij op z'n nieuwe oranje overlevingspak en zegt dat het allemaal zo'n vaart niet zal lopen.

Weer terug in de kajuit nemen we nog een mok koffie. Gunnar blijkt in Reykjavik te wonen en Sigurdur komt uit Sandgerði, de thuishaven van de trawler. Ze hopen aan het eind van de week, uiterlijk zaterdag, weer thuis te zijn. Na nog een klein half uur over zeilen, IJsland en vis gepraat te hebben meldt de trawler zich weer op kanaal 16. Hij heeft intussen zijn draai gemaakt en komt weer onze richting uit. Gunnar en Sigurdur besluiten daarop maar weer eens op te stappen. Dat komt mij ook wel goed uit omdat er inmiddels weer wat wind is en ik dus óf netjes moet gaan bijliggen óf m'n reis moet gaan vervolgen. Hoewel verse vis altijd welkom is ziet het er niet naar uit dat het zin heeft om te wachten tot de trawler de eerste trek heeft binnengehaald. Het duurt zeker 10 minuten voordat de buitenboordmotor eindelijk gestart is en ze vertrekken kunnen. Even nadat ze in het donker zijn verdwenen hoor ik ze verwoede pogingen doen om de weer afgeslagen motor opnieuw te starten. Ik besluit nog even te wachten met zeilen om te zien of mijn hulp misschien nog nodig is.

Als ik de koffiemokken afspoel komt de trawler op kanaal 16 met de vraag of de heren al vertrokken zijn. Ik vertel dat dat ongeveer 10 minuten geleden gebeurd is en dat ik denk dat ze weer motorpech hebben. Het IJslands dat ik als antwoord krijg versta ik niet, maar ik ben er zeker van dat het een krachtterm is. In het Engels krijg ik daarna te horen dat hij ze niet ziet. Of ik weet waar ze ongeveer zijn.

Ik zeg dat ze ergens tussen ons in moeten zitten en vraag of hij mij kan zien. Het antwoord is bevestigend. Hij kan mijn toplicht zien en ook ben ik op z'n radar zichtbaar. Weer buiten in de kuip zie ik de schijnwerper van de trawler de golven aftasten. Door de deining wijst de bundel soms hoog in de lucht en beschijnt dan een paar fulmars in glijvlucht. De rubberboot met de twee IJslanders is niet te zien. Wel meen ik in de verte stemmen te horen. Ik roep de trawler weer op en vertel hem dat ik denk te weten waar z'n mannen zijn. Ik zal er naar toe varen en er bij blijven tot de trawler ze duidelijk in z'n spotlight heeft. Omdat er weer wind staat hoef ik alleen de grootschoot maar aan te halen om langzaam in de richting van de trawler te zeilen. Even later doemt de rubberboot uit het donker op. Als ik er naast lig zie ik dat ze hun pogingen om de motor te starten hebben opgegeven. Ze zitten op hun gemak in de boot en wachten een beetje schaapachtig af wat er verder gaat gebeuren. Als de trawler tot op 100 meter genaderd is zitten we plotseling in het volle licht van de schijnwerper. Hij vaart heel langzaam recht op ons af en ik besluit hem wat ruimte te geven. Het manoeuvreren met een net achter je op 300 meter diepte lijkt me niet eenvoudig. Toch ligt de rubberboot snel langs zij en wordt de kraan weer buitenboord gedraaid. Ik maak me nog even zorgen of de ijzeren ringen waaraan de boot wordt opgehesen wel zullen houden, maar alles gaat goed.



Trigla Lucerna

Wat later, als ik koers IJsland voorlig en de schijnwerpers weer gedoofd zijn, komt Gunnar op kanaal 16. Hartelijk dank voor de hulp en hoelang ik in Reykjavik blijf. Ik vertel hem dat ik denk de volgende week maandag weer te vertrekken en hij zegt dat hij dan zondag langskomt en me dan graag op een vismaaltijd wil trakteren. Hij weet een uitstekend visrestaurant. Ik zeg dat hij welkom is en raad hem aan om een zaklamp mee te nemen als hij de volgende keer weer in het donker met een rubberboot de zee opgaat. Hij antwoordt dat ze dat altijd doen, maar dat de batterijen leeg waren.

Omdat wind en tij de zondag daarna gunstig zijn besluit ik, na drie dagen in Reykjavik te zijn geweest, om twee uur 's middags naar Heimaey te vertrekken. Misschien dat ik daardoor Gunnar

gemist heb. Gelukkig heb ik samen met Hannibal, een goede bekende uit Reykjavik, de avond daarvoor een uitstekende vismaaltijd genoten in het bekende restaurant Prir Frakkar. Red-fish is inderdaad rode poot (Trigla lucer).

Th. Alle Zoethout

Vakantie 2001 en Marieholmtreffen in Uitdam

Toos en Jos Janssen zijn lid van zeilclub Thorn (Limburg). Z.C. Thorn heeft haar thuishaven in de Maasplassen in Limburg. Naast een groot aandeel open boten zijn 4 Marieholm M26 en 1 Marieholm IF onderdeel van de vloot.

De Maasplassen is het grootste aaneengesloten watersportgebied in Nederland! Het gebied is ontstaan door grindaftgravingen en wordt omsloten door prachtige natuurgebieden en typisch Limburgse steden en dorpen Zie www.maasplassen.com en www.zcthorn.com.

In onderstaand verhaal vertelt Jos Janssen hoe Toos en hij met hun M26 Anne verzeild raakten in Uitdam.

De vakantie begint met het strijken van de mast, bevoorraden en motoren naar Kessel via sluis Heel: solo varend. De boot afgemeerd bij watersportvereniging Poseidon in Kessel, om de volgende morgen vroeg te vertrekken en zo te proberen de tocht tot op de IJssel te halen. Alles verloopt voorspoedig: geen wachttijden voor de sluis Belfeld en Sambeek. Door het Maaswaalkanaal; sluis Heumen staat open en doorvaart wordt met verkeerslichten vanuit Weurt geregeld. Dan door deze sluis mee de Waal op. Deze overgestoken en kribbetje varend, gebruikmakend van de neer, de eerste binnenbocht door. Na Lent weer overgestoken om zodoende stuurboordvarend de tegenstroom te ontwijken. Gemiddeld 5 km/uur. Dit bij de volgende bochten herhalend tot de Pannerdense Kop en deze ruim genomen het Pannerdens Kanaal in.

En nu stroom mee. Snelheid over de grond is 17 km/uur. Nog een klein uurtje de IJssel af. Het is ongeveer 9 uur. Het plan was om in de jachthaven van de Gieseplas te overnachten. Maar de doorvaart van deze plas is verlegd van km raai 889 naar 896. Om nu en morgenvroeg tijd te sparen besluit ik om in een hoekje voor anker te gaan, een blik "Struik" open te trekken en te gaan slapen. Na het ontbijt en een zwem-wasrondje en om acht uur verder de IJssel af.

Om 4 uur 's middags vaar ik in Kampen jachthaven ZC 37 in en meer af aan de steiger van het clublokaal.

De havenmeester opzoeken voor een ligplaats en een afspraak maken om de mast te zetten. Ondertussen ging de kantine open en werd me aangeraden op het terras een pilsje te nemen en hier te wachten op de havenmeester. Als deze arriveert, een afspraak gemaakt om morgenvroeg de mast te zetten. De boot verhaald naar de kraan, douchen, eten en 's avonds 1 (???) pilsje pakken in de kantine. Het was erg gezellig waardoor de uren omvlogen en het ongemerkt laat werd. De volgende morgen, de kater verjaagd, de voorbereidingen voor het kranen waren gedaan, de mast gezet en getuigd. En op pad om Toos van het station af te halen. die was er eerder dan ik had gedacht. Ze kwam me tegen op de steiger van de jachthaven. Nog wat inruimen, eten en onze eerste tocht ging naar Schokkerhaven.

De wind stond goed en we voeren de IJssel af door het Kattendiep, betonning en dieptemeter goed in de gaten houdend, richting Ketelmeer. Na een extra rondje om het storteland leggen we aan in Schokkerhaven. Dan horen we clubgenoot Roel van Z.C. Thorn verbaasd reageren als hij ons ziet; samen met Truus en gasten komen ze terug van een dagtochtje. Even later zitten we bij hen aan boord, bewonderen hun kotter en genieten van een koud drankje. De gereserveerde tafel voor 4 wordt nu een tafel voor 6 en na het eten buiken wij nog uit aan boord Gezellige mensen die Weertenaren!. De volgende morgen een beetje uitgeslapen en op naar Lemmer. De wind is best en het belooft een mooie tocht. Halverwege tussen Urk en Rotterdamse Hoek valt de wind geheel weg en komen de muggen. Onze nieuwe zeilen zijn in een mum van tijd helemaal zwart!! Er helpt geen ach en wee klagen, maar heel voorzichtig opgedoekt om zo min mogelijk muggen te pletten, varen we op de motor naar de Prinses Margrietsluis. We kunnen aansluiten bij een volle sluis en dan door een stroomkanaal en zijroede naar de gemeentelijke binnenjachthaven. 's Avonds aten we vis en dronken een koel glas bier op een van de terrassen langs het water.

Voor de volgende dag was gepland: bezoek aan de Marieholmwerf en boodschappen doen. Bij Marieholm is een 33-voet in aanbouw en een demo-schip ligt in de haven. Deze M33 is een vergrote IF. Onvoorstelbaar mooi afgewerkt, je zou er zo verliefd op worden. Op Boot Düsseldorf wordt deze in aanbouw zijnde M33 tentoongesteld. Na het boodschappen doen varen we uit en zeilen voor de wind over het Prinses Margrietkanaal naar Terhorne. Hier blijven we een dag extra

en zeilen we op het Sneekermeer. We onderbreken wegens familie-omstandigheden onze vakantie 2 dagen en reizen met Openbaar Vervoer af naar Limburg. Een bezoek aan het clublokaal in Thorn op woensdagavond doet menigeen verbaasd opkijken. Nu al terug!!

Weer terug in Terhorne beginnen we aan een tocht door Friesland en bezoeken o.a. Grou, Eernoude en Akkrum. Via het Sneekermeer weer terug richting Heeg

Overnachten deden we op Marekrieteplaatsen en in plaatselijke jachthavens. Overnachten op een marekrieteplaats is mogelijk als je bij het VVV-kantoor een vaantje koopt voor f 12,50.

Via een tocht op de Fluessen en het Heegermeer naar Workum. Omdat we heel vroeg in Workum aankomen varen we door naar Hindeloopen. Hier blijven we een dag verwaaid liggen en bezoeken de Hindelooper vlooiemarkt.

De volgende morgen: mooi weer; goede wind (zuid 4) en Medemblik is bezeild, dus varen.

Na een mooie tocht meren we af in de Pekelharinghaven. De geroosterde kippen zijn gelukkig op en we gaan heerlijk "chinezen". Een korte wandeling over de steiger en dan genieten: lezen, glaasje wijn!!! Dit zelfde doen we de volgende dag, want het is geen minuut droog geweest!!

Tijdens deze vakantie hebben we diverse tweedehands boekenwinkeltjes bezocht en meerdere reisverhalen gekocht. Maandag is het opgeklaard en goed voor een tocht naar Enkhuizen. Zoals gewoonlijk doen we de Compagnieshaven, krijgen de ons bekende ligplaats toegewezen en gaan op pad voor een portie kibbeling. Jammer, ook hier heeft winkelsluiting toegeslagen en we zien ons genoodzaakt te gaan eten bij "vraag niet hoe het kan, maar geniet ervan"!

De volgende morgen mist en wind. Dit is 'n uitzonderlijk weertype. We hadden een tocht voorbereid naar Lelystad (Houtribhoek). De route was ingeklopt in de GPS en in kaart getekend. Dit leek ons een goede oefening: vanuit de haven naar de KG4 en dan EZ1KG2 en Enkhuizer Zand EZ27. Ter hoogte van de Trintelhaven komt de zon door en klaart het op. De wind geeft het op! Het laatste stukje langs de Houtribdijk motoren wij naar Flevo Marina, waar we overnachten.

Verder door de Houtribsluizen en "de doorvaart alleen voor jachten", naar Monnikendam.

Een mooie tocht naar de MM1G22 zeilend tot bijna in de haven Hemmeland. Wandelend over de steiger maak ik een praatje met een Marieholm 26 schipper. Ik vertel hem van ons plan om het komend weekend naar het Marieholmtreffen in Uitdam te gaan. Hij is geïnteresseerd en zegt toe dit weekend ook te bezoeken. Op de volgende steiger zit iemand aan boord van een IF te klussen. Als ik belangstelling toon nodigt hij me uit aan boord te komen Hij vertelt dan zijn verhaal. Het schip is 25 jaar oud en 24 jaar zijn eigendom. Na 10 jaar varen werd het op zijn erf gestald en werd er niet meer naar omgekeken. Het viel zelfs uit de bok en bleef zo nog tien jaar liggen. Dan besluit hij de IF op te knappen. Omdat de oude Volvo niet meer bruikbaar was, installeerde hij een gereviseerde motor. Het interieur werd volledig vernieuwd met uit teakhouten aanrechtbladen gezaagde delen. Door de mooie stoffering (uitgezocht door zijn dochter) was het een perfect uitzierend geheel geworden. Hij was er met recht trots op!! Op mijn vraag hoe hij dek en romp mooier dan als nieuw had gekregen, vertelt hij: alleen afgespoten met hogedrukspuit en groene zeep. Dit geeft toch de kwaliteit van deze schepen aan.



Vanuit Monnikendam, paard van Marken, was het een bezeilde tocht naar Uitdam waar de Flevarace gevaren werd. Om uit het wedstrijdveld te blijven pasten we onze koers aan en konden zo een paar maal de start van de verscheidene klassen zien. In de middag lopen we Uitdam aan. Het komende weekend vindt hier het Marieholmtreffen plaats. De havenmeester wijst ons een box aan. Later vernemen we dat er een langsteiger is gereserveerd voor de Marieholm-club.

Er arriveren zo'n 12 IF's en M26-en die allen afmeren aan de langsteiger. We maken kennis met de bemanning van deze boten en het bestuur van de Marieholmclub: de voorzitter: Frank Jurgens; de secretaris: Paul Brandt, enz.

De volgende ochtend verhalen we naar de langsteiger. Na de schippersmeeting is de eerste start om 13.00 uur. We varen de baan MZ7, V1, MZ1, V1, MZ7 en finishen voor de ingang van de haven. Matige wind, 3 Bft.

Onze start is goed, opkruisen naar de V1, welke moeilijk te vinden is. In de omgeving ligt een werkbetonning, ook gele boeien. Het was gemakkelijker geweest deze ton in de GPS op te slaan. We maakten een paar ongelukkige slagen en zeilden daarna halve wind naar Marken. Deze ton gerond en terug naar de V1, die wij toen makkelijk vonden, deze ronden en voor de wind, via de MZ7, finishen. We werden 7^e.



De tweede start, baan MZ7, V1, MZ7, finish. De wind is iets afgenomen en nu 2 Bft. Ook deze start was goed en opkruisend naar V1 deze ronden en terug naar de MZ7. De meeste boten hebben op dit voordewindse rak de spinnaker getrokken wat een groot voordeel is. We finishen weer als 7^e. Na de wedstrijd is er in het restaurant van de haven een gezamenlijk diner.

Toos kiest voor vis en ik voor mosselen. Hierdoor kom ik naast een drietal freaks te zitten die zich vooral interesseren in het fenomeen IF, speciaal techniek, onderhoud en reizen. Het wordt een zeer interessante en leerzame avond. De mosselen en vis worden goed weggespoeld en wij gaan aan boord van de Anne. Er worden nog enkele maatregelen genomen voor schavielen, we liggen aan dit steiger niet echt beschut, en gaan slapen.

Op zondagochtend is de wind toegenomen naar 5 tot 6 Bft en geruimd naar zuid. Om gezondheidsredenen besluit Toos deze derde wedstrijd niet met de Anne mee te varen. Ik stap op op de Skid en vaar zo met Marleen en haar vriend de derde wedstrijd. De baan is nu naar Pampus opkruisen en voor de wind terug. We finishen als 4^e. Een mooie ervaring om met Marleen als schipper mee te varen.

Na de prijsuitreiking werd er nog gezellig nagekletst, ervaringen werden uitgewisseld maar om half 5 werd Toos op de bus naar Amsterdam gezet waar de Intercity naar Roermond klaar stond. Om 8 uur werd ze daar opgehaald door zoon Rob en Hannie. Haar vakantie is voorbij want maandagmorgen wordt ze op kantoor verwacht.

Dit waren voor ons 3 mooie weken samen. Met enkele blijvers, de bemanning van de Monsun, de Skid, Marfamke en de Anne besluiten we samen een etentje te maken; ieder maakt een gerecht of doet een dienst, (afwassen). Een voor-, tussen- en een hoofdgerecht en koffie met borrel na. Het smaakte voortreffelijk! De verdere avond werd gevuld met goede gesprekken o.a. over boten. Hoe kan het ook anders!!! Dit was een uitzonderlijk gezellige avond. Om middernacht werd afscheid genomen en iedereen ging terug naar zijn eigen boot om te slapen.

Maandagochtend: met de havenmeester was geregeld dat om 10 uur de mast werd gestreken. Alles was voorbereid en na 5 minuten lag de mast plat op voor- en achterpreekstoel. Hierdoor is de kruiphoogte van de Anne 1.45 m. Hierdoor hoeven we niet te wachten voor de bruggen op de Vecht en het Merwedekanaal.

Nog aftanken, zwaaiend naar de achterblijvende Marieholmen, voer ik huiswaarts, koers 180° richting Pampus naar Muiden. De boot gedraagt zich met de mast plat heel anders op de golven dan onder zeil.

Vlot door de zeesluis Weesp; als de sluis naar het Amsterdam-Rijnkanaal pas na een uur wordt bediend, besluit ik door te varen over de Vecht. Door de geringe kruiphoogte van de Anne hoeft alleen de brug voor Nieuwersluis te draaien. Het is rustig op de Vecht en ik vaar door tot Maarsen. Hier draai ik af naar Amsterdam-Rijnkanaal, langs industriehavens, hobbelen door de golven tot aan de Zuiderluis in het Merwedekanaal; bij Nieuwegein de Lek over en via Vianen het Merwedekanaal op. Bij de handbediende Bogereinsebrug wachten om samen met beroepsvaart

deze te kunnen passeren. Dan door naar de Zwaanskuikenbrug: dubbel groen. Betekent dit: brug weg? Ja hoor!! Brug weg!!

De resterende bruggen (hoogte 1,5 m) kan ik onderdoor, alleen mag ik niet vergeten de vlaggenstok naar binnen te halen. Dan draait zelfs de spoorbrug voor mij open; dat was niet eens nodig geweest. De Schotdeurenbrug (0,9 m) draait ook nog vlot en dan zie ik dat het reeds 9 uur is en besluit in de jachthaven de Gorst in Arkel te overnachten. Na het avondeten en een slaapmutsje wordt er goed geslapen.

Dinsdag door Gorinchem, de Merwede oversteken naar de Afgedamde Maas en Heusdens kanaal, kom ik uiteindelijk uit in de Bergsche Maas. Na het inschakelen van de GPS voor controle op stroom, blijkt dat ik stroomopwaarts stroom mee heb. Dit is de invloed van het tij. Ik vaar de Maas op, huiswaarts. De nieuwe sluis van Lith is in gebruik en ik mag met de beroepsvaart mee. De flessenhals voor sluis Lith is nu verplaatst naar sluis Grave. Hier moet ik een beurt overslaan omdat enkele jachten niet willen aansluiten naast elkaar. Ik meer af en gebruik de wachttijd om iets te eten klaar te maken. Boven de sluis is er een zeilwedstrijd van voornamelijk kajuitboten. Een van deze boten heeft FF in het zeil. Dit is een Marieholm 33. Aan lei maak ik een praatje met de schipper. Deze heeft 25 jaar Marieholm 26 gevaren en nu in het bezit van een FF (M33). We wisselen telefoonnummers uit om een afspraak te maken om zijn boot te komen bewonderen. Voor de toekomst hebben wij ook belangstelling voor een M33 (als we met pensioen gaan). Volgens zijn zeggen is de FF zeker zo mooi als de nieuwe M33 in Lemmer. We zijn benieuwd!!!! Vervolgens is het mijlen maken!! Ik besluit door te varen tot de Paesplas. Dan is het inmiddels 10 uur geworden. De boordverlichting is al aan. Een pilsje heb ik zeker verdiend. Als ik tijdens het afmeren aan de havenmeester vraag of het bier koud staat, moet hij me teleurstellen. Ook hier was de horecavergunning ingetrokken.

Als ik vertel dat ik voor een koud blikje bier tot hier ben doorgevaren, krijgen de overige terraszieters medelijden met me. Ik word getrakteerd met blikjes bier uit hun eigen koelkast. Ik ging zonder dorst terug naar de boot en viel in een gezonde slaap.

Woensdag de laatste loodjes: sluizen Sambeek, Belfeld en Heel. Geen overnachting in Kessel maar door naar Thorn, waar ik om 6 uur 's avonds afmeer.

Onderweg had ik Toos al laten weten dat mijn tocht naar Thorn voorspoedig was verlopen. Ze beloofde eten mee te nemen en me op te halen in de haven. We sluiten onze vakantie af met een gezellige woensdagavond in het clublokaal.

Jos Janssen, M26 Anne

Boot en Test

Z.g.a.n.: Marieholm IF, f 35.000,-

Deze publicatie is overgenomen uit Waterkampioen nr. 17 van 2000, met toestemming van de ANWB.

In de vaarimpressies "Zo goed als nieuw" neemt de Waterkampioen, samen met een scheepsexpert van de ANWB, gebruikte jachten onder de loep. Dit keer de Marieholm IF. Dit jacht wordt geregeld aangeboden op de tweedehands markt. Het is bovendien een heel prettige zeiler, aantrekkelijk geprijsd en – laten we maar eens een subjectief oordeel geven – een mooie boot om te zien. Maar je moet niet te veel hechten aan een luxe interieur.

Technische gegevens

<u>Lengte over alles:</u> 7,86 m	<u>Ballastpercentage:</u> 58	<u>Rompvorm:</u> S-spant
<u>Lengte waterlijn:</u> 6,05 m	Motor: Volvo Penta MD7A 9,6 kW (13 pk), 1980	<u>Slaapplaatsen:</u> 4
<u>Grootste breedte:</u> 2,20 m	Zeiloppervlak: Grootzeil: 16 m ² , fok 10 m ² (tegen meerprijs waren destijds verkrijgbaar: genua: 15 m ² ; stormfok: 7,25 m ² en spinnaker: 40 m ² .)	<u>Ontwerp:</u> Tord Sunden
<u>Diepgang:</u> 1,21 m		<u>Werk:</u> Marieholm Bruk, Zweden
<u>Gewicht:</u> 2.150 kg		<u>Bouwjaar:</u> 1980
Ballast: 1.250 kg	Bouwmateriaal: polyester	Richtprijs: f 25000,- tot f 38000,-

Ongeveer 3.600 IF's zijn er tussen 1967 en 1984 gebouwd. Met het hoogtepunt in 1975 (552 boten) en het dieptepunt in de laatste zes jaar van de werf: 171 boten van 1978 tot en met 1984. De meeste exemplaren met een buitenboordmotor aan de spiegel, maar een enkele keer zie je een IF met een inbouwdiesel. Eerst met een Volvo MD1, later – zoals deze boot in z.g.a.n. – met een MD6, tweecilinder van 7,4 kW (10 pk). 'In al die jaren is de kwaliteit van de boten altijd goed geweest', zegt expert Jaco Feenstra. 'Kwaliteitsverschil kom je niet tegen. Wel is na 1973 een betere mastondersteuning toegepast. Na '73 zijn de boten tevens voorzien van aluminium raamprofielen in plaats van rubbers en is de 'goudgekleurde' aluminium mast vervangen door een blank aluminium exemplaar. De waarde van de boot is sterk afhankelijk van de motorisering – met een goede binnenboord brengt de boot al gauw een kleine 10.000 gulden extra op.'

Bij de IF ligt het accent op zeilen. De binnenruimte is beperkt en biedt in feite een luxe kampeeraccommodatie. Wat echter niet wegneemt dat de kooien goede afmetingen hebben. Voorin meten ze 2,05 m bij 0,50 m en de banken in de kajuit zijn met 2,45 m bij 0,60 m eveneens prima slaapplaatsen. Verder is er mogelijkheid om te koken en kan je aan boord een toilet kwijt. Doornbos Jachtbemiddeling in Breukeleveen is gespecialiseerd in de tweedehands verkoop van scandinavische boten. Een jaar of zeven geleden pikte het bedrijf de IF op en verkoopt gemiddeld vijftien tot twintig gebruikte exemplaren per jaar. 'Vooraf aan jongere zeilers, tussen de 25 en 40, die comfort aan boord wat minder belangrijk vinden', zegt Pieter Hogenbirk van het bedrijf. 'Het heeft ook alles te maken met de relatief gunstige prijs: gemiddeld 25.000 gulden voor een boot met buitenboordmotor en 35.000 gulden voor een boot met een binnenboordmotor.' Ter illustratie: alle mallen van de IF zijn er nog, maar nieuw bouwen is niet interessant. De prijs – zonder motor – zou minimaal 75.000 gulden worden. Dit is voor een boot als de IF te duur. Ook al gezien de bloeiende tweedehands markt.

Een goed en degelijk
gebouwd jacht
voor een
aantrekkelijke prijs

Ruime voldoende

Na de IF ontwikkelde de werf tevens de Marieholm 26: vergelijkbaar met de IF, maar met een hoger vrijboord en een andere opbouw waardoor de boot meer binnenruimte kreeg. Later volgde nog de 26l wat weer een vergrote 26 was. Van deze twee typen zijn 350 tot 400 boten gebouwd. 'De 26 en 26l kom ik voor een expertise vaker tegen dan de IF', zegt Jaco Feenstra. 'Die typen zijn toch aanzienlijk ruimer dan de IF. En de prijzen op de tweedehands markt liggen met 40.000 gulden niet echt veel hoger dan die voor een IF,; De werf bouwde behalve de IF, de 26 en de 26l ook een 20-voeter (in drie uitvoeringen), de Marieholm 28 en 32. Alle modellen waren S-spant langkielers. De werf is inmiddels verdwenen, maar er kunnen nog wel naleveringen worden besteld – zoals bijvoorbeeld nieuwe roeren.

Conclusie van
de expert:
Een prima boot, die
je met een gerust hart
kan kopen

'De IF is zo'n bootje waar je vanwege de lijnen verliefd op wordt', zegt Jaco Feenstra. Hij is geschikt voor het IJsselmeer en hooguit de kustwateren. Bovendien kan je heel verdienstelijk meedoen met de clubwedstrijdjes. Constructief gezien verdient de IF een ruime voldoende en het polysterwerk staat goed bekend. Grote osmoseproblemen zijn zeldzaam. De aftimmering is echter heel eenvoudig: je moet van zeilen houden en de eenvoudige, beperkte ruimte binnen maar op de koop toenemen.'

De boot in deze aflevering van z.g.a.n. is exemplarisch voor het type. 'Na twintig jaar heeft een boot gewoon wat extra onderhoud nodig', zegt Feenstra. 'Het belangrijkste bij deze boot is dat de beslagen eens gedemonteerd en opnieuw gemonteerd worden. Eraf halen, de zaak tijdens de winter – liefst binnen – goed laten drogen en daarna met goede kit ertussen opnieuw monteren. In het dek is balsa als kernmateriaal gebruikt, dus het is wel van belang dat je dat goed droog houdt. Bovendien is – zoals op bijna alle boten van deze leeftijd – de gasinstallatie een aandachtspunt. Maar de klussen die je aan de boot hebt, zijn te overzien en zullen je de kop niet kosten.'

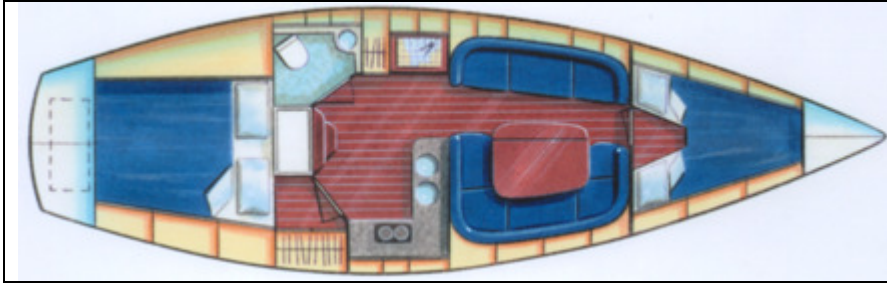
Een pluspunt van deze boot is de motor: die is omgebouwd tot een motor met interkoeling. Normaal gesproken heeft de Volvo Penta een directe koeling, maar die kan op den duur problemen opleveren door de vorming van ketelsteen in de motor. Met een ombouw-interkoeling voorkom je dat. 'Het motortje is twintig jaar oud en loop nog steeds goed', zegt Feenstra. 'Een prima boot, kan je zo kopen', zegt Jaco Feenstra beslist. 'Er zijn wat kleine klusjes aan, maar die zijn te overzien. Constructie en polysterwerk zijn goed. Wil je een boot als dit met deze uitrusting nieuw kopen, dan moet je toch rekenen op een prijs van 130.000 gulden.

Marieholm 33

In de vorige Nieuwsbrief publiceerden wij een test van de Marieholm 33. Vanwege het ontbreken van goed materiaal waren daar geen plaatjes bij. Het MarineCenter Marieholm te Lemmer heeft ons enkele foto's beschikbaar gesteld, die we hieronder graag laten zien. Zie ook de advertentie op de achterzijde!



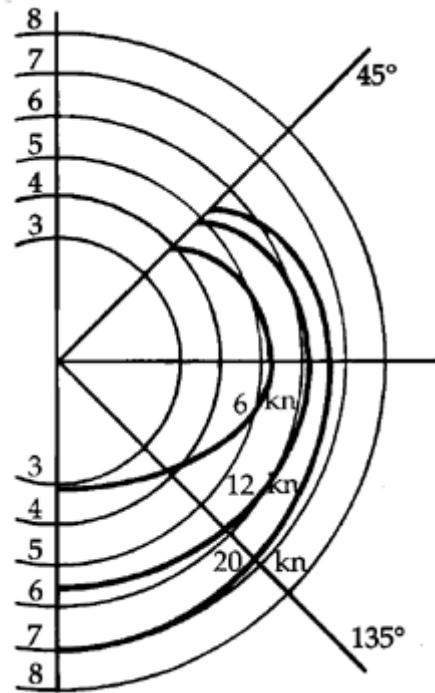
De M33 op de Boot te Düsseldorf



De klassieke interieurindeling van de Marieholm 33.

Rechts hiernaast het Snelheid/Wind Polar diagram. Dit diagram toont de doorsneesnelheid, niet de topsnelheid, bij verschillende windsterkte en -richtingen.

Oproep van de redactie: Wie heeft een dergelijk diagram al eens van het eigen schip gemaakt?



Boot en Techniek

Handige tips van onze leden voor onze leden voor het verhelpen en voorkomen van problemen van velerlei aard!

Lekkage via de preekstoel

Tijdens de eerste dag van een week zeilen, in onze Marieholm 26, begon het 's avonds stevig te regenen. Na enige tijd regende het niet alleen buiten, maar ook binnen in het vooronder. De heftigheid van de regen binnen, zo'n 10 druppels per minuut, viel in het niet bij de hoosbui buiten, maar comfortabel is het natuurlijk niet. We besloten hierop een poging te ondernemen om het water buiten te houden.

Na enig speur werk kwamen we tot de conclusie dat het water alleen maar naar binnen kon komen via de kabel doorvoer van het bakboord boordlicht, die door de bakboordvoet van de preekstoel loopt.

(Bij de meeste, zo ook onze M26, zijn de boordlichten gemonteerd op de preekstoel. Bij de meeste IF's zijn de boordlichten op de kajuitopbouw geplaatst.)

Nu we de oorzaak hadden gevonden rees de hamvraag: "hoe lossen we dit probleem op?".

Kit (Sikaflex) hadden we niet aan boord. De winkels waren al gesloten, en het was dus geen optie om dat te gaan kopen. We moesten dus opzoek naar een "vervanger", iets stevigs, vettigs dat niet mocht oplossen of weg spoelen en is aan te brengen op een vochtig dek.

Na een paar minuten brainstormen en inventariseren kwam m'n vriendin met een, wat later bleek, briljant idee: !!! "LABELLO" !!!

Gewapend met een doek en Labello stick ben ik, in de nog steeds met bakken uit de lucht komende regen, naar de preekstoel geklauterd. Ik heb het dek rond de betreffende voet, voor zover dat mogelijk was in dit weer, met de doek droog gewreven. Hier op volgend de Labello stick geheel uitgesmeerd rondom de bakboord voet van de preekstoel. En als finishing touch het boetseerwerk met m'n vinger glad gestreken.

Deze noodreparatie had direct succes. De lekkage was acuut gestopt.

Het plan was om de volgende dag de bakboord preekstoelvoet opnieuw te kitten. We konden echter geen geschikt kit vinden, en besloten om dat project dan maar een dag uit te stellen.

Zo vertrokken we voor een stevige aan de windse tocht richting Muiden. We kregen die dag behoorlijk wat water over het voordek, en dus ook over de noodreparatie. Na aankomst in Muiden bleek, tot onze verbazing, de Labello laag nog geheel in takt. Hierop besloten we het resterende deel van de week de Labello maar te laten zitten, en het heeft prima gehouden.

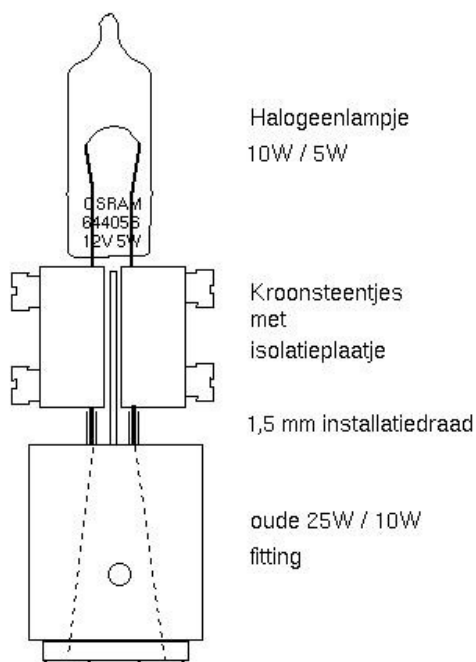
Het weekend daarop heb ik de hele preekstoel gedemonteerd, opnieuw gekit en weer gemonteerd, zodat het probleem nu definitief verholpen is.

Hinse, "Tawhiri", M26 245, alias "Captain King".

Spaarzaam verlicht

Wanneer je lange tochten maakt, Harlingen - Lerwick is bijvoorbeeld met een IF al een tocht van 5 tot 6 dagen, dan is de stroomvoorziening aan boord altijd een probleem. Grote stroomvreters komen daarom als eerste in aanmerking om nader onder de loep genomen te worden. Een 25W toplicht (meer dan 2 ampère) kan (bijna) zonder problemen vervangen worden door een 10W halogeenlampje en een 10W ankerlicht door een 5W halogeenlampje. Metingen met m'n fotocamera (in een lange donkere gang) leverden hoogstens een halve diafragmastop verschil ten nadele van de halogeenlampjes. De besparing is derhalve 60% voor het toplicht en 50% voor het ankerlicht. Toch de moeite waard, want bij lange tochten heb ik nu maar een keer in de drie dagen stroom te draaien in plaats van om de dag. Tenminste, wanneer ik verder zuinig blijf met het gebruik van andere stroomvretende apparatuur. Helaas passen halogeenlampjes niet direct in de fittingen van de 25W en 10W gloeilampjes.

In bijgaande tekening is aangegeven hoe ik een halogeenlampje monteer in een oude fitting van een 25W of 10W gloeilampje. Gooi een kapotte gloeilamp niet weg, maar breek het glas eruit en krab met een mesje de kit waarmee het glas aan de fitting zit weg. Onder in de fitting zitten in de kunststof of glazen bodem twee gaatjes waar de twee draadjes van de gloeilamp doorlopen. Deze draadjes zitten aan de buitenkant van de bodem aan twee stukjes messing folie gesoldeerd. Soldeer de draadjes los en verwijder het overtollige soldeer. Neem twee stukken 1,5 mm installatie draad van ongeveer 5 cm lengte, waar de isolatie voorzichtig is afgestroopt (niet weggooien) en soldeer die in de gaatjes waarin de draadjes zaten. Knip zo nodig de uitstekende eindjes van de installatiedraad af en vijl of schuur de twee klodders soldeer mooi glad. De knobbels aan de bodem moeten glad zijn omdat anders de fitting niet goed past. Knip daarna van de einden die boven uit de fittingopening steken zoveel af dat nog 1,5 cm uitsteekt. Schuif over de draden een stuk van de afgestroopte isolatie zodat nog 0,5 cm ongeïsoleerde draad uitsteekt. Neem de twee metalen buisjes uit een kroonsteentje en schroef die zoals op de tekening is aangegeven op de installatiedraad vast. De boutjes moeten naar buiten wijzen. Neem een niet te dik plaatje van niet brandbaar isolerend materiaal (b.v. pertinax of mica) en plaats dit tussen de stukken installatiedraad in de fitting en tussen de kroonsteenbuisjes. Het isolerende plaatje dient ervoor om kortsluiting tussen de kroonsteenbuisjes te voorkomen. Als laatste moet het halogeenlampje worden vastgeschroefd. Dit moet voorzichtig gebeuren, omdat wanneer de uitstekende draden van het lampje verbogen worden het glas van het lampje kan breken. Wanneer het lampje met de



handen is aangeraakt moet het weer vetvrij gemaakt worden met een schoon doekje en b.v. spiritus. Daarna is het geheel gereed om op de plaats van een gloeilamp in de fitting van het toplicht gemonteerd te worden. Er zijn ook speciale fittingen voor halogeenlampjes in de handel die in plaats van de kroonsteenbuisjes gebruikt kunnen worden. Die hebben het voordeel dat de pootjes van het halogeenlampje uitstekend passen en dat bij het monteren het glas niet beschadigd kan worden. Ook is het isolerende plaatje dan niet nodig. Het monteren van zo'n fitting aan de twee installatiedraden is echter lastig omdat de voorgesoldeerde aansluitdraden die al aan die fittingen zitten net iets dunner zijn dan 1,5 mm. De voorgesoldeerde draden zijn jammer genoeg te slap om het lampje overeind te houden.

Het enige probleem dat ik zie met het gebruik van halogeenlampjes is de iets te geringere lichtsterkte, maar een gloeilamp die al een jaar in de mast zit heeft ook al wat van zijn oorspronkelijke lichtsterkte verloren. Ook heb ik de indruk dat halogeenlampjes langer meegaan dan gewone gloeilampen. Het installatiedraad veert kennelijk net genoeg om trillingen

van het lampje te voorkomen en in de top van de mast worden de lampjes ook voldoende gekoeld. Iemand vertelde mij dat halogeenlampjes niet voldoen omdat door de horizontale gloeidraad de drie kleuren van het toplicht niet voldoende gescheiden worden. Onder een bepaalde hoek zou je zowel rood als groen gelijktijdig kunnen zien. Het gedeelte van de gloeidraad van een halogeen lampje dat licht geeft is maar ongeveer 2 mm lang en de praktijk wijst uit dat het effect verwaarloosbaar is. Bovendien lijkt het me niet zo'n probleem. Ik herken grote schepen die recht op mij afkomen ook altijd omdat ik dan zowel een groen als een rood licht zie.

Th.Alle Zoethout

Boot en Vraag & Aanbod

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

Marieholm Service Pas

Het MarineCenter Marieholm te Lemmer heeft voor ons onderstaande faciliteit:

10% korting

Elk NMV-lid kan voor € 5 (adm. kosten) in het bezit komen van een Marieholm Service Pas. Deze wordt uitgegeven door MarineCenter Marieholm te Lemmer en geeft 10% korting op alle Marieholm artikelen (denk aan sprayhood/zeilen/sleutelhanger/fenders/gelcoat e.d.), Volvo Penta artikelen, Mastervolt artikelen en alle overige artikelen die in de showroom verkrijgbaar zijn (bv. Mercury, Sikkens). Tevens wordt 10% korting gegeven op servicebeurten, reparaties en ook op ligplaatsen (direkt aan IJsselmeer) en winterstalling (buiten of in de geïsoleerde hal). Bovendien worden er voor Marieholm Service Pas bezitters speciale acties gehouden (zoals nu: hermotoriseringsactie, zie verderop).

Geldigheid

De pas is geldig t/m 31 december 2002.

Hoe komt u aan deze Marieholm Service Pas?

Maak € 5 over op rekeningnr 29.84.48.300 van MarineCenter Marieholm te Lemmer onder vermelding van uw lidmaatschapsnummer van de NMV. U krijgt dan zo spoedig mogelijk de Marieholm Service Pas toegestuurd.

Meer informatie ?

Bel of mail naar MarineCenter Marieholm (tel: 0514-565 797 / email: Marieholm@marinecenter.nl)

(Advertentie)

HERMOTORISERINGSACTIE

MarineCenter Marieholm komt met een unieke hermotoriseringsactie voor Marieholm Service Pas bezitters. De oude Volvo Penta motor of oude buitenboordmotor wordt ingeruild tegen een gloednieuwe inboard Volvo Penta MD2010 / 2020 of 2030. U kunt kiezen uit 2 aanbiedingen:

OF:

20% korting

op de Volvo Penta MD2010/2020
of 2030 af te halen in Lemmer.

OF:

GRATIS inbouw

van de motor (t.w.v. 2.400 euro)
excl. eventuele nieuwe accessoires.

De aktie loopt van 1 maart t/m 31 juni 2002.

Wedstrijdzeilen – hoe gaat dat in zijn werk?

In deze rubriek wil ik in elke nieuwsbrief een stukje schrijven over wedstrijdzeilen. Om te beginnen geef ik antwoord op de vragen waarom we deze rubriek willen opstarten en waarom ik de aangewezen persoon zou zijn om deze rubriek te schrijven.

Waarom deze rubriek?

Tijdens de waterevenementen die georganiseerd worden door de NMV is het de bedoeling dat we een aantal wedstrijdjes varen. Hoewel dit eigenlijk 'onofficiële wedstrijden' zijn die met beperkte middelen georganiseerd worden, zijn sommige deelnemers er niet minder fanatiek om. Om veel onbegrip tijdens de wedstrijden en veel discussie achteraf te voorkomen is het beter een aantal basisregels met elkaar af te spreken. In principe schrijf ik voor de mensen die geen of weinig ervaring hebben met het wedstrijdzeilen, maar ik hoop dat ook de wat meer geoefende wedstrijdzeilers er iets van op zullen steken.

Waarom geschreven door mij?

Sinds mijn 7^e jaar ben ik actief wedstrijdzeiler. Ik ben begonnen in de optimist en cadet en heb sindsdien o.a. wedstrijden gevaren in veel verschillende eenheidsklassen (420, Flying Junior, 12vts jol, Hobie-16 en J22). Sinds 14 jaar ben ik ook actief in de organisatie van wedstrijden op mijn eigen vereniging KWV de Kaag en bij KZ&RV Hollandia in Medemblik. Door deze ervaring denk ik niet dat ik alles weet over wedstrijdzeilen, maar bij twijfel zal ik zeker genoeg mensen kunnen vinden die de juiste antwoorden wel weten.

Hoe wil ik te werk gaan?

In elke aflevering zal een bepaald onderwerp besproken worden. Uiteraard verzin ik deze regels niet zelf, alles is gebaseerd op "De Regels voor Wedstrijdzeilen 2001-2004 (RvW)". Dit regelboek is verkrijgbaar bij het KNWV en wordt elke 4 jaar (na de Olympische zomerspelen) aangepast. Meestal zijn er relatief kleine veranderingen, die vooral voor de zeer geoefende wedstrijdzeiler gevolgen hebben. Na de spelen van 1996 is het hele RvW echter geheel vernieuwd en waren er echt grote veranderingen. Bijvoorbeeld – ik hoor nog wel eens de term 'mast dwars' voorbijkomen, maar dat is sinds de 1996 versie niet meer van toepassing. Een ieder die naar aanleiding van het geschreven stukje vragen heeft kan die aan mij stellen, zodat ze de volgende keer beantwoord kunnen worden. Verder kunnen jullie ook zelf onderwerpen aandragen die ik zou kunnen bespreken.

In deze eerste aflevering van de rubriek **Wedstrijdzeilen – hoe gaat dat in zijn werk** wil ik beginnen met een aantal algemene zaken die aangeven hoe je een wedstrijd kan/moet varen. De onderwerpen die ik zal behandelen zijn:

1. De aankondiging en de wedstrijd bepalingen
2. Enkele definities
3. Wedstrijdseinen
4. De startprocedure

1. De aankondiging en wedstrijd bepalingen

Bij elke wedstrijd horen twee documenten. In de '**aankondiging**' worden zeilers op de hoogte gesteld van een aantal zaken zoals wanneer er een wedstrijd is, op welk vaarwater, hoe en waar zij zich kunnen aanmelden, de inschrijfkosten en hoe laat de eerste start is etc. Het KNWV publiceert de officiële wedstrijd kalender op hun website (www.knwv.nl). De NMV zal alleen onofficiële (niet KNWV erkende) wedstrijden organiseren tijdens de Marieholmweekenden. Deze wedstrijden zullen aangekondigd worden in de NMV nieuwsbrief en op de website.

Voor aanvang van de wedstrijden krijgen alle deelnemers bij inschrijving de '**wedstrijdbepalingen**' uitgereikt. Hierin staat kort gezegd 'hoe we het spelletje dit keer gaan spelen'. Je vindt hier informatie over het aantal wedstrijden, de starttijden, hoe de boeien eruit zien (van de start- en

finishlijn en van de baan), welke baan er gevaren gaat worden (de volgorde van de boeien en hoeveel rondes). De NMV zal proberen voor elke wedstrijd zo'n document te maken. Daarnaast zal er tijdens een briefing de meest recente informatie gegeven worden.

2. Enkele definities

Het is niet mijn bedoeling om de letterlijke tekst te geven van regels en definities, maar wel om de belangrijkste begrippen te onder de aandacht te brengen.

Veiligheid/hulp verlenen: Je bent verplicht om iedereen die in gevaar verkeert te helpen.

Eerlijk zeilen: Een boot en zijn eigenaar moeten deelnemen met inachtneming van de erkende beginselen van sportiviteit en eerlijk spel.

Besluit om wedstrijd te zeilen: Een boot is als enige verantwoordelijk voor de beslissing om wel of niet te starten of door te gaan met wedstrijdzeilen.

Wedstrijdzeilen: Een boot zeilt wedstrijd vanaf het moment van zijn voorbereidingssein totdat hij finisht en vrij is van de finishlijn.

Starten: Een boot start wanneer na zijn startsein enig deel van zijn romp, bemanning of uitrusting voor het eerst de startlijn doorkruist.

Finishen: Een boot finisht wanneer enig deel van zijn romp, of uitrusting op de normale plaats, de finishlijn doorkruist in de richting van de koers vanaf het laatste merkteken hetzij voor de eerste keer of nadat hij een straf heeft genomen.

Bijvoorbeeld: Als je de finishboei raakt moet je eerst een strafroondje (360°) draaien en vervolgens opnieuw finishen. In dat geval is de tweede finish geldig.

3. Wedstrijdseinen

Op het water communiceren we met vlaggen en geluidsseinen. Een belangrijke afspraak is daarbij dat visuele seinen (vlaggen) altijd doorslaggevend zijn. De reden hiervoor is dat een geluidsein niet altijd te horen is doordat het geweer of de toeter het niet doet of omdat de zeilers te ver weg zijn (bij een hele lange startlijn). Als bij de start je dus geen startschot hoort, dan kan de startprocedure nog steeds correct zijn, omdat de vlag op tijd omhoog of naar beneden ging. Het wedstrijdcomité kan dan dus gewoon doorgaan met de wedstrijd. Het is voor een finishcomité ook niet verplicht om bij de finish een toeter te geven. Men zal het meestal wel proberen, maar soms is het zo druk op de finish dat ze al hun aandacht (en handen) nodig hebben om de nummers of tijden correct op te schrijven. Bij de wedstrijden zijn er een serie belangrijke geluidsseinen, die ik hieronder zal omschrijven en toelichten. Aangezien deze nieuwsbrief in zwart-wit verschijnt kon ik geen afbeeldingen van de vlaggen maken, maar ze zijn in het RvW en de meeste watersportboeken terug te vinden.

Startseinen:

- **Het waarschuwingssein** – dit kan een vlag of bord zijn. Dit moet omschreven staan in de wedstrijdregels.
- **Vlag P** - het voorbereidingssein. Vanaf het moment dat de P-vlag gehesen wordt is de wedstrijd officieel begonnen.
- **Vlag I** – Regel 30.1, de zogenaamde 1 minuut buitenom regel, is van toepassing. Als je binnen 1 minuut van de start over de startlijn bent gevaren moet je buiten de boeien van de startlijn om terugkeren en opnieuw starten. Doe je dit niet dan ben je te vroeg gestart.
- **Vlag Z** – Regel 30.2, de zogenaamde 20% scorestraf, is van toepassing. Als je binnen 1 minuut over de startlijn gevaren bent en niet teruggekeerd bent krijg je een strafpercentage van 20%. Deze regel wordt niet vaak toegepast.
- **Zwarte Vlag** – Regel 30.3, de zogenaamde bloed-vlag, is van toepassing. Alle boten die bij deze start te vroeg starten worden door het comité als te vroeg 'On Course Site (OCS)' genoteerd. Het comité geeft geen signalen dat deze boten te vroeg waren en ze kunnen hun fout dus ook niet meer herstellen. Als er na deze start een algemene terugroep volgt zullen de boten die door het comité genoteerd zijn in de nieuwe start niet mee mogen doen. Dit is een zeer harde regel en wordt meestal pas toegepast nadat er een aantal algemene terugroepen voor die klasse zijn geweest.

- **Vlag X** – de individuele terugroep. Deze vlag wordt gehesen (en er worden meestal herhaaldelijke geluidsseinen gegeven) als het comité heeft kunnen zien welke schepen te vroeg waren. De boten die niet terugkeren worden als OCS genoteerd.
- **Eerste Vervangwimpel** – de algemene terugroep. Deze wordt gehesen (met een geluidsein) als er te veel boten te vroeg waren. Alle boten moeten terugkeren en de start zal opnieuw gedaan worden.

Uitstelseinen:

Een wedstrijd kan voordat die van start is gegaan uitgesteld worden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de rood-wit gestreepte Onderscheidinswimpel (OW), ook wel de rattenstaart of kattenstaart genoemd. Deze vlag wordt gehesen met twee geluidsseinen en gestreken met een geluidsein.

- **Vlag OW** – de wedstrijden zijn uitgesteld voor onbepaalde tijd. Eén minuut na strijken van de OW volgt dan het waarschuwingsein. Als het uitstel op de wal gehesen wordt (omdat er bijvoorbeeld 's ochtend te veel of te weinig wind is) staat in de wedstrijd bepalingen dat het startsein dan pas na 30 minuten of 1 uur zal volgen. Dit hangt van de lokale omstandigheden af.
- **Vlag OW boven vlag H** – De wedstrijden worden uitgesteld. Verder seinen volgen op de wal.
- **Vlag OW boven vlag A** – De wedstrijden worden uitgesteld en vandaag zal er niet meer gestart worden.
- **Vla OW boven een cijferwimpel** – De wedstrijden zijn 1,2,3, etc. uur (afhankelijk van de cijferwimpel) uitgesteld.

Afbreekseinen:

Een wedstrijd kan nadat deze gestart is afgebroken worden. Reden kan zijn dat er te veel of te weinig wind is om de wedstrijd uit te varen of omdat het comité een fout heeft gemaakt en de wedstrijd opnieuw wil starten. Deze vlag wordt gehesen met drie geluidsseinen en gestreken met één geluidsein.

- **Vlag N** (blauw-wit geblokt). Alle wedstrijden die gestart zijn worden afgebroken en de boten moeten terugkeren naar het startgebied. Eén minuut na het strijken van de N-vlag volgt het waarschuwingsein. Als er meerder klassen op een baan tegelijk varen zal het comité de klassenvlag(gen) erbij hijsen als het afbreken voor slechts een (of meerdere) klassen geldt.
- **Vlag N boven H** – Alle wedstrijden zijn afgebroken. Verdere seinen aan de wal.
- **Vlag N boven A** – Alle wedstrijden zijn afgebroken. Geen wedstrijden meer vandaag.

Baanwijzigingseinen:

- **Vlag S** – de afkortingsvlag. Als deze vlag gehesen wordt bij de start moet de verkorte baan (zoals omschreven in de wedstrijd bepalingen) gevaren worden. Als deze vlag bij een merkteken van de baan gehesen wordt betekent het dat de baan bij die boei afgekort wordt en zal er een finishlijn zijn tussen het merkteken en de S-vlag op de comité boot.
- **Vlag C** – de koerswijzigingsvlag. Deze vlag wordt getoond bij een merkteken om aan te geven dat het volgende merkteken verplaatst is. Meestal wordt ook de kompaskoers naar het nieuwe merkteken (bijvoorbeeld de nieuwe bovenboei gegeven). Het comité kan ook besluiten naast de C-vlag een rode of groene vlag te hijsen om aan te geven dat de boei naar bakboord of stuurboord verplaatst is.

4. De startprocedure

De afgelopen jaren is op de wedstrijdwateren veel geëxperimenteerd met verschillende startprocedures. Doel was meestal om de tijden tussen de starts van verschillende klassen te verkorten. Er is nu een voorkeursprocedure beschreven in het RvW, maar de comités zijn vrij daarvan af te wijken. Controleer altijd wat hierover in de wedstrijd bepalingen staat!

De startprocedure bestaat altijd uit minimaal 3 seinen.

- Het **waarschuwingsein** (vlag of bord) wordt 5 minuten voor de start gegeven met één geluidsein.
- Het **voorbereidingsein** wordt 4 minuten voor de start gegeven. Het comité kan kiezen of ze de P-vlag, of de I, de Z of de zwarte vlag hijsen met één geluidsein. De meeste comités zullen bij de eerste start met de P-vlag beginnen. Boten mogen dan tot vlak voor het startsein over de startlijn en weer achter de lijn terugkeren.

Na een algemene terugroep zal het comité kunnen besluiten om de I-vlag (of Z-vlag) te gebruiken. Boten die nu binnen 1 minuut voor de start over de lijn gaan moeten buiten de startlijn om terugkeren. Hierdoor neemt het risico op een te vroege start toe en zullen de boten dus voorzichtiger zijn.

Na een aantal algemene terugroepen zal het comité de zwarte vlag gaan gebruiken.

- **Eén minuut** voor de start wordt de P (of I, Z of zwarte) vlag gestreken met één geluidsein.
- Op **de start** wordt met één geluidsein de klassenvlag gestreken

Let op: De tijdsintervallen tussen de verschillende seinen kunnen nogal eens variëren. Veel comités houden nog de 'oude' procedure van 10 minuten (waarschuwing), 5 minuten (voorbereiding, P vlag), 1 minuut (I, Z of zwart), start aan.

Een boot is te vroeg gestart als enig deel van zijn romp, bemanning of uitrusting voor het startsein (of binnen 1 minuut voor de start bij een I-vlag) over de startlijn is gegaan. Het comité geeft dit met een X-vlag of 1^{ste} vervangwimpel aan (zie hierboven).

Dit was het voor deze aflevering. Vragen en commentaar zijn zeer welkom en kan je sturen naar e-mail: evenement@marieholmvereniging.nl. In de volgende aflevering wil ik een aantal voorrangsregels behandelen. Veel succes met het bestuderen van de regels!

Marleen Gaillard
Bestuurslid NMV evenementen

De laatste Rubriek

Agenda 2002

Ook voor dit jaar heeft de NMV weer een aantal leuke evenementen in petto. Zoals gebruikelijk worden er weer 3 natte evenementen georganiseerd. Hoewel de exacte locaties nog niet bekend zijn hebben we al wel een keuze gemaakt, mede op basis van de uitkomst van de enquête, in welke regio's deze weekenden gehouden zullen worden. De kalender ziet er als volgt uit:

Datum	Aktiviteit	Lokatie
1 en 2 juni	Voorjaarsevenement	Friese meren: Fluessen/Heegermeer
17 en 18 augustus	Zomerevenement	IJsselmeer
28 en 29 september	Najaarsevenement	Zeeland

Wat gaan we doen tijdens deze weekenden?

Naast kennismaking, gezelligheid en uitwisseling van informatie is het de bedoeling dat er een paar wedstrijden en/of een toertocht en/of een puzzeltocht worden gevaren. Op de zaterdagavond zal het traditionele 'Marieholmdiner' gehouden worden.

Hoe meld ik mij aan?

In deze nieuwsbrief (pag. 32) (en op de website) vind je inschrijfformulieren waarmee je je alvast aan kan melden. Een aantal weken voor een evenement zal het definitieve programma bekend gemaakt worden op de website en worden de leden nogmaals opgeroepen zich in te schrijven. Er zal vooraf een bepaald bedrag aan inschrijfgeld gevraagd worden, waarvan onder andere het Marieholm diner en havengeld betaald zal worden. Ook betaling tijdens het evenement blijft mogelijk, maar de prijs zal dan iets hoger zijn. Op deze manier hopen we de financiële afhandeling tijdens een weekend soepel te laten verlopen.

Minimaal aantal deelnemers

Om de organisatie van het evenement de moeite waard te maken moeten er één week voor het evenement minstens 5 boten ingeschreven staan.

Meld je aan als vrijwilliger!

Het succes van deze evenementen zal in grote mate afhangen van de inzet van (lokale) vrijwilligers die de evenementencommissie bijstaan in de organisatie van het weekend.

Twijfel daarom niet als je gevraagd wordt te helpen of meld je spontaan aan als vrijwilliger!!!

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Marleen Gaillard door te bellen met 071-5217355 of te e-mailen naar evenementen@marieholmvereniging.nl.

Marleen Gaillard
Bestuurslid evenementen NMV

What's in a name?

*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!
Arjen Reijs vertelt hieronder waarom hij zijn schip Borboletta heeft genoemd.*

Borboletta

Mijn IF draagt de naam Borboletta. Alvorens ik deze verklaar wil ik een en ander vertellen over mijn band met dit type. Mijn beide ouders waren opgegroeid met zeilbootjes. Het was daarom vanzelfsprekend dat ik ook een "zeilopvoeding" kreeg. Toen ik een jaar of 7 was kocht mijn vader een Optimist. Hij ging een paar keer mee en daarna moest ik het zelf maar doen. Het zeilvirus kreeg me te pakken. Ik ben nog steeds blij al op zo'n jonge leeftijd met zeilen in aanraking gekomen te zijn. Zo leer je op de meest natuurlijke manier zeilen, boot handling wordt een tweede natuur. Mijn vader had toen een stalen dompkruiser die hij later verruilde voor een IF met inboard diesel. (De 'dolfijn' IF 3129, weet iemand waar deze IF nu is??) Dat was een wereld van verschil. Alsof je overstapt van een dafje naar een rolls royce. Toen ik een jaar of 16 was leende mijn vader de IF ook aan mij uit. Ik zeilde de IF dan 'solo' over de Braassemermeer. Ik had zelf toen een Varuna 400 (lijkt op de 420) die uitblonk in loefgierigheid, hoe veel je ook trimde. De IF had hier totaal geen last van en ik genoot ervan met zo'n joekel (in mijn ogen) van een schip zelf te zeilen. De basis om een IF te hebben was gelegd, al zou het nog jaren duren voordat dat werkelijkheid werd.

Midden jaren negentig werkte ik in Eindhoven (bij dat bedrijf bekend om zijn gloeilampen en TV's). Ik had nog steeds mijn Varuna 400 op de Kaag liggen. Ik was inmiddels afgestudeerd en had een wat ruimer gevulde bankrekening gekregen. Op mijn kamertje in Eindhoven kwam de wens om een IF te kopen weer sterk naar boven. Ik kocht boeken en tijdschriften over zeilen en droomde onder de magische klanken van Santana's CD 'Borboletta' van mijn eigen bootje. Ik beschouwde het kopen van een boot als een hele stap, vooral omdat het sociaal gewenster is om eerst een auto te kopen, vervolgens een huis en als je dan op je veertigste nog geld over hebt, een eigen boot. Niet voor mij dus. Voor al die andere "noodzakelijkheden" aan bod kwamen moest er eerst een boot gekocht worden. Zomer 98 was het dan zover. Het werd tijd de daad bij het woord te voegen. ("Practise what you preach" naar een gelijknamig nummer van de CD Borboletta). Ik kocht mijn eerste kajuitboot, een IF met outboard. Het eerste jaar voer ik naamloos rond. Het was nogal moeilijk een naam voor je boot te kiezen. Menig avond is doorgebracht met mijn broer Steven (zeilt een RJ 85) en een goede vriend Jeroen (zeilt een houten Nordic Folkboat uit 1956, de voorloper van de IF) om een leuke naam te verzinnen. Menig ranzig en ludiek voorstel passeerde de revue, maar uiteindelijk besloot ik mijn boot de "Borboletta" te noemen, een exotisch klinkende naam die verwees naar mijn tijd in Eindhoven toen het idee voor een eigen kajuitboot geboren werd, terwijl ik droomde over verre zeiltochten.

Arjen Reijs

Colofon

Dit is het clubblad van de Nederlandse Marieholm Vereniging: Jaargang 2 (2002) nummer 1.

Nederlandse Marieholm Vereniging

KvK-nummer 30169764

Correspondentieadres: Westeinde 12, 2275 AD Voorburg

Telefoon: 030-2889645

Postbanknummer 5218463 t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft

E-mail: redactie@marieholmvereniging.nl

<http://www.marieholmvereniging.nl>

Foto's:

Voorpagina: Ger Paternotte

Pagina 16: Marjo Broertjes

Pagina 17: Ger Paternotte

Pagina 20: MarineCenter, Lemmer

Pagina 21: MarineCenter, Lemmer

INSCHRIJFFORMULIER

INSCHRIJFFORMULIER Voorinschrijving evenementen NMV in 2002

Ja, ik ben geïnteresseerd om aan de volgende evenementen deel te nemen:

- | | | |
|--------------------------|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> | Voorjaarsevenement op 1 en 2 juni in Friesland | eigen boot/opstapper* |
| <input type="checkbox"/> | Zomerevenement op 17 en 18 augustus op het IJsselmeer | eigen boot/opstapper* |
| <input type="checkbox"/> | Najaarsevenement op 28 en 29 september in Zeeland | eigen boot/opstapper* |

* doorhalen wat niet van toepassing is

Naam:

Type Marieholm:

Zeilnummer:

Naam schip:

Knip uit en stuur dit formulier zo spoedig mogelijk naar:
Secretariaat NMV
Westeinde 12
2275 AD Voorburg