Nederlandse Mariëholm Vereniging

Voorpagina nog niet beschikbaar

Inhoud

Inhoud ... 1
Van de Voorzitter ... 2
Boot en Vereniging ... 3
Faciliteitencommissie? ... 3
Zevende ALV ... 3
www.marieholmvereniging.nl ... 4
Boot en Verhaal ... 5
Mission IF Possible ... 5
Een van de betere boten: Marieholm 20 AK ... 8
Rectificatie ... 9
Winterwedstrijden De Kaag 2004/2005 ... 9
Winterzeilen met IF Bathys ... 10
Onder water ... 11
Flapwinden op Vlieland ... 13
Boot en Haven: Colijnsplaat ... 15
Boot en Kombuis ... 16
Boot en Techniek ... 16
Een werkend 1-lijns reef ... 16
Werktitel: Mooie Marie – vervolg ... 18
“Bedrijfsspanning” in het want van de Johanna ... 21
"Danska" undervantröstjärn till salu (endast medlemmar) ... 24
Boot en Zeiltechniek ... 25
Hoe de expert zijn boot trimt; slot ... 25
Spinakerspinsels vanaf de Skär… ... 27
Boot en (nieuwe) eigenaar ... 31
Slippery Sam ... 32
Sjödroppe ... 32
WYSIWYG ... 33
Nieuwe IF in Huizen ... 34
Evenementen ... 36
Evenementenkalender 2005 ... 36
NMV Jaarprijzen ... 36
Meehelpen bij het Marieholmkampioenschap 2005 ... 38
Rayonhoofden ... 38
De Shipmate Classic Yacht Regatta (28 - 31 juli 2005) ... 38
Pinksterevenement NMV ... 38
Rayon Nieuws ... 39
Rayon IJsselmeer ... 39
Rayon Noord ... 40
Rayon Hollandse Plassen ... 40
De Laatste Rubriek ... 41
What’s in a name - Bathys ... 41
Van de redactie ... 41
Colofon Marie*Team* ... 41

Ontwerp voorpagina: Maarten Slooves
Foto’s voorpagina: Igle Berghuis, Linda Brussaard en Boudewijn Schokker
Grote foto: Linda Brussaard en Boudewijn Schokker

Van de Voorzitter

Beste leden,

Van harte gefeliciteerd met het vijfjarig bestaan van onze NMV!

Het is voor het eerst dat de vereniging jubileert – en op deze gezamenlijke prestatie mogen we met z'n allen best trots zijn.

Het vijfde Marieholm-seizoen is dus van start gegaan, en dat zullen wij op bescheiden schaal gaan vieren dit jaar.

In deze vijf jaar heeft de NMV haar plekje in watersportminnend Nederland verworven. Het Marieholm-kampioenschap in Edam werd zelfs netjes vermeld in de agenda van het watersportmagazine *Zeilen*. Dit is een fijne bevestiging, maar nog gedenkwaardiger is dat wij dit jaar voor het eerst zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de Shipmate Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis! Op dit internationaal getinte evenement komt de crème de la crème van de klassieke zeiljachten. Dit is een zeer uitgelezen gelegenheid om met onze prachtige M26-, en IF-scheepjes eens op te zeilen met de echte monumentale klassiekers. Op dit evenement verwacht men ruim 130 schepen; je kijkt je ogen uit! Ook zijn er voorafgaand aan deze Regatta de zogenaamde aanbrengtochten: een groot aantal deelnemers, zowel vanuit Amsterdam als vanuit IJmuiden vaart collectief richting Hellevoetsluis. Grijp deze kans als je kunt, dit is heel bijzonder!

Een belangrijk doel van de NMV is dat ieder lid in zijn of haar regio jaarlijks de gelegenheid

moet krijgen om aan een Marieholm-evenement deel te nemen. Om dit in de praktijk ook te kunnen uitvoeren, heeft onze evenementencommissie vorig jaar het Nederlandse vaargebied in een aantal regio's opgesplitst. Iedere regio krijgt zijn eigen rayonhoofd. Gesteund door de evenementencommissie zullen deze rayonhoofden in hun vaargebied zowel wedstrijden, als toer- en navigatietochten gaan organiseren. Het grote voordeel hierbij is dat de plaatselijke kennis en knowhow van het betreffende vaargebied kan worden toegepast. Dit uitstekende initiatief begint inmiddels zijn vruchten af te werpen: Voor 4 rayons zijn er al rayonhoofden en lokale initiatieven worden genomen. De agenda van dit seizoen zal dan ook wederom worden uitgebreid met een aantal prachtige Marieholm-bijeenkomsten. Ook hier weer leidt enthousiasme en daadkracht van de leden tot een nog beter reilen en zeilen van de NMV. Houd er rekening mee dat een van onze rayonhoofden wellicht ook jou wel eens om assistentie zal vragen.

Wij hebben de afgelopen vijf jaar ruimschoots de gelegenheid gehad om jullie eens wat beter te leren kennen. Natuurlijk persoonlijk op de diverse evenementen, maar ook middels de al weer tweede NMV enquête die we onlangs voor onze leden hebben opgezet. Jullie blijken een bont gezelschap van fanatieke Marieholm-zeilers. Er zijn minimaal net zoveel ideeën als dat er leden zijn – een boeiende uitdaging! Uit de enquête is duidelijk naar voren gekomen dat we de technische ondersteuning, de evenementen, de Marieteam, en natuurlijk ook de website hoog in het vaandel hebben. Over het algemeen lijken jullie zeer tevreden over de NMV te zijn. Voor ons is het dan ook zaak om de eerder uitgezette koers te prolongeren, en wat meer aandacht aan de details te gaan besteden. Overigens, het is nog steeds mogelijk om de enquête in te vullen, heel graag zelfs!

Het zeer succesvol verlopen Marieholm-kampioenschap van afgelopen seizoen was voor de NMV eigenlijk een generale repetitie. Wij wilden eens toetsen of het zou lukken om eens een wat groter zeilevenement te organiseren. Alle deelnemers ter plekke waren razend enthousiast. Nu we nog wat puntjes op de i hebben gezet zijn we weer helemaal klaar voor het volgende kampioenschap en zullen we dit seizoen voor de kust van Edam strijden om de felbegeerde Marieholm-wisseltrofee.

Toch is het dit seizoen anders, dit keer vieren we het eerste legendarische NMV-lustrum, ons vijfjarig bestaan, en dat is voldoende reden om er iets extra moois van te maken.

Wij hopen dan ook dat jullie weer in grote getale aanwezig zullen zijn, en niet alleen in Edam, maar op alle evenementen waar de NMV aan deelneemt. Veel Marieholm-plezier voor dit seizoen!

Tot op een van deze evenementen of gewoon op het water!

Frank Jurgens

Voorzitter

Boot en Vereniging

Faciliteitencommissie?

Uit de enquête van de NMV is gebleken dat het doel van de Faciliteiten commissie bij veel leden van de vereniging niet helder is. Het is ook maar de vraag of deze commissie nu nog een toegevoegde waarde heeft. Daarom een kort historisch overzicht hoe deze commissie tot stand is gekomen.

De “Faciliteiten commissie” heette eerst de “Collectiviteitscommissie”.

Bij de oprichting van de NMV heerste het idee dat er met een flink veld Marieholms wel wat korting te bedingen was op bootonderdelen, zeilen, bootverzekeringen en andere zaken (bedenk het zelf maar). De bedoeling was collectief zaken met (grote) korting aan te schaffen om vervolgens door leden te laten afnemen tegen een gunstige prijs.

In praktijk was deze doelstelling niet haalbaar. De oorzaken hiervan zijn de volgende:

- Jaargangen en typen verschillen qua onderdelen;
- Behoefte aan bepaalde onderdelen liggen te veel verspreid in de tijd door verschil in leeftijd en onderhoud (de vereniging wil geen eigen voorraad aanhouden in verband met financiële risico’s) ;
- Het minimaal af te nemen volume lijkt op voorhand te gering waardoor bijvoorbeeld verzekeringmaatschappijen niet geïnteresseerd zijn een interessante bootverzekering voor leden van de vereniging te bieden.

De NMV heeft daarom de doelstelling bijgesteld om bepaalde initiatieven te faciliteren (lees coördineren en coachen) en de naam aangepast tot Faciliteiten commissie. De praktijk leert dat het overgrote deel van de initiatieven van technische aard zijn en daarvoor is de Technische Commissie, die prima werk levert. Een goed voorbeeld hiervan is het wandputtings project van Ferdinand Postma (zie verderop in deze MarieTeam).

Samengevat: Initiatieven kunnen prima door belanghebbenden zelf (eventueel met anderen in projectvorm) worden onderzocht en uitgevoerd. Een faciliteitencommissie levert hierbij weinig toegevoegde waarde.

Een commissie wordt gevormd om een doel te bereiken en de doelen moeten niet worden geformuleerd omdat er nu eenmaal een commissie is. Het in stand houden van deze commissie is in mijn optiek dan ook niet zinnig.

Ik stel voor de Faciliteiten commissie rustig te laten inslapen. Mochten er leden zijn die er anders over denken, dan ligt hier een schone taak voor hen weggelegd.

Marc Fluttert

Zevende ALV

De zevende algemene ledenvergadering vond plaats op zondag 13 maart in het Zeilcentrum Oud Loosdrecht. Er waren ruim twintig mensen aanwezig. Waaronder een aantal kersverse nieuwe leden die nog maar net een Marieholm hadden aangeschaft, maar natuurlijk ook een groep oude bekenden.

Het was een heerlijke aftrap van het nieuwe seizoen, sommigen hadden hun boot al in het water, anderen waren nog aan het plannen.

De weersverwachtingen gaven bij iedereen in ieder geval al kriebels om weer te beginnen en veel klustips werden uitgewisseld.

Om 15.00 begon de vergadering en werd er eerst teruggeblikt op 2004. De enquête die het bestuur recentelijk heeft uitgestuurd, gaf interessante informatie. Vooral de hoogste score van waardering voor de Marie*Team* redactie deed ons natuurlijk goed! Verder werden de jaarprijs en geinbokaal van 2004 uitgereikt, waarover later in dit blad meer.

Vervolgens werden de plannen voor 2005 besproken. De grootste verandering in 2005 zullen de verschillende rayon-acitiveiten zijn. Hierdoor worden nog meer activiteiten makkelijker toegankelijk voor leden om aan mee te doen. Om half zes begon de borrel met aansluitend een heerlijke maaltijd.

Kortom, een aanrader om ook volgend jaar weer bij te zijn. Het is niet alleen leuk om mee te denken over de invulling van onze vereniging, maar ook vooral heel gezellig om terug te kijken op het vorige seizoen en vooruit te blikken op 2005. Ik ging vol zeilkriebels weer naar huis!

Manja Thiry

Foto's: Marc Fluttert

www.marieholmvereniging.nl

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

Userid / Gebruikersnaam = NMVlid
Password = 4members

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

Boot en Verhaal

Mission IF Possible

In het voorjaar van 2003 begon het weer te kriebelen. Internetsites afstruinen en dromen van tal van mogelijkheden. Tijdens het zoeken werden de wensen steeds duidelijker. Een zeilboot die niet te diep steekt voor de Hollandse plassen, kunnen toeren op IJsselmeer, 't Wad en in Zeeland maar ook kunnen meedoen aan wedstrijden. De keuze ging uiteindelijk tussen een H-boot en een Marieholm IF. Naast het belang van stabiliteit deed de informatie van de verenigingssite de rest. Dus afspraken maken en kijken. Het liefst eentje met een pastelgroene romp. Na flink wat bezichtigingen voldeed geen enkele boot tot dan toe aan het wensenpakket. De zomer begon, de druk om zelf te varen nam toe en bijna was ik rond met een IF die het maar moest worden. Op jacht naar een ligplaats kreeg ik van Kempers in Leimuiden nog de argeloze opmerking dat ook zij nog een IF te koop hadden. Dezelfde dag even langs gegaan en gelijk enthousiast. Drie genuas, twee fokken, een ongebruikt stormzeil, spinaker, twee groot-zeilen, alle lijnen door-gevoerd naar de kuip, goede lieren, een nieuwe buitenboordmotor, fris interieur, klein uniek kombuis tegenover het toilet, houten vloerdelen binnen, teakhout in de kuip, een patrijspoort in het vluchtluik, … alleen was de romp blauw. Zonder de zeileigenschappen te testen kocht ik dit schip in mei 2003. De ranke lijn van een IF laat immers een zeilershart sneller kloppen.

De naam

Het was spannend om voor de eerste keer met de nieuwe aanwinst te varen. Kijken wat je tegen komt en alleen de noodzakelijke zaken vervangen. Het echte klussen kon later wel. De romp zat rommelig in de verf en er stond geen naam op. Op een wazige foto van de vorige eigenaar kon ik met een loupe de naam 'tuüul' ontdekken. Het leek ons leuker een naam met IF erin te verzinnen. Uiteindelijk kozen we voor Mission IF Possible. Afgelopen vaarseizoen bleek dit een handige naam bij de haven van Vlieland. Ondanks de rode vlag vond de havenmeester voor ons een ligplaats voor de nacht.

Wedstrijdje zeilen

Tijdens de Na-Kaag van 2003 deed de Mission IF Possible voor het eerst mee aan zeilwedstrijden van de NMV. Na een redelijke start bleek het schip niet erg hoog aan de wind te lopen en nauwelijks snelheid te maken op ruime rakken. Na een overstag brak de joystick van de helmstok af en ramden daardoor bijna een schip dat over bakboord lag. Onder en bovenlangs werden we voorbij gelopen. Zelfs het zetten van de spinaker maakte weinig verschil. Het rondje om de boeien leek wel een eeuwigheid te duren en bovendien zaten we nog een keer of wat behoorlijk vast. De tweede startprocedure was al in volle gang, terwijl we net de finish hadden gepasseerd. Mijn ervaren wedstrijdbemanning, Ruske Terwischa en Koos Gelijens waren niet meer te motiverenvoor nog een langzaam rondje in de regen. Eerst maar wat aan die boot klussen, vonden zij. In de Kaagsociëteit hebben we de noodzakelijke verbeteringen besproken en ons te goed gedaan aan uitsmijters en bier.

Klussen

De belangrijkste aanpassing werd de buitenboordmotor uit de bun halen. Met een beetje helling over bakboord ontstond er onder water een flinke kolk en stroomde er water in het achteronder. Bovendien remde het staartstuk behoorlijk en was de motor niet te draaien bij havenmanoeuvres. De buitenboordmotor hangt nu aan een motorstoel aan de spiegel en voor de wedstrijden leggen we hem in de kajuit. Bij Doornbos heb ik een passend deksel gekocht en in de bun gelijmd. De tweede verbetering was het goed schoonmaken van het onderwaterschip. De vorige eigenaar had de boot 's winters in het water laten liggen, dus de aangroei was enorm. De derde verbetering werd de trim van de mast. De verstaging heb ik snoei strak gezet. Daardoor kan de bovenkant van de mast niet meer wegwaaien en maakt het voorlijk van de genua nauwelijks een kromming. De vierde tip van mijn bemanning was om nieuwe zeilen te kopen. Die uitgave heb ik nog maar even uitgesteld.

Om de boot verder in conditie te brengen is het houtwerk geschuurd en gelakt en is alles binnen en aan dek gerepareerd en grondig schoongemaakt. Het plaatsen van een nieuwe WC-pot maakte een einde aan de ergernis van een lekkende pomp. De uitrusting van het schip is verder aangevuld voor het maken van een toertocht.

Opnieuw aan de start

Met een nog redelijk wedstrijdzeil uit 1986 en een iets wat bolle genua heeft de Mission IF Possible mij in 2004 verrast met zijn snelheid. Op de eerste wedstrijddag op de Westeinderplas kwamen we nog niet verder dan een achtste en een vierde plaats. Tijdens de derde manche zijn we liggend in tweede positie uitgevallen. Door een klapgijp brak de rail van de mast en had verder zeilen geen zin. 's Avonds is de rail met popnagels aan de mast gezet en konden we gelukkig op zondag starten. Met een betere concentratie hebben Koos en ik onze slag kunnen slaan in de kruisrakken. De wind schiftte enorm en daarvan hebben we goed gebruik kunnen maken. Door minder te letten op wat er om me heen gebeurde, lukte het om twee keer een één te varen. Alleen maar bezig zijn met de snelheid van het eigen schip had succes. Overall zijn we dit weekend op een derde plaats geëindigd. Een mooie beloning voor al het klussen aan de boot.

Bij de wedstrijden voor Edam kon ik weer rekenen op Ruske en Koos. Samen met hen was ik nieuwsgierig of we een kans zouden maken op een goede klassering. Bij sommige schepen zagen we tot onze schrik nieuwe zeilen, maar verder hadden we geen idee wat

het zou worden. Met de mastspanningsmeter van de vereniging had ik vooraf de trim nog wat aangepast. De vakantietocht over het Wad had er voor gezorgd dat het onderwater schip mooi schoon was. Voor de spirit had ik het achteronder leeg gemaakt. Alleen de accu stond daar nog. De zwemtrap haalde ik van de spiegel want die sleept anders door het water en de watertank was bijna leeg. Overtollige zaken als de buiskap lagen op de kant onder een zeil, maar de vakantietassen, de buitenboordmotor en proviand lieten we aan boord. Tot onze verrassing liep de boot

fantastisch. Zelfs met een mindere start lukte het om als één van de eersten bij de bovenwindse boei uit te komen. Een nieuw fenomeen van 'op kop varen' is de volgende boei zoeken. Dat was door het matige zicht en de afstand niet eenvoudig. Zelfs de plots van de GPS bleken onbetrouwbaar omdat de wedstrijdleiding soms ging slepen met een boei. Maar genieten was het wel op het Markermeer. De spinakervaardigheden van Koos en de tactische adviezen van Ruske en hun aanstekelijk fanatisme voor gewichts-verdeling zorgde er mede voor dat we de wisselbeker mee naar huis mochten nemen.

De Na-Kaag heb ik samen met twee skivrienden gevaren. Voor de wedstrijd nog even kort uitgelegd welke zeilhandelingen ik van ze verwachtte. Met veel enthousiasme compenseerde ze ruimschoots het gebrek aan zeilervaring. In de eerste wedstrijd lukte het zelfs nog om een tijdje op plek één te varen. Door een vastgeklemde genuaschoot op de lier verloren we in de eindfase te veel tijd en konden we de IF van Ludo Knegtel niet meer achterhalen. In de drie andere wedstrijden lukte het niet meer om voorop te varen. We vochten nog wel een aantal verbeten duels uit met Jacco Hoogenboom om de tweede plaats.

2005…

Met veel plezier kijk ik terug op de zeilwedstrijden van het afgelopen seizoen. Tezamen met de mooie tocht langs alle Waddeneilanden en de sensatie van varen op stroom doet de Mission IF Possible het beter dan verwacht. Inmiddels ben ik wat onrustig geworden of ik in het nieuwe vaarseizoen de wisselbeker met succes kan verdedigen. Op een borrel sprak ik Erik Nagtegaal (3^{e} in Edam) en hij gaat nieuwe zeilen kopen. Dat wordt een hele klus om die wisselbeker nog eens te winnen.

Hanz Zwart -'Mission IF Possible'

Een van de betere boten: Marieholm 20 AK

In het najaarsnummer 2004 heet de secretaris 37 nieuwe leden welkom, maar maakt een uitzondering voor de schrijver van dit artikel, die de moed heeft gehad de Marieholm 20AK als nieuwe boot in de vereniging te introduceren.

De moed ligt echter meer bij de actieve P.R.commissie van de vereniging, want in één van die regenachtige zeilweken in 2004 hing er plotseling op onze Marieholm 20 AK een nautisch verpakte flyer waarin de goede redenen stonden om lid te worden van de Marieholm Vereniging Nederland. Een keurige manier van colportage.

Ook het feit dat Marieholms beste schepen zijn, waarvan het merendeel goed onderhouden rondvaart met nette schippers en bemanningen, bracht mij ertoe om mij op elektronische wijze op te geven als lid.

Wel viel het me later tegen, dat ik het eerste lid met een Marieholm 20 ben. In de zeventiger jaren waren wij in Friesland dealer voor Holland Sailing, de toenmalige importeur van de Marieholm en in die jaren zijn er toch vrij wat Marieholm 20-ers verkocht, zowel in Monnickendam als in Workum.

Daarom leek het mij goed eens wat in MarieTeam te schrijven over de M 20, ook om die Marieholmzeilers, die soms naar ons kijken, met een blik van: zo'n klein bootje is geen Marieholm en dat aluminium Marieholmbordje hoort er vast niet op, duidelijk te maken, dat dat bootje dubbel en dwars een echte is. En ook nog eens speciaal ontworpen voor de Zweedse kustwateren!

Algemene gegevens M 20

Daarom eerst wat algemene gegevens over de M 20, overgenomen uit een Schepenrevue uit de jaren zeventig:

L.o.a./l.w.l.: 6.10/5.25 m
Breedte: 2.20 m.
Diepgang: 0.90 m.
Gewicht (ball.): 1250/450 kg.
Masthoogte: 8.65 m.
Zeiloppervlakte: Gr.zeil 9.5 m2, Fok 7.5 m2.
Slaapplaatsen: 4
Motor: Volvo Penta MD 1b 10 pk.
Bouw: Polyester S-spant
Ontwerper: Olle Enderlein.

Het basisidee voor de Marieholm 20 serie was een boot te creëren, die meer is gebaseerd op gezond verstand, dan op een fraai uiterlijk. Een boot, klein van buitenmaten en klein in prijs, maar goed van binnenruimte en functionaliteit. Een handzame en praktische boot, zodat het leven aan boord onder alle omstandigheden kan doorgaan, ongeacht of men zeilt, op de motor vaart of in de haven ligt. Voor diegene, die een betrekkelijk klein maar veelzijdig jacht prefereerde boven een groot jacht met overbodige luxe, werd deze boot ontworpen.

Voordat de serieproductie op gang kwam, werd er heel wat geëxperimenteerd. Daarbij werden valproeven uitgevoerd met een drijvende bok. Wantputtings en wanten werden getest door het hele schip aan één want aan een hijskraan te hangen.

De Marieholm 20-serie bestaat uit drie typen: de AC 20 met achterkajuit, het motorzeiljacht MS 20 en het zeiljacht S20. Daarvan blijken de MS 20 en de AC 20, die, naast goede zeileigenschappen ook een ingebouwde Volvo-Penta dieselmotor van 10 pk hebben, bijzonder goed in de smaak te vallen. Stoere schepen voor echte varenslui. Aldus het citaat.

Eigen ervaring

Zelf vinden wij van de Marieholm AK 20:

De boot zeilt zeer koersvast; als de IF en de M 26. Maar natuurlijk niet zo snel door haar kortere waterlijnlengte. Het is een van de weinige 20-voeters die ooit met een

binnenboorddieselmotor zijn gebouwd. De boot heeft een middenkuip met brugdekje wat de zeewaardigheid sterk vergroot. De zit in de kuip is beter en ruimer dan bij menig 40-voeter. Hoewel geen standaard, is onze boot voorzien van een mastkoker en een goede strijkinstallatie, waarmee we tijdens het varen de mast kunnen strijken en zetten.

In het voor- en naseizoen varen wij vaak enige tijd zonder mast: doorvaarthoogte 0.90 m/diepgang 0.90 m, waardoor weer hele andere vaargebieden voor ons open staan. Wij horen dan wel een beetje bij het "sloepengilde", maar dan met het voordeel, dat als het motorbootvaren verveelt wij overgaan tot mastzetten en zeilen.

We hebben vier volwaardige slaapplaatsen, maar omdat we ook nog eens een buiskap met een goed aanritsbare achtertent hebben kunnen we onze leefruimte nog sterk vergroten.

What's in a name

Omdat onze Marieholm onze zevende boot is en wij onze schepen altijd namen geven met het woord "zorg" erin, heet deze boot dan ook "WEEREENZORG". Want bij het bezit van een boot is de zorg het grootst, daarna komt de vlijt en dan pas het genoegen.

De ligplaats van ons schip is Friesland, Medemblik of andere plaatsen waar zij ons heen voert.

Al met al een boot om in te varen en lid te worden van de NMV.

Kees Stuurman - 'Weereenzorg' (MS 20AK)

Rectificatie

In de MarieTeam Jaargang 4 najaar 2004 is in het verslag van de Nakaag met de titel "Nakaag historisch voor de Marieholms" een fout ingeslopen.

Als afkorting voor de Nederlandse Marieholm Vereniging (NMV) is consequent de afkorting NVM gebruikt dat kan worden opgevat als Nederlandse Vereniging voor Marieholms maar als afkorting ook andere associaties kan oproepen met een zekere commerciële vastgoedvereniging.

Dit laatste was geenszins de bedoeling en er is ook geen enkele connectie met deze vastgoed vereniging. In het verslag was als afkorting bedoeld: NMV.

Marc Fluttert

Winterwedstrijden De Kaag 2004/2005

Terwijl een groot aantal NMV leden zondag 13 maart begonnen aan de ALV in Loosdrecht waren er drie Marieholms nog op het water voor de laatste wedstrijd van de winterwedstrijden van de Kaag. Het was een prima wedstrijddag met in de ochtend wedstrijd een behoorlijke wind en 's middags wat minder maar toch nog wel een 4-5.

De uitslag voor de Marieholms was zeer goed. Bij de gemeten boten in de ORC werd de Hella Knegtel ruimschoots eerste met 5 eerste plaatsen en een vierde. Jacco Hoogenboom werd derde overall. Een zeer goed resultaat voor de Marieholms in een veld van 12 wedstrijdschepen.

Bij de ongemeten schepen werd Sietske Cnossen vijfde in een veld van 28 deelnemers. Een heel mooie prestatie als je bedenkt dat ze pas zijn begonnen met wedstrijdzeilen.

Het zou mooi zijn als er volgende winter wat meer Marieholms aan de start kwamen. In het verleden zijn het er wel eens vijf geweest. Aan de resultaten is te zien, dat een IF heel goed kan meekomen tussen echte cruiser-racers zoals X-yachts en Dehlers. Bij voldoende deelname is een eigen klassement mogelijk.

Ook is het beslist geen koude bedoening. De start is niet vroeg en een wedstrijd duurt maar ongeveer anderhalf uur. Na de wedstrijden is het lekker warm en gezellig in de Kaagsocieteit. Als het weer niet meewerkt, is het soms wel even moeilijk om op zondagochtend naar de boot te gaan, maar als we dan weer thuis zijn na de wedstrijd, kijken we terug op een heerlijk zeildagje.

Voor volledige uitslagen en informatie www.kwvdekaag.nl

Ludo Knegtel - NED 6477 'Jadan'

Winterzeilen met IF Bathys

Het is vrijdag 19 februari 2005. Buiten is het 2 graden, binnen zitten ….Bart en Siets…in café De Parel in Leimuiden, aan de ringvaart van de Haarlemmermeer. Een paar minuten geleden hebben we in een sneeuwbui onze IF Bathys afgemeerd aan de steiger voor het café. Terwijl Siets het toilet bezoekt, bestel ik koffie en thee, om daarna mijn rubberlaarzen uit te trekken en mijn verkleumde voeten op de verwarming te ontdooien. Verwonderd vraag ik me af hoe ik, als erkende koukleum, in dit weer op een boot terecht ben gekomen. En het nog leuk vind ook!

Terwijl ik op Siets wacht, gaan mijn gedachten terug naar afgelopen jaar. Siets en ik hebben Bathys in oktober 2003 gekocht, en hebben haar met de mast naar beneden van Breukeleveen naar haar winterstalling in Woubrugge gevaren. Terwijl we elke paar weken even langsgaan om te kijken hoe ze er bij ligt, hebben we spijt dat we haar op de kant hebben gezet. De zomer van 2003 was qua wind niet geweldig, maar de herfst en winter wel. En net dan ligt onze nieuwe boot, waar we zelfs nog nooit mee gezeild hebben, op het droge! We beloven elkaar dat we dat volgend jaar toch anders gaan doen. Volgend vaarseizoen, dan gaan we langer door en gaan we winterzeilen.

Onbezorgd beginnen we een nieuw zeilseizoen. Onderdeel van dat seizoen zijn de voorjaarswedstrijden op de Westeinder, en de Nakaag in september. De wedstrijden bevallen ons zo goed, dat we besluiten aan de winterwedstrijden van de Kaag mee te gaan doen. Zo slaan we twee vliegen in een klap: winterzeilen en wedstrijdjes zeilen. Begin oktober varen we naar onze nieuwe (winter)ligplaats in Warmond.

Oktober is een prima maand om te zeilen. Het weer is prima om te zeilen, en met de wedstrijden is het ook OK. Ietwat meewarig bekijken we andere boten die klaar gemaakt worden om op de kant gezet te worden. Voor mijn eigen gemoedsrust kijk ik op internet wat je moet doen om een boot in de winter in het water drijvende te houden. Als je de verhalen mag geloven kan er niet veel stuk gaan, zolang het maar niet vriest.

Begin november worden de dagen korter en kouder. Bathys heeft wel een petroleumkachel, maar die doet het niet. Ik haal het ding uit de boot en neem hem thuis onder handen. Twee weken prutsen en wat kleine reparaties later krijg ik de kachel weer aan de praat. Laat de winter nu maar komen! Tijdens de winterwedstrijden van december gaat het helemaal fout. Op weg naar de start begeeft de buitenboordmotor het. Ik trek het ding uit elkaar en bel voor reserveonderdelen, maar economisch is dit beestje niet meer levensvatbaar. Dankzij marktplaats.nl weten we een andere buitenboordmotor op de kop te tikken, maar we zijn wel een hele maand kwijt geraakt waarin we niet gezeild hebben. Maar ook als je niet zeilt, kun je genieten van je boot. Zo gaan we toch bijna elke zondag eventjes naar Bathys, om het vocht uit de boot te stoken en de vochtvreters leeg te gooien. Maar ook om lekker rustig een boek te lezen of gewoon een dutje te doen.

Siets en ik hebben voor half februari een lang weekend weg gepland. De oorspronkelijke planning was nog voor vier dagen Zuid-Spanje, maar uiteindelijk besluiten we met Bathys vier dagen te gaan zeilen. Als voorbereiding regelen we nog een extra accu en laden ze helemaal op. Zonder accu's geen kachel, en zonder kachel is het niet behaaglijk in de boot. Maar ook alle kussens gaan terug in de boot, en natuurlijk het nodige aan eten en drinken. Al met al is het toch nog een kleine volksverhuizing.

En zo vind ik ons twee dagen later in café De Parel, met verkleumde voeten. Toch nog maar proberen om ruimere laarzen te vinden voor het winterseizoen voorbij is…

Nu, half maart en de eerste lentedagen op komst, kunnen we de balans opmaken van een winterseizoen zeilen. Hoe beviel het ons? We vonden het heerlijk dat we ook in de winter naar onze boot konden. Niet altijd om te zeilen, maar gewoon voor het "boot"gevoel. Het wedstrijdzeilen en de sfeer op de Kaag zijn ons prima bevallen, en we keken elke maand weer uit naar de wedstrijddag. Maar ook buiten de wedstrijddagen is het lekker om buiten te zijn, te genieten van de rust en de vele vogels op het water.

Wat betreft de kou: dat viel ons behoorlijk mee. Gelukkig hadden we al een kachel, en daar kun je de boot best wel behaaglijk mee stoken. En ga je maar een paar uurtjes zeilen, dan is een thermosfles met thee een prima alternatief om je warm te houden.

Een warm zeilpak is wel aan te bevelen. Met thermo-ondergoed eronder en een fleece laag erboven is het lekker warm zonder meteen als een Michelin mannetje over het dek te moeten scharrelen. Alleen die koude zeillaarzen…

En de volgende winter? We dachten eerst om Bathys de komende winter weer op het droge te zetten. Maar na onze ervaringen van de

afgelopen maanden denken we er sterk aan om ook volgend jaar in het water te overwinteren. We kunnen het iedereen aanraden!

Bart de Bakker en Sietske Cnossen – 'Bathys'

Onder water

Het is dinsdag 8 maart als ik op mijn werk achter mijn PC zit en er een mailtje van Boudewijn binnenkomt. De tekst is kort, maar wel een beetje bizar: "Shit, boot is gezonken. Wat is het nummer van de verzekering?" Ik denk nog even aan een slecht geslaagde grap, maar daar was geen aanleiding toe. Geschrokken bel ik Boudewijn op, om te vragen wat hij nou bedoelde. De boodschap was helaas echt waar. De havenmeester had zojuist gebeld.
Nadat we eerst contact opgenomen hadden met de verzekering, besloot ik om toch maar naar de haven te rijden om de sleutels van de boot af te geven en onze kleine onderzeeër te gaan bekijken. Ze blijkt een goede 30 cm onder water te hangen aan de landvasten (het is zo'n 4 meter diep in de haven). Gelukkig liggen ze door de verhaalogen, en die lijken het voorlopig ook te houden. De steiger wordt door het gewicht van de boot scheef getrokken. Veel meer dan kijken hoe de boot erbij ligt gaat echter niet, dus met het beeld van onze gezonken Wiqtoria in het hoofd, vertrek ik maar weer huiswaarts.

De volgende ochtend wordt er gebeld dat de bergers vanuit Urk vertrokken zijn en met een uur in de haven verwacht worden. We rijden allebei zo snel mogelijk van ons werk naar Lelystad. Aangekomen blijken de bergers er nog niet te zijn. Dit geeft wel nog even de gelegenheid om foto's te maken van de onderwater avonturen. Wel een beetje zuur dat de IF naast ons nog vrolijk dobbert, net als het olijfgroene zusje iets verderop de steiger...

De bergers laten gelukkig niet al te lang op zich wachten. De ene helft van de ploeg arriveert per auto met een reddingsbootje, pompen en slangen. De andere helft blijkt een boot te zijn, voorzien van een takelinstallatie. Ne enige tijd lukt het gelukkig om de boot zonder kleerscheuren dwars op onze box te leggen. Om meer plek te hebben tijdens de berging, wordt de IF naast ons een beetje verlegd in de box.

Ondertussen is ook het reddingsbootje te water gelaten en heeft één van de heren zich in een speciaal waterdicht pak gehesen. Hij spring vrolijk in het water op het dek van onze Wiqtoria. Er worden twee touwen onder onze IF doorgehaald, en aan de takel van de bergingsboot bevestigd. Deze tilt Wiqtoria zover op dat het schuifluik van de kajuit boven water komt. Na de kajuit open gemaakt te hebben, wordt er een slang zodat het water uit de boot weggepompt kan worden.

Heel langzaam komt ons IF-je weer bovendrijven. Uiteindelijk is het even of er niets is gebeurd en ligt ze weer gezusterlijk naast de buur-IF. De touwen worden losgemaakt en de takelboot vertrekt weer richting Urk. Nu is het zaak om Wiqtoria op de kant te halen. Met de reddingsboot langszij, wordt ze naar de bootkraan in de haven gesleept. Daar aangekomen, blijkt ook net iemand van de verzekering gearriveerd te zijn. Na inspectie van de schade en afspraken over de verdere berging van onze IF, wordt ze op de kant getakeld. Daar halen bijna alle losse

onderdelen eruit om mee te nemen naar huis, zodat die goed kunnen drogen. Gelukkig was voor de winterperiode al een heleboel thuis, zoals de marifoon en radio, de kussens, zeilkleding, kooktoestelletje, etc. Zelfs de motor stond thuis, want die moest nog gerepareerd worden.

Al met al lijkt achteraf de schade daardoor mee te vallen. Het teakhout lijkt zich goed te houden en met een flinke lik teakolie er weer tegen te kunnen. De elektrische bedrading en de accu's hebben de duik niet overleefd. Net als onze olielamp, die nu lek lijkt te zijn. De bekleding aan het plafond hangt hier en daar

een beetje los. Hopelijk is dat met een nieuw schroefje weer recht te zetten.

Ondertussen vraag je je vast af, wat er nu precies gebeurd is. Op donderdag 3 maart werd er ineens voor de nacht een vorst voorspeld van zo'n 20 graden Celsius onder nul. Daar onze boot nog in het water lag, maakte we ons toch zorgen en belde zodoende de haven op, met de vraag hoe we eventuele vorstschade zouden kunnen voorkomen. De werf adviseerde om flexibele slangetjes door de afvoeren te steken, zodat deze door het ijs ingedrukt zouden kunnen worden. Op deze manier scheurt dan niet het slangetje van de afwatering.

Op ons verzoek heeft de werf dit gedaan, waarbij een klein detail over het hoofd werd gezien. Als je een slangetje neemt, moet je één zijde dicht doen, zodat er geen water in kan komen, want dan helpt het nog niet. Dit was niet gebeurd bij de slangetjes die de werf gebruikte. Daarnaast blijkt dat de slangen die in de jaren 70 gebruikt werden in de Marieholmbootjes redelijk dun, en daardoor kwetsbaar te zijn. Wat precies de oorzaak is, is niet makkelijk te achterhalen. Wel met zekerheid is vastgesteld dat inderdaad een van de slangetjes van de overloop van de kuip het begeven heeft. Het door het lek binnenkomende water heeft uiteindelijk onze Wiqtoria doen zinken. Geluk bij een ongeluk is natuurlijk wel dat dit relatief makkelijk te repareren is. Een gat in de romp zou natuurlijk veel lastiger zijn geweest.

Ondertussen heeft de verzekering de zaak nog in behandeling. Verzekerd zijn we in ieder geval tegen de schade. Onze actie om voor de nacht met vorst een poging te ondernemen om schade te voorkomen, werd als zeer positief beoordeeld door de verzekering, ook al had het uiteindelijk niet geholpen. De afhandeling in materiële zin laat nog even op zich wachten.

Een positieve kant van de zaak is, dat we nu meteen de antifouling kunnen aanpakken. We nu echt eindelijk de elektrische bedrading moeten aanpakken, iets wat toch al op ons wensenlijstje stond. Hopelijk kunnen we over niet al te lange tijd weer met onze IF op stap en is deze narigheid weer snel vergeten.

Linda Brussaard en Boudewijn Schokker

Flapwinden op Vlieland

Tijdens de zomervakantie 2004 hebben we een aantal tochten op de Waddenzee gemaakt met onze M26 Solgry. Eerst van Den Oever naar Texel, vervolgens naar Harlingen, vandaar naar Terschelling, en via Vlieland weer terug door de Afsluitdijk bij Kornwerderzand naar het IJsselmeer. Stuk voor stuk erg leuke trajecten. De moeilijkste – in onze ogen – hadden we voor het laatst bewaard: van Terschelling naar Vlieland, en van Vlieland naar Kornwerderzand.

Het weer in onze vakantieperiode was erg wisselvallig. Nadat we in Harlingen een dag verwaaid hadden gelegen (6 Bf), gingen we de dag erna op de motor (0 Bf) naar Terschelling.

Terschelling-Vlieland (20 juni)

Voor vandaag was de zeegat-oversteek de uitdaging. We hadden gepland om uiterlijk 1 uur voor "HW Harlingen" de betreffende oversteek te maken; dat hield automatisch in dat het eerste deel de stroom tegen zou zijn. Het laatste stukje zouden we de stroom mee hebben. In de zeegaten tussen de eilanden kan veel stroming staan, en afhankelijk van windrichting en –sterkte kan er een woeste zee staan. De stroming is het minst wanneer het tij kentert.

Na een dag genoten te hebben van de Oerol festiviteiten, stonden we vroeg op om op het juiste tijdstip het zeegat tussen Vlieland en Terschelling te kunnen oversteken. En zo verlieten we om 08:00 uur de haven richting het Schuitengat waar we volgens onze berekeningen makkelijk doorheen zouden moeten kunnen gaan. Eerst leek het nog een beetje weinig te waaien, maar allengs bleek dat enorm mee te vallen.

Vertrek van Terschelling

Zoals te doen gebruikelijk kwam de wind voor onze geplande route uit de verkeerde hoek (WZW 5 Bf), en ook hadden we stroom tegen. Door de wind-en-stroom-situatie duurde de tocht enorm lang. Anders gezegd: we hebben lang ongestoord kunnen nagenieten van het zeehondje dat we in het Schuitengat van heel dichtbij zagen zwemmen! Qua navigatie was het niet echt moeilijk. Het nut van de Berichten aan Zeevarenden nakijken is overigens wel bewezen tijdens deze tocht; anders hadden we niet geweten dat er een cruciale ton was veranderd!

De kortste afstand die we op de kaart hadden uitgepasserd was 7,5 nm. De GPS gaf aan dat we 8,5 nm over de grond hebben afgelegd. Het log heeft echter 15,8 nm geregistreerd! Daar hebben we 3 uur over gedaan.

Vlieland-Kornwerd (21 juni)

Al de hele vakantie had ons Hoofd Navigatie

zitten uitkijken naar een mogelijkheid een keer over een wantij te varen (een wantijd valt droog bij laagwater). Vandaag was het zover! We wilden via het Zuidoostrak naar Kornwerderzand varen.
De weersverwachting van een dag eerder had geleid tot een gewenste vertrektijd van 7.00 uur. Doch toen we om 6.30 ons hoofd uit het luik staken bleek het véél harder te waaien dan voorspeld. Bovendien hingen er nogal erg donkere wolken. Voor het nemen van de meest verstandige beslissing riepen we de Brandaris op. Volgens de vuurtorenwachter was er sprake van "flapwinden", behorend bij buien. Meer dan 6 Bf in vlagen zou het echter niet worden. De term flapwinden bleef nog enige tijd een rol spelen in de communicatie tussen de Brandaris en het scheepvaartverkeer; we waren er blijkbaar getuige van geweest dat er een nieuwe windterm was uitgevonden!

Intussen had zich een opstapper aangediend; Rob was op Vlieland terechtgekomen met zijn neef, die wij kennen uit Aalsmeer en die we op Vlieland toevallig troffen. De neef was plotseling op het idee gekomen naar Helgoland door te zeilen, maar Rob was daar niet op voorbereid en wilde graag met ons mee terug

naar een plek waar hij een bus of trein naar Amsterdam kon nemen.

We voeren uit en omdat het eerste stuk weer flink stroom tegen bracht, lieten we de motor bijstaan. Al snel kregen we 2 knopen cadeau maar daarbij viel helaas de wind weg. In de wijde omtrek geen zuchtje te zien! Des te meer tijd hadden we daardoor om de zeehonden te bekijken die op de Richel lagen uit te rusten. Uiteraard ging het gelijk weer waaien nadat we de zeilen hadden opgeruimd. Onze route was net niet helemaal bezeild maar met strak stuurwerk en een keertje de motor bijzetten verliep alles erg mooi. De wind bleef constant

met maar weinig flapwinden. De grote donkere wolken hingen nog steeds in de buurt, zelfs zagen we er een met onweer. We gingen er prachtig tussendoor.

Hoewel er niet zo veel andere schepen waren, hoopte het Hoofd Navigatie dat er toch in elk geval ééntje zou zijn die dezelfde afslag zou nemen. Bevestiging van je ideeën op dit vlak is natuurlijk altijd fijn: heb je het tijdstip goed uitgerekend? Heb je de plaats van de geul over het wantij goed bepaald? De andere schepen namen helaas allemaal het Verversgat, dus we moesten het zonder voorbeeld doen. Spannend! Zo spannend vonden we het zelfs, dat we tegen onze gewoonte in helemaal geen foto's hebben genomen.

Gelukkig hadden we een extra paar ogen aan boord om alles goed in de gaten te houden. De route over het wantij was gedeeltelijk met

groene staken gemarkeerd en gedeeltelijk met prikken. Je kunt aan het water zien dat het minder diep wordt, en we zagen ook de dieptemeter teruglopen. Dichtbij de markering was het minder diep dan wat verder weg; met behulp van de dieptemeter was het leuk om het diepste deel van de geul te vinden. We gingen om 11.00 uur precies over het ondiepste deel. Onze dieptemeter mat 2,5 meter. Met allerlei marges en onzekerheden wisten we dat er minimaal 2 meter zou moeten staan bij HW Harlingen. Wat een opluchting, ondanks de zorgvuldige voorbereiding en de theoretische zekerheid dat het moest kunnen!

Vanaf het wantij was het niet meer ver naar de Afsluitdijk. Tussen de buien door hielpen de Vlielandse Flapwinden ons snel richting de sluis. De vriendelijke sluiswachter van Kornwerderzand wist Rob over de marifoon te vertellen dat er 10 minuten later een bus naar Alkmaar langskwam. Wij gingen verder naar Makkum en waren gloeiend trots dat we deze letterlijke drempel hadden overwonnen!

Richard Stijns en Marjo Broertjes

M26 "Solgry"

Boot en Haven: Colijnsplaat

Colijnsplaat ligt in Noord-Beveland, Zeeland aan de Oosterschelde. Voor Belgen is het gebied tussen Haringvliet en Westerschelde een niet al te verre bestemming. Vandaar dat ik in '98 bij het zoeken naar een thuishaven in die regio een kijkje ging nemen. Colijnsplaat had onmiddellijk mijn voorkeur. En vermits ik in afwachting van een definitieve ligplaats (er is een wachtlijst) een tijdelijke passanten ligplaats toegezegd kreeg, was de beslissing gevallen.

Waarom Colijnsplaat ?

Vooreerst is er het vaargebied: de Oosterschelde is een "levend" water, dat met zijn tij, stroming en zandbanken doorlopend je aandacht vraagt; en toch ook een veilig en beschut vaarwater en dit door toedoen van de Oosterscheldekering (een bezoek aan de permanente tentoonstelling in "Neeltje Jans" over de bouw van deze stormvloedkering doet je mond openvallen – 't zijn krakken die Hollanders) Als uitvalsbasis is er weinig beters: via het Volkerak of het Hollands diep op verkenning naar de vele haventjes van het Grevelingenmeer of de Haringvliet. Of gewoon een uurtje zeilen naar de Roompotsluis en even later zit je op de Noordzee voor het echte werk.

WSVNB

Dan is er de vereniging; de "WSVNB" of voluit "WaterSportVereniging Noord-Beveland" runt de club. Zeilers maar ook motorbootfanaten en sportvissers komen hier aan hun trekken. Met ongeveer 640 leden geen klein bier. Het zeven-koppig bestuur werkt pro deo maar professioneel, verder is er een evenementencommissie, een jeugdcommissie, een wedstrijdcommissie die onder andere. de jaarlijkse bokkerijdersrace naar Engeland organiseert en ook de in heel zuidwest Nederland befaamde doch vriendschappelijke winterse Goofie's (er zijn dagen met meer dan 100 deelnemende jachten). Een clubblad houdt iedereen van alles op de hoogte en havenmeester Dick Nonnekes doet, samen met zijn twee secondanten en hun administratrice alle werk: Alle administratie, baggeren, nutsvoorzieningen, steigers herstellen en vernieuwen en veel meer. Deze mensen werken in loonverband. Ondanks dit alles heeft de vereniging zijn clubkarakter behouden en is het toch geen commercieel grootschalig bedrijf.

Het dorp

Het dorp Colijnsplaat is een beetje een weerspiegeling van dit alles. Ook hier geen grootschaligheid, maar alles is aanwezig: Een kleine vissershaven met bijhorende "afslag" en visserscafé, enkele scheepsbedrijven met hijskranen, een echte warme bakker, een vijftal verschillende winkels die het ganse gamma dekken. Een pintje in de "Binzovrom" of bij "Juliana" , een visje in de "Bras de Mer", een loempia in 't Slopje, om er maar een paar te noemen.

Het is een rustig dorp met toch nog enkele bezienswaardigheden. Zo is er een "Solex museum" met de meest bizarre modellen. En ook de godin Nehallenia heeft haar stempel gedrukt op dit dorp. Zo worden er sinds tientallen jaren voor de haven soms resten opgevist die behoorden tot een ongeveer 2000 jaar oude tempel gewijd aan deze godin. De Romeinen vroegen haar bescherming als ze de Noordzee wilden oversteken. Na 2000 jaar staat de tempel er terug dankzij enkele vrijwilligers en onder andere Europese subsidies. Een onwezenlijk zicht voor wie dit stukje geschiedenis niet kent.

Geen zin om te varen?

Er is genoeg te beleven in de omgeving. Stadjes als Zierikzee, Goes, Middelburg of Veere zijn een bezoek waard. Een dagje fietsen is een andere optie. Of een lekkere Duvel op een terrasje, daar doet een Belg het tenslotte ook voor…….

Mark Maesschalck – 'Pantha Rei' (M 32 E)

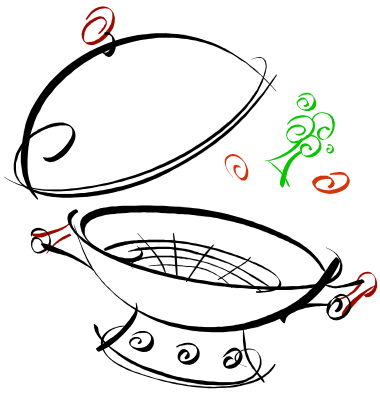
Boot en Kombuis

Wij, Mirjam en ik, koken niet zoveel aan boord, maar als er dan gekookt wordt dan moet het wel lekker zijn. Afgelopen zomer hebben we de volgende recepten diverse malen op twee pitten gemaakt. Dit kun je mee nemen voor een zeilweekend en dan heb je zelfs geen koelkast nodig.

Zalm met pasta/rijst (voor warme dagen)
Voor 2 personen

Benodigd:
- 1 ui
- 1 pakje gerookte zalm
- 1 potje zwarte of rode tapenade
- 1 bekertje crème fraîche (klein)
- pasta of rijst erbij

Bereiding:
Een ui en zalm fijn snijden.
Pan op het vuur met een beetje olie of boter.
Het uitje fruiten en daarna de zalm erin.
Dit heel even door elkaar hutselen (uitjes glazig en de zalm wit/ roze bakken).
Daarna de tapenade en de crème fraîche erbij naar smaak toevoegen, totdat het een romig sausje wordt.



Warme aardappelsalade met ham (voor frisse dagen)
Voor 2 personen

Benodigd:
- 2 uien
- Halve kilo ongeschilde kleine aardappels
- Doosje champignons
- 2 theelepels mosterd
- 2 plakken gekookte ham
- Balsamico-azijn (1 eetlepel)
- Olijfolie (10 eetlepels)
- Peterselie (1 eetlepel)

Bereiding:
Als eerste de ongeschilde aardappelen koken.
Daarna in tweeën of in vieren snijden.
Champignons in plakjes en de uien in ringen, en de peterselie fijn snijden. De ham na eigen gelieve in kleine stukjes of grote stukken snijden.
Pan op het vuur, olie of boter erin, als eerste de ham bakken. Daarna de aardappels erin, de uien en de champignons erbij en even aanbakken. De olijfolie, de mosterd en de balsamico-azijn mengen. Aardappelmengsel op het bord scheppen, peterselie erover strooien en het sausje eroverheen schenken.

Eet Smakelijk!!
Hilko Ton - 'Graaf Leopold' (IF-E)

Boot en Techniek

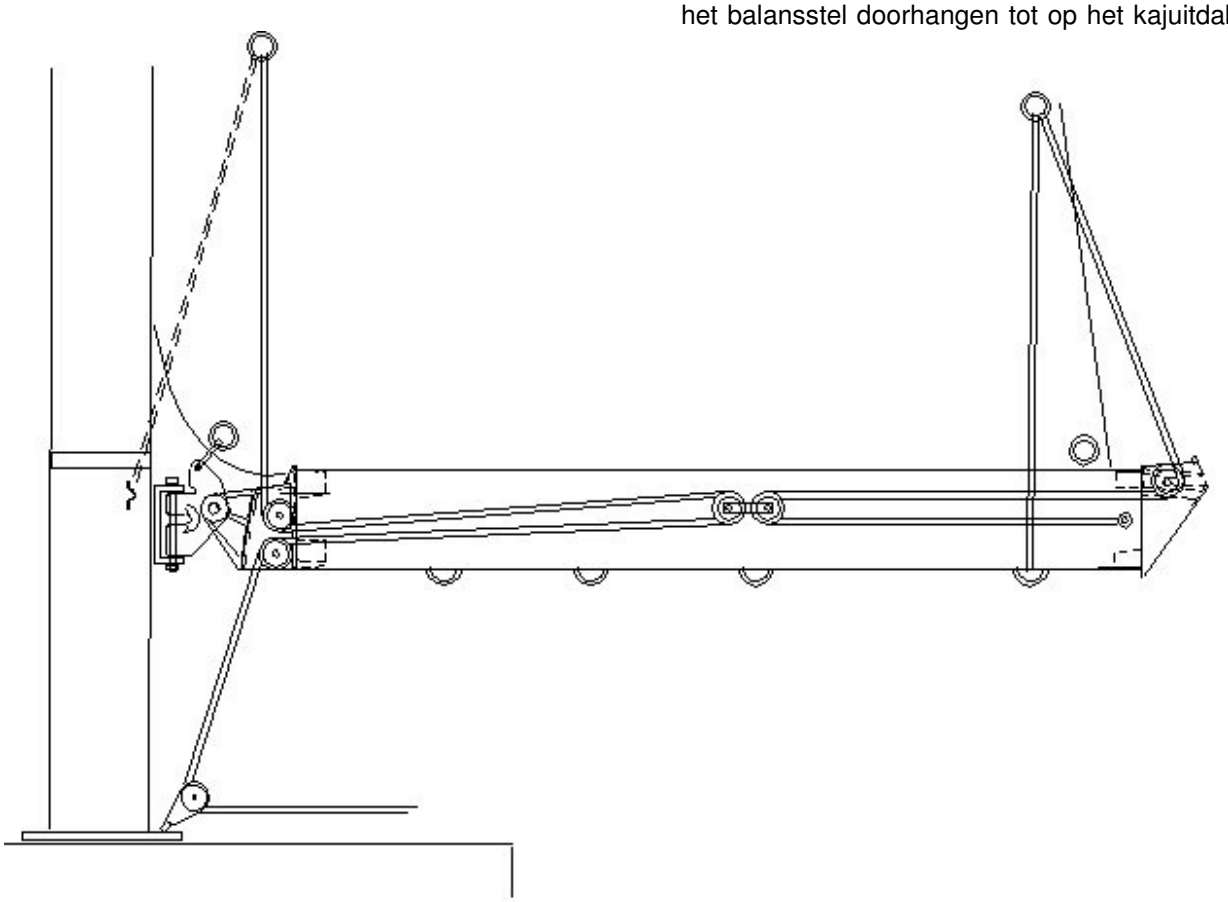
Een werkend 1-lijns reef

De giek van Johanna was al voorzien van een mooie reefrail met twee verschuifbare schilpadblokken voor de twee reeflijnen van het achterlijk van het grootzeil en met de traditionele twee haken op het lummelbeslag. Aangetrokken reeflijnen konden worden vastgezet op de twee kikkers vooraan op de giek. Dus moet je naar de mast om te reven, in een weertje waarbij je liever in de kuip blijft, zeker als je alleen bent (zie ook reef-beschrijving van Ferdinand Postma in maart 2002). In zijn verhaal komt tevens naar voren dat het blijkbaar nog niet zo eenvoudig is een 1-lijns reefsysteem aan te brengen.

Nu, aan het einde van het seizoen 2004 en de ervaring van twee maal proefreven en drie maal vanwege de wind, durf ik te stellen dat een 1-lijns systeem goed kan werken.

Er is geen nieuwe giek met inwendige lijnen aangeschaft, maar er is wel gekeken (op Internet) hoe deze systemen bij de verschillende leveranciers werken. En dit is vertaald naar een "uitwendig" reeflijnsysteem

dat aan stuurboordkant aan de giek hangt, of netjes gezegd, is aangebracht. En het 1-lijnsysteem is uiteraard (alleen) vanuit de kuip te bedienen. Een beschrijving is ingewikkelder dan de tekening, maar het één versterkt het ander denk ik maar, zie ook de schets hieronder. (Voor een systeem tekening zie ook: www.zsparsuk.com/slrboom.htm) en de website van Seldén).



Op de Johanna is een 1-lijns reefinstallatie alleen aangebracht voor het eerste rif:

De reeflijn van het achterlijk, is geknoopt aan het oog van het schilpadblok, gaat vandaar onder de giek door omhoog naar het oog (de kous) van het eerste rif en door het oog getrokken gaat de lijn terug naar beneden en om de schijf van het schilpadblok naar voren geleid. Niets nieuws nog. Maar nu komt het. De reeflijn wordt nu door een blokje A van een dubbelblok, hier balansblok genoemd, getrokken en weer terug geleid naar achteren, naar het schilpadblok van het eerste rif. En wordt daar vastgezet. Bij het voorlijk start de reeflijn vanaf een oog in het lummelbeslag, gaat omhoog door de reefkous van het eerste rif en weer terug naar de giek. Daar gaat de lijn door een (schilpad)blokje (ter hoogte van de giek en zo dicht mogelijk tegen de achterkant mast monteren) naar achteren, waar het blokje B van het balansstel reeds wacht (tweelingblokje van A). De reeflijn van het voorlijk wordt door dit tweede blok geleid en gaat weer naar de voorkant van de giek en wordt dan via een leidblok naar het dek en daarna via een tweede leidblok naar achteren geleid voor bediening vanuit de kuip. Onnodig de zeggen dat de blokjes stevig en secuur bevestigd moeten worden. Om te voorkomen dat de reeflijnen onder het gewicht van lijn en het balansstel doorhangen tot op het kajuitdak hangt dit samenstel via een oog aan een parallel aan de giek bevestigd shockcord van 5 mm. De loopweg van het tweelingblokje is gelijk aan de rifhoogte, dit is 1,1 meter bij de Johanna. Het tweelingblok zorgt er tevens voor dat de krachten op voor- en achter- reefkous gelijk en in balans zijn. Nou dat is het eigenlijk. Wat rest is één en ander afwerken en proberen. Er is niet geboord of gepopt, de blokjes zijn met harpjes of geknoopt bevestigd.

De reefprocedure is nu:

0. Geen leuverstop in de mastgroef (ervaring tijdens proefreven, 1 leuver moet uit de mastgroef)

1. De kop van het schip in de wind (wij doen dat op de motor)

2. Grootzeil trimlijnen en giekneerhouder los (giekneerhouder essentieel los)

3. Lazy jack aantrekken (fungeert als kraanlijn)

4. GZ-val vieren tot reefmerk (bij proefreven merken)

5 Gelijktijdig met punt 4: reeflijn aantrekken (let op reefmerken, ook op reeflijn)

6. Reeflijn aanhalen en strak vastzetten (tot onderlijk strak staat)

7. GZ val doorzetten (voorlijk goed strak)

8. Afvallen, zeilend verder, motor uit.

Reven op deze manier: een paar minuten; wel altijd goed naar het zeil blijven kijken of alles goed 'loopt', nooit geforceerd trekken. De reeflijnen lopen gewoon door de reefkousen, er wordt aan de lijnen getrokken met een takeling 1:2.

De Lazy Jack iets lossen, niet te veel, want Jack vangt het vrije zeil op en wij hebben geen reefknuttels. De kikker voor de lijn van de Lazy Jack zit op het uiteinde van de giek. Hiervoor moet je opstaan (zie punt 3). Als deze lijn ook via de mast naar voren en dan weer naar de kuip zou lopen, hoef je voor het reven zelfs niet te gaan staan.

Reeflijn:	8mm double braided, 16 meter totaal
Dubbelblok:	Barton Size-1 block, 8mm, werkbelasting 340 kg, breuklast 700 kg!
Shockcord:	4 meter
Rvs ring:	om balansstel en lijnen omhoog te houden langs het shockcord

Een Lazy Jack systeem is hier erg handig, het zekert de giek en het vangt het ingereefde zeil op.

Er zakt zoals gezegd 1 leuver uit de mastgroef. Bij het uithalen van het rif moet dus wel iemand naar voren om deze onderste leuver weer in de mastgroef te leiden.

Johanna's tweede rif is traditioneel: voor: de 'haak', de achterste reeflijn via giek en mastvoet naar één van de stoppers op het dak van de luikgarage.

Igle Berghuis - 'Johanna' (M26)

Werktitel: Mooie Marie – vervolg

Mijn artikel in het afgelopen najaarsnummer over ons restauratieproject van een gezonken IF-E was bedoeld als het begin van een feuilleton, dus het wordt tijd voor een vervolgverhaal. Afgelopen winter konden we gelukkig blijven staan bij dezelfde watersport vereniging waar we de zomer ook al gewerkt hadden aan de boot (we zijn er lid van geworden), maar de winter blijkt een slechtere periode om aan je boot te werken dan de zomer: zo'n loods staat dan mudvol (je kunt nauwelijks bij sommige plekken van je boot komen), het is in sommige perioden te koud om materialen als sikaflex, verf of epoxy te verwerken, en bij 5˚C of kouder zit je toch liever voor de kachel dan stil in een onmogelijk hoekje van je boot in een ijzige loods te prutsen. En we waren net toe aan het plaatsen van onderdelen als nieuwe huiddoorvoeren, die we toch echt deugdelijk waterdicht wilden krijgen.

Bij plaatselijke toepassingen konden we vaak nog wel kit verwerken door een heet kompres toe te passen. Hiervoor dompel je een handdoek in heet water, verpakt die in een stevige plastic zak, en plaatst die van te voren op het te kitten deel van je boot: de temperatuur van je ondergrond wordt daardoor lekker warm. Na het aanbrengen van de kit en je huiddoorvoer kun je hier opnieuw zo'n kompres op aanbrengen om de boel nog enige tijd op temperatuur te houden. Ik las overigens net op de site van Sikaflex (www.sika.nl) dat ze die minimale verwerkingstemperatuur van 10˚C vragen omdat het spul moet verharden met behulp van de waterdamp in de lucht. Koude buitenlucht bevat minder waterdamp en heeft een lagere dampspanning dan warme buitenlucht ('s winters krimpt hout bijvoorbeeld ook om die reden), en daar verhelpt het opwarmen van het materiaal niks aan. Het zou dan beter zijn om een pannetje dampend heet water onder je werkstuk te plaatsen, hier ga ik toch nog eens over bellen met Sika.

We zijn de afgelopen periode vooral bezig geweest met het verder uitlijnen van de motor, het maken van de hulpsystemen rondom de motor, het waterdicht maken van het schip, en het versterken van de dek-romp verbinding ter plaatse van de wantputtingen: de ruwbouw dus. Dit zijn allemaal zaken die we graag goed doen (dus veel check en dubbel check, en veel onderling overleg), want je boort of zaagt niet graag zomaar een gat in je boot, en de gaten die er zijn in het onderwaterschip willen we absoluut waterdicht hebben.

Zo hebben we nieuwe huiddoorvoeren, afsluiters en slangen gemaakt voor onder andere de zelflozers van de kuip. We hebben kogelafsluiters genomen (het enige type dat standaard in de winkel ligt), die hoger blijken te zijn dan de oorspronkelijke schuifafsluiters. Die laatste (die nog wel in het programma blijken te zitten van Technautic) hebben bovendien het voordeel dat ze niet kapot kunnen vriezen. Om de hele zaak te monteren, hebben we dat van onderen af moeten doen. Dus eerst de slang op de afsluiter en de doorvoer van de kuip, en daarna pas de huiddoorvoer hierin schroeven van onderen af. De slang is te kort (ca. 13 cm) en te stug om hem er later tussen te plaatsen. Om de afsluiters ook daadwerkelijk te kunnen bedienen, en er later (met de motor op zijn plek) nog eens bij te kunnen komen hebben we eenvoudige inspectieluiken gemaakt in de kleine bakskisten in de kuipbanken. Hierin hebben we gaten gezaagd waarin twee plastic opbergdoosjes van de Blokker in kunnen zakken, een goed idee van Jan-Mark Vink. Zelf dachten we eerst aan luiken in de bakskisten, maar dit is wel zo eenvoudig. Er zit nog een behoorlijke loze ruimte onder die kisten, en zo benutten we hier tenminste een gedeelte van.

Nieuwe zelflozers

Een Blokker-doosje als inspectieluik

We hebben nu bijna alle hulpsystemen rondom de motor af, en bijna allemaal volgens de adviezen van Vetus: een wierpot in de aanvoer van koelwater boven de waterlijn (anders kun je hem niet openschroeven), een beluchting in de afvoer van het hete koelwater (tussen motor en uitlaat, ruim boven de waterlijn, anders lopen de cilinders via de uitlaatslang vol water), een nieuwe uitlaatslang met waterlock en geluiddemper welke we gewoon aan een aantal touwtjes hebben opgehangen (dan kan die later nog eens makkelijk opzij), een extra groffilter/waterafscheider in de brandstof aanvoer, en een aansluiting voor een brandstof retourleiding op de tank. Als klap op de vuurpijl hebben we een eenvoudig peilglas gemaakt om het brandstofniveau te kunnen controleren, zoals Hinse Koning dat eerder beschreef: een stukje doorzichtige slang tussen de brandstof toevoer leiding en de doorvoer van de beluchting van de brandstoftank.

Ook hebben we gelijk een ventilatie van het motorruim gemaakt, want de motor heeft lucht nodig voor de verbranding en het afvoeren van warmte, en we willen de motorruimte straks goed afscheiden van de kajuit, waardoor dáár niet meer zoveel lucht vandaan zal kunnen komen. Die ventilatie bestaat uit een aanvoer via de achter"wand" van de kuip met daarop een 80mm ventilatieslang via een kunststof rioleringsbocht, en een kleinere afvoer in de spiegel welke met twee knietjes uitmondt op de koker waar de uitlaatslang doorheen loopt (zie foto). De aanvoer van ventilatielucht is richtinggevoelig, de afvoer is dat niet. Omdat je op de motor meestal vooruit vaart, ga ik er van uit dat het aanvoerrooster ook echt zo werkt, en volgens mij kan de afvoer kleiner zijn omdat een deel van de lucht via de uitlaat wordt afgevoerd. Van een oude binnenband hebben we goede pakkingen kunnen maken, en met wat stukjes horrengaas hopen we de spinnen en andere insecten buiten te houden. Bij al die slangen heb je ook heel wat nippeltjes, T-stukken, verloopstukken en slangklemmen nodig, en toen ik weer eens bij Kok Watersport in Rotterdam binnenstapte om o.a. driekwart meter uitlaatslang te kopen, werd mij prompt een kopje koffie aangeboden (die verkoper verstond overigens drie-en-een-kwart meter).

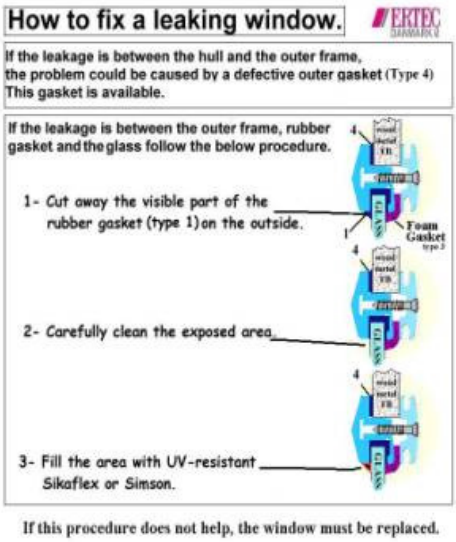
Afvoer ventilatie van het motorruim via de koker voor de uitlaatslang. Hierop zijn tevens nippels gemonteerd voor beluchting van de brandstof-stank en het peilglas.

De versteviging van de dek-romp verbinding: volproppen en doorbouten (drie bouten M6)

We zijn ook aan de slag gegaan met het versterken van de dek-romp verbinding ter plaatse van de wantputtingen. Die blijkt, als je de kitvoeg hebt verwijderd, lang niet overal volledig te zijn verlijmd, dus die is volgepropt met ingedikte epoxy. Als extra komen er drie lange bouten M6 door de opstaande dekrand tot onder de metalen verstevigingsplaat onder het dek. Die bouten smeren we in met epoxy om ze over de volle schachtlengte te laten aangrijpen op de dekrand, en het hout in de dekrand is hopelijk genoeg om de krachten te verdelen.

Tot slot zijn we bezig met het vervangen van de raamrubbers (zie ook het eerdere artikel van Jan-Willem Polman en Manja Thiry, en de site www.ertec.dk, het gaat om hun basisline). Voor boten met aluminium profielen (na 1972) kun je het binnenrubber nummer 1 tussen glas en aluminium niet vervangen. Indien dit rubber voor lekkage zorgt, kun je dat alleen verhelpen door de buitenrand weg te snijden en te vervangen door UV-bestendige kit. Als je die ramen nou eenmaal toch hebt gedemonteerd, dan pak je dit gedeelte het liefst ook goed aan. Nou is het nadeel van kit dat dit veel minder duurzaam is dan rubber, dus dat vervangen door kit doe je alleen als het echt nodig is. Om dit te testen hebben we één raam plat op een stuk keukenpapier op het aanrecht gelegd, en het volgegoten met water. Dit eerste raam bleek op één plaats lek (zie foto). Misschien gaan we dat rubber alleen plaatselijk vervangen door kit, en we moeten de andere drie ramen nog op dezelfde manier testen.

Nico Bijvoet



How to fix a leaking window.

ERTEC DANMARK A/S

If the leakage is between the hull and the outer frame, the problem could be caused by a defective outer gasket (Type 4) This gasket is available.

If the leakage is between the outer frame, rubber gasket and the glass follow the below procedure.

1- Cut away the visible part of the rubber gasket (type 1) on the outside.

2- Carefully clean the exposed area

3- Fill the area with UV-resistant Sikaflex or Simson.

Foam Gasket

If this procedure does not help, the window must be replaced.

Instructies Ertec

Het binnenrubber getest: lek.

"Bedrijfsspanning" in het want van de Johanna

Aanvulling op: "*Houden ze het: rekenen aan de wantputtingen van de Marieholm 26 en IF* "

In seizoen 2004 hebben we op verschillende momenten de wantspanningsmeter uit één van de stuurboordkastjes genomen en is met de VAJERT de "bedrijfsspanning" van de mastverstaging, in hoofd- en binnenwant gemeten.

Een van de problemen bij het berekenen van de krachten in binnen- en hoofdwant in bovengenoemd artikel was dat het mast-verstagingsysteem een statisch onbepaalde constructie is, met andere woorden met conventioneel rekenen, kom je er niet uit. Verder is de fractionele mast en verstaging geen stijf systeem, het rekt en buigt naar alle kanten en het schip vervormt onder invloed van deze krachten en die van wind en water ook nog eens. In bovengenoemd artikel (zie Verenigingsblad Voorjaar 2004) is met belasting voor het hoofdwant gerekend op basis van het oprichtend moment (890 kg belasting, 30% van de breeksterkte van het 6 mm hoofdwant) en dit percentage is toen ook op het binnenwant van toepassing verklaard. Deze aanname is door de praktijkmetingen gelogenstraft. Het binnenwant krijgt het relatief zwaarder te verduren.

De hekstag is een trimstag, maar pas op, de meetresultaten lijken te duiden dat een zwaar aangehaalde hekstag de krachtenverdeling op binnen- en hoofdwant behoorlijk beïnvloedt, ten nadele van het binnenwant.

Meten van wantspanning tijdens het zeilen

Tja, als het echt waait, dan blijf ik liever in de kuip zitten, dan met een apparaatje de spanningen in het want te gaan meten. Maar ja, wie A zegt.....

Verder is er natuurlijk een groot verschil tussen berekeningen gebaseerd op een M26 met een waterverplaatsing van 2500 kg, een lege boot dus en de Johanna bevoorraad voor een week en met drie gewichtige personen aan boord. Begin november, na het leegruimen, lag het schip 2 tot 3 cm hoger op het water.

Maar, voor wat het waard is, je kunt blijven rekenen van achter het bureau, of toch meer waarde hechten aan metingen met 2 of 3 mensen aan boord, die dan zo vriendelijk zijn het helmhout over te nemen (graag), te verzitten (als het moet) zodat er niet 1 of 2 maal 90 kilo tegelijk tegen bakboord of stuurboord leunt. De gemeten krachten in het want zijn reëel, maar de helling waaronder deze gemeten zijn is moeilijker vast te stellen (hellingmeter waarin het kogeltje blijft rollen). Met daarbij de grove aflezing van de Vajert en het vertaling hiervan in kilogrammen wantspanning. Voor alle duidelijkheid: de spanningen zijn gemeten in het loefwant en zijn in kilogramkrachten gegeven (1 kgf = 9,8 N).

Eerste meting

Boven op de voorspanning nemen de spanningen in het want onder helling toe, als resultaat van de wind in de zeilen en het "oprichtende" gewicht van de kiel. De eerste metingen gaven te zien (de voorspanning is hierbij in de haven voor het zeilen op die dag gemeten, dat wel!):

	Voor-spanning	gemeten spanning bij ~20° helling	verschil
1. (gemeten op 25/4)			
binnenwant (4mm)	192	382	192
hoofdwant (6mm)	290	432	140
2. (gemeten op 20/5)			
binnenwant (4mm)	192	340	148
hoofdwant (6mm)	288	432	144

De toename was dus voor het 6 mm dikke hoofdwant ongeveer 140 kgf , voor het 4 mm dunne binnenwant gemiddeld 170 kg. De meetresultaten geven in ieder geval aan dat het binnenwant tenminste eenzelfde toename van de krachten onder helling opneemt als het hoofdwant, waarschijnlijk zelfs een groter deel van de totale kracht op het loefwant. (Het kan zijn dat de hekstag iets aangetrokken was op 24/4, dit was echter niet opgemerkt of genoteerd.)

Tweede en derde metingen

Tijdens de langeafstandswedstrijd Edam - NEK - Edam was er voldoende tijd om nog eens te meten, maar nu eerst met een losse hekstag (a) en daarna een fors aangehaalde hekstag. De verschillen waren opmerkelijk (voorspanning gemeten en aangepast op 12/8, de metingen op zondag 15/8):

a) met **losse** hekstag:

	Voor-spanning	gemeten spanning bij ~20° helling	verschil
3. (gemeten op 16/8)			
binnenwant (4mm)	225	332	107
hoofdwant (6mm)	370	446	76

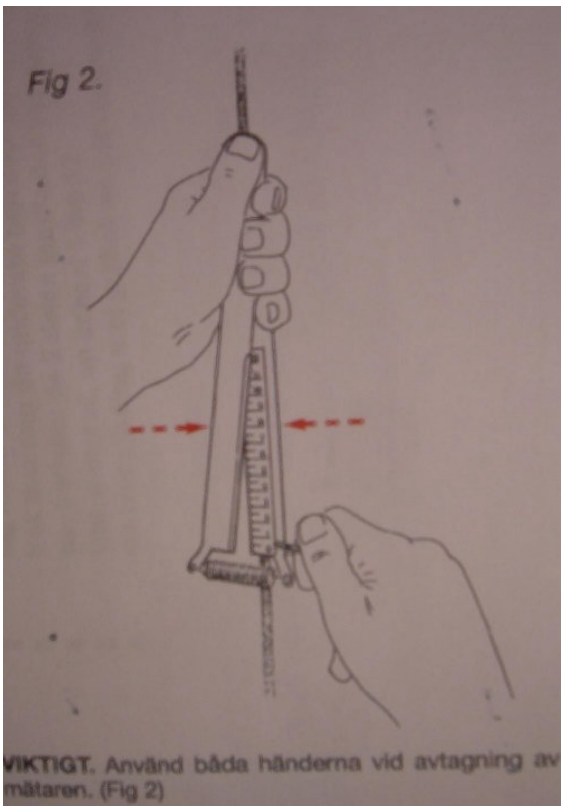
Samen met bovenstaande metingen is uit alle drie metingen te concluderen dat het binnenwant tot 60% van de krachten op het loefwant onder helling opneemt. Iets meer dus dan het hoofdwant! Zoals eerder beschreven treden meetfouten op, verschillen in voorspanningen en meetfouten van plus/minus 5% (van gemeten krachten) schat ik, maar het beeld herhaalt zich. Interessant is dat de spanning op het binnenwant zeker op kan lopen tot een 30% van de breeksterkte (1300 kg) al bij een windsterkte Beaufort 3 tot 4.

b) met **strak** aangetrokken hekstag:

	Voor-spanning	gemeten spanning bij ~20° helling	verschil
4. (gemeten op 16/8)			
binnenwant (4mm)	225	295	70
hoofdwant (6mm)	370	380	10, nihil

Dit meetresultaat kan als volgt worden verklaard:

Met het aanspannen van het hoofdwant drukken de zalings de mast naar voren (volgens de adviezen 12 - 15 cm ter plaatse van de zalings) en daarna, door de beide binnenwanten aan te spannen, wordt deze kromming voor 2/3 weer teniet gedaan, zodat er een mastkromming van 3 tot 5 cm overblijft. Tijdens het aanspannen van het binnenwant neemt ook de spanning in het hoofdwant verder toe: het hoofdwant verzet zich tegen het strekken van de mast. Volgens deze methodiek zouden hoofd- en binnenwant tevens op een redelijke voorspanning staan (volgens M.Janiec: hoofdwant 300 – 450 kg, binnenwant 130 – 200 kg).



Als nu de hekstag zwaar wordt aangehaald, wordt de mast bovenin naar achteren getrokken, de masttop wil naar achteren bewegen maar wordt hierin belemmerd door de voorstag. Er ontstaat dan een koppel dat de mast wil krommen en dit koppel “assisteert” het hoofdwant. Realiteit is dat het binnenwant verdere kromming tegenwerkt en wordt het duidelijk dat met het aanhalen van de hekstag de mast wil krommen en dat zodoende de spanning in voorstag en binnenwant wordt verhoogd en die in het hoofdwant wordt verlaagd. Tijdens het zeilen zien we dat de gemeten spanning in het hoofdwant bij 20° helling gelijk is aan de oorspronkelijke voorspanning en dat het lijkt alsof het binnenwant alle kracht opneemt. Wel ziet het er naar uit dat het binnenwant ook bij deze belastingsvariant het relatief zwaar voor de kiezen krijgt.

Voorzichtige (?) conclusies:

- Het valt niet mee tijdens het zeilen goed de spanningsmeter en hellingshoek af te lezen: je merkt bij zo'n activiteit dat alles beweegt op een zeilschip en dat water en wind, golven, de helling van het schip alle resultaten beïnvloeden: de proefopstelling hangt niet even stil! Vertrouwen in de resultaten ontstaat als bij meerdere metingen hetzelfde beeld naar voren komt. We gaan de metingen dus maar voortzetten.
- Het binnenwant is het zwaarst belaste deel van de verstaging, dit zijn dus stagdraad, wantspanner en vooral, het dekoog. Dit bleek ook al bij de "droge" berekeningen. Belastingen van een 380 kg, 30% van de breeksterkte van de 4mm draad, treden bij een windkracht Beaufort 4 al op. De stag moet een belasting tot de SWL (50% van breeksterkte) goed kunnen hebben. Maar:
- Uit de berekeningen in "Houden ze het" blijkt dat de veiligheidsgrens voor de 8mm oogbout bij een draadspanning van 470 kg overschreden wordt (uitgaande van standaard materiaal AISI 316). Met 380 kg zitten we al op 80% hiervan!
- Anders dan ik gelezen en ook gedaan heb, zal ik bij hogere golven, bij motoren, maar ook zeilende aan de wind, de hekstag wel aanhalen om de mast beter te fixeren, maar niet meer zwaar doorhalen; dit om het binnenwant te ontzien.
- Bij vernieuwing van de verstaging zou ik kiezen voor een 5 mm 1x19 draad en een 10 mm dekoog of equivalente dekplaat, tezamen met "knieën" en/of schetsplaat om de krachten in of door het dek naar de romp te geleiden (alleen voor IJsselmeer en Zeezeilers?).

Igle Berghuis, M26 'Johanna'

"Danska" undervantröstjärn till salu (endast medlemmar)

Nu te bestellen; onderwantputtingen uit Zweden

We hebben er al verschillende keren aandacht aan besteed. De standaard gebruikte 8 mm oogbouten zijn te zwak en kunnen op den duur leiden tot mastbreuk (zie ook het artikel van Igle hiervoor).

Met een overbemeten 10 mm oogbout creëer je meer veiligheid maar de buigkrachten blijven.

In het voorjaarsnummer 2004 stond een schetsje van een Deense aanpak. Die is nu door de Zweedse IF-båtförbund overgenomen en - uitsluitend voor leden - in productie gebracht, vervaardigd uit één stuk SIS 2343 roestvrij staal en goed voor een trekbelasting van circa 2,15 ton. De grondplaat heeft een nok aan de onderzijde die in het oude gat past voor een juiste centrering.

Montage is in principe simpel; oude beslag eraf; vier gaatjes boren; passende boutjes en kit; klaar. Onderdeks hoef je niets te wijzigen want de contraplaat is groot genoeg. Zweden wil ze wel leveren maar bij vooruitbetaling en niet aan elk lid afzonderlijk.

De kosten bedragen 700 Zweedse Kronen per set. Dat is ongeveer 77 Euro. Daarbij komen de kosten van de transactie en onze eigen verpakkings- en verzendkosten (als pakketpost). We hebben die begroot op totaal € 7,50.

Wil je bestellen, maak dan € 84,50 over op gironummer 5218463 van de NMV onder vermelding van “Zweedse onderwantputtingen“ en stuur een e-mail aan nbijvoet@wanadoo.nl. Heb je geen e-mail, dan graag een briefje aan Nico Bijvoet.

Drie weken nadat dit blad is verschenen, inventariseren we het aantal bestellingen. We sturen je een bevestiging en maken het geld over aan de Zweedse IF-båtförbund. Men werkt daar op bestelling dus hou rekening met een levertijd van al gauw een paar weken, afhankelijk van het aantal bestelde setjes. Na levering volgt eventuele restitutie van minderkosten (indien > € 1,-).

Bestellingen die later binnenkomen gaan mee bij een volgende ronde.

Technische Commissie,

Ferdinand Postma

Boot en Zeiltechniek

Hoe de expert zijn boot trimt; slot

In het vorige nummer beschreef Olaf Björland de uitrusting van zijn wedstrijd-IF waarmee hij verschillende Scandinavische kampioen-schappen behaalde. In dit vervolg gaat hij in op de juiste trim.

Trim van het staande want

Ik vaar met een mastvalling van circa 20-22 cm gemeten op giekhoogte. Top- en onderwant zijn even hard aangespannen. Hoe hard? Wel, zoveel dat bij harde wind en wat golfslag bij een doorgezette hekstag en grootschoot de voorstag niet meer doorhangt dan 4 tot 5 cm. Meer spanning zet ik niet op de wanten want als de wind afneemt en er nog veel zeegang is wil ik door de hekstag te ontspannen een doorhang van 7 tot 8 cm kunnen bewerkstelligen voor meer power.

Ik streef ernaar om bij harde wind en vlak water zo weinig mogelijk doorhang te hebben. Daarmee bereik ik een scherper aansnijdend voorzeil dat vlakker is in het midden en een meer geopend achterlijk heeft. Hiermee vaar ik hoger bij minder helling.

Daarentegen wil ik bij hoge golven en/of weinig wind een grotere doorhang zodat het voorzeil voorin ronder is, met méér buik. Ik word daardoor wel gedwongen lager te varen maar dat levert me beduidend meer snelheid op. De twist zal dan ook groter zijn.

Zeiltrim

De grootste snelheidstoename bereik je met een goede schootvoering. Zelf trim ik mijn zeilen als volgt.

Weinig wind 1-4 m/s = tot 3 Bf

Grootzeil

1. Buikig zeil. Rechte mast
2. Twist. Overloop ± 5-10 cm naar loef. Schoot losjes voeren. De giek in het midden. Top van het zeil waait uit naar lij.
3. Geen spanning op de cunningham.
4. Onderlijk slechts zoveel spanning dat de grootste verticale plooien verdwijnen bij de giek. Bij heel kleine golfjes 3 tot 4 cm aantrekken om het zeil iets vlakker te maken.
5. Hekstag los.
6. Neerhouder los.

Genua

1. Buikig. Schuif het schootblok een paar gaatjes naar voren ten opzichte van zijn gewone positie. Losjes schoten.
2. Twist. Gebruik een binnenwaartse genuarail, ± 12 cm binnen de standaardrail.
3. Geen cunningham.
4. Afstand achterlijk tot de zaling ± 6-7 cm.
5. Doorhang voorstag maximaal 8 cm bij hoge golven, anders minder.

Matige wind 5-8 m/s = tussen 3 en 5 Bf

Grootzeil

1. Vlakker zeil. Hekstag iets doorzetten voor een beetje mastbuiging.
2. Minder twist. Overloop in het midden en wat meer spanning op de grootschoot . Bij vlakker water de grootschoot meer doorzetten.
3. Onderlijkstrekker doorzetten zodat de verticale plooien geheel verdwijnen.
4. Cunningham zoveel doorzetten dat de diagonale plooien tussen zalingen en schoothoek geheel verdwijnen.
5. Neerhouder een beetje doorzetten, vooral bij hoge golven.

Genua

1. Vlakker zeil. Verschuif schootblok 2 gaatjes naar achteren. Meer spanning op de schoot.
2. Minder of geen twist.
3. Bij hogere golven kan het beter zijn de schoot op de binnenste genuarail te laten, anders de buitenste.
4. Afstand achterlijk tot zaling is nu 4-6 cm. Bij ruw water iets meer.
5. Cunningham genua zover doorzetten dat eventuele horizontale plooien bij het voorlijk geheel verdwijnen.
6. Doorhang in de voorstag controleren met de hekstagspanner. Moet nu bij voorkeur 5-6 cm zijn, maar bij vlak water zo weinig mogelijk.

Harde wind 9-13 m/s = 5 tot 6+ Bf

Grootzeil

1. Nog vlakker. Hekstag maximaal aanspannen voor maximale mastbuiging.
2. Geen twist maar geopend achterlijk.
3. Grootschoot hard doorzetten, maar niet té hard zodat het achterlijk zich in een vlaag nog verder kan openen.
4. Overloop 10-25 cm aan lij. Bij een harde vlaag verder naar lij.
5. Onderlijkstrekker doorzetten tot meetmerk.
6. Cunningham maximaal doorzetten zodat de buik in het zeil, die zich naar achteren verplaatst als de wind toeneemt, weer naar voren gaat.
7. Neerhouder zo hard doorzetten dat de giek omlaag en naar lij gaat. Dit bewerkstelligt een verdere mastbuiging in het onderste deel van de mast.

Genua

1. Nog vlakker trimmen. Verplaats het schootblok 1 tot 2 gaatjes naar achteren. Schoot meer doorzetten.
2. Geen twist.
3. Het is nu absoluut beter om de buitenste genuarails te gebruiken.
4. Afstand tussen zaling en achterlijk ± 8 tot 10 cm.
5. Cunningham van de genua maximaal doorzetten.
6. Doorhang van de voorstag zo gering mogelijk; maximaal 4-5 cm. Zet de hekstag maximaal door en span de onderwanten zeer hard aan. Je kunt er voordeel van hebben om ze nog een paar slagen te spannen als het erg hard waait, maar dat kan ook nadelig uitpakken omdat het zeil er buikiger van wordt. *(Waarschuwing vertaler; al varende de wanten verstellen is niet zonder risico's. Zie eerdere artikelen hierover.)*

Goed overstag

Goed overstag gaan in een IF zonder teveel vaart kwijt te raken bij hoge golven is tamelijk moeilijk. Hoe hoger de golven, des te sneller en meer roer je moet geven om niet te gaan stampen. Het minste en soepelste roer geef ik bij licht weer en vlak water (15 tot 20º vanuit midscheeps); de grootste en krachtigste roeruitslag bij harde wind en hoge golven (40-50º).

Om je te helpen hier het goede gevoel te ontwikkelen kan je voor elke 5 graden roeruitslag een tapemarkering aanbrengen op de rand van de kuip.

Deze tips gelden weliswaar voor mijn boot maar misschien niet geheel en al voor de jouwe. Kijk om je heen en vergelijk je met andere snelle boten, maar vergeet niet dat het niet altijd de snelste boot is die wint, maar vaker degene die de minste fouten maakt.

Vertaling: Ferdinand Postma

Spinakerspinsels vanaf de Skär…

spinnaker (spinaker) [de ~(m.); -s] [scheep.] 0.1 groot bolgesneden bijzeil dat bij pal voor de wind varen wordt uitgezet.

Toen wij zo'n twee jaar geleden voor het eerst de spinaker trokken, ging dat niet bepaald soepel. Omdat ik het op 'grote' boten heb geleerd, begonnen we bijvoorbeeld met een dubbele schootvoering; dit bleek al snel overbodig omdat de krachten veel minder groot zijn.

Tijdens de wedstrijdjes destijds in Koudum hebben we zo heel wat capriolen uitgehaald die ervoor zorgden dat we vooral niet voorin voeren, maar een jaar later in Lemmer ging het wel perfect.

Omdat spinakeren eigenlijk heel leuk is, heb ik geprobeerd om een soort stapsgewijze puntenlijst te maken zoals we het op de *Skär* aanpakken en die zo ook bruikbaar kan zijn voor Marieholms in het algemeen. Ik ben me ervan bewust dat dingen anders en beter kunnen, dat zal per boot verschillen; o ja, cursief wat *weetjes*, maar pas op het blijft "*a beggar of a sail"* zo vertelde mij ooit een Engelsman in Cowesweek, voer dus voor discussie en toe te passen op eigen risico!

Ideaal is het spinakeren met drie bemanningsleden, op de *Skär* zijn wij meestal met twee, er zijn er die kunnen het solo, hopelijk krijgen we ook hun tips!

Om te gaan spinakeren zullen de volgende zaken minimaal aan boord moeten zijn:

- een (of meer) vet gekleurde spinaker(s) met zak;
- spinakerboom met garnituur;
- twee lekker lange spischoten, minimaal 2 maal de bootlengte en verschillend van kleur.

Beslag:

- bevestigingspunt met blok voor de spiboomneerhouder op het voordek of onderaan de mast;
- bevestigingsoog of rail voor aan de mast voor de spi boom;
- de spinakerboomophouder komt voor uit de mast (wat lager dan voorstag en fokkenval);
- de spinakerval, komt boven de voorstag voor uit de mast;
- twee schootblokken, een aan iedere zijde op het achterdek.

Verder goede snapsluitingen, een lierhandel en zeilhandschoentjes als je een kantoorbaan hebt.

Spi gereed maken

Voorbereiding is alles, dus rustig aan beginnen; zo kun je in de haven al veel doen:

Eerst kijken of de spinaker goed in zijn/haar zak zit,

> *Wij gebruiken hiervoor de wat hardere boodschappentas van AH, daar komt ie makkelijk uit met hijsen en bij verlies heb je zo weer een nieuwe; overigens gaan we dit jaar de tassen van Dirk gebruiken, test resultaat in het najaar; ook overwegen we een hoekige zak in de kajuitingang.*

De spi is bij voorkeur over al zijn lijken 'uitgezocht', pak een hoek, maak hem ergens even aan vast en ga langs een lijk op zoek naar de volgende hoek, enzovoort, zorg dat het midden van de spi naar één kant 'valt' en niet gedraaid zit; alle hoeken bij elkaar vastmaken en met zorg in de zak proppen, het liefst het middelpunt van de spi eerst; de puntjes liggen bovenop, vastmaken aan een touwtje en zorg dat ze gemerkt zijn (top/head en schoothoeken).

> *Tijdens hectische momenten hijsen wij traditioneel ieder seizoen de spinaker wel een keer aan een schoothoek, zeilt erg apart en je krijgt veel aandacht…*

Dek gereed maken

Nu aan dek, eerst de **schoten** klaarleggen, neem er twee van verschillende kleuren dan raak je minder snel in de war; zorg voor goede snapsluitingen (shackels) aan de uiteinden en bevestig die ergens aan de preekstoel waar het je maar handig lijkt, bijvoorbeeld aan het uiteinde van de spinakerval die voor de voorstag aan de preekstoel bevestigd is;

De schoten gaan altijd **buitenom alles** en gaan door de blokken op de zijkanten van het achterdek naar de kuip.

> *Wij hebben de blokken ietwat omhoog staan met een elastiek aan de zeereling dan raakt het niet in de war en klapperen de blokken niet steeds op het dek.*

Verder hebben we de **spinakerboom** met garnituur, dat wil zeggen met een lijntje om de 'bek' op afstand te kunnen openen; de

spinakerboomophouder en de **–neerhouder** checken op werking .

De neerhouder kan al aan de boom bevestigd worden, midden aan de onderzijde (dat wil zeggen de bovenzijde van de spinakerboom is de zijde waar de sluitingen, (-bekken) geopend kunnen worden). De neerhouder loopt vervolgens door het blok op het voordek langs de mast naar de kuip. Zorg ervoor dat de neerhouder niet over de fokkenschoten gaat of elders voor verwarring kan zorgen; de ophouder sla ik daarom pas in een later stadium aan. Leg de spiboom op het voordek langs de reling en maak een bek vast aan een lijntje en/of fixeren aan de zeereling met een elastiek;

> *Het bevestigingspunt van onze spiboom-neerhouder hebben we bij gebrek aan een andere voorziening op het midden van het voordek vrij ver naar voren; op een of andere manier werkt dit prima en hebben we hem niet aan de mastvoet gezet; je moet wel meer trimmen maar het gaat veel lichter.*

Als dat allemaal aan boord is kun je het water op.

> *De eerste keer (in het seizoen) beginnen wij met rustig weer(bft kracht 3), dan is de impact als er iets niet helemaal goed zit niet zo groot.*

Spi Hijsen

Zeil eerst naar een plek waar je wat ruimte hebt en natuurlijk een lang ruime- of voor de winds rak kan varen.

De roerganger bedient nu verder het grootzeil en let zo mogelijk op de schootvoering van fok of genua (deze blijft voorlopig staan).

De eerste vraag is over welke boeg ga je hem hijsen, en dat hangt af van, jawel de tactiek.

Neem vervolgens de spinaker in de zak mee naar het voordek en zeker de zak aan de zeereling bij de boeg aan lijzijde, vanwaar je de spi wil hijsen, circa een metertje achter de preekstoel; sla val en schoten aan (de juiste hoeken) en **let voortdurend op dat die buitenom alles vrijlopen**, een schoot of val door de zeereling bijvoorbeeld kan je de spinaker kosten of levert op zijn minst een dramatische trim op…

> *Het is ook prima mogelijk vanuit een rechthoekige zak uit het kajuitluik te hijsen; misschien gaan we dat dit jaar proberen, het scheelt wat gedoe op het voordek;*

De spinakerboom prepareren, als je over de juiste boeg vaart dan zet je de boom aan loefzijde, prik hem aan het mastoog, bevestig de ophouder en zorg dat de fokkenschoot niet tussen ophouder en mast terecht komt; doe de toekomstige loefschoot in de andere bek en laat dat op het voordek rusten, liefst wat naar voren.

Ga dan terug naar de kuip.

Breng daar de boom in horizontale positie met de ophouder en trek ook de boomneerhouder aan (wat ruimte mag) en fixeren zodat de boom niet omhoog kan vliegen als de spinaker wind pakt; de boom gaat vanzelf wat tegen de voorstag leunen (wel aan loefzijde is de bedoeling).

Trek beide schoten aan zodat de spinaker bijna uit de zak komt, een half metertje mag al…

Nu bijna voor de wind gaan varen, de genua of fokkenschoot wat aangetrokken houden zodat de spinnaker daar vrij buitenom gehesen kan worden; hijsen als een speer en zorg dat de top van de spinaker tot bovenin de mast zit, (maak eventueel een merkje op de val).

Let op als je hijst dat de spinnaker nergens achter blijft haken en goed uit de zak komt.

De spinnaker pakt soms eerst nog weinig wind omdat ie nog in de windschaduw van fok en grootzeil zit.

Om wind te pakken zetten we de spinnaker verder naar loef door de lijschoot te vieren, en de loefschoot aan te trekken, de spinakerboom gaat zo verder naar buiten/achter (ook de neerhouder wat vieren als ie op voordek aangrijpt) en als het goed is pakt ons spinnakertje wind en voel je de boot versnellen!!

Laat de roerganger assisteren met de loefschoot anders heb je handen te kort.

Spi trimmen

Als de spinnaker vol staat, laat je de in principe de lijschoot vieren totdat het voorlijk gaat killen.

Voor de boompositie kun je zeer globaal stellen dat die als het ware in het verlengde van de giek staat, een andere vuistregel is loodrecht op de windrichting.

Afhankelijk van de grootte en snit van de spinnaker is eerst een horizontale stand van de boom een redelijk uitgangspunt, probeer vervolgens de beide schoothoeken op dezelfde hoogte te krijgen door de boomhoogte te variëren.

Dan wordt het een spelletje…. hoever kan ik de lijschoot vieren, hoe reageer je op windvlagen, hoe staat ie mooi; de bootspeed laat je voelen hoe lekker het gaat…

Afhankelijk van de omstandigheden kun je de fok of genua strijken (of oprollen, let erop dat je de spi niet “meepakt”)

Met harde wind laten wij de fok staan, dan kan de spinaker niet om de voorstag slaan, bij licht weer verstoort de genua de windstroom en creëert zo vuile wind voor de spinaker, dan strijken we die.

Spi gijpen

Eens komt het onvermijdelijke, we moeten gijpen. Hiervoor zul je even naar het voordek moeten om de spinakerboom van schoot te wisselen. De spinaker zal even ‘vliegen’ dat wil zeggen alleen op de schoten zonder boom; bereid die trim voor in de kuip voordat je naar het voordek gaat, de roerganger zorgt voor stabiele koers voor de wind, zal het grootzeil gijpen en assisteert zo mogelijk met de schoten. Vier eerst nog de neerhouder zodanig dat je straks ruimte hebt om de boom te wisselen, de ophouder kan vast blijven.

Dan naar het voordek, maak de boom los van de mast en trek aan het koordje van de boombek waarin de loefschoot zit zodat deze losgaat. De spinaker ‘vliegt’ nu tijdelijk, de kunst is dat ie niet inklapt; pak (over de andere boeg) de ‘oude’ lijschoot en stop die in de boombek, schuif hem naar de schoothoek en prik de boom weer aan de mast; de boom staat nu over de ander boeg. Het grootzeil zal idealiter worden gegijpt tijdens boomwissel, dan kan de roerganger vervolgens assisteren bij de schoten. Terug in de kuip kan je verder gaan met de trim.

Spi strijken (Dippen)

Aan het eind van het rak moet ie er echt af; neem hiervoor ook weer tijd en ruimte; afhankelijk van de omstandigheden bestaan er verschillende methodes, deze keer alleen de meest eenvoudige:

De bedoeling is om de spinaker aan lijzijde binnen te halen in de windschaduw van het grootzeil, onder de giek door in het kajuitluik. Eerst afvallen tot bijna voor de wind (voor zover dat nog niet het geval was), dan –indien nodig- de fok of genua hijsen (of uitrollen);

Als je na het strijken een aan de windse koers gaat varen, kun je de ‘toekomstige’ schootvoering al vast voorbereiden en de schoot doorzetten, zo zal de fok de spinaker minder hinderen bij het strijken;

Trim de spinaker in de windschaduw van het grootzeil (loefschoot rustig wat vieren, boom komt naar voren, neerhouder en lijschoot wat aan, de winddruk valt zo uit de spinnaker; dan

volgt het eigenlijke strijken: pak de lijschoot ergens ter hoogte van de giek, laat de loefschoot geheel vieren, spinnaker met de lijschoot binnen halen onder de giek door in het luik, (eventueel gelijk in de zak), en tegelijkertijd de spinnakerval zo gecontroleerd mogelijk vieren zodat de spinnaker niet in het water raakt! Let erop dat je de spinaker niet stuk trekt over de scepters van de zeereling of aan uitsteeksels van giek of zijstagen! Dit kan ook op het voordek, het maar net wat je voorkeur is.

Pakt de spinnaker onverhoopt wind dan heb je zeilhandschoentjes echt nodig….

Genua of fok verder trimmen op nieuwe koers, zorg dat de boom weer op het dek ligt (in verband met overstag gaan) en zorg dat de boomophouder de fokkenschoten niet belemmert, meestal haal ik hem van de boom en zet hem aan de mast; vervolgens alles uitzoeken, aanslaan en opruimen en bij de bovenwindse boei weer opnieuw……

Volgende keer wil ik ingaan op reachen, ‘afkruisen’ en eventuele problemen met spinakeren al dan niet ingegeven door reacties uit de vloot, en een interview met een NMV prominent die mogelijk zijn (spi)trimgeheimen uit de doeken wil doen.

Henri Rots – ‘Skär’

VAREN MET LARIE HOLM

Boot en (nieuwe) eigenaar

Op het moment van schrijven (begin april 2005) telt de vereniging 171 leden, verspreid over vijf boottypes. Tevens bestaat er een geografische spreiding die zich zelfs tot onze zuiderburen uitstrekt en is er interesse getoond vanuit Duitsland om toe te treden tot de vereniging. De constante nettogroei van rond de 35 nieuwe leden per jaar blijft dus aanhouden[1].

Dit zijn de feiten, maar nu terug naar de titel van dit stuk: wie zijn de eigenaren achter al die boten, wat zijn hun beweegredenen om lid te worden? Sinds oktober 2004 zijn de volgende 24 personen met hun boten en ligplaatsen als nieuw lid opgetekend.

Bart van den Ancker	Amsterdam	M26	*<naamloos>*		18-mrt-2005
Jan de Blok	Midlum	M26	*Windekind*	Workum	13-mrt-2005
Peter Boer	Doesburg	IF	*<naamloos>*	Giesbeek	3-nov-2004
Erik de Boer	Makkinga	IF-E	*Njuta*	De Veenhoop	27-okt-2004
Annemarie Bosch	Driebergen Rsb.	IF	*Ellinor*	Uitdam	24-okt-2004
Olger Boukamp	Muiden	IF-E	*SAGA*	Naarden	28-mrt-2005
Rob Burridge	Den Haag	M26	*Slippery Sam*	IJmuiden	12-jan-2005
Erik Diender	Kampen	IF-E	*Inma*	Kampen	16-jan-2005
Rolf Groenendijk	Bodegraven	IF	*Pronto*	Nieuwkoop	21-mrt-2005
Jan van Harten	Hellevoetsluis	IF	*Blue Mary*	Hellevoetsluis	19-mrt-2005
Frans de Jong	Schiedam	IF	*Elisabeth*	Zoutkamp	7-jan-2005
Gert van der Kooij	Den Haag	IF	*Windvis*	Monnickendam Marina	27-mrt-2005
Peter Langendoen	Den Haag	M26	*Balance*	Numansdorp	1-nov-2004
Roland van Loon	Zeewolde	M26	*<naamloos>*	Block van Kuffeler	19-mrt-2005
Wilna Martin	Tilburg	AC20	*El Morya*	Dintelmond	6-mrt-2005
Sandro Otten	Hilversum	IF-E	*Rode Pimpernel*	Monnickendam	22-mrt-2005
Johanna Peeters	Huizen	IF	*<naamloos>*	Huizen	16-nov-2004
Wim Pont	Alphen a/d Rijn	M26	*<naamloos>*	Aalsmeer	21-feb-2005
Sander Prins	Wormerveer	M26	*Nix*	Hoorn	6-feb-2005
Arend Roukema	Heerenveen	IF-E	*Life*	Goingarijp	9-mrt-2005
Tijs Willem van Vliet	Lemmer	M26	*Sylnocht*	Lemmer	19-feb-2005
Sybren de Vries	Naarden	IF	*Holm*	Naarderbos	2-apr-2005
Jaring van der Zee	Huizen	IF	*Twirre*	Huizen	20-jan-2005
Stefan van Zeijl	Rotterdam	IF	*Nasty Frog*	Hellevoetsluis	12-dec-2004

Allen een heel hartelijk en warm welkom geheten binnen deze jonge, veelzijdige en prettige vereniging. De continue aanmelding van nieuwe leden (zeker in zo grote getale) blijft een stimulans voor de commissies en het bestuur: er is vraag naar het resultaat van hun inspanningen.

Schreef ik vorige keer nog dat ik hoopte dat Kees Stuurman niet lang de enige eigenaar van een 20-voeter zou blijven binnen de NMV, nu kan ik melden dat het aantal 20-voeters sindsdien met 100% is toegenomen: welkom Wilna Martin. Ik hoop dat deze 20'-trend nog lang kan worden vastgehouden.

Ook wil ik nog even stilstaan bij de leden die afscheid van ons namen. Het is voor de vereniging prettig vast te kunnen stellen dat zij dit voornamelijk doen vanwege de verkoop van hun Marieholm. Slechts een enkeling besluit zich terug te trekken om andere redenen, redenen die zijn terug te voeren op een druk privé-leven. Maar om welke reden dan ook, een hartelijk dank voor het vertrouwen dat ze stelden in de vereniging is op z'n plaats. Bij deze dan, nogmaals, bedankt aan:

Marène Ammerlaan	Bleiswijk	IF	*Nasty Frog*	24-mei-2002	29-jan-05
Fred Bakker	Almere			24-okt-2003	31-dec-04

[1] Voor een volledig historisch overzicht van ledengroei en boten verwijs ik gemakshalve naar de website (publieke deel, onder "Artikelen"), en naar de ledenlijst (op het ledendeel van de site).

Jan de Boer	Kwadijk	IF-E	*Inma*	17-aug-2004	01-jan-05
Bill Derks	Bilthoven	M26	*Syndafall*	13-apr-2003	04-apr-05
Enjo Jager	Houten	IF-E	*Toppen II*	17-mrt-2003	30-jan-05
Gerrit Dirk Vrolijk	Hellevoetsluis	IF	*Blue Mary*	29-sep-2003	22-mrt-05

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

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

Tenslotte hebben we zoals gebruikelijk de nieuwe leden in de gelegenheid gesteld zich via deze weg aan de vereniging voor te stellen. Onderstaande reacties zijn daarvan het resultaat. Hartelijk dank aan deze schrijvers!

Namens het bestuur, Paul Brandt, secretaris

Slippery Sam

Wij zijn Rob en Edith (leeftijd respectievelijk 49 en 34) en wij zo goed als in het bezit van een M26 (leeftijd 28).

Momenteel ligt de boot in Lelystad maar halverwege april zullen wij haar naar IJmuiden brengen. Dit lijkt nogal vreemd als je bedenkt

dat wij in Scheveningen wonen! Maar helaas,…we zullen 2 á 3 jaar geduldig moeten wachten voordat we daar een ligplaats zullen krijgen.

Alhoewel wij al jaren zeilen, zal dit onze eerste eigen boot worden. We hebben uiteindelijk voor een M26 gekozen omdat deze het meeste aan onze eisen voldoet zonder al te veel concessies te doen. We wilden namelijk een goed zeewaardig jacht, dat niet te duur is in de aanschaf, onderhoud en havengeld. Het werd ons in onze zoektocht al gauw duidelijk dat een Marieholm aan al deze eisen kon voldoen.

Nadat we een Marieholm 'in levende lijve' hadden gezien op de Westeinder plassen, wisten we het zeker. Een M26 moest het worden. De M26 is echt een schitterende boot en van goede komaf: Zweedse kwaliteit en familie van de Folkboat!

We vragen ons af of de boot die we op de Westeinder plassen zagen, hoort bij Marieholmvereniging. Mocht dat zo zijn dan rest ons te zeggen: "Cheers Shipmate!"

Rob, Edith en "Slippery Sam"

Sjödroppe

Mijn naam is Frans de Jong (52), vader van Sara (23) en Joost (18) en echtgenoot van Els Boon.

En eigenaar van een IF uit 1974. Een mooie Zweedse die wij in 2003 hebben overgezeild van Göthenborg (om precies te zijn voor de kenners van het gebied: uit het Aksim-fjord) via het Kattegat en het Nord-Ostsee-Kanal naar Zoutkamp. Daar ligt ze in het Lunegat. Geen wedstrijdboot, maar een rustige toerzeiler, die ik het liefst op de Zweedse wijze zonder gebruik van de motor de haven in en uitzeil.

De wadden zijn mijn favoriete toergebied. Dat bezeilde ik tot voor kort uitsluitend met een Drascombe Longboat Cruiser – een grote

naam voor zo'n klein schip. Een heerlijke scharrelboot met z'n twee masten, midzwaard en ophaalbaar roer – diepgang 25 cm.... Ideaal voor het wad want droogvallen hoort bij wadzeilen, vrijwillig of noodgedwongen. En dat is met een IF een hele onderneming, als je dat vergelijkt met zo'n Drascombe tenminste. Maar daar staat tegenover dat de IF weer een stuk beter zeilt en beter bestand is tegen ruim en ruw water.

Voorlopig blijven we in het Noorden rondzwerven (ook nog met de Drascombe), maar we zijn wel van plan in om één van de komende jaren onze Zweedse aanwinst naar de Rijnmond te zeilen, zodat we vanuit onze woonplaats Schiedam naar de IF kunnen fietsen of wandelen.

En dan nu lid van de Marieholmvereniging. De eerste persoonlijke kennismaking was de ledenvergadering van zondag 13 maart – een bonte verzameling van mensen, een breed spectrum aan ideeën – prima! Met een vereniging beleef je dingen die je in je eentje niet beleeft. Verder is zo'n vereniging een goeie plek om te horen hoe dat nou precies zit met die verstaging of om gewoon gezamenlijk te zwijmelen over die prachtboten. Ik hoop jullie bij gelegenheid persoonlijk te ontmoeten!

Frans de Jong

WYSIWYG

(what you see is what you get)

Vanochtend bleek er weer sneeuw gevallen te zijn. En dat terwijl wij zo onze zinnen hadden gezet op het omstreeks 1 april te water laten van onze 'nieuwe' 30-jarige Marieholm IF. Of dat strakke tijdschema wordt gehaald, is dus maar de vraag.

Sinds oktober zijn wij de trotse eigenaren van een Marieholm IF, door Doornbos/Loosdrecht zelf geïmporteerd uit Zweden. Daarvoor hadden we een Draayer, dat zeilt weliswaar geweldig, maar na drie weken zomervakantie moet je thuis eerst een uur aan een deurpost hangen om je ruggengraat weer in oorspronkelijke staat terug te brengen (natuurlijk eigen schuld, moet je ook maar niet gaan vakantievieren op een weekendzeilertje). Vandaar dat er dus uitgekeken werd naar iets anders/groters. En Marieholms kwamen we in Friesland met een zekere regelmaat tegen. Het zag er altijd zo geweldig uit. Bij flinke wind, wanneer wij onze Draayer voeren met dubbel rif en stormfok, gingen die Marieholms ons voorbij op een oor, onder vol tuig; dat wilden wij ook wel.

Onze Draayer werd boven verwachting snel verkocht aan een liefhebber (met een vrouw die niet van zeilen hield, arme man, dus nooit langer dan een dagje weg en nooit rugpijn van de krappe kajuit). Ik verheugde mij stiekem al op een bootloze winter. Nooit met pokkenweer toch even met de auto naar Arnhem, naar Van Workum, om te zien of alles er nog goed bij ligt. Geen geklus in de winter, maar pas in maart gaan denken aan iets anders..... Het mocht niet zo zijn. Vrijdags was de Draayer opgehaald door de nieuwe eigenaar. Op zaterdagochtend togen wij met hond per auto naar Loosdrecht want op Internet (wat zou je nog zonder moeten) was daar iets moois gespot. En het was liefde op het eerste gezicht. Op zondag waren we de trotse eigenaar van een Marieholm IF. Die moest toen 'alleen' nog maar even naar Arnhem gevaren worden.

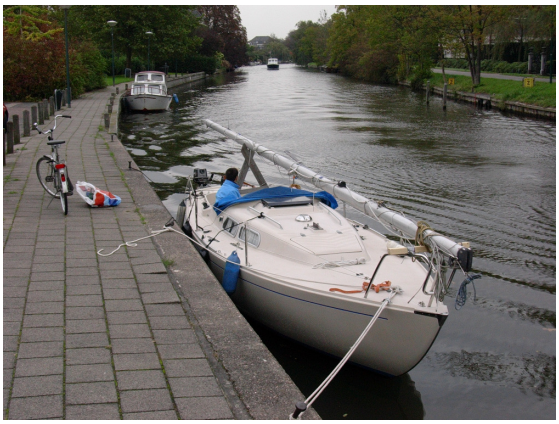
Van een bereidwillige buurvrouw kregen we een lift naar Breukelen. De eerste stopplaats waar we aanbeland waren (een heel geregel met auto in Loosdrecht bij de werf en een vouwfiets aan dek, om terug naar Loosdrecht te fietsen om de auto op te halen). De tweede stopplaats werd Wijk bij Duurstede, met die leuke haven aan een binnenvaartschip en een heerlijk klein hotelletje in het centrum. Met behulp van koffie en erwtensoep (lang leve de Zweedse blikopener die we nog aan boord in een bestekla aantroffen, de onze was per abuis thuis achtergebleven) bleven we warm en bereikten we heelhuids de toegangshaven tot Jachtwerf Van Workum in Arnhem. Gelukkig was de waterstand ook hoog genoeg

om ons over de toegangsdrempel te helpen.

Inmiddels is de elektrische bedrading verwijderd, net als een gammel zonnepaneel op het kajuitdak; de zeereling wordt vervangen, net als de verstaging. Nieuwe huiddoorvoeren gemaakt, kogelafsluiters en nieuwe slangen voor de kuiplozing. De buitenboordmotor is van de spiegel naar de bun verbannen. Dankzij inventieve hulp vanuit Lathum, waar onze buitenboordmotor altijd in onderhoud was. De oeroude dunne groene kussens zijn vervangen door een geweldig matras in de punt en buitengewoon flitsende lavendelblauwe skay kajuitkussens. Het primitieve kombuisje is nu voorzien van een brandwerend laagje traanplaat tegen plafond en achterwand, en met een eenpits spiritusbrander blijft er in het kastje ook nog ruimte voor pannen over. De hangkast aan stuurboord wordt voorzien van een tweetal 'schoenenzakken' van Ikea (lekker Zweeds), gewoon op maat geknipt en aan de kledingroede bevestigd dmv klittenband. Het houtwerk in de kajuit is in de afgelopen maanden vele malen voorzien van een laagje teakolie en glanst je nu tegemoet. En natuurlijk zijn er toch 100 en 1 klussen geklaard (dankzij de milde winter). De verlichting werkt weer, er is een acculader, een branddeken en brandblussertje, er is onder de kuipvloer een pomp gekomen, het roer is er afgehaald en van nieuwe ringen en rubbertjes voorzien en de helmstok glanst door een aantal lagen lak enz enz. Nu is het 'alleen' nog een kwestie van het dek schoonspoelen en poetsen.

Wanneer de verstaging is vernieuwd, kunnen we op weg naar onze ligplaats aan steiger F van WSV Giesbeek. In het zomerseizoen hopen we op een leuke ligplaats ergens in Friesland, zodat we een aantal lange weekenden kunnen varen. Na de zomervakantie in augustus nemen we de boot dan weer mee naar Giesbeek.

Nu alleen nog een naam verzinnen (Proud Mary?: we zijn toch geen radarboot, The Wind



Cries Mary?: veel te lang, iets Zweeds dan? nee, ik wil niet bij elke havenmeester de bootnaam staan spellen..... we zien nog wel.....Het hopen is op een lang seizoen met heel veel mooi zeilweer, om onze Zweedse schone flink uit te laten (en we rijden ook al in een Volvo uit '72, ik mag wel oppassen dat ik ook niet ingeruild word voor iets Zweeds).

Jolan Vervat (fokkemaat van Peter Boer)

Nieuwe IF in Huizen

Aan de nieuwe leden is gevraagd om een kort stukje voor MarieTeam te schrijven. Ik ben zo'n nieuw lid. Mijn naam is Johanna Peeters en ik woon in Huizen; mijn bouwjaar is 1961.

Sinds november 2004 ben ik in het bezit van een Marieholm, een IF. Ik vind het een geweldige zeiler.

Mijn zeilervaring is reeds lang. Aangezien ik opgegroeid ben op een woonboot kwam ik al

zeer jong in aanraking met water en kon eerder zeilen dan fietsen. In eerste instantie in een zelfbouwbootje (mijn vader was erg handig) later in een toer flying junior en vanaf mijn veertiende in een wedstrijd FJ.

Tot mijn achttiende heb ik wedstrijd gevaren als bemanning en als ik de kans kreeg stuurde ik. Daarna heb ik met een BRIES (Van der Stad bouw) rondgezeild met mijn toenmalige partner. We zijn toen meerdere malen naar Denemarken en Zweden geweest en onze thuishaven was Amsterdam.

Einde relatie betekende voor mij geen beschikking over een eigen boot maar meevaren ging ook best. Nog steeds zo nu en dan met de BRIES mee, een maand varen op Lake Michigan en op de Condor in Australië.

Een bm huren op Loosdrecht of een andere plas vond echter ook regelmatig plaats.

Sinds ik in Huizen woon, heb ik de kriebels wel weer heel erg gekregen, ik woon vlak bij het water en ik zit er toch liever op dan dat ik er

naar sta te kijken. In Denemarken had ik al staan loeren naar Marieholms, er zijn er daar natuurlijk veel meer (bij Zweden om de hoek). In Huizen lag er eentje te koop en ik heb er een half jaartje omheen gedraaid en toch uiteindelijk maar gekocht.

Een naam heeft mijn “Marie” nog niet (Marietje is een leuk woordspeling maar ik vind haar meer dan een Marietje) als iemand een leuke suggestie heeft mail maar naar peetersjohanna@hotmail.com.

Grootse plannen heb ik nog niet, ik wil haar eerst even wat beter leren kennen. Ik begin dus gewoon maar op het IJsselmeer en de randmeren om vervolgens uit te wijken naar het wad.

De reden dat ik lid van de vereniging ben geworden, is gelegen in het feit dat ik direct de site vond met erg veel handige tips en informatie. Verder vind ik wedstrijdzeilen leuk; of ik dit jaar al erg actief zal zijn weet ik nog niet ik wil eerst een beetje bekend raken met de schone snelle dame. Als jullie een blauwe “Marie” zien bestaat er een grote kans dat ik erop zit er zijn er namelijk maar weinig die blauw zijn.

Johanna Peeters

Ben jij ook pas lid van de NMV, maar nog niet officieel voorgesteld in MarieTeam? Stuur dan je stukje en foto’s voor 30 september a.s. naar redactie@marieholmverenging.nl.
Ook als je al langer lid bent en wat over je boot wilt schrijven, is je bijdrage natuurlijk welkom!

Evenementen

Evenementenkalender 2005

Ook in 2005 wordt er een aantal officiële NMV evenementen georganiseerd. Ook dit jaar proberen we zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande wedstrijden bij de vereniging van onze leden. De inschrijving van de evenementen verloopt via de NMV. Ter plekke is de organisatie meestal in handen van de lokale watersportvereniging.

Het hoogtepunt van het jaar wordt het Marieholm Kampioenschap dat dit jaar voor de tweede keer georganiseerd zal worden. We zijn dan gedurende drie dagen te gast bij de watersportvereniging de Zeevang in Edam. Meer informatie volgt binnenkort via de website.

Het tweede topevenement wordt de Shipmate Classic Yacht Regatta in Hellevoetssluis. Dit evenement voor klassieke zeiljachten staat vanaf dit jaar ook open voor polyester schepen met een klassieke uitstraling en de organisatie vindt dat zowel de IF als de M26 aan die eis voldoen! Zie informatie verder in die blad.

De (voorlopige) NMV evenementen kalender:

Datum	Naam evenement	Locatie	Georganiseerd door:	Inschrijving	Sluiting inschrijving	Contact persoon (rayonhoofd)
23-24 april	Voor-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	www.kwvdekaag.nl	19-apr-05	Sietske Cnossen
6-8 mei	Voorjaarsevenement Rayon IJsselmeer	Ankerplaats de Ven	NMV	via NMV	24-Apr-05	Rob Gerritsen
7 en 8 mei	Voorjaarsevenement Rayon Holland	Westeinder	WV Aalsmeer	via NMV	24-Apr-05	Marjo Broertjes
13-15 mei	Rondje Vlieland	Den Helder	NMV	via NMV	24-Apr-05	Henk Veerdig
28 en 29 mei	Voorjaarsevenement Randmeren	Randmeren	WV Almere in Almere Haven	via NMV	15-May-05	Erik Nagtegaal
11 en 12 juni	Voorjaarsevenement Rayon Friesland	Sneekermeer	Jachthaven Mid Friesland in Terherne	via NMV	01-Jun-05	Manja Thiry en Henri Rots
28 tot 31 juli	Shipmate Classic Yacht Regatta	Haringvliet	DCYR in Hellevoetssluis	via NMV of www.dcyr.nl	01-Jul-05	Marleen Gaillard
12, 13 en 14 augustus	Marieholm Kampioenschap	IJsselmeer	WSV de Zeevang in Edam	via NMV	01-Aug-05	Marleen Gaillard
24 en 25 september	Na-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via NMV	15-Sep-05	Marjo Broertjes

Pak allemaal je agenda en plan één of meerdere NMV weekenden nu alvast in. Het is gezellig, leerzaam en spannend om met een grote groep Marieholmzeilers bij elkaar te komen. Hou je e-mail en de website in de gaten voor informatie over het programma en de inschrijving.

Ik wens iedereen een heel goed zeilseizoen toe en hoop in ieder geval op een grote opkomst bij de evenementen.

Marleen Gaillard

NMV Jaarprijzen

In 2003 heeft het bestuur van de NMV twee jaarprijzen ingesteld: De "NMV jaarprijs" gaat naar de deelnemer die het beste resultaat heeft gehaald in alle door de NMV georganiseerde wedstrijden tijdens de evenementen. De "NMV geinbokaal" is een prijs voor een Marieholmbezitter die iets opmerkelijks heeft gedaan. Dit kan variëren van een zeer enthousiaste vrijwilliger bij een evenement; een mooi verhaal in het verenigingsblad, een opmerkelijke klusaktie; een mooie fotoreportage.

Tijdens de afgelopen algemene ledenvergadering zijn voor de tweede keer deze jaarprijzen uitgereikt aan de volgende mensen/boten:

- De "NMV jaarprijs 2004" is gewonnen door het team van Hanz Zwart met de IF "Mission IF possible". Zij hebben aan alle 3 de evenementen meegedaan en daar zeer goede resultaten behaald. In de totale puntentelling (zie uitslagen) bleven zij de andere deelnemers ruim voor. De jaarprijs bestond uit het Regelschrift, een handig boekje met de regels voor het wedstrijdzeilen 2005-2008. Dit boekje zal binnenkort aan Hanz overhandigd worden.
- De "geinbokaal" is dit jaar gewonnen door Hilko Ton en Frank van Krimpen. Zij hebben tijdens het eerste Marieholmkampioenschap laten zien tegen weer en wind bestand te zijn door onder erbarmelijke weersomstandigheden de wedstrijden te starten en finishen. De geinbokaal bestond dit jaar uit een boekje over het weer en de watersport. Wij hopen dat ze er veel aan hebben....

Het bestuur feliciteert de winnaars van de jaarprijzen 2004!!!!

Marleen Gaillard

Jaarprijs 2004

					Westeinder		Edam		Kaag		
Positie	**NAAM JACHT**	**TYPE**	**ZEILNR**	**NAAM EIGENAAR**	**plaats**	**punten**	**plaats**	**punten**	**plaats**	**punten**	**Totaal**
1	Mission IF possible	IF	N117	Hans Zwart	**3**	11	**1**	18	**2**	8	37
2	Asjemenou	M26	onbekend	Hans Verdel	**7**	7	**2**	17	DNS	0	24
3	Skidbladnir	IF-E met inboard	3018	Marleen Gaillard	**6**	8	**9**	10	**6**	4	22
4	MGB75	IF outboard	2642	Jacco Hoogenboom	**1**	13	DNS	0	**3**	7	20
5	Specht	IF-E met inboard	1022	Erik Nagtegaal	DNS	0	**3**	16	DNS	0	16
6	Bathys	IF outboard	S1327	Sietske Cnossen	**5**	9	DNS	0	**4**	6	15
7	Windzang	M26	182	Ferdinand Postma	DNS	0	**4**	15	DNS	0	15
8	Work	M26	-	Henk Veerdig	DNS	0	**5**	14	DNS	0	14
9	Aniene	IF-E met inboard	2717	Frank Jurgens	DNS	0	**6**	13	DNS	0	13
10	Påpp	IF outboard	S1972	Pico Kuiper	**2**	12	DNS	0	DNS	0	12
11	Arie	IF	3260	Jan Sparreboom	DNS	0	**7**	12	DNS	0	12
12	Skaer	IF	2319	Henri Rots	DNS	0	**8**	11	DNS	0	11
13	Il Vento	IF outboard	1862	Bart Keijzer	**4**	10	DNS	0	DNS	0	10
14	Jadan II	IF	6477	Ludo Knegtel	DNS	0	DNS	0	**1**	9	9
15	Johanna	M26	311	Igle Berghuis	DNS	0	**10**	9	DNS	0	9
16	Jenny	M26	164	Ab Jansen	**11**	3	DNS	0	**5**	5	8
17	Thetis	M26	384	Gerard Jansen	DNS	0	**11**	8	DNS	0	8
18	Alacrity	M26	17	Romke Woudstra	DNS	0	**12**	7	DNS	0	7
19	Solgry	M26	406	Richard Stijns	**8**	6	DNS	0	DNS	0	6
20	Jingga	IF	2315	Anthony de Bont	DNS	0	**13**	6	DNS	0	6
21	Yemanjá	M26	333	Michel Zandbergen	**10**	4	DNS	0	**9**	1	5
22	Tawhiri	M26	245	Hinse Koning	**9**	5	DNS	0	DNS	0	5
23	Loenatik	M26	167	Han Goossens	DNS	0	**14**	5	DNS	0	5
24	Sytske fan Warkum	IF-E met inboard	4228	Paul Brandt	DNS	0	**17**	2	**8**	2	4
25	Hydra	M32	231	Rob Gerritsen	DNS	0	**15**	4	DNS	0	4
26	Blue Peter	IF	1240	Mark den Hertog	DNS	0	DNS	0	**7**	3	3
27	Sphinx	IF - motor in bun	2830	Tirza Zwanenbeek	DNS	0	**16**	3	DNS	0	3
28	JIP	IF-E met inboard	1234	Jan-Mark Vink	**12**	2	DNS	0	DNS	0	2
29	Svan	IF-E met inboard	?	Adri Voorn	**13**	1	DNS	0	DNS	0	1
30	Marnavik	M26	247	Peter Luyendijk	DNS	0	**18**	1	DNS	0	1

plaats	aantal te behalen punten
1	aantal deelnemers
2	aantal deelnemers min 1
3	aantal deelnemers min 2
4 etc.	aantal deelnemers min 3
DNS = Did not start	0 punten

bij ex aequo telt het aantal beste plaatsen en/of de beste plaats in een wedstrijd met grootse deelnemers (i.e volgorde Edam, Westeinder, Kaag)

Meehelpen bij het Marieholmkampioenschap 2005

Van 12 t/m 14 augustus wordt wederom in Edam het Marieholmkampioenschap gevaren. Doordat we dit evenement in eigen beheer organiseren ben ik op zoek naar mensen die mee willen helpen in de organisatie tijdens dit weekend. Wie en wat hebben we nodig:

- Iemand die 1 of 2 dagen startschip wil zijn.
  Dit kan met een Marieholm, maar mag ook een ander schip zijn waarmee zonder al te veel problemen geankerd kan worden op het IJsselmeer.
- Iemand die met het rubberbootje van de vereniging de boeien van de baan wil helpen uitleggen. Het zou mooi zijn als je in bezit bent van een vaarbewijs.
- Iemand die mee wil helpen met starten en finishen op het startschip.
- Iemand die mee wil helpen met de organisatie op de kant (inschrijvingen, geld innen, uitslag verwerken etc.)

Lijkt het je leuk om het evenement van dicht bij mee te maken dan is dit je kans! Heb je familie of vrienden die het leuk zouden vinden om mee te helpen dan is dat uiteraard ook prima.

Lijkt het je wat of wil je meer informatie neem dan even contact op met Marleen Gaillard (evenement@marieholmvereniging.nl of 071-5217355)

Rayonhoofden

Zoals al eerder aangekondigd hebben we sinds begin 2005 NMV-rayons. De volgende personen hebben zich inmiddels aangemeld als rayonhoofd:

- Friesland: Henri Rots en Manja Thiry
- IJsselmeer: Rob Gerritsen
- Hollandse Plassen: Marjo Broertjes
- Zuid Nederland: Cor Sikkens
- Utrechtse Plassen: vacature
- Zeeland: vacature

Hierbij wil ik nogmaals een oproep doen aan de NMV leden rond Utrecht en in Zeeland om zich aan te melden als rayonhoofd. Het hoeft echt niet veel tijd te kosten (het kan ook in deeltijd, zoals je ziet) en dan komt de NMV ook naar jouw rayon toe deze zomer!!!

Marleen Gaillard

De Shipmate Classic Yacht Regatta (28 - 31 juli 2005)

Een internationaal zeilevenement voor klassieke jachten

De Dutch Classic Yacht Regatta heeft in Shipmate Vlaggen een toegewijd sponsor gevonden. Daarom gaat het evenement in 2005 verder onder de naam Shipmate Classic Yacht Regatta.

Van 28 tot en met 31 juli 2005 wordt in Hellevoetsluis de Shipmate Classic Yacht Regatta georganiseerd. Dit internationale evenement voor klassieke schepen is voortgekomen uit de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten en de britse Old Gaffers Association. Inmiddels zijn de deelnemers afkomstig van veel meer verschillende behoudsverenigingen in binnen- en buitenland. De deelnemersaantallen variëren van 120 tot 150 schepen. Er wordt in verschillende klassen wedstrijd gevaren. Daarnaast zijn er in en rond de haven verschillende nautische activiteiten. Voorafgaand aan de dagen in Hellevoetsluis kunnen de deelnemers aansluiten bij één van de aanbrengtochten vanaf Amsterdam, IJmuiden of uit Engeland.

Wilt u meer weten over het programma?

Bezoek dan de website **www.dcyr.nl** of neem contact op met het secretariaat.

Gosine Broersen
secretariaat DCYR
adres: Karveel 33-11; 8231 BH Lelystad
tel.: 0320-247813
email: secretariaat@dcyr.nl

Pinksterevenement NMV

Het Programma:

Vrijdag 13 mei:

Vanuit thuishaven zelfstandig of onderling georganiseerd naar Den Helder (Marine Haven), 's avonds palaver. Deelnemers die verder dan een dag varen van Den Helder liggen zullen al op 12 mei of eerder moeten vertrekken.

Zaterdag 14 mei:

's Ochtends vroeg palaver, vanuit Den Helder over de Noordzee als groep gezamenlijk buiten Texel en Vlieland om naar haven Vlieland

Oost, 's avonds ervaringen uitwisselen, desgewenst gezamenlijk eten en drinken.

Zondag 15 mei:

Na ochtendpalaver/afscheid vanuit haven Vlieland Oost over het Wad onderling georganiseerd of op eigen houtje terug richting thuishaven.

Combineren

Voor de tocht vanuit thuishaven naar Den Helder en vanuit Vlieland terug naar thuishaven kan gekeken worden naar mogelijkheden om samen op te varen.

We zouden bijvoorbeeld (indien gewenst) op de heenreis naar Den Helder bij de sluis van Kornwerderzand of Den Oever op een afgesproken uur op elkaar kunnen wachten en in groepen naar Den Helder varen.

Voor de terugreis vanuit Vlieland richting thuishaven kunnen in de haven van Vlieland Oost concrete afspraken worden gemaakt.

Voorwaarden

- Ken je schip
- Navigatie- en veiligheidsmiddelen aan boord
- Werkzame marifoon
- Deelname op eigen risico

Voor verdere informatie kan je contact opnemen met Henk Veerdig (072 5153675; dagelijks 19:00 - 22:30).

Rayon Nieuws

Rayon IJsselmeer

De NVM is groeiende en het is daarom heel begrijpelijk dat het bestuur een oproep ter ondersteuning van haar activiteiten aan de leden heeft gedaan om hen daarin te ondersteunen. Na enkele weken wikken en wegen heb ik mij mede daarom opgegeven voor het gebied IJsselmeer, maar ook omdat ik daar vrij veel vaar .

Ik ken het vaarwater en haar nukken en heb een ligplaats in de Houtribhaven te Lelystad.

Mijn naam is Rob Gerritsen en vaar met een Marieholm 32 E , een schip dat ik sinds 1989 in bezit heb. Daarmee een flink aantal 24 – uurs Medemblik gevaren en dit jaar (oktober) ga ik voor de 10^{e} keer deelnemen aan de Single Handed van Reid de Jong

Ook iets voor de rakkers onder de NMV?

Wil je daar meer over weten, bel gerust of mail even.

In Arnhem ben ik sinds 1998 voorzitter van R&Z vereniging Jason met 500 leden (ook kano en jeugdzeilen) en daarnaast lid van de wsv Lelystad. Verder is er nog veel meer te vertellen, maar dat misschien een ander keer.

Zoals jullie in het activiteiten overzicht konden zien stond mijn naam er al bij, wat zijn ze toch snel daar in de evenementencommissie!.

Ik had een concept programma voorstel meegezonden, zelfs dat werd vermeld.

Dat was niet helemaal de bedoeling daar het programma nog niet helemaal vast stond. Het geeft echter wel een indicatie wat we zoal gaan doen.

Lekker avontuurlijke varen, wedstrijdje eraan verbinden voorzien met eenvoudige navigatie onderwerpen.

Na de zaterdag wedstrijden, strijken we neer in de oude haven achter de Dromedaris voor het Marieholm diner aan de "Du PORT van Cleve-steiger" (dit is door de ophaalbrug) om daar gezellig na te babbelen en de daguitslag bekend te maken.
De volgende dag starten we voor nog een wedstrijd en sluiten we het weekend tijdig af zodat ieder schipper nog naar zijn thuishaven kan afvaren of de reis vervolgen naar ander

groot water bestemmingen.

Nog een paar kleine wetenswaardigheden:

Via Marleen heb ik het rekenprogramma ontvangen waarmee we zoals altijd de gezeilde tijden kunnen verwerken. Dat vraagt natuurlijk naast voorbereiding en vooral oefeningen om de juiste uitslagen bekend te kunnen maken.

Ook is er op de onlangs gehouden ledenvergadering in Loosdrecht voorgesteld om voor de Rayonhoofden een verenigingsvlag beschikbaar te stellen en een stagspanningsmeter. Dan zijn we herkenbaar en kunnen we de "spanning" eveneens meten.

We gaan het doen!!

Ik ben zeer benieuwd hoeveel NMV–leden aan dit evenement deel gaan nemen en hoop hiermee een bijdrage te gaan leveren naar een volwassen groei van de NMV IJsselmeer vloot, want er is veel lol op dat water te beleven.

Maar voordat we gaan genieten wens ik ons allemaal na de winterstop succes met het schip op orde te brengen, moet zelf ook nog wat klussen na mijn bezoek tijdens Kers en Oud/Nieuw op Terschelling en zie jullie inschrijving voor het weekend van 6, 7 en 8 mei met belangstelling tegemoet.

Rob Gerritsen – 'Hydra' (M32-E)

Rayon Noord

Het Rayon Noord wordt aangevoerd door middel van een duobaan om de werkzaamheden wat te kunnen verdelen. Bij deze willen we onszelf even kort voorstelen. Wij, Henri Rots en Manja Thiry hebben allebei onze Marieholms (IF en M26) in Friesland liggen, respectievelijk in Oppenhuizen en Akkrum. Echter, heel toevallig wonen we beiden –op loopafstand van elkaar- in Amsterdam in het Oostelijk Havengebied.

Het eerste evenement vindt plaats in het weekend van 11 en 12 juni. Onze insteek is dat een evenement voor iedereen in één weekend moet aan te varen zijn, om het op die manier zo laagdrempelig mogelijk te maken. Ook willen we de evenementen informeel houden en terplekke inspelen op de behoeften van de aanwezigen. We denken aan een wedstrijdje op zaterdagmiddag op het Sneekermeer, 's avonds gezamenlijk eten en borrelen en op zondagochtend kunnen we terplekke beslissen wat te doen. Bijvoorbeeld nog een wedstrijd, een toertochtje, workshop spinnakeren of juist bij elkaar aan boord koffiedrinken en ervaringen uitwisselen.

Wij zien onze rol als een faciliterende, waarmee we voorzien in een datum, locatie, eten en communicatie daarvan. De rest hopen we dat ingevuld wordt door de leden zelf.

We willen bij deze alle leden in Friesland oproepen naar het eerste evenement te komen. Op die manier vergroot je je betrokkenheid bij de vereniging en leer je snel andere boten in de omgeving kennen. Je kan je opgeven voor het evenement via de evenementencommissie op de website.

Henri Rots - 'Skär'
Manja Thiry – 'Mighty Mary'

Rayon Hollandse Plassen

Onder het rayon Hollandse Plassen vallen de vaargebieden in Noord- en Zuid-Holland. Een evenement georganiseerd door dit rayon zal plaatsvinden in zo'n vaargebied. De deelnemers kunnen vanzelfsprekend overal vandaan komen. Tussen de 15 en 20 NMV-leden hebben hun ligplaats in dit vaargebied. Uit eigen waarneming valt te concluderen dat er ook nog potentiële leden rondvaren. Als de kans zich voordoet, zal het rayonhoofd ze proberen in te lijven!

Natuurlijk is een rayon(hoofd) niet nodig of noodzakelijk om een evenement in gang te zetten. Dat blijkt uit het feit dat Sietske Cnossen en Bart de Bakker initiatief hebben genomen om deelnemers voor de Voor-Kaag te verzamelen.

Op 7 en 8 mei wordt er op de Westeinder Plassen – ons eigen vaarwater - een evenement gehouden. In elk geval varen we daar dan enkele wedstrijden op een zgn. Olympische driehoeksbaan. Andere wedstrijdvormen zijn natuurlijk ook denkbaar; misschien is een 4-uurswedstrijd weleens leuk om te doen! Meld je als dit je aanspreekt.

In het najaar sluiten we ons als NMV weer aan bij de Na-Kaag, die door KWV De Kaag wordt georganiseerd (24 en 25 september).

Marjo Broertjes - M26 "Solgry"

De Laatste Rubriek

What's in a name - Bathys

Wij zijn Bart de Bakker en Sietske Cnossen en wonen in Alphen aan den Rijn. Wij vonden het in 2003 tijd om onze Kolibri 560 Vonkje te verruilen voor een boot waarin je bij elkaar kunt slapen. Sietske was al langer gecharmeerd van een Marieholm, maar dankzij een Nakaag zonder wind (2003) was er volop gelegenheid om zo'n schip eens van dichtbij en van binnen te bekijken. Toen Bart zondagavond terugvoer naar de Braassem, voer hij op met de Il Vento van Bart Keijzer en was ook overtuigd. Een week later was de Kolibri verkocht en waren wij de trotse eigenaren geworden van een Marieholm IF.

Onze Marieholm had bij aanschaf de inspirerende naam DOX78. Zonder overleg waren wij het er over eens, dat dit geen naam was. DETOX had ons nog aangesproken, maar dit…!

Als trouwe lezers van Terry Pratchett's Schijfwereldserie kennen wij Bathys als waterwereld, waarin wezens wonen die daar volledig gelukkig zijn. Wij vonden Bathys daarom een mooie naam voor een boot waarop wij zo graag op het water zijn.

Later ontdekten we dat wat voor ons zo voor de hand liggend was, verwarring veroorzaakte. Uitspraken als "Batijs" verbaasden ons. En er hebben zelfs kennissen plat op hun buik op de steiger gelegen om te ontdekken hoe dit een anagram van onze voornamen was (en inderdaad: het is geen anagram!).

Kortom: met Bathys hebben wij het reuze naar ons zin!

Bart de Bakker en Sietske Cnossen

Van de redactie

De redactie van MarieTeam heeft een nieuw redactielid: Hilko Ton! Hilko heeft al hard meegewerkt aan dit voorjaarsnummer en dat terwijl ondertussen zijn zoon Jacob Jan op 29 maart is geboren.

Ook deze keer hebben we heel veel kopij ontvangen en willen bij deze alle auteurs hartelijk bedanken.

Graag ontvangen we voor het najaarsnummer in oktober veel verslagen en mooie foto's van alle evenementen en avonturen van deze zomer.

De deadline voor kopij is 31 september 2005.

Marjo Broertjes, Hilko Ton & Manja Thiry

redactie@marieholmvereniging.nl

Colofon Marie*Team*

Dit is het verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: Jaargang 5 (2005), nummer 1.
Nederlandse Marieholm Vereniging
KvK-nummer 30169764
Postbanknummer 5218463, t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft
Telefoon: 0343-450280
Email: redactie@marieholmvereniging.nl
Correspondentieadres:
Westeinde 12; 2275 AD Voorburg
http://www.marieholmvereniging.nl