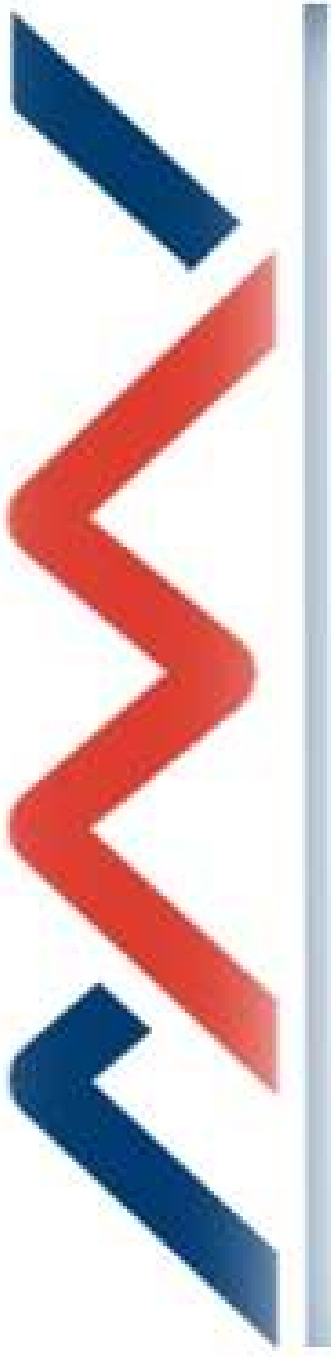


Nederlandse Mariëholm Vereniging

Voorpagina nog niet beschikbaar

Van de Voorzitter

Beste Leden,

Het is midden april als ik achter mijn computer zit te tikken en het is nog steeds veel te koud. Ook waait het behoorlijk uit het noord/oosten. Afgelopen week was er zelfs nog nachtvorst in Nederland. Dit alles bij elkaar maakt het niet aantrekkelijk om aan de boot te gaan werken. Maar veel boten moeten in de antifouling voor ze het water in gaan. En daar moet het eigenlijk iets warmer voor zijn (zowel voor de hechting als voor de eigenaar die staat te kleumen in de koude noord-oostenwind).
Onze boot is dit jaar in het water blijven liggen voor de winterwedstrijden op de Kaag. Ik wacht wel tot het weer wat aangenamer is.

Prima weer om binnen te zitten en één van de taken als nieuwe voorzitter van de Nederlandse Marieholm Vereniging te verrichten: een stukje schrijven voor de Marie*Team*. Niet dat het een opgave is maar bij de aanhef begint het al. Hoe spreek ik jullie, lezers, eigenlijk aan?? 'Beste zeilers' of 'beste Marieholmers' (lijkt wel een volk) of 'gelukkige booteigenaren' (want het blijven mooie boten) of….
Dan maar even spieken hoe mijn voorganger Frank Jurgens het heeft gedaan. En daar kan ik kort over zijn: Frank heeft het tijdens zijn voorzitterschap fantastisch gedaan. Hij nam samen met Paul Brandt (onze secretaris) het initiatief en was één van de medeoprichters van de NMV. Deze vereniging is onder zijn voorzitterschap uitgegroeid tot wat het nu is: een bont gezelschap van fanatieke Marieholmzeilers (zoals hij het zelf ooit omschreef). En een fanatiek zeiler is hij zeker. Als enthousiaste Marieholmzeiler raakt hij nooit uitgepraat over de prachtige lijnen en de goede vaareigenschappen van deze boten.
Helaas heeft Frank om persoonlijke redenen zijn functie als voorzitter ter beschikking gesteld. Ik heb het stokje van hem overgenomen en zal het voorzitterschap op mijn manier naar beste geweten proberen in te vullen.
Ik wil in ieder geval Frank hartelijk bedanken voor zijn enthousiaste en motiverende houding tijdens zijn voorzitterschap. Op de ALV in februari 2006 werd dit nog eens onderstreept door de aanwezige leden met luid applaus na de toespraak van de secretaris. Ik ga ervan uit dat ik hem nog regelmatig tegen kom op het water.

De regen is ondertussen gestopt en het zonnetje laat zich zien. Zou het dan toch lente worden? Ik ga ervan uit dat de winter z'n laatste stuiptrekkingen laat zien en dat we een mooie lente en lekkere zomer tegemoet gaan genoeg wind maar niet te veel.
Ik wens iedereen dit jaar veel zeilplezier toe en misschien tot op één van de evenementen of gewoon …….op het water.

Marc Fluttert
Voorzitter NMV

Boot en Vereniging

Achtste ALV

Het voorjaar is nog lang niet begonnen, als er een flink aantal NMV-leden naar Loosdrecht afreist om aldaar terug te blikken op het afgelopen verenigingsjaar. De achtste Algemene Leden Vergadering alweer! Het terugblikken is leuk, maar nog leuker wordt het als de verzamelde leden zich buigen over de toekomst van de NMV. Er hebben zich maar liefst drie kandidaat-bestuursleden gemeld, terwijl er maar twee zittende bestuursleden afscheid nemen! Geheel in de stijl van de vereniging wordt direct besloten om dit enthousiasme te benutten en het bestuur met een lid uit te breiden.
Tussen het vergaderen door wordt de tijd benut door ervaringen en verhalen met elkaar uit te wisselen. Al pratend vergeten we dat het eigenlijk nog winter is en voelt iedereen dat het voorjaar en dus de tewaterlating van de meeste boten niet ver meer kan zijn. Het overzicht van de evenementen die zullen worden georganiseerd laat je denken dat het eerste startschot morgen al zal klinken!
De ALV, het klinkt misschien een beetje saai, maar ook dit jaar was het weer een dynamische en energie-genererende bijeenkomst!

Marjo Broertjes
Redactie Marie*Team*

De nieuwe bestuursleden: even voorstellen

Marc Fluttert (voorzitter)

Mijn naam is Marc Fluttert, 42 jaar en werk als arbo- en milieucoördinator bij de Universiteit Leiden. Ik ben geboren in Hengelo en ben via Utrecht in Leiden terecht gekomen, kortom: een zandhaas uit Twente die verdwaald is op het water in Leiden.
Sinds ik zeven jaar geleden Marleen Gaillard ben tegengekomen, ben ik besmet met dit watersportvirus en vrees dat ik niet snel zal genezen. Een jaar later samen een Marieholm IF-E gekocht (Skidbladnir) en meteen lid geworden van de NMV.
De NMV is een enthousiaste vereniging van Marieholmzeilers. En in dit enthousiasme ligt volgens mij dan ook de kracht van deze vereniging dat zich uit in de website, het clubblad 'Marie*Team*' en de sfeer tijdens de evenementen.
Ik heb niet de pretentie om er een wedstrijd-zeilvereniging van te maken (hoewel het wedstrijdzeilen zeker een onderdeel is van de activiteiten). Ik wil vooral het enthousiasme stimuleren waarbij sportiviteit en gezelligheid het belangrijkst zijn.
De vereniging hoeft voor mij niet tot duizend leden te groeien. Ergens ligt een optimum. En als ik de groeigrafiek van de ledenaanwas bekijk dan vlakt deze rond de 200 leden af. Een beheersbare grootte met ruimte voor persoonlijke inbreng van leden. En dat lijkt mij prima.
Zoals ik als eerder zei: de NMV bestaat gewoon uit een stel zeilers met liefde voor een bepaald type boten. Zeilers die gezamenlijk een lekker eindje willen varen om dit vervolgens af te sluiten met een drankje (en soms ook een hapje). Daarbij bepaalt de Marieholm een zeker slag mensen: geen kapsones maar lekker zeilen.

Igle Berghuis (penningmeester)

Met de naderende pensionering in zicht heb ik in juni 2002 de Johanna gekocht. Om te gaan zeilen in een boot. Echter, mijn ervaringen op zeilboten waren niet veel meer dan een aantal keren meezeilen. Ervaringen in het schipperen nihil. Hoe de wind in de zeilen te houden was geleerd tijdens de 15 jaar plankzeilen in het einde van de vorige eeuw. Maar toch, de nacht voor de tocht van Breukeleveen naar Muiderzand heb ik slecht geslapen. 10 bruggen en 2 sluizen geloof ik. En de mast niet in de bomen varen! Maar met een nachtje tussen Weesp en de A1-brug zeilden we op een zaterdagmorgen in juli zo richting het forteiland Pampus! En meteen meer dan 5 knopen.
Na 3,5 seizoen zeilen (en veel leren) is de Johanna nu opgevolgd door de FFulmarus, een Marieholm Fortissimo. Uit Zweden, jaargang 1983. Met meer ruimte aan boord voor de grote lichamen.
Mijn roots liggen in het Heitelân (Menaldum en Leeuwarden), maar sinds 1970 wonen we in de buurt van Eindhoven. Mijn beroepsopleiding was werktuigbouw en mijn werkervaring logistiek, consultancy en management. Ik werk nu alleen nog voor de PUM, zeg maar een industriële ontwikkelingshulp.
Ik zal in de komende jaren de rol van penningmeester op mij nemen in het Marieholmbestuur. De plannen? Moet een penningmeester een hoger doel hebben dan een financieel een gezonde vereniging. Of toch: Als bestuurslid meehelpen de NMV dé

verassende vereniging voor elke Marieholm eigenaar te maken/houden.

Ludo Knegtel (Bestuurslid, Evenementen)

Na werkzaam te zijn geweest in de automatisering ben ik vijf jaar geleden met vervroegd pensioen gegaan. Ik ben getrouwd met Hella en samen zeilen we in een IF, de JADAN II. Wij zeilen al vanaf jonge leeftijd; eerst in verschillende open boten en ook veel wedstrijden. In 1985 kochten we onze eerste IF in Engeland en hebben die naar Nederland gezeild. Met deze IF hebben we tochten gemaakt en ook al de winterwedstrijden op de Kaag gevaren. De IF werd al snel te klein en er volgden grotere kajuitjachten. Daarmee hebben we lange tochten hebben gemaakt en ook meegedaan aan wedstrijden, vooral op het IJselmeer. Na 10 jaar kajuitboten wilden we toch weer een open boot om wat te toeren op de Kaag en voor een enkel wedstrijdje in de buurt. Door toeval kwamen we in een 5.5 terecht waar we toen nog nooit van hadden gehoord. We werden weer zo enthousiast dat we alle wedstrijden gingen varen en ook naar het buitenland gingen. Omdat we ook de winterwedstrijden wilden varen hebben in Zweden een IF gekocht en op de trailer naar huis gebracht. De 5.5 werd ons uiteindelijk toch een beetje te zwaar en die hebben we enige jaren geleden weer verkocht,maar ik beman nog steeds op een andere 5.5. Met onze IF varen we bijna alleen wedstrijden op de Kaag. Voor het toeren gebruiken we liever onze sloep.
In de tijd dat we een kajuitboot hadden heb ik me ook ingezet voor de wedstrijdorganisatie op de Braassem. Na de opleiding in de praktijk ben ik een aantal keren wedstrijdleider geweest. Deze ervaring kan ik nu goed gebruiken voor de NVM als commissaris evenementen. Ik hoop daarmee de deelname van Marieholms aan de NMV-evenementen en andere wedstrijden te vergroten.

Nieuwe functie zittend bestuurslid

Van penningmeester naar commissaris techniek

Nu alle nieuwe bestuursleden zich voorstellen aan de leden, wil ik niet achterblijven met het toelichten van mijn nieuwe rol binnen het bestuur: van penningmeester naar “commissaris techniek”.
Bij de eerste bijeenkomst in juni van het jaar 2000 in Loosdrecht, waar we met 5 boten en een veelvoud aan mensen besloten om de Nederlandse Marieholm Vereniging op te gaan richten, had ik aangegeven wel een taak op me te willen nemen in het te vormen bestuur. Omdat ik al de nodige technische informatie uit Zweden had verzameld ging mijn voorkeur toen al uit naar iets met de techniek van de boten. Maar een vereniging heeft ook een penningmeester nodig en ik heb als “techneut” wel iets met getallen. Dus toen heb ik primair die taak op me genomen.
Ik werk sinds het jaar 2000 als zelfstandig architect (wat af en toe best wel spannend is) na eerst meer dan 10 jaar ervaring te hebben opgedaan in loondienst. Daarnaast probeer ik enkele van mijn meer dan 50 ideeën voor nieuwe producten en technieken verder uit te werken en gerealiseerd te krijgen en dat is nog spannender. Ik hoop ooit ook nog eens geld te verdienen als succesvol uitvinder en het lijkt me leuk als ik jullie op het gebied van de techniek van onze boten kan verrassen met enkele handige en simpele trucs. Eén van de redenen om onze IF-E “Mooie Marie” volledig te restaureren (en daar verslag van te doen in de Marie*Team*) was dan ook om de boot volledig te leren kennen.
Het leek mij goed voor de NMV om na 6 jaar, en een groei van 25 naar 200 leden, het penningmeesterschap over te dragen aan een nieuw bestuurslid. Ik heb er alle vertrouwen in dat Igle die taak kan invullen. Ik heb er zin in om, samen met de overige leden van de technische cie., nu écht in de techniek van onze boten te duiken. Want hoe zit het met de “zware jongens” (als de M32 en M33) en de kleinere boten?

Nico Bijvoet
Commissaris techniek

Vertrek bestuursleden

Marleen is vertrokken uit het bestuur

Omdat ze 18 november 2001 aantrad als bestuurslid betekent dit dat ze zich 4 jaar en 4 maanden actief heeft ingezet voor de vereniging. Aangezien tijd relatief is, kunnen we niet zeggen of dat lang of kort is, maar het was wel een zeer productieve periode. Ze nam initiatief en werd de drijvende kracht achter een groepje enthousiaste leden dat de evenementen nadrukkelijk op de kaart heeft gezet en er een professionele vorm aan heeft gegeven. Waar we in 2001 nog spraken van 3 evenementen per jaar met een beperkt aantal boten die een beetje om het hardst voeren, zo kunnen we na deze 4 jaar en 4 maanden

spreken over professionele wedstrijdbanen, strakke startprocedures en een heus jaarlijks kampioenschap. Juist omdat de vereniging ook bestaat uit leden met weinig tot geen wedstrijdervaring, heeft Marleen er tevens voor gezorgd dat de kennis over wedstrijdzeilen werd verhoogd door het op de website zettten van 4 artikelen over de theorie van het wedstrijdzeilen. Maar niet alleen heeft ze aandacht besteed aan het professionaliseren van de evenementen, ze heeft er tevens oog voor gehad de over het gehele land verspreide leden beter in staat te stellen deel te nemen aan de evenementen door het invoeren van een vijftal rayons waardoor evenementen door heel Nederland kunnen worden gevaren.

Daarbij was het idee om de evenementen niet zelfstandig te willen organiseren maar juist aan te sluiten bij de bestaande activiteiten van watersportverenigingen een gouden greep die ervoor zorgde dat alle leden van de NMV nu op jaarbasis veel meer dan 3 evenementen kunnen verzeilen, zonder dat daarbij het specifieke NMV-gevoel verwaterde. Tot slot is zij ook de stimulans geweest voor het ontwikkelen en door de jaren heen perfectioneren van een evenwichtig en eerlijk handicapsysteem dat niet alleen recht doet aan de verschillende typen boten die we hebben, maar ook aan de verschillende typen mensen en evenementen.

Marleen, hartelijk bedankt voor het vormgeven van één van de belangrijkste pijlers van de vereniging: de evenementen!

Marc Fluttert
Voorzitter NMV

Veel dank aan eerste voorzitter NMV

Frank Jurgens stond aan de wieg van onze vereniging. Deel uitmaken van een groep zeilers en onderling wedstrijden varen, dat was kort samengevat zijn drijfveer om met een aantal gelijkgestemden een vereniging op te richten. Klein begonnen, met een evenement in Loosdrecht waar 5 boten aan deelnamen (toendertijd alle leden) is de NMV flink gegroeid. Frank is een bescheiden persoon. Hij weet echter op een heel speciale manier zijn omgeving enorm te inspireren. Door de attente en alerte manier waarop hij de leden benadert, plus het vertrouwen dat hij uitstraalt naar iedereen die meewerkt in de vereniging, is het een plezier om actief te zijn in de NMV.
Hoewel de nieuwe voorzitter ongetwijfeld een even waardevolle bijdrage gaat leveren aan het reilen en zeilen van de vereniging, zal het stempel dat onze eerste voorzitter heeft gedrukt hopelijk nog lang merkbaar blijven.

Marjo Broertjes
Redactie Marie*Team*

www.marieholmvereniging.nl

Vertrek van een webmaster

We wisten dat het eraan zat te komen, maar zoiets komt toch nog onverwacht: Richard Stijns legde op de laatste ALV zijn functie als webmaster neer. Of beter gezegd, overhandigde deze in de vorm van een CD met daarop de complete inhoud van de website aan de nieuwe webmaster, Marc Fluttert.
Richard, hartelijk dank voor je inzet voor de website. Een website is een belangrijk visitekaartje in deze tijd en onze NMV-site is er één waar we best trots op mogen zijn.

Marc Fluttert
Webmaster

Bespiegelingen van een webmaster

Na vijf jaar onderhoud van de website wordt het tijd voor een opvolger met nieuwe ideeën; en neem ik dus afscheid van het webteam. Als afscheid een korte bespiegeling.

Op de eerste ALV van de onze vereniging besloten Sytze Boonstra en ik de uitdaging aan te gaan om een NMV verenigings-website neer te zetten.
Sytze had ervaring met de technische kant van de zaak; webserver, FTP etc.
Mijn ervaring was slechts beperkt tot het maken van een homepage over onze Marieholm 26.
Samen gingen we aan de slag; er werd een webhost geselecteerd en ik bouwde de eerste website op mijn PC.
Al snel hadden we een redelijke website neergezet en kregen we veel positieve reacties.
De website werd in kleine stapje uitgebreid met de kennisbank, het forum, automatische formulieren (aanmelding nieuwe leden en deelname aan evenementen), veel foldermateriaal en artikelen. Marleen Gaillard leverde een volledige instructie voor wedstrijdzeilers aan, Paul Brandt publiceerde ieder jaar een nieuwe NMV-screensaver.
Zo groeide de website gestaag.

In 2004 werd een apart deel toegevoegd voor de leden (met password): Hierin een archief van de Marie*Team*, ledenlijst en ook de kennisbank werd hierin geplaatst.
Maarten Slooves leverde een belangrijke bijdrage door de website van een mooie vormgeving te voorzien.
Omdat het aantal digitale foto's snel groeide werd een foto-album toegevoegd.
De huidige website biedt meer dan ik ooit vooraf had durven hopen.

We hebben nooit te klagen gehad over interesse; het aantal bezoekers is inmiddels opgelopen tot 200 – 500 unieke bezoekers per dag (gemiddeld 350). Er wordt vooral in de avonduren veel gebruik van gemaakt. Het forum heeft de meeste bezoekers.
Nieuwe bezoekers vinden ons vaak door zoekwoorden in te vullen bij zoekmachines zoals Google. Hieronder een overzicht van trefwoorden die in de maand november werden gebruikt. Onze bezoekers zoeken dus echt gericht informatie over Marieholms; de Marieholms zijn nog steeds populair.

Search Keyphrases (Top 10)

504 different keyphrases	Search	Percent
Marieholm	92	10.9 %
marieholm 26	47	5.5 %
marieholm if	16	1.9 %
Seinvlaggen	14	1.6 %
marieholm vereniging	11	1.3 %
Folkboat	8	0.9 %
Volksboot	8	0.9 %
marieholm 32	7	0.8 %
Vochtmeter	6	0.7 %
Marieholmvereniging	5	0.5 %
Other phrases	626	74.5 %

Het webteam bestaat momenteel uit drie personen:
Paul Brandt: beheer ledendeel
Anthony de Bont: techniek & Forum (Anthony is de opvolger van Sytze Boonstra)
Marc Fluttert: beheer algemeen toegankelijke website. Marc heeft mijn taken overgenomen.
Hiermee hebben een goede basis voor de toekomst en waarschijnlijk leidt de komst van Marc weer tot nieuwe inzichten en initiatieven.

Alle leden wil ik oproepen om dit team te helpen door informatie te blijven sturen naar webmaster@marieholmvereniging.nl;

Ik heb het altijd met veel plezier gedaan en wens mijn opvolgers veel succes.

Richard Stijns

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: mastFot

Vrijwilligers gezocht!

Rayonhoofden

Heb je als Utrechter of Gooise zeiler eigenlijk ooit nog eens Rayonhoofd willen worden: dit is je kans……lees verder!
Wij streven ernaar om in 2006 NMV-evenementen in heel Nederland te organiseren. Daar hebben we echter wel versterking van de evenementencommissie voor nodig... met name voor **midden-Nederland** (ook voor de overige rayons is versterking welkom).
Denk nou niet meteen "dat gaat vast een heleboel tijd kosten" want dat valt in de praktijk erg mee leert de ervaring. Verder is het ook mogelijk om de functie Rayonhoofd met meer mensen als deeltijdbaan in te vullen. We hebben de extra mankracht in de vorm van rayonhoofden echt nodig.
Wat zijn nou de taken van een Rayonhoofd:
- Je bent het centrale aanspreekpunt voor het rayon voor wat betreft de evenementen. In de winter overleg je (per telefoon of email) met de evenementencommissaris van de NMV (Ludo Knegtel dus) welke evenementen/activiteiten je in jouw Rayon wilt gaan organiseren. Dit kan deelname aan een lokale (avond)wedstrijd zijn, een 2-daagse toertocht, een lezing, een borrel, een dagje gezamenlijk klussen, een barbecue op een eilandje, een gezamenlijke aanbrengtocht naar het kampioenschap, etc. De keus is aan jou…. Indien nodig neem je contact op met een lokale watersportvereniging die een bestaande wedstrijd uitschrijft en vraagt of de Marieholms mee mogen doen.
- Ongeveer twee maanden voor aanvang van het evenement moet je de praktische

Wedstrijdleiders (eenmaal per 4 jaar)

De laatste jaren is tijdens de Marieholm zomerevenementen op het IJssel- of Markermeer het onderling zeilen op korte en lange afstand van jaar tot jaar gegroeid. Het is meer volwassen geworden en daarmee ook het enthousiasme om hier aan deel te nemen gezien de deelnemersaantallen. In augustus 2005 waren er in Edam 23 Marieholm schepen op het water en het is een fantastisch gezicht om onze langkielers onder 30 graden tegen een straffe wind te zien opboksen. Echter ook de organisatorische omvang neemt hiermee toe. Dit betekent dat er, behalve menskracht, ook kennis en ervaring wordt vereist om alles in goede banen te leiden.

Tot nu toe zijn er elk jaar vrijwilligers geweest die de organisatie op de wal en op het water op zich hebben genomen waarbij, eerlijk is eerlijk, het de evenementen-commissaris van het NMV-bestuur zich altijd van een goede kant heeft laten zien. Deze kan de nodige voorbereidingen voor zo'n bijeenkomst treffen. Maar er is meer capaciteit nodig om het zeilevenement op het water te managen en in goede banen te leiden.
Voor een echte wedstrijd is er een startschip, tijdwaarneming, vlaggenmannen en een start/finish commissaris nodig. Verder moeten boeien worden uitgezet (rekening houdende met de windrichting) en losgeslagen boeien moeten weer worden gevangen!
Voor het weekend is er een centrale wedstrijdleider nodig. Kortom, zonder vrijwilligers gaat dit niet en we kunnen niet verwachten dat dezelfde personen dit elk jaar weer

Redactieleden

Marie *Team* mag zich verheugen in een grote hoeveelheid copij. Het blad verschijnt twee maal per jaar en oogst veel complimenten. Het is dan ook een groot plezier om er als redactielid aan mee te werken! Zoals verspreid door dit blad te lezen is, en op de ALV is gemeld, zijn enkele van de huidige redactieleden echter aan vervanging toe. Manja Thiry is inmiddels geen Marieholmzeiler meer. Marjo Broertjes heeft een andere baan die meer tijd kost en ook nog ander vrijwilligerswerk. En hoe leuk het ook is om een

informatie verzamelen: zoals kosten voor deelname aan wedstrijden, liggeld in de jachthaven, locatie en kosten voor Marieholmdiner etc. Deze informatie beschrijf je in de uitnodiging. De evene-mentencommissaris zorgt ervoor dat alle NMV-leden deze uitnodiging ontvangen en dat deze informatie kan worden nagelezen op de website. De aanmeldingen worden via de website verzorgd. In elk rayon willen we minstens één lokaal evenement per jaar organiseren. Uiteraard zal het landelijke Marieholm-kampioenschap in augustus op het IJsselmeer blijven bestaan.
We hopen dat er zo ook meer activiteiten en directe contacten zullen groeien tussen de leden op lokaal niveau. Want hoe meer directe contacten er zijn, hoe beter de kennis en ervaring kunnen groeien en worden uitgewisseld (je kunt de kunst dan immers direct bij elkaar afkijken), en hoe meer plezier we met elkaar kunnen hebben. Een rayonhoofd hoeft zich dus te beperken tot alleen het regionale evenement.
- Daarnaast is het belangrijk dat je de NMV-leden uit jouw rayon (en liefst ook daarbuiten) enthousiast maakt voor het evenement. Hoe je dat doet en hoeveel tijd je daaraan wilt besteden, kan je helemaal zelf bepalen……Sommige evenement zullen zeker ook aantrekkelijk zijn voor NMV-leden uit andere rayons..
-Tijdens het evenement zal je het aanspreekpunt zijn voor de deelnemers. Daarbij hoort o.a. het verwelkomen van de deelnemers, het controleren/innen van betalingen, eventueel het uitreiken van de prijzen en bedankjes. In sommige gevallen ook de verwerking van de wedstrijduitslagen, maar dat is een uitzondering. Regelmatig zullen ook NMV-bestuursleden bij de evenementen aanwezig zijn die je bij deze taken kunnen ondersteunen.
- Uiteraard weet je je bij al het bovenstaande ondersteund door het bestuur in het algemeen en de evenementencommissie in het bijzonder.
Informatie en aanmelden bij Ludo Knegtel (evenementen@marieholmvereniging.nl)

doen. Deze NMV enthousiasten willen zelf ook graag zeilen! Om ook in de toekomst het NMV zomerevenement te kunnen organiseren, wil het bestuur een "Pool van toer/wedstrijdleiders" vormen. Een beperkte groep, waarin ook het bestuur met 4 personen zal deelnemen. Er bestaan cursussen om in compacte vorm kennis van deze zaken op te doen.
Wat is de bedoeling: De vrijwilligers voor het wedstrijdcomité worden in de gelegenheid gesteld om de cursus "Basismodule Wedstrijdorganisatie" van het Watersportverbond in de komende herfst 2006 (2 bijeenkomsten) gaan volgen. Deze module leidt op tot het certificaat "Assistent Wedstrijd en Protestcomitélid". De kosten van deze cursus zullen door de NMV worden gedragen mits er ook een beroep kan worden gedaan op de inzet tijdens "het jaarlijkse Marieholm evenement" (maar dat spreekt vanzelf). (Ter informatie: hierna is er nog een Gevorderdenmodule Wedstrijdorganisatie. (drie dagen). Na deze 2 cursussen kan men zich met praktijk uiteraard, in aparte modules nog verder bekwamen tot uiteindelijk ISAF International Umpire!! Zie op het web: www.watersportverbond.nl)
Oproep: Ieder lid, die het Marieholm-kampioenschap een warm hart toe draagt, vragen wij éénmaal in de 4 à 5 jaar zijn medewerking te verlenen door niet zelf te zeilen, maar de leiding voor de wedstrijd (baan uitleggen, starten, finishen maar geen protestcomité) op zich te nemen. We denken dat we op deze manier we onze jaarlijks evenement zowel op het water als ook op de wal in de bekende gemoedelijke en vriend-schappelijke sfeer kunnen blijven organiseren. De off-spin voor de NMV is dat we onze zomerbijeenkomst kunnen blijven continueren. Voor uzelf is het leereffect om de wedstrijd eens vanaf een andere positie met andere ogen te bekijken.
Meld u zich snel aan bij de evenementencommissaris Ludo Knegtel (evenementen@marieholmverenigin.nl).

Marie *Team* te maken, Hilko Ton kan het niet in zijn eentje. En zonder redactie: geen blad! Dus als je enigszins vaardig bent met een PC, altijd al je mede Marieholmzeilers had willen vragen naar zijn of haar scheepsgeheimen, en je de Marie *Team* als eerste wilt lezen: twijfel dan niet langer en neem onmiddellijk contact op met redactie@marieholmvereniging.nl!

Je wilt toch niet dat dit de laatste Marie *Team* zal zijn?

Boot en Verhaal

Verslag Friesland-happening op 11 en 12 juni 2005

De eerste Friesland-happening in de nieuwe structuur met rayonhoofden heeft op 11 en 12 juni o.l.v. Henri Rots en Manja Thiry plaatsgevonden. Locatie: Sneekermeer met gratis overnachting in Jachthaven Midfryslân te Terherne.

Deelnemers

Anne	385	Jos en Toos Janssen
Mighty Mary	322	Jan-Willem Polman en Manja Thiry
Thetis	384	Gerard en Lydia Janssen
Skaer	2319	Henri Rots en Ellis Kampen
Haddock (type Regina)		Jeanette Beintema en Wouter Versluis

Van de aangemelde 7 boten verschenen er op deze druilerige zaterdag met slechte weersvooruitzichten slechts 5. Zoals altijd hadden de thuisblijvers ongelijk. Het was een prachtig zeilweekend met een pittige wedstrijd en een mooie toertocht. De drie 26-ers, de ene IF en een Regina spitsgatter, waarvan de eigenaars lid zijn van de Marieholm club omdat ze een Marieholm willen aanschaffen, besloten op zaterdag een lange zeilwedstrijd te doen over een vastgestelde route, maar niet over een wedstrijdbaan, en op zondag een toertocht te maken.

Gemoedelijk doch fanatiek gehijg

Het ging er gemoedelijk aan toe, totdat het startsignaal weerklonk en er fanatiek gezeild werd. De Thetis zeilde als eerste de denkbeeldige en vage startlijn over tussen starttoren en een bepaalde windmolen en stond de koppositie voorlopig niet af, hoewel zij het spetterende gehijg van de achtervolgende boegen voortdurend achter zich hoorde. In de nauwe doorvaart tussen de eilanden wist de IF bijna de eerste plaats te veroveren, als zij zich niet vastgevaren had tussen wal en een tegemoetkomend motorjacht. Zo wist ook de Thetis ternauwernood de stenen aan stuurboord te omzeilen, maar slaagde erin aan kop te blijven. Een ver uitstaande fuik bracht nog enige problemen, toen plotseling nog een laatste staak met gele vlag voor de boeg opdook en in de fokkenschoot terechtkwam. Door de vaart brak de staak af en zo kon Thetis naar de laatste boei varen. Op dit lange halvewindse rak waren talloze wedstrijdvelden bezig, die wij, zoals afgesproken zoveel mogelijk zouden omzeilen. Bij de boei raakten Thetis en Mighty Mary in een ruzie verwikkeld, aan welke kant de boei gerond diende te worden. Alle wedstrijdvelden rondden aan bakboord, dus duwde Thetis de machtige Marie oploevend bij de boei vandaan. In dit gekrakeel zag Skaer zijn kans schoon om langs te glippen en de kop over te nemen, die zij niet meer afstond. De Anne zag een groot veld 16 kwadraten op de boei afstormen en nam - een juiste beslissing - de benen. Zij draaiden keurig om hun as als straf voor het missen van de boei. De Haddock kon aanvankelijk aardig meekomen, maar moest in de halvewindse rakken veel ruimte prijsgeven. Op de eindstreep wist Mighty Mary de Thetis net voor te blijven, waarschijnlijk vanwege een verkeerde trim en teveel voorzeil van Thetis bij een aanwakkerende wind.

Echte wedstrijdbaby

Na deze enerverende strijd besloten we de haven op te zoeken, alwaar we onthaald werden en een plaats toegewezen kregen, gezellig bij elkaar. De eterij in it Far in Terhorne - tip: goed eten, niet duur, wel erg druk - was zeer geanimeerd en jong en oud mengden allerlei sterke en interessante verhalen door elkaar. Speciale aandacht verdient nog de baby (vijf weken oud!) van Manja en Jan-Willem, die tijdens de wedstrijd met beslist sterke wind gewoon zonder een kik te geven in het middenpad de reis mee heeft gemaakt. Kennelijk deed het hem denken aan de moederschoot en werd hij het geheime wapen van de Almachtige. De uitslag werd door Henri voorgelezen: ondanks zijn eigen eerste aankomst maakte de rating dat de eerste 26 won: Mighty Mary met Thetis op twee en Anne op drie.

Mooi Fryslân

Op zondagochtend werden we ontvangen in het leslokaal van de havenmeester Johan van der Heide (Schippers Start Hulp) met koffie en oranjekoek, waarbij we besloten een rondje Langweer te maken, aangezien bijna alle koersen te bezeilen waren. Het weer werd rustiger en de tocht prachtig. Wat is Fryslân toch mooi, en rustig als het wat minder weer is. Na terugkeer op het Sneekermeer namen we

vanaf het water afscheid van elkaar met de wens volgend jaar eenzelfde weekend te organiseren. Voor alle leden met boot in of rond Fryslân: meedoen! Het is erg gezellig, je ontmoet leuke mensen met dezelfde passie en je leert veel over zeilen en je eigen boot.

Wij danken Henri en Manja voor de organisatie en Johan van der Heide voor het gebruik van de Jachthaven Midfryslan.

Oant sjen takommend ier yn ùs bjusterbaarlijk Fryslân.

Lydia en Gerard Janssen
M26 “Thetis”

Deense kampioenschappen voor IF’s

Uitnodiging internationaal

De Deense IF-klubben stelde voor de kampioenschappen 2005 twee schepen beschikbaar voor bemanning door buitenlandse zustervereenigingen. Ook de NMV kreeg een uitnodiging, en Ludo en Hella Knegtel zijn daar als enthousiaste wedstrijzeilers op in gegaan.

Toen we e-mail kregen met de uitnodiging voor de DK IF kampioenschap waren we meteen enthousiast en hebben gelijk contact opgenomen met de deense organisatie. Omdat er 2 boten beschikbaar waren en er ook een uitnodiging was gestuurd naar Duitsland en Noorwegen moesten we even wachten of er nog meer reacties waren, maar wij bleken de enige te zijn. Ook het zoeken naar een derde man binnen de NMV lukte niet.
Wij zeilen altijd samen maar voor een kampioenschap moet je met 3 man zijn. Gelukkig kon de Deense IF organisatie wat regelen. De eigenaar van de IF ging zelf mee als bemanning.

Op dinsdag 28 juni vertrokken we vroeg naar DK. Wel eerst nog naar Grouw om een nieuwe spi op te halen, die we al een half jaar geleden hadden besteld maar die door allerlei foutjes in de afhandeling nog steeds niet bij ons was afgeleverd. Het is 750 km naar Stege op het eiland Møn ten zuiden van Seeland met een oversteek van met de veerboot van een uur. Om 6 uur waren we bij onze Bed en Breakfast. Een prachtige oude boerderij temidden van de velden op 10 minuten van de haven van Stege. De accomodatie was jammergenoeg wel erg eenvoudig en behoorlijk prijzig. Alles is er nogal duur.

Proefvaren

De volgende dag zijn we gaan proefvaren met de onze IF. Een mooie gele met de naam BIBS. Alles uitgeprobeerd en met Kay, onze Deense bemanning, geoefend. Ook het wedstrijdwater in de Stege Bugt verkend. Een grote beschutte baai omringd door eilanden, maar met veel ondiepten en vistokken. Terug in de haven was iedereen de boot aan het leegmaken en sommigen zetten de IF bij het strand aan de grond om het onderwaterschip nog even te boenen. 's Avonds na de inschrijving was er soep en bier in de grote feesttent aan de haven.

Overal nieuwe zeilen

De volgende dag al om 7 uur ontbijt in de tent en lunchpakket klaarmaken. Toen de boten optuigen. Wij dachten met onze 4 jaar oude zeilen wel mee te kunnen, maar dat is in Denemarken wel even anders. Alles prima uitgerust en overal nieuwe of vrijwel nieuwe wedstrijdzeilen. Om 8 uur de haven het uit want het was meer dan een uur zeilen naar de start. Er waren 3 wedstrijden van ongeveer 2 uur met een pauze van een kwartiertje tussendoor. Banen waren eenvoudig: kruisrak en weer voor de wind terug naar de poort en dat 3 keer met een voordewindse finish. Met windkracht 5 was dat behoorlijk zwaar en bij ons ging er wel een en ander mis in de communicatie in Deens, Engels en Nederlands. We eindigden dan ook in de achterhoede. Daarna was het weer meer dan een uur kruisen naar de haven. 's Avonds was er BBQ bij de haven met 2 hele speenvarkens.

Leuke toespraakjes

Vrijdag en zaterdag ging het steeds beter. De wind was wat minder en we maakten minder fouten in de boothandeling. We waren een paar keer bij de eerste tien om de bovenboei maar zakten later weer terug naar de achterhoede. Onze beste klassering ging verloren door een aanvaring met een Zweedse boot en eindigde in een DSQ. Na de wedstrijden was er altijd een biertje in de haven en een kleine prijsuitreiking door de wedstrijdleider. Zijn toespraakjes moeten erg leuk geweest zijn want er werdt veel gelachen maar wij verstonden er geen woord van. De NMV vlag was te groot voor de vlaggemasten in haven, maar we hebben de vlag elke avond in de mast gehesen van de IF.

Scandinavisch niveau

Uiteindelijk werden we 22 in een veld van 27 schepen. Dat was niet eens zo heel slecht want "onze" IF was nog nooit zo goed geëindigd in alle jaren ervoor. Een Zweed won het evenement, maar nummer 2, een Deen, werd kampioen.
Zaterdagavond was er een gezellig eindfeest met dinner in de tent en nafloop dansen met een 6 mans dixieland orkest. Weer veel voor ons onverstaanbare toespraken.

Kay Nylander (midden) met Hella en Ludo

We kijken terug op een mooi kampioenschap met goede wind en prachtig weer. Een geweldige evaring met zoveel IF's te strijden als eenheidsklasse. We zouden het graag eens overdoen maar dan met onze eigen IF. In Nederland moet er nog heel wat veranderen willen wij meetellen op dit Scandinavische niveau.

Ludo en Hella Knegtel

Marieholm Kampioenschap 2005 Edam

Het is alweer woensdag 10 augustus 2005 en mijn vakantie zit er op met uitzondering van het Nederlands Kampioenschap. Ik ben vanaf dinsdag 2 augustus onderweg en ik heb veel wind, regen en onweer meegemaakt. Ook voor het kampioenschap ziet het er niet veel beter uit. Een voordeel is dat ik van harde wind houd en volgens mij mijn IF-je ook. Mijn bemanning,

Cor, is ook al gearriveerd. Dat is maar goed ook want we moeten nog wat klussen. De lieren protesteren en... her en der een lijntje even nakijken kan geen kwaad.

Johanna Peeters

Donderdag nog even het water op toch nog een paar keer gijpen en spi hijsen en strijken. De spanning stijgt.

Vanaf woensdag avond komen de deelnemers een voor een de haven in: in totaal 10 IF's en 10 26 tigers. Er doet ook één Marieholm 32 mee. Verder hebben we het geweldige schip van Marjo en Richard als startschip.

Vrijdag is het dan zo ver. Om 11.00 gaan we van start. We moeten twee banen varen. Het is een drukte van jewelste op de startlijn. De Jadan en de Mission If Possible beginnen gelijk goed. De laatste moet natuurlijk haar titel verdedigen.
De wind is N-NW 5 à 6 met een mooie onweerslucht. De tweede wedstrijd is dan ook niet doorgegaan om brokken te voorkomen. Altijd lastig voor de wedstrijdcommissie en je zult altijd zien dat het onweer vervolgens overwaait.

IF zonder naam

Zaterdag is het iets rustiger. Met een lekker westen wind met kracht 5 is het geweldig varen. We zijn met zijn tweeën en merken dan ook dat het met spinakeren een derde persoon eigenlijk onontbeerlijk is. Toch een keer de spi erop gehad. Het was een geweldige zeildag. Er zijn drie wedstrijden gevaren. Het leuke van deze korte wedstrijden is dat het veld dicht bij elkaar ligt. Het is ook hard werken…

Het wedstrijdveld

's Avonds heerlijk gegeten: geweldige catering. Mijn complimenten!

De zondag was wat mij betreft de topper van het kampioenschap. Al die scheepjes op een oor met een westenwind kracht 6 à 7. Geweldig. De een wel gereefd de ander niet. De een met de genua de ander met de gewone fok. En hard ging het! Heerlijk.

De Jadan is uiteindelijk kampioen geworden met de Mission if Possible als zeer goede tweede. Nummer 3 was Asjemenou, de M26 van de familie Verdel.
Ikzelf ben 12 geworden met mijn geweldige IF zonder naam. Het was mijn eerste Marieholm kampioenschap en het is me prima bevallen. Ik hoop volgend jaar weer van de partij te kunnen zijn.

Mijn dank gaat uit naar de gehele organisatie van dit evenement en de wedstrijdcommissie in het bijzonder.

Tot zeils!
Johanna Peeters
IF [zonder naam]

Hoe leuk is zeilen in de winter?

Winterwedstrijden 2005-2006 op 'De Kaag'

In de winterperiode zorgde ik ervoor dat mijn IF droog op de kant stond. Met mij doen vele anderen jaarlijks mee aan dit takelritueel. De

algemene opvatting is dat het beter is voor de romp en dat het te koud is om te varen. Na drie winters met de boot op de wal, leek het me wel wat om een keer in de winter door te zeilen. Mijn enige winterzeilervaring was een dag in een valk. Samen met twee vrienden waren we toen aan het pielen in Friese slootjes. Ik herinnerde me nog een zacht zonnetje, een lichte bries en verder geen boot te zien.

Zondag wordt zeildag

In oktober 2005 heb ik de Mission IF Possible van de Westeinderplassen naar de Kaag gevaren. Eerder had ik met één telefoontje een winterligplaats in het water (ongeveer 120 euro) geregeld. De haven bij de Kaagsociëteit was bijna leeg en ik kon een box uitzoeken. Mooier kun je niet liggen want je hebt geen motor nodig. Met een flinke duw ben je direct op de Kagerplassen en bij de startlijn van de wedstrijden. Gedurende de periode oktober tot en met maart worden op zes zondagen wedstrijden verzeild in drie klassen; ORC, SW en de Kolibri-klasse. Op de zondagen van december en januari is er één start om 11.30 uur. De andere wedstrijddagen kennen twee starts; één om 11.00 uur en één om circa 13.00 uur. De duur van één zeilwedstrijd is ruim een uur. Twee gemeten IF's streden mee in de ORC-klasse. De SW-startgroep telde in totaal 30 deelnemers, waaronder twee IF´s, een IF-E en een M26. Helaas had ik de oktoberwedstrijden gemist, maar alle andere zondagen waren een echt hoogtepunt. Als bij toeval was het steeds redelijk mooi weer en door een zwak zonnetje viel het met de kou mee. De wintersportuitrusting kwam echter goed van pas.

Wedstrijdje

Start en finish van de korte baanwedstrijden is bij de Starttoren, ongeacht de windrichting. Verder is de Kaag vermaard om zijn luwtes en draaiwinden. Dus saai is het nooit. De SW-groep is een bonte verzameling van schepen waarbij ook een Maxfun 25, een H-boot en een paar J22´s deelnamen. De wedstrijdleiding verzorgt de uitslag op basis van handicap. In de namiddag is er een prijsuitreiking en de gelegenheid om na te praten aan de gezellige bar van de Kaag sociëteit. In de eindklassering doen de Marieholms het goed. Bij de ORC is de IF van Hella Knegtel (Jadan) als tweede geëindigd. In de SW was er een 4^{e}, 6^{e}, 10^{e} en 15^{e} plaats voor een Marieholm. Naast de wedstrijden had ik het plan om op een mooie dag recreatief een rondje te gaan varen, maar dat is er helaas niet van gekomen…. Volgend jaar?

Onderhoud

Veel ijsgang hoef je volgens mij in Nederland niet te vrezen. De laatste Elfstedentocht was toch zo'n 10 jaar geleden. De boot had ik wel met een paar extra lijnen vastgelegd en afgedekt met een kuipzeiltje. De gelakte helmstok leg ik na het zeilen in de kajuit en veder alles van boord wat niet nodig is of wat slecht tegen vocht kan. De lijnen zoveel als mogelijk ophangen en wat antivries in de toiletpot en de afvoer van het gootsteentje. Van aangroei heb je in de winter weinig last, maar ik overweeg de boot toch twee weken uit het water te halen. Naast controle van het onderwaterschip en eventueel bijwerken van de waterlijn, geeft dit ook de gelegenheid om de romp goed schoon te maken en in de was te zetten.

Eigen startgroep

Wanneer jij ook het genoegen wilt proeven van zeilen in de winter, doe dan ook mee aan de winterwedstrijden op de Kaag. Een ligplaats bij de Kaagsociëteit mag geen probleem zijn. Voor de komende winterserie zou het leuk zijn als het aantal deelnemende Marieholms zich verdubbelt. Als dat lukt, kunnen we zeker rekenen op een eigen startgroep. Het meedoen aan een wedstrijdje is een mooie manier om de trim van je boot te verbeteren en het is leerzaam voor je eigen boothandeling. En wat is leuker om je zeilkunsten te meten met andere liefhebbers van zo´n mooie Marieholm. Een leuk vooruitzicht?

Hanz Zwart
IF N117 "Mission IF Possible"

Voor de uitslagen en meer informatie over de winterwedstrijden 2005-2006, surf naar www.kwvdekaag.nl

Jacht op een Marieholm 33 "Fortissimo"

Deel 2

In het najaars nummer 2004 van "Marie*Team*" heb ik een stukje geschreven over het aankopen van een Marieholm 33 in Amerika. Ik zou in het volgende (voorjaars) nummer van "Marie*Team*" schrijven over het transport naar Nederland. Helaas is dat niet gelukt omdat het transport op zo'n korte termijn niet te regelen viel.

Gelukkig is "Free Spirit" nu wel in Nederland, dus hierbij het vervolg:

De boot is van ons maar ligt nog in Amerika……
Na een overwintering begon het echte geregel; verzekeren, transport van Annapolis naar Baltimore, van Baltimore naar Amsterdam en van Amsterdam naar Warmond. En we wilden de boot zo snel mogelijk naar Nederland zien te krijgen.

De grootste klus was nog het transport in Amerika te organiseren. Toen ik daar was had ik gelukkig al wat informatie opgevraagd over service bedrijven die dat soort dingen regelen. Het bedrijf van mijn keuze en de jachthaven waar de boot lag bleken echter niet gewend te zijn aan klanten die op afstand de zaken willen regelen. Bij ieder handeling die ze zouden moeten gaan verrichten wilden ze cash betaald worden, zo zijn ze het gewend en anders wilden ze niet. Daar kwam nog bij dat de boot helemaal achteraan op de werf stond en we zouden moeten wachten tot alle andere boten in het water lagen.
Het kwam er dus eigenlijk op neer dat ik er bij aanwezig moest zijn. Ze konden alleen niet plannen wanneer het allemaal gedaan zou kunnen worden en ik vond het toch wel wat begrotelijk om er weer naar toe te vliegen.

Ingebouwd in Port Annapolis

Impasse….

Gelukkig bracht de makelaar uitkomst. Hij bood zich aan om ter plekke de zaken te regelen, cash af te rekenen en te controleren of alles naar behoren werd gedaan. Een hele zorg minder.

Ondertussen werden wij thuis knap zenuwachtig; zou het wel lukken zonder al te veel schade en op tijd?

Na veel vijven en zessen kregen we het bericht dat “Free Spirit” op de kade Baltimore klaar stond om te worden ingescheept. Ik had al contact met een agent die het transport over zee zou regelen en dat hebben ze meer dan uitstekend gedaan.

In Nederland!

Eind mei 2005 is de boot ingescheept in Baltimore in een groot ro-ro schip dat gebruikt wordt voor het vervoer van auto’s. Op 7 juni is de boot eindelijk aangekomen in Amsterdam, pfffff….een hele opluchting. Ik ben die avond direct gaan kijken maar ik mocht het douaneterrein niet op. Het vrachtschip was vanuit de verte goed te zien maar ik kon nergens “Free Spirit” ontdekken. Tot dat ik ergens een heel klein wit stipje zag en ja hoor, dat was `m. Pas toen viel me op hoe enorm groot zo,n vrachtschip eigenlijk is.

De douane (btw en invoer) en het vervoer naar Warmond over de weg was allemaal al voorbereid en na een onrustige nacht ben ik de volgende ochtend vroeg naar Amsterdam gegaan.
Daar was ik als eerste aan de beurt voor de inklaring en mocht ik de boot eindelijk (na 8 maanden wachten) van dichtbij bekijken. Bij inspectie bleek dat er vrijwel geen schade door het transport was veroorzaakt. Met een (zeer) grote vorkheftruck werd de boot daarna met cradle en alsof het niets woog, opgetild en op de vrachtwagen gezet.

Na melding van de schade en acceptatie van de vracht konden we van het haventerrein op weg naar Warmond.

Onderweg van Amsterdam naar Warmond

Het was een hele aparte ervaring om achter de nieuwe boot door de Schipholtunnel te rijden. De totale hoogte van de lading was net 20 cm onder het maximum en ik hield bij het inrijden van de tunnel m’n hart vast.

Eindelijk in z'n nieuwe thuishaven Warmond

We hadden nog 3 weken om de boot te poetsen en op te tuigen voor dat we op vakantie zouden gaan. Dat is allemaal gelukt en we hebben een heerlijke vakantie in Zeeland achter de rug. Op de Oosterschelde kwamen we de boot van Marleen nog tegen maar ze keken zeer verbaasd toen we ze groetten, een Marieholm 33 hadden ze er waarschijnlijk niet direct in herkend en dus ook de schipper niet. Er varen tenslotte niet zo veel boten van dit type in Nederland rond.
Alhoewel, naar aanleiding van m'n vorige stukje reageerde iemand uit Grave bij wie in de haven ook een Marieholm 33 lag. Ook kreeg ik een reactie van Marjo en Richard waarin ze vertelden dat ze ook op zoek waren naar een M33. Ondertussen zijn zij ook geslaagd in hun zoektocht en volgens mij kunnen we hier elders in dit nummer over lezen. We hebben elkaars boten al kunnen bewonderen.

Onderweg naar Neeltje Jans (genomen vanuit een Contessa)

De M33 bevalt fantastisch en zeilt vrijwel net als een M26. Het is allemaal wat zwaarder en logger en het lijkt alsof de aanvangsstabiliteit nog lager is maar daar wen je snel aan. Ook de ruimte aan boord valt erg mee. Onze kinderen hebben allemaal hun eigen kooi en we hoeven niet meer zo om te bouwen als in de M26. Toch mis ik de M26, vooral als we op de Kaag de Na-Kaag bezoeken en graag nog even zouden meedoen met "Jenny".

Al met al was het een ervaring die ik niet had willen missen.

Ab Jansen
FF Free Spirit

Van de plassen naar de zee

En toen waren we eigenaar geworden van een schip dat in Zweden lag…..

Na intensief zoeken hadden we het schip dat we zo graag wilden hebben gevonden in Zweden. In perfecte staat. Een buitenkans, die eigenlijk te vroeg kwam – maar te aanlokkelijk was om te laten lopen. En zo begon voor ons een geheel nieuw avontuur.

Met onze Marieholm 26 waren onze zeilerscapaciteiten flink gegroeid; beginnend als plassenzeilers hadden we kennisgemaakt met IJsselmeer en Waddenzee en daar zeer van genoten – en we waren er nog lang niet op uitgekeken! Een stukje langs de kust: okee, maar tochten overzee richting Engeland of Scandinavië waren voor ons gevoel "voor later tijden". Natuurlijk hebben we bij het overwegen van de aanschaf van ons nieuwe schip goed nagedacht of een tocht van Zweden naar Nederland voor ons haalbaar zou zijn. We kwamen tot de conclusie dat het mogelijk was – mits we zes weken konden uittrekken. En dat bleek te kunnen, dus gingen we!

De voorbereiding

De vorige eigenaar van het schip heeft ons fantastisch geholpen met de voorbereiding van de reis door ons uitgebreid te informeren over het gebied waar we het eerst doorheen zouden gaan: de Archipelago ten zuiden van Stockholm. Alle kaarten en andere documentatie van dat gebied bleven aan boord. Ook heeft hij op ons verzoek nog allerlei (reserve) onderdelen verzameld, en is hij enkele malen met ons uit varen gegaan om alles uit te leggen en te laten zien.

Thuis bestonden de voorbereidingen in de eerste plaats uit het verzamelen en bestuderen van allerlei materiaal. Naast de min of meer gebruikelijke boekwerken vonden we op Internet een aantal Engelstalige en ook Nederlandse websites van schepen die de gebieden hadden bevaren waar wij ook langs zouden komen. Zo kregen we een aardig beeld van de af te leggen dagtrajecten: gemiddeld wel wat langer dan we gewend waren te doen! Tot dan toe was onze record dagafstand plm. 40 nm met stroom mee. Gerekend met een

totale afstand van Södertälje naar Aalsmeer van ongeveer 1000 nm, te varen in 40 dagen en rekening houdend met niet-zeilbare dagen, betekende dat onze record dagafstand zou gaan devalueren tot een normaal gemiddelde! Het wensenpakket aanvullen met landactiviteiten deden we dus nog maar even niet.

Door een gelukkig toeval kwamen we in contact met een echtpaar ervaren Oostzee-zeilers. Zij nodigden ons uit en hebben urenlang de tijd genomen om ons te vertellen over de route, de mooiste en leukste havenplaatsen, waar de moeilijkheden zitten en wat er juist wel meevalt. Enkele van hun wijze raadgevingen zitten voor altijd in onze oren geknoopt: "Nooit iemand achterna varen, tenzij je met hem gesproken hebt" en: "Als het weer goed is, moet je varen". Uit de verhalen van dezelfde ervaringsdeskundigen concludeerden wij, dat we nogal benepen met de dagafstanden omgingen: zij spraken met evenveel gemak over een oversteek van 70 nm, als wij over de reis Monnickendam-Hoorn. Als we inderdaad zulke afstanden zouden kunnen overbruggen in één dag, zou dat enorme mogelijkheden geven!

Maar eerst concentreerden we ons op het begin van de trip: de Archipelago ten zuiden van Stockholm. Dit gebied telt tienduizenden eilandjes, van minder dan een halve m2 tot enkele hectaren groot. Die eilandjes kunnen kaal zijn, bewoond of onbewoond, begroeid met bossen of alleen met lage vegetatie. In feite betreft het hier een nogal piekerige rotsbodem, waarvan de pieken die boven water uitkomen een eiland vormen, en de pieken die niet boven water uitkomen een potentieel gevaar voor de scheepvaart zijn. Gelukkig is het gebied uitgebreid in kaart gebracht en er zijn talloze routes uitgezet en gemarkeerd – soms op bijzonder creatieve wijze. De verhalen erover klinken zonder uitzondering euforisch, zo mooi, ongerept, idyllisch is het er! En dan nog al die fantastische anker-plaatsen! Eerlijk gezegd werden wij er na een blik op de kaart nogal stil van: hoe zou je ooit moeten zeilen door al die smalle kanaaltjes, waar ieder ogenblik een onzichtbare rots je kiel bedreigt, waar grote ferry's varen die voorrang hebben, en waar de kans dat je tegenwind hebt groot is? En dan het ankeren; de meest fantastische plaatjes staan er in de boeken, maar ik heb er op de Westeinder Plassen – met het anker in de prut – al zo aan moeten wennen. Laat staan hoe m'n nachtrust verloopt geankerd op een rotsbodem...

Ervaring opdoen in de Archipelago

En zo vertrokken we naar Stockholm. Enerzijds met hooggespannen verwachtingen over al het prachtigs dat we zouden gaan beleven, en anderzijds toch wat onzeker over hoe dat dan allemaal zou gaan verlopen. De eerste week waren we gelukkig verzekerd van de steun van onze vrienden en zeilmaten Stephen en José. Die tijd wilden we gebruiken om vertrouwd te raken met onze nieuwe boot en om te wennen aan het zeilen in de Skårgard ofwel de Archipelago, ook bekend als scherenkust. Na wat noodzakelijk kluswerk (belangrijkste item: een tweede rif in het grootzeil), heel veel boodschappen, en een ontroerend afscheid van de oude eigenaar staken we van wal in Södertälje voor het

eerste traject, een tripje van 10 nm vanwege het late vertrektijdstip. Niet zo ver, maar wel een mijlpaal: eindelijk onderweg!

Meteen de eerste avond al konden we genieten van een prachtige zonsondergang; heel erg laat want Midsommar was net achter de rug. In juni zijn de dagen op deze breedtegraad erg lang, wat het maken van lange zeiltochten makkelijker maakt. We bereikten mijpaal na mijlpaal de eerste dagen: alle zeilen gehesen, alle hoofdwindrichtingen gezeild, 1-2-3-4-enzovoort Bf (in Scandinavische weerberichten wordt de windsterkte in m/s gegeven) meegemaakt, aanleggen met hekboeien, en.... de eerste keer hekankeren met de neus op de rots geprobeerd. Geprobeerd ja, want niet gelukt. We waren het advies “Vaar nooit iemand achterna, tenzij je gepraat hebt” spontaan vergeten toen we de fabuleuze ankerbaai zagen waar een voorganger in ging. Gelukkig gingen we erg langzaam toen we relatief zacht de kiel tegen een rots hoorden schampen, maar de schrik was groot en bleek om onze neuzen keerden we terug op onze schreden om op een normale (volgens Nederlandse begrippen dan) manier aan het hoofdanker te gaan liggen nabij de prachtige Aspskår. Eenmaal hersteld van deze minder leuke gebeurtenis begonnen we te genieten van onze mooie plek, en zagen (hoorden!) we de ene na de andere boot (allemaal Zweden!) tegen dezelfde rots aanbotsten. Met heel wat meer geweld dan wij. Daardoor werd het allemaal achteraf wat minder erg, zelfs toen we ontdekten dat de betreffende rots gewoon op de kaart in het ankerplekkenboekje stond.

Alles uitproberen in fantastisch weer

Ongemerkt waren we gewend geraakt aan het bezeilen van dit uitgestrekte en geweldig mooie gebied. Met behulp van de GPS en de laptop bereidden we elke dag goed voor en ondersteund door een zelfbedacht systeem met de papieren kaarten was ons zelfvertrouwen na een paar dagen alweer op het normale niveau. Het is erg belangrijk om permanent goed bij te houden waar je je bevindt, vanwege de vele doorgangen en bochten die allemaal op elkaar lijken ondanks de betonning. Wat vooraf erg moeilijk leek werd al snel ontzettend leuk! Ook het zeilen tussen al dat moois is een aparte belevenis. Het ene doorkijkje is nog fotogenieker dan het andere! Je hebt geen tijd om ze allemaal nauwkeurig te bekijken, want je probeert de soms smalle geulen allemaal te bezeilen en hebt je volledige aandacht af en toe nodig om de boot door de kritieke punten te knijpen. Is dat weer gelukt, dan is het uitzicht weer helemaal veranderd en kijk je niet meer uit op fraaie landschapjes, maar zie je een bonte verzameling vuurtorens en sectorlichten opdoemen. Van tegenwind hadden we weinig last; het tamelijk zonnige weer bracht namelijk nog een voordeel met zich mee. Het land warmt op en er ontstaat een zogenaamde seabreeze: een aanlandige wind zodat we bij de voornaamste vaarrichting (zuid) meestal halve wind konden zeilen. Genieten!

Nauwkeurige navigatie tussen de scheren

Lange trajecten proberen

Het scherengebied eindigt bij Västervik. Een beetje jammer, maar inmiddels hadden we ook wel zin gekregen een een potje voluit zeilen met onze nieuwe boot. Bovendien werd het ook tijd om aan de gemiddelde dagafstand te gaan werken wilden we niet verplicht worden om enorme afstanden te gaan afleggen. De dagtochten kregen een totaal ander karakter op het grote water; het werd afstanden overbruggen, een groot contrast met het varen tussen de scheren. Ook genieten; een hogedrukgebied boven Zweden bleef stevig liggen en wij profiteerden uitbundig van perfecte wind en zon! Voor het eerst lag Iréne op één oor en konden we vaststellen dat onze verwachting van de zeileigenschappen uitkwam. Wat een prima zeiler! Het gedrag precies hetzelfde als onze Marieholm 26: rustig

op één oor liggend gewoon doorgaan, ook in de golven.
Het advies: “Altijd profiteren van goede wind” ter harte nemend legden we gedurende enkele dagen telkens plm. 40 nm af, met als onderbreking elke avond een nieuwe overnachtingsplaats. Het was steeds kiezen: gebruik maken van de wind, en daardoor mooie plekken overslaan, of die ene aanlokkelijke plaats aandoen terwijl je ook nog een stuk heerlijk had kunnen zeilen. Ook bleef de vraag, of we toch niet beter lange tochten van 60 nm of meer konden maken, om dan meer tijd te hebben een gebiedje echt goed te

De brug tussen Kalmar en öland

leren kennen, telkens terugkomen. Op een dag besloten we voor de unieke plek te kiezen, en we planden een tocht van 55 mijl die zou eindigen in Utklippan, een eiland aan de zuidwestpunt van Zweden. We gingen vroeg weg uit Kalmar, dat onder een dreigende lucht lag waaruit volgens de voorspelling later regen en onweer zou komen. Aanvankelijk met een heerlijke halve wind gingen we voorspoedig met een kleine 6 knopen richting doel. De buien bleven uit, dat wil zeggen – ze bleven boven land hangen, en helaas hield de wind het voor gezien toen we zo’n 30 mijl gevorderd waren. Helemaal tot stilstand gekomen startten we de motor, en toen de zeilen net waren opgeruimd begon het natuurlijk toch weer te waaien. Opgevrolijkt maakten we weer voortgang, niet erg veel maar voldoende om het einddoel Utklippan te kunnen bereiken voor donker – dankzij de lange dagen in dit deel van de wereld. Inmiddels nam de wind langzaam weer af en draaide naar Noord, en voor-de-wind is niet de meest gunstige koers helaas voor onze boot, zeker niet bij gebrek aan een spinaker. Omdat we verder weinig omhanden hadden besteedden we onze tijd aan het bediscussiëren van de mogelijke scenario’s: 1. doorvaren tot Utklippan of 2. een haven dichterbij aanvaren. We begonnen met uitvoeren van scenario 1. Omdat dat nog lang zou gaan duren, ging Richard alvast een tukje doen. Binnen een halve minuut was duidelijk te horen dat hij daar echt aan toe was. Het zeilen ging intussen steeds langzamer, we gingen nog wel vooruit maar doordat er zo weinig druk in de zeilen stond begon alles steeds harder te klapperen en kwam er een bulletalie aan de giek en een boom in de genua. Dat gaf toch behoorlijk wat gedoe aan dek, maar dat deerde Richard geenszins, hij ronkte gewoon door. Wederom kwamen we uiteindelijk compleet tot stilstand. Andere zeilboten hadden het al lang opgegeven en tuften ons voorbij of tegemoet. Verdorie! Hadden we eindelijk een ambitieus plan, gaat de wind liggen! Verder waren de omstandigheden goed uit te houden: geen vervelende insecten, temperatuur heerlijk, zonnetje erbij; niets mis mee. Oceaanzeilers houden dit soms dagen vol, hield ik mij voor. Nou, na drie kwartier dobberen was mijn oceaangeduld op! Zeilen naar beneden, motor aan en naar de dichtstbijzijnde haven dus. Jammer van Utklippan, maar Torhamn was ook heel erg leuk, evenals de aanloop ernaartoe. Geen 55 mijl, toch blij!

In de haven van Torhamn

Genieten langs de Zweedse zuidkust

De volgende unieke plek in de planning zou Hanö worden. Een eiland waar geen auto’s zijn en waar zich in het hippie-tijdperk tientallen mensen aan de kleine bevolking hebben toegevoegd. Getuige een grafiek van de bevolkingssamenstelling is van die groep een groot deel blijven hangen. We hadden nu weer veel geluk met de wind en bereikten ons doel. De ontspannen sfeer hier viel meteen op; niemand maakte zich druk, de havenmeester niet, bemanningen van andere jachten niet, het winkelpersoneel niet, en wij dus ook maar niet. Een leuk eiland om eventueel een dag te blijven. Tijdens het rondje om de vuurtoren ’s avonds zagen we reeën, en er stonden wegwijzers naar nieuwsgierigmakende

Hanö

bestemmingen als “het engelse kerkhof”. Eigenlijk vonden we het bijna jammer dat er voor de volgende dag weer zo’n mooie wind werd voorspeld. En met in ons achterhoofd “varen als de wind goed is” voerden we ons plan om naar Simrishamn te varen uit. Helaas uiteindelijk vrijwel geheel zonder wind; alleen het eerste half uur hadden de zeilen nog enig effect. En wat een hitte! Ons ijzeren zeil bleek te beschikking over meer doorzettings-vermogen dan wij en te Simrishamn aangekomen was er nog ruim voldoende tijd voor boodschappen en rondkijken. Simrishamn is tamelijk toeristisch en vooral voor de Zweden een trekpleister in de zomer. Veel restaurantjes met terrassen, en in dit land geniet de bevolking daar uitbundig van als er maar even gelegenheid voor is.

Het bevredigde ons niet echt dat we een grote afstand op de motor hadden afgelegd, en we beloofden elkaar dat we de volgende dag niet zouden uitvaren als het weer windstil was. Wat het was. En mistig dat het werd! Na de middag trok de nevel echter op, er kwam een mooi windje en de kriebels sloegen meteen weer toe. Gaan? Gaan! Snel de was uit de machine getrokken en hup! Gesteund door een mede-boot die ongeveer even snel dezelfde kant opging zetten we de geringe luchtstroom om in een voorwaartse snelheid van plm. 2 knopen. Genoeg om Kåsebergå te bereiken, waar we hartelijk welkom werden geheten door de Zweed aan wiens Najad we langszij gingen liggen. We troffen er enkele schepen aan die we kenden uit Hanö, erg aardige Duitse mensen die onze tocht niet geheel verantwoord konden vinden, maar wel een beetje jaloers waren. Het was er niet druk, hoewel er af en toe nog een schip bijkwam. Dat kon je waarnemen via je neus; er verspreidde zich een stank van 12 dozijn rotte eieren wanneer er een schip met diepgang van betekenis de haven inkwam en met de kiel de bodem beroerde. Dit schijnt te worden veroorzaakt door rottend zeewier, en vaker voor te komen aan de Zweedse zuidkust. Dus daarom had de vriendelijke Zweed zijn kuiptent opgezet; wij dachten dat het voor onze privacy bedoeld was!

Gislovs Lage was onze laatste Zweedse haven; vanuit Kåsebergå bereikt per 2/3 zeil en 1/3 motor in zonnige omstandigheden die ons noopten zo af en toe een duik te nemen. Was het water in Södertälje nog slechts 8°C, hier was het inmiddels al opgelopen tot 20! Van hieruit maakten we de ‘oversteek’ naar Møn in

Denemarken. Deze hele dag waren we druk met zeilen hijsen, strijken, wisselen, motor aan en motor uit. Deze keer hadden we er voor gekózen dat het wel eens motoren zou kunnen worden. Gislovs Lage had niets aantrekkelijks om voor te blijven, en uit de weerberichten begrepen we dat het over enkele dagen minder mooi weer met (veel) wind uit het zuidwesten zou kunnen worden. Enige voortgang vonden we ondanks het vervelende gemotor nu wel belangrijk. We zagen de indrukwekkende krijtrotsen van Møns Klint al van verre liggen, een grijze bult met witte vlakken onder een strak blauwe lucht in een gladde blauwe zee. Even verderop vonden we de haven van Klintholm. Meteen viel ons op dat de haven veel drukker was dan eerder havens die we hadden aangedaan, en ook waren er percentagegewijs veel meer Nederlandse schepen. We kwamen er achter dat voor vele vakantiegangers dit vrij oostelijke punt in Denemarken het keerpunt tussen heen- en terugreis is. Vanaf Klintholms Havn legden we steeds vaker met andere schepen contact. Zonder dat met elkaar af te spreken kwamen we steeds dezelfde bemanningen en schepen weer tegen. Leuk en ook heel informatief.

De krijtrotsen van Møn

Ander land, ander weer

In Haesnes bleven we een dag om de windstilte voorbij te laten gaan. Je kunt daar prachtig wandelen, en dineren met verse vis uit het visafslagje in de haven. Er zijn fietsen te huur. Het is er erg gemoedelijk; diesel tank je met de sleutel uit de winkel, en de meterstanden houd je zelf in een boekje bij. Het bleek stilte voor de storm: een dag later kwamen we nog net voordat het noodweer losbarstte aan te Vordingborg. In de overvolle haven vonden we een plekje door de boot met springen aan al afgemeerde schepen ‘op te hangen’ als het ware. Zulke behulpzame medeschippers kom je zelden tegen! Bij gebrek aan regie van een havenmeester is het een groot genoegen dat iedereen elkaar zo goed helpt. De havenmeesterfunctie werd in vrijwel alle Zweedse en Deense havens door jonge mannen en vrouwen in de studentenleeftijd vervuld. Hun takenpakket bestaat slechts uit het innen van de havengelden. Met de verdeling van ligplaatsen bemoeien ze zich niet, en dat gaat allemaal goed omdat het niet heel druk is en iedereen nogal gemoedelijk met elkaar omgaat. Zo ook in Vordingborg, waar we noodgedwongen enkele dagen bleven en alles goed konden bekijken. Onder de Nederlanders ter plekke kwam steeds vaker het traject over de Noordzee naar huis ter sprake. Hadden wij ons er tot dan toe nog niet al te druk over gemaakt, nu kregen we daar toch wel steeds meer de kriebels van onder invloed van alle verhalen en adviezen. Maar eerst moesten we nog naar Kiel. Via het onbewoonde, idyllische, en handig geëxploiteerde eilandje Vejrø (douche omgerekend 5 euro, Magnum-ijsje 2x zo duur, en, heel apart, het liggeld werd min of meer bepaald door je diepgang) kwamen we op het eiland Langeland in Spodsbjerg terecht. Ook daar weer enkele dagen slecht weer met veel wind, hagel en onweer, zodat we een bustoertje maakten naar de hoofdplaats

Richting Kiel

Rudkøbing. Gelukkig verbeterde het weer en in onze drift om voortgang te maken vertrokken we een dag te vroeg richting Kiel. Bij de zuidpunt van Langeland aangekomen was de wind flink aangewakkerd tot West 6 Bf, de bescherming van het eiland viel weg en met de golven die naar later bleek meer dan een meter hoog waren was de lol er volledig vanaf. En daar we ook nog in de vaarwijzer hadden gelezen dat bij deze omstandigheden ‘jachten daar niet moesten zijn’, keerden we om om wederom in Spodsbjerg te belanden. Dit besluit werd de volgende dag beloond met een fantastische zeildag en een heerlijke tocht naar de oostelijke ingang van het Nord-Ostsee kanaal. Daarna kwam er een week niets meer van zeilen, dus achteraf waren we helemaal blij dat het zo was gegaan. Halverwege

teruggaan heeft natuurlijk ook iets zeer onbevredigends; je blijft twijfelen of het wel nodig was geweest en je zelfvertrouwen wordt er niet door bevorderd.

We naderen de Noordzee!

We hadden ons de tocht door het Nord-Ostsee kanaal voorgesteld als lang en saai; tenslotte is het zo'n 100 km motoren – niet onze favoriete manier van varen! Meestal hoor je dat het enorm meevalt, eigenlijk juist wel leuk is vanwege de interessante bruggen. Dat is wel een beetje ook onze ervaring geworden, maar het voelde toch vooral als corvee doen. Tijdens de tussenstop in Rendsburg kwam onze opstapper Bep aan boord, en het weerzien met Marjo's moeder was een fijne afleiding tijdens de tweede helft van het kanaal.

Te Brunsbüttel aangekomen bleek daar inmiddels een deel van onze onderweg verzamelde kennissenkring te zijn gearriveerd. En wat gebeurt er met een groep Nederlanders die de oversteek voor de boeg heeft: urenlange discussies over de weersvoorspellingen, gezamelijk luisteren naar de radio, met z'n allen in de kajuit bij de schipper met internet, en... aan het einde van de avond weet je het helemaal niet meer!

Omdat we geen heenreis door de Duitse Bocht hadden gemaakt hadden we een kennis- en ervaringsachterstand op ons gezelschap. Dat had een vreemd effect. Aan de ene kant kun je onbevangen denken dat het zo erg niet kan zijn, want er zijn er al zoveel voorgegaan. Aan de andere kant heb je geen idee waar je het over hebt, en ben je erop voorbereid dat al die verhalen best wel eens waar kunnen zijn. Welke verhalen? Die verhalen over gemene golfslag, stroom tegen wind, harde wind uit de verkeerde hoek. Gelukkig hadden we nog wat uitstel van executie, want de weersvoorspelling liet pas een mooie gelegenheid zien een paar dagen later. Dat was een lekker gevoel, zodat we genoten van de avond in Brunsbüttel. Een erg leuk moment was het onverwachts binnenvaren van een bekende Marieholm; Henk en zijn opstapper Ferdinand kwamen met de Wørk uit Helgoland.

Weervoorspellingen hoeven niet altijd uit te komen. Zo bleek het de volgende dag veel beter weer te zijn dan was berekend. We besloten om maar meteen naar Cuxhaven te vertrekken; zo hadden we geen tijd om ertegenop te zien en hadden we het eerste traject maar vast gedaan. Met zeil en motorkegel gehesen stoven we met zo'n 8 à 9 knopen over de Elbe. Je moet op tijd oversteken om de haveningang niet te missen, hadden we gelezen, en dat was inderdaad een goede tip. We waren erg trots op onszelf, dat we dit stuk zo vlot hadden aangepakt, en we bereidden ons voor op een paar dagen wachten op het juiste weer om naar Norderney te varen. Die comfortabele toestand duurde echter ook maar tien minuten, want al snel kwamen we weer andere kennissen tegen met nieuwe weerberichten en de conclusie dat het ideale vertrekmoment de volgende ochtend om 4.30 was. Help! Dat betekende dat we met een noodgang de brandstoffenvoorraden voor mens en machine moesten gaan aanvullen. Met geleende fietsen van de havenmeester was dat snel gebeurd. Tot onze verbazing is het in Cuxhaven niet mogelijk met de boot te gaan tanken. We controleerden nog allerlei kritische onderdelen van het schip in verband met de Grote Oversteek, en gingen licht gespannen vroeg slapen.

De Oversteek

Voor zonsopkomst was al duidelijk dat er enorm grote grijze wolken hingen. De wind was zoals voorspeld: erg zwak uit een onbepaalde richting. Vertrekken dus! Als eerste waren we de haven uit die ochtend en eigenlijk was het ondanks de grijze wolken toch wel erg leuk. Jammer dat we niet konden zeilen, daarvoor stond er echt veel te weinig wind; wat een anticlimax! Onze kennissenkring was later vertrokken maar haalde ons na een paar uur in; we hadden marifooncontact; het bleek dat wij als enigen naar Norderney wilden gaan –

dat vonden wij al ver genoeg! – en dat de anderen Nederland als doel hadden. Doordat het niet helemaal helder was, zagen we het grootste deel van de dag geen land. Voor ons was dat voor het eerst en we realiseerden ons later dat we het helemaal niet vervelend hadden gevonden. Met de waypoints in de GPS en de navigatie op de laptop ben je al erg zeker van je zaak, en de stroom schepen op dezelfde route doet de rest. De weerberichten bleven voor ons traject mooi constant, het dieselniveau in de tank ontwikkelde zich conform de verwachting, en al is 65 nm een flinke tocht – er komt toch een einde aan! Het laatste stukje was nog wel even flink motoren – het ging natuurlijk toch nog waaien uit de verkeerde richting – maar blij, opgelucht en trots legden we 7 dik aan in de overvolle haven van Norderney. De vreugde maakte nog even plaats voor heftige schrik toen de volumemeter van de brandstoftank opeens heel erg laag bleek te staan. Toen we weer normaal konden redeneren was onze conclusie dat de oorzaak daarvan was gelegen in het feit dat de volumemeter niet lineair aangeeft, in combinatie met het feit dat we het laatste stuk meer gas hadden gegeven dan gebruikelijk. Erg leerzaam....

We waren er zeker van dat het volgende traject ons naar Nederland zou brengen, maar of het Delfzijl zou worden of Lauwersoog lieten we van de weersvoorspelling afhangen. We besloten tot Delfzijl omdat 6Bf op zee ons wat veel leek. Wel jammer, ook al vanwege het langdurige motoren dat ons vanaf Delfzijl te wachten zou staan. Het voordeel was echter dat we pas om 14.00 uur zouden hoeven vertrekken – en wat ruime nachtrust konden we wel gebruiken! Hoe anders liep het ook nu weer: mist! Zonder wind! Waardoor de mist hardnekkig bleef. De ochtend vloog voorbij met bediscussiëren of vertrekken wel of niet zinvol was. Een enkel schip verliet de haven, en een enkel schip liep binnen – om af te wachten tot de mist zou optrekken. Rond het geplande tijdstip gooiden we toch maar los. Eenmaal buiten de haven weet je eerst niet waarom je niets ziet; het kan zijn dat er gewoon niets te zien is! Dat het toch de mist was concludeerden we helaas toch al snel. Terug dus maar. Erg onbevredigend, en of je de juiste beslissing neemt blijft lastig om te beoordelen. Acceptatie kwam pas toen we van binnenkomende schepen hoorden dat ze een heel vervelende tocht hadden gehad door de mist. Ook nu werden we de volgende dag weer beloond met een mooie tocht, door een heiige atmosfeer, maar wel naar Lauwersoog!

Gelukt!

Vele motoruren later konden we de zeilen pas weer hijsen, en zes weken na het vertrek uit Södertälje waren we 'thuis' in Edam. Trots op de bereikte mijlpaal, en de manier waarop we 't gedaan hadden, en enigszins spijtig omdat er een einde kwam aan een prachtige tocht en een fantastische leerperiode.

Van de hele tocht is ons het eerste deel in Zweden als het meest bijzondere bijgebleven. Als het ooit mogelijk is, keren we daar terug. 't Traject Nederland – Nord-Ostseekanaal viel uiteindelijk erg mee. Te oordelen aan de hoeveelheid jachten die dat regelmatig varen wen je eraan, maar wij zijn benieuwd hoe lang dat in ons geval zal duren!

Richard Stijns en Marjo Broertjes
M33 FF Sommar

Op de kaart links schematisch de gevaren route.

Boot en Haven

Akkrum

De Mighty Mary is verkocht! Met pijn in ons hart, maar we zijn gelukkig ook al vol van nieuwe avonturen en dromen. We nemen niet alleen afscheid van het zeilen met een Marieholm, de NMV, maar ook (voorlopig) van Friesland en onze haven Akkrum waar we zo'n zes jaren hebben gelegen. Dat leek mij een leuke aanleiding om eens terug te kijken op Akkrum als haven.

We hebben destijds voor Akkrum gekozen omdat er een treinverbinding is, zowaar een directe trein vanuit Amsterdam Centraal! Verder ligt Akkrum op een mooie centrale plaats in Friesland, slechts door één brug gescheiden van het Sneekermeer en Goingarijpster Poelen. En als je de andere kant opgaat, kom je bij Grou en Earnewoude, waar je ook schitterende dagtochtjes kan zeilen (met de diepgang kan het net!). Het natuurreservaat de Alde Feanen (ook wel Princenhof) bij Earnewoude is gevormd door de overblijfselen van oude veenafgravingen. Hier is het doorgaans nog heel rustig en kan je genieten van de natuur.

Het is een leuke ervaring om over het aquaduct bij Nes te varen en de snelweg onder je door te zien gaan. En.. vergeet Kameleondorp Terherne niet, dat is heel dichtbij en voor kinderen geweldig. In Goingarijp is een leuk restaurant, waar je boot voor het terras aan de steiger kan. Verder is Grou een gezellig dorp met leuke horeca en winkels. Het theehuis is landelijk bekend. De vele luchtballonnen die in Joure regelmatig worden opgelaten, zijn een genot op een mooie zomeravond.

Hoewel we van de zee houden en al haar uitdagingen, gaat wat ons betreft niets boven Friesland in de weekenden. Lekker ergens voor anker of aan een steiger en ik voel me de koning te rijk in ons zomerverblijf! Het is wel zaak om tijdens de drukke weekenden zoals Hemelvaart en Pinksteren bruggen en sluizen te vermijden. Ook is het belangrijk de diepte goed in de gaten te houden, met een diepgang van meer dan 1,25 m zou ik hier niet komen en een dieptemeter is een goede investering!

Onze haven was De Drijfveer. Als passantenhaven niet zo gezellig, maar voor een vaste ligplaats heel gemoedelijk. Er is altijd wel wat te regelen met een van de havenmeesters, zoals het lenen van gereedschap bijvoorbeeld. En van de meeste gemakken voorzien, tegenwoordig zelfs draadloze internet verbinding! De afgelopen twee jaren hebben we onze M26 daar ook in de winter op de kant gehad. Men gebruikt een trailer om de boten eruit te halen en dat is een heel fijne methode voor een langkieler.

Akkrum is op het eerste gezicht niet zo'n heel spannend dorp, maar voor wie vorige zomer een van de gebroeders Anker in het VPRO programma Zomergasten in gesprek zag met Conny Palmen, heeft kunnen leren dat er veel ludieke activiteiten plaatsvinden in Akkrum. Niet in de laatste plaats op inititief van dit advocaten duo. De sneeuwpoppen wedstrijd vorige zomer (!) heeft zelfs het landelijke nieuws gehaald.

Een greep uit de evenementen voor komend seizoen: zaterdag 20 mei- Rommelmarkt; zaterdag 27 mei - Akkrumer Muziekloop; Zaterdag 5 augustus - Fryske Dei; Zaterdag 19

augustus- Slingeraap; Zaterdag 2 september- Shantydei.
En...op zaterdag 1 juli zal voor de 38ste keer te Akkrum worden gestreden om het (Open) Fries Kampioenschap Mastklimmen.

Akkrum zelf heeft een paar eenvoudige horecagelegenheden, niet te duur en zonder pretenties. Zelf waren we bijna vaste wekelijkse gasten bij het chinees restaurant Lotus. Verder is er een goede bakker, een prima supermarkt, een kleine bouwmarkt, drogist, slijterij, slager en nog een aantal andere winkels.

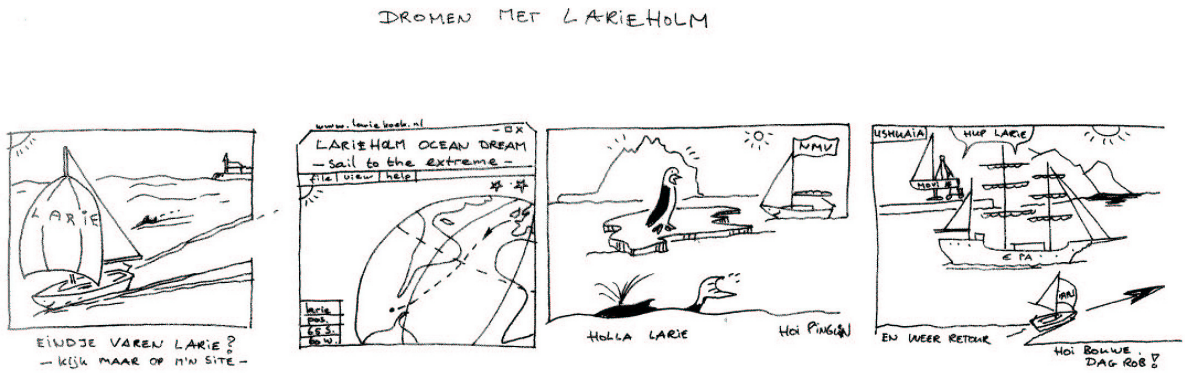
Kortom, wij kijken terug op een leuke tijd in Akkrum. Tenzij er een potentieel 'kampioen mastklimmen' in je schuilt, zou ik als passant niet neerstrijken in Akkrum. Echter, de omgeving om Akkrum heen kan ik van harte aanbevelen met een Marieholm 20/IF/26. Er zijn vele leuke zeiltochten te maken!

Meer informatie vind je ook op de volgende websites:
http://www.akkrum.net
http://www.drijfveer.nl

Manja Thiry

LarieHolm

Weer een avontuur van LarieHolm door Henri Rots



Boot en Kombuis

Twee pitten, geen koelkast

Of het nou een heerlijke lome dag is geweest of het was gewoonweg hard werken, aan boord wil je lekker eten. Maar hoe doe je dat met maar 2 pitten en zonder koelkast?

Aardappeltaart met pancetta (2 personen)

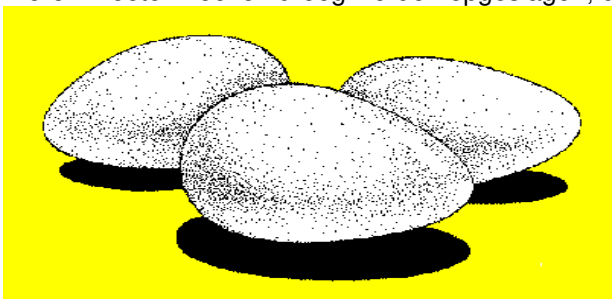
Deze aardappelpunten zijn onweerstaanbaar als ontbijt, maar doen het ook prima als snack!

ca 200 gr afkokende aardappelen
40 g dun gesneden pancetta, bacon of ontbijtspek
1 kleine ui in ring
peper & zout

- Kook de hele ongeschilde aardappelen 15 minuten in kokend water nét gaar. Ze mogen middenin nog een beetje hard zijn.
- Verhit een koekenpan en bak de pancetta goudbruin in 2-3 minuten. Haal het spek uit de pan en laat het uitlekken.
- Rasp de aardappelen in een kom heel grof met de schil. Roer de pancetta erdoor samen met de ui en een beetje zout en peper.
- Doe het mengsel in de koekenpan en bak het goudbruin in 8 minuten. Keer de aardappelkoek voorzichtig op een bord. Draai hem om zodat de gebakken kant boven ligt en bak de aardappeltaart krokant en goudbruin in nog eens 5 mnuten.
- Snijd er punten van Serveer warm.

Bewaren van eieren

Eieren moeten koel en droog worden opgeslagen, dan blijven verse eieren bijna 2 weken goed.



Er zijn vier manieren om eieren op langere reizen goed te houden:

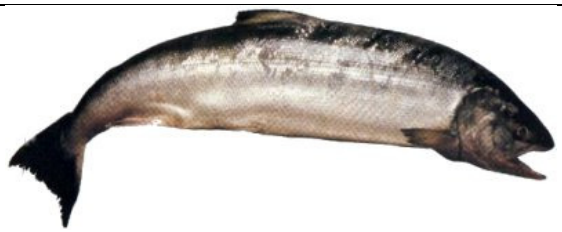
1. met vaseline insmeren
2. in een oplossing van 8 delen water op 1 deel ongebluste kalk leggen
3. in een houten kist schikken en met zout afdekken
4. de laatste is de beste; met vernis of kleurloze lak bestrijken.

Eieren moeten iedere week een keer gedraaid worden.
Gekookte eieren zijn slechts 2-3 dagen houdbaar.

Zalm-preitaartje (2 personen)

1 blik zalm ca 300 gram
1 ui, gesnipperd
2 preien, in ringen gesneden
1 zakje geraspte kaas
nootmuskaat
3 eieren
peper & zout
toevoegingen naar keuze zoals augurk, kappertjes, worteltje, wat je hebt

- Meng alle ingrediënten.
- Verhit boter in een hapjespan en giet het mengsel in de pan. Doe het deksel er op, zodat het overal in de pan even warm wordt. Gaar het taartje op laag vuur.
- Lekker met rijst.



Mocht je je kooktoestel als oven gebruiken, dan kun je het mengsel gebruiken als vulling voor een quiche. Je kunt blader-, filo- of eigen gekneed deeg gebruiken. De rijst als bijgerecht kan dan vervallen.

Iedereen heeft een oven

Zoals Wouter Koelewijn in het “Clubblad Najaar 2003” al schreef, fungeert een wonderpan prima als oven. Wat ook goed werkt is een ruime en afsluitbare pan met een los draadrooster onderin, waardoor er geen direct contact met de bodem is.

Foto van Deense IF-Klubben

Over zeeziekte is al veel geschreven.
Vast staat,
dat de bemanning moet blijven eten
om te kunnen functioneren.

Bilgebouillon (1 persoon)

1 mok hete vleesbouillon
3 vingers witte wijn
handje parmezaanse kaas

Franse toast (2 personen)

2 eieren
½ theelepel suiker
zout en peper
4 sneden brood
2 eetlepels boter
plakken ham en of kaas

Eieren, suiker, zout en peper in een schaal goed door elkaar roeren. De sneden brood stuk voor stuk in het mengsel dopen, boter in een pan smelten en het geweekte brood daarin bruin bakken. Met ham en/of kaas serveren.

Sietske Cnossen
IF Bathys
(Recepten naar “De Kok is Kapitein”, Ainsley Harriott en eigen werk)

Boot en Techniek

Zelfkerende fok

Ferdinand Postma: "Het blad Medvind van de Svenska IF/Båtförbundet, dat Paul me trouw ter hand stelt, bevat meestal uitsluitend wedstrijdverslagen en nieuws van plaatselijke verenigingen, maar soms zie ik een artikel waarvan ik denk dat het ook voor ons Hollanders interessant kan zijn, zoals mag blijken uit onderstaande vertalingen."

De droom van een solozeiler

Toen ik najaar 2004 deelnam aan een bijeenkomst van de OIF (Ostkustens IF-båtklubb) bij North Sails hoorde ik dat er bij wijze van experiment een zelfkerende fok voor een IF werd genaaid, zoals Ragnar Jalakas in Uppsala bezit.
Ik nam contact op met Ragnar die me liet zien hoe je alles op je boot monteert en na overleg met de zeilmaker van North Sails bestelde ik mijn zelfkerende fok.
De afgelopen zomer heb ik 'm aan de Stockholmse scherenkust getest bij zowel licht weer als bij echt harde wind. Ik heb er zelfs mee deelgenomen aan clubwedstrijden, waarbij bleek dat het zeil veel power heeft.
Het is fantastisch, zo snel je er als solozeiler mee overstag kunt zonder vaart te verliezen , wat anders altijd het geval is als je de schoten moeten bedienen, en je het roer los moet laten op het meest kritische moment.
Het gemak en het plezier van een zelfkerende fok is enorm.

Hoger aan de wind

De boot blijkt hoger aan de wind te gaan dan met de genua.
Bij ruimere koersen is een groter voorzeil daarentegen wat sneller. Hier heb je voordeel van het grotere zeiloppervlak.
Zoals iedereen weet ben je echter maar al te vaak afhankelijk van goede aandewindse zeilgenschappen, wanneer je naar je thuishaven moet of juist verder weg wilt om je zeilvrienden te treffen. Wil je opschieten, dan heb je tegenwind, dat is een natuurwet.

Goed werk

North Sails deed een topjob. De fok meet 9,6 m2. Een standaardfok is 10 m2.
Het onderlijk van de nieuwe fok is iets korter, maar het voorlijk heeft men zo lang mogelijk gemaakt. Mijn voorstag is 8,35 m. Het past exact.

De bevestiging op het kajuitdak

Je moet voorkomen dat je in de mastbalk boort. Dat kan vochtproblemen veroorzaken als de kitafdichting nalaat.
Ik heb de voeten met M8 boutjes aan de balk vastgemaakt.
Als contraplaat aan de binnenzijde van het kajuitdak gebruikte ik een stevig stuk aluminium. De voeten zijn van rvs en op maat gemaakt.
De balk is van op elkaar gelijmde eiken latten gemaakt, en met behulp van lijmklemmen in de

goede ronding gezet. De balk moet in twee richtingen een ronding krijgen. De tweede ronding heb ik met een lintzaag gemaakt. De rondingen heb ik overgenomen van Ragnar Jalakas. Ik hoefde dit wiel dus niet nogmaals zelf uit te vinden.
De schootwagen moet zo klein mogelijk zijn. Ik heb gekozen voor Lewmar.
Het meeste werk was het wegnemen en weer aanbrengen van de binnenbekleding bij het voorluik.

Prioriteit

Mijn prioritieit ligt niet bij het snel ombouwen van de boot voor wedstrijdzeilen, maar vooral bij een sterke constructie. De voeten moeten goed 'verankerd' zijn op het kajuitdak want de belasting is groot als de wind aanwakkert.
Toch kan ik de balk redelijk snel demonteren, maar ik geef er de voorkeur aan de rvs voeten te laten staan bij het wedstrijdzeilen. Ragnar Jalakas heeft een slimme constructie gemaakt waardoor hij de voeten snel kan demonteren.
Ik heb veel respons gekregen op mijn bijdrage op de IF-discussiesite en verscheidene geïnteresseerden hebben met de afgelopen zomer bezocht en een proefvaart gemaakt.
Voor meer informatie kan je me e-mailen; bertil.norberg@telia.com of contact opnemen met Björn Österberg bij North Sails in Stockholm.

Bertil Norberg
IF 2152

Ferdinand Postma beschikt over meer foto's dan hier geplaatst. Op verzoek stuurt hij ze toe. f.postma44@quicknet.nl

De effectiviteit van de fok

Hoe kan een fok, die minder dan 70% van de oppervlakte van een genua heeft, de boot toch evenveel snelheid geven in het kruisrak ?

Spleeteffect

Die vraag krijg ik soms van zeilers die tevreden ontdekken dat de fok die ze aanschaften voor het gemak, de boot in het kruisrak zelfs meer snelheid gaf.
Het korte antwoord is: spleetwerking.
Laat me dit begrip uiteenzetten. De spleet-werking is de benaming van de toename van de windsnelheid die ontstaat aan de lijzijde van het grootzeil wanneer de wind zich door de opening tussen groot- en voorzeil perst. Als de wind sneller gaat stromen wordt het verschil groter tussen de onderdruk aan de lijzijde en de overdruk aan de loefzijde. De liftende kracht van het zeil neemt toe.

Zou een genua dan geen beter spleeteffect moeten geven, aangezien die het grootzeil meer overlapt? Een grotere overlap geeft op zichzelf de mogelijkheid tot een betere spleetwerking, maar dan moet de genua wel voldoende dichtbij het grootzeil geschoot kunnen worden. Op veel boten wordt dit beperkt door de verstaging. Omdat de genuaschoot buiten de wanten om loopt, wordt de spleet te groot en de spleetwerking neemt af.

Positie schootblok

Een fok, zelfkerend of gewoon, heeft die beperking niet omdat het achterlijk niet voorbij de wanten en de zalingen komt. Voor de fok is daarentegen de plaats van het schootblok beslissend. Standaard is de positie van het schootblok bij een IF helaas iets te veel naar buiten. Als je de rails verplaatst helemaal tegen de opbouw aan, of een zelfkerende rails monteert zoals Bertil, krijg je de mogelijkheid om de fok dicht genoeg tegen het grootzeil aan te trekken zodat de spleetwerking op gang komt.
Het is dus de mogelijkheid van de fok om de spleet te 'sluiten' die hem zo effectief maakt. Met het schootpunt verder naar binnen kan het zeil ook met wat meer ronding in het onderlijk geschoot worden, waardoor het zeil goed meekomt zelfs bij kleinere windhoeken.

Vergeleken met genua

Zijn er dan helemaal geen nadelen ten opzicht van de genua ? O, ja. Met een genua maak je tot een bepaalde windsterkte nog steeds meer snelheid in het kruisrak. De genua is ook effectiever als we wat lager dan bij de wind zeilen. Dan komt immers het grootzeil naar buiten en sluit de spleet. Het gebruik van de fok kan ook, speciaal bij wedstrijdzeilen, een beetje bangelijk lijken. De status bij de aftersail-borrel kan er bij inschieten.

Samengevat is er echter véél dat spreekt voor de fok. In de eerste plaats is dat het gemak bij het manoeuvreren en het betere zicht. Door het voorlijk maximaal te verlengen, verhoog je de effectiviteit nog meer. Maar daarmee wijk je af van de klasseregels. IF boten hebben een bepaald LYS-getal alleen als ze de klasseregels volgen. Speciale fokken vereisen, naar ik begrijp, een individuele LYS-meetbrief.

Björn Österberg

Björn Österberg is zeilmaker bij North Sails in Stockholm.
Hij deed voor het eerst mee aan de Zweedse Zeilkampioenschappen in de gezins-IF als 15-jarige in 1976.

Puttingen, trekplaten en zelflozers

Peter Boer vertelt over het vervangen van puttingen, het aanbrengen van trekplaten en het vernieuwen van de zelflozers van de kuip. Zijn beschrijving van het vervangen van de puttingen geeft is een waardevolle toevoeging aan de oplossingen die door eerdere auteurs zijn aangedragen. Lees!

Onderwant

Sinds het najaar van 2004 ben ik in het bezit van een Marieholm IF, bouwnummer 1458, uit 1974. Ook op mijn boot bleken de puttingen van het onderwant bij inspectie behoorlijk krom getrokken. Aan de hand van een aantal artikelen in Marie*Team* heb ik gezocht naar een betere oplossing. Daarnaast leek het mij zinvol om, ter voorkoming van mogelijke schade aan de romp-dekverbinding, ook de puttingen van het topwant te voorzien van een betere verbinding met de romp door middel van trekstangen.
De puttingen van het onderwant (de juiste benaming is eigenlijk hoofdwant) heb ik vervangen door (vrij goedkope) 8 mm U-puttingen uit de catalogus van *Plastimo*. Aan de achterzijde iets naar binnen moest daarvoor een gaatje bijgeboord worden (ook door de aluminium volgplaat), kit er tussen en klaar. Het type 13762 (cat. pagina 322) is vooraf al 18 graden gebogen en staat perfect in lijn met het onderwant, dat nu ongeveer 1,5 cm meer naar achteren aangrijpt. De invloed daarvan is verwaarloosbaar gebleken. De breekkracht van deze nieuwe puttingen is volgens opgave 3500kg, dat is voldoende voor een veilig gevoel.

Topwant: trekplaten toegepast

De puttingen van het topwant heb ik met een spanner verbonden met epoxy verlijmde en verstevigde multiplex trekplaten aan de binnenzijde van de romp. De platen zijn gemaakt van stervormig uitgezaagd multiplex. De spanner is met de trekplaten verbonden via een kort rvs hoekprofiel. Dit profiel is vanaf de achterzijde ingelaten en met ingedikte epoxyhars verlijmd. Het hoekprofiel is tevens doorgebout en aan de voorzijde is ter versteviging de plaat dubbel uitgevoerd. Om de kromming van de huid te kunnen volgen is de plaat aan de achterzijde voorzien van horizontale zaagsneden. Bij de montage zijn deze openingen gevuld met ingedikte epoxyhars. De trekplaten zijn verder verstevigd met een cirkel gaten die met epoxyhars gevuld

zijn. De voorzijde is afgelamineerd met een glasvezelmat. De trekplaten zijn met een ruime hoeveelheid epoxyhars bevestigd op een grof geschuurde en ontvette huid. De randen zijn afgewerkt met filletverbindingen. De moeren van de wantputtingen zijn vervangen door oogmoeren van *Wichard* (met certificaat). De meeste werkzaamheden aan de trekplaten kon ik thuis bij de kachel uitvoeren, de feitelijke montage stelde daarna niet veel meer voor. Met de spanner tijdelijk bevestigd en aangedrukt door een gebogen latje was dit voor beide zijden hooguit een uurtje werk.
Dit jaar wil ik ook de puttingen van het topwant inspecteren en zo nodig vervangen door 10 mm oogbouten van *Wichard.* Deze zijn wat langer en benutten dan de hele draad van de oogmoeren. Met een splitpen kunnen ze op eenvoudige wijze geborgd worden.
Tegelijk met deze verstevigingen is ook de gehele verstaging vervangen. De oorspronkelijke gaffelspanners zijn daarbij vervangen door spanners met aangewalste terminals. Dit geheel heeft zich het afgelopen jaar, ook bij vrij stevige wind, zeer goed gehouden.

Zelflozers

Ook in het kader van de broodnodige veiligheid zijn door mij de afsluiters en doorvoeren van de kuiplozing vervangen. In de bestaande afsluiters was geen beweging meer te krijgen. De afsluiters zijn vervangen door

kogelafsluiters die op afstand gesloten kunnen worden met een lijntje. Voor openen moet ik helaas op mijn buik het achteronder in. Omdat ik de lensslangen kruislings wilde bevestigen, dan blijft de kuip droog onder helling, vroegen de aangelamineerde polyester flenzen van de kuipdoorvoeren extra aandacht. Omdat deze flenzen vrij kort en glad zijn bleek het niet mogelijk om dubbele slangklemmen te monteren. Indien deze verbinding onverhoopt losschiet of gaat lekken dan merk je dat pas als er een flinke laag water in de kajuit staat (als je tenminste aan boord bent). De polyester flenzen heb ik daarom onderdeks afgezaagd en het gat heb ik vervolgens zover opgevijld dat er een messing huiddoorvoer doorheen paste die aan de onderzijde met een moer vastgezet kon worden. Op de schroefdraad van deze doorvoer is vervolgens de slang vastgezet. Geheel probleemloos is deze oplossing in de praktijk niet gebleken. Onder helling blijft de boel keurig droog, maar bij regen blijft toch een laagje water staan, waarschijnlijk doordat er lucht in de slang niet weg kan. Door de boot een beetje te bewegen loopt dit water wel weg. Als we langere tijd niet aan boord zijn dan spannen we een tentje over de kuip, dus onoverkomelijk is dit niet.

Peter Boer
IF

Telefoon of Marifoon?

Toen wij in 2000 een eigen (zeil-)schip kochten besloten we al snel dat we een marifoon wilden hebben. Dat bleek niet eenvoudig en erg duur. Ik hoor in mijn omgeving regelmatig mensen die twijfelen over de aanschaf van een marifoon. Na vijf jaar praktijk-ervaring zet ik de voordelen van de marifoon op een rij.

Vergroting van de veiligheid is de voornaamste reden om een marifoon aan te schaffen:

- Ontvangen van lokale informatie van de verkeerspost over bijzondere omstandigheden zoals baggerwerkzaamheden. Meestal wordt de informatie op vaste tijdstippen uitgezonden.
  Voorbeeld: op IJsselmeer ieder uur op kanaal 1.
- Het ontvangen van recente weersberichten toegespitst op de watersport.
- In geval van nood kan hulp worden ingeroepen. Niet alleen de nooddiensten maar ook schepen in je omgeving horen de oproep en kunnen assistentie bieden.
- Nooddiensten kunnen de positie van een per marifoon zendend schip bepalen; wanneer je zelf niet meer in staat bent je lokatie aan te geven, ben je op deze manier toch vindbaar.
- Een noodoproep kunnen ontvangen; In geval van een dreigende aanvaring kan het schip of de lokale verkeersleiding je oproepen.

Andere redenen om een marifoon aan te schaffen:

- Communicatie met brugwachters, sluizen en havenmeesters.

- Sociale communicatie tussen schepen onderling. (kanaal 77)

*Foto: Marifoon met DSC van Icom (**IC M421**)*

Er zijn veel verschillende marifoons te koop maar door de regelgeving van het Agentschap Telecom blijft de functionaliteit beperkt. Handige functies zoals dualwatch zijn in Nederland verplicht gedeactiveerd.

Voorwaarden voor gebruik

Wat moet je doen om een marifoon te mogen gebruiken?
(zie ook http://www.agentschap-telecom.nl)

- Cursus volgen of minimaal cursus materiaal kopen voor zelfstudie .Bij de ANWB bedragen de kosten € 70 – 140 (bron www.anwb.nl).
  Je moet kiezen tussen het basiscertificaat marifoon, Marcom B of Marcom A. Het basiscertificaat staat geen gebruik van DSC toe of een portofoon toe; met Marcom B is dit wel toegestaan. Marcom A is voornamelijk voor professionals. DSC is een soort SMS noodbericht wat je vanaf de marifoon kan versturen, dit soort communicatie gaat in de toekomst het spraakverkeer vervangen.
  Ik heb zelf gekozen voor Marcom-B.
- Schriftelijk examen doen; een formele toetsing. Kosten examen € 72 + recent uittreksel bevolkingsregister.
- Diploma kopen; € 24.
  Na het examen moet je betalen om een diploma te ontvangen.
- Marifoon + antenne kopen: gemiddeld nu € 350
  Sinds 2005 mag je ook een portable marifoon aanschaffen ipv een vast gemonteerde marifoon. De ontvangst en zendbereik van de portable zijn zeer beperkt t.o.v. een marifoon.
- Jaarlijkse licentiekosten: € 50 per apparaat.

Totale kosten ca € 550 eenmalig + € 50 per jaar.

Kortom: je moet nogal wat doen en betalen om uiteindelijk die marifoon aan boord te hebben. Dit in schril contrast met het aanmoedigings beleid van onze overheid.

Plaatsing van de marifoon

Het is van belang dat je de marifoon vanuit de kuip (ook met draaiende motor!) kunt verstaan. Monteer de marifoon daarom zo dicht mogelijk bij de kajuit-uitgang of monteer een buitenspeaker in de kuip.
De marifoon beinvloedt het kompas; zorg voor een ruime afstand tussen kompas en marifoon.

Alternatieven

<u>GSM</u>
Weersinformatie is op te vragen, de telefoon-nummers van sluizen en bruggen zijn terug te vinden in de Almanak.
In noodgevallen kan Den Helder Rescue (0900-0111) worden gebeld of 112.
Nadeel: beperkte dekking op zee en je mist informatie van de lokale verkeersleiding en andere schepen.

<u>Radio ontvanger met marifoonfrequenties</u>
Het mogelijk om voor ca € 170 een ontvanger (fabrikant: Datema) te kopen waarmee je de marifoonkanalen kan ontvangen. Omdat je niet

Foto: A2010100 Marine Broadcast Radio AM/FM
Waterdichte radio GR 100 met marifoon ontvangst. De GR 100 is een unieke scheepsontvanger die zowel AM/FM/SW en LW ontvangt als 55 verschillende marifoonkanalen.
Bron: http://www.datemadirect.nl

kan zenden heb je geen diploma of licentie nodig. Ook scanners bieden vaak de mogelijkheid om de marifoon frequenties te beluisteren.
In combinatie met een GSM mis je dan in het binnenland alleen nog de mogelijkheid om iemand in je omgeving te kunnen oproepen.

Foto: PMR van Cobra (MT-725)

Deze portofoons zijn verkrijgbaar vanaf € 50 per set van twee. De aanschafprijs zijn je enige kosten.
Het bereik van deze portofoons is beperkt tot ca 3 km.
Ze kunnen worden gebruikt voor sociaal verkeer tussen schepen onderling.

Conclusie/aanbeveling.

- Indien je regelmatig in gebieden vaart zonder GSM-dekking is een marifoon zeker aan te raden.Met name op zee (en de wadden) is een GSM echt onvoldoende.
- Voor de mensen die vooral op binnenwater en het IJsselmeer varen is de GSM in combinatie met een radio met marifoonkanalen een reëel alternatief.

Richard Stijns
M33 FF Sommar

PMR-446
Sinds enkele jaren is het mogelijk om een vergunningsvrije portofoon te kopen.
(PMR = Personal Mobile Radio)

	Lokale informatie ontvangen	Weer-bericht ontvangen	Nood-oproep zenden	Nood-oproep ontvangen	Positie peilbaar	Bruggen Sluizen Havens	Sociaal Verkeer
Marifoon	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
GSM	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Ja
Radio ontvanger Marifoon freq	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee
PMR 446	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Beperkt

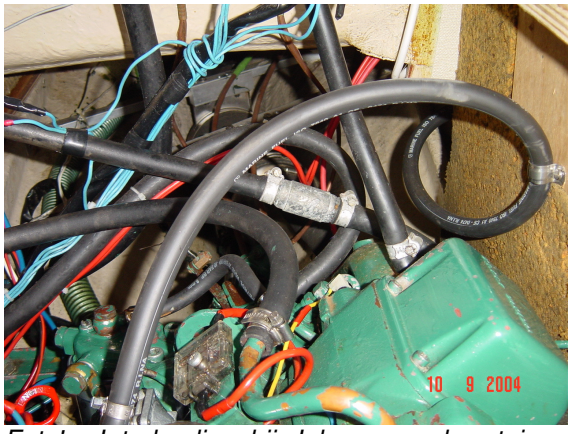
Interkoeling bij Johanna, bouwjaar 1978, een Marieholm 26

Problemen met de koeling

Johanna telde geen 17 maar 24 jaar toen ze in 2002 haar thuisland Zweden verruilde voor het iets warmere, maar winderige Nederland. Naast de zegeningen van 24 korte vaarseizoenen en een Wallas 1800 verwarming is de Volvo MD5B ook uitgerust met een “intercooling” motor koelsysteem.
Het buitenwater wordt hierbij door de motor impellor opgepompt uit de plomp en wordt via het keerkoppelingkoelkanaal naar een warmtewisselaar (merk Martec) geleid. In deze wisselaar wordt de verdunde glycol van het motorcircuit gekoeld en via een anti-hevel klep komt het buitenwater vervolgens in de mengbuis van de motoruitlaat. Na verloop van tijd, na het koelen van de uitlaat wordt het buitenkoelwater afgedankt en naar buiten gespuwd. Effectief eigenlijk, want het buitenwater wordt dus 3 maal voor koeling van motorsubsystemen gebruikt.

Bij aankomst in in Nederland had Johanna geen wierpot en vanwege de nauwere doorgangen in de warmtewisselaar wordt nu het buitenwater na binnenkomst in het schip eerst gezeeft. Verder is er in de zelfde winter een water/vuil (CAF)filter in de dieselleiding opgenomen en nadat ik ook de tank en de afzinkput (veel water en vuil) had afgetapt zou je zeggen: veel storingvrije motor genoegens. Niets bleek minder waar.
Reeds op een van de eerste vaardagen in 2004 ging het alarm af, dat wil zeggen, de sirene deed het al niet meer en het alarmlampje alleen zo nu en dan, wat ik toevallig even zag.
De situatie werd snel gered door stationair verder te gaan. (dat kan alleen even voorzichtig bij interkoeling, als het lampje/alarm dooft). Maar een volgende keer hadden we al snel de zelfde problemen. Dit terwijl het 12V binnencircuit pompje heet was

en dus zijn best deed, je kon het even met de hand beetpakken, maar niet lang. En dat is niet normaal voor een electrische motor. Dit had bij mij al een lichtje moeten doen branden. Maar ik heb eerst de signaleringskant aangepakt.
De eerst offspin van dit koelwater probleem was het ontwerp van een nieuw alarmblokje met een vervangende sirene (zie Kennisbank: een alarm voor nog geen Euro). En het Temp-lampje functioneerde weer. Maar dit lostte het warmwater probleem nog steeds niet op.
Daarna, voor het eerst van mijn leven (als werktuigbouwer!) de thermostaat van de MD5 gedemonteerd en opgekookt. De thermostaat moet beginnen te openen bij 60° C en openstaan bij 90. Bij 60° kun je nog net even je vinger in het water in het water steken, dus dat is aan boord te doen. En toen het water kookte stond het ding helemaal open.
Nog steeds niet helder denkende ben ik op zoek gegaan naar een nieuwe pomp voor het interne circuit. Via het Zweedse Orbitrade (website: orbitrademarine.com) die in de business zijn van het leveren van oude Volvo Penta onderdelen, kwam ik er achter dat de pompjes nog steeds leverbaar zijn (website: Johnson-pump.com) En Orbitrade heeft een vertegenwoordigende firma in Nederland (Haro). In 4 dagen had ik mijn pomp. 140 Euro, maar het is dan ook geen simpel vijverpompje. Een stuk hightech, de waaier die het water verplaatst, is de rotor van de motor, zweeft in het medium dat het verpompt, geen asjes met afdichtingen, 5000 draaiuren (x 4 knopen is 1 maal de wereld rond!).
De nieuwe pomp geïnstalleerd, samen met een groen signaallampje, dat parallel na de zekering op de 12V voeding van de pomp staat. Geen groen, geen spanning, geen circulatie en de motor wordt dan warmer en warmer, een soort pre-alert dus!
Wat schetst mijn verbazing, bij een beetje doorvaren op de motor ging het TEMP alarm weer af.
Enigszins bedrukt maar voorzichtig naar de haven varen. Alles werkte naar behoren niets te vinden. Wat nu.
Een mens moet een klein beetje geluk hebben, zo nu en dan. Mijn vondsten op het internet had ik met Ferdinand Postma (Techn.Cie) “geshared” zoals dat tegenwoordig heet en hij meldde me juist op het goede tijstip: bedankt voor je informatie en ik weet nu eindelijk wat voor metalen ding er nu tussen mijn koelslangen gemonteerd zit: een filter!
Niet rood van schaamte, maar wel wat opgewonden maar weer naar Johanna. Ook bij op de Johanna zat een kort metalen pijpje tussen de koelslangen (zie foto). Met 2 op maat gemaakte kurken (om niet voor de zoveelste keer het glycolmengsel te verspillen) bij de hand de slagklemmen losgemaakt en het filter gedemonteerd. En jawel, het filter met erg grove mazen zat voor het grootste gedeelte dicht.
Er is nu in ieder geval een goed werkende reserve pomp aan boord.



Foto's: Interkoeling bij Johanna, geboortejaar 1978, een Marieholm 26

Aftappen

Op 12 november 2004 in de namiddag zou de Johanna haar winterbeurt krijgen en daarna gekraand worden voor weer een winter op de Nederlandse wal. Het was koud, het waaide hard, en onze konklusie was dat we er volgend jaar eerder bij zullen zijn. In oktober hadden slechts 2 maal gezeild. De moeite niet en het kranen begint al op 15 oktober. De Johanna was al leeg en kaal en koud en de motor kwam maar moeilijk op gang. Maar dat lukte toch en tuften we naar de kraanplaats. Na de monteur te hebben gewaarschuwd gingen wij eerst maar eens even koffie drinken in ‘Voor Pampus’ om wat warm te worden. Zo’n 15 minnuten voor de afgesproken kraantijd maar

weer de kou in. Tot onze verbazing lag het schip al onder de kraan en de monteur stond al op de wal.
En hij vertelde dat hij het binnencircuit niet kon aftappen om dat het kraantje vol met een harde zwarte substantie zat, en ook de afvoerboring in het blok zat potdicht.
Geen leuk bericht. Want hoe aan de weet te komen hoever de verstopping in het blok, na 22 jaar is voortgeschreden (In 1982 is de 5A motor vervangen door een 5B, volgens het logboekje van Johanna).
Tja, nou, de Johanna op de bok gezet, een beetje met de voorsteven omhoog, zodat het water niet in het gangboord terplaatse van de puttingen blijft staan. (zoals in het 1ste jaar.) Maar mijn aandacht ging al uit naar wie te raadplegen en wat te doen.
Eerst maar eens praten bij de onderhoudsservice op de haven. Tja het schip is smal, je kunt er slecht bij, er moet toch wat gebeuren. Doorvaren geeft het risico van een nietgekoeld deel van de cylinderwant, dit wordt te heet, de smeerolie smeert dan niet meer en de boel loopt vast. Als de verstopping net alleen onderin zit is er nog niets aan de hand. Welnu de conclusie was om de motor uit het schip te halen om er aan te kunnen werken. Op zich nog niet de grootste klus, en dan konden meteen 4 nieuwe rubber trillingsdempers aangebracht worden. En wanneer ga je dat dan doen? Ja na nieuwjaar, want nu is het nog te druk. En zo namen we afscheid.

Dit zat me toch niet lekker en ik besloot maar eens wat advies in te winnen bij een echte specialist in het demonteren van dieselmotoren, iemand die dit zelfs tijdens races in de Sahara doet en ik had zakelijk toch een afspraak met Jan.
Jan is Jan de Rooy, eigenaar van het bekende internationale transportbedrijf in Brabant en winnnaar van een aantal vrachtwagen klassementen in de Parijs – Dakar rally.
Volgens Jan kan sludge vorming wel voorkomen, vooral bij gietijzeren blokken, maar de sludge zou volgens hem niet uitharden maar, als je er in ompurkt (nieuw woord?) krijg je het er met flushing vloeistof uit.
Tja, er waren 2 of 3 weken verstreken en bij de haven aangekomen was de motor al uit het schip de kop eraf, en Jan had gelijk. Geen harde koek, alles schoon gespoeld. Afijn, dan toch maar de kop van de motor aangepakt, klepjes inslijpen, nieuwe rubbers en etc.....
1 of 2 maanden later, een verhaal van de specialisten in een uitgave van de onvolprezen “Practical Boat Owner”, wat een blad!, een zelfde soort verhaal over sludge, kleine roest particles, vooral bekend van Volvo Penta en Yanmar, motoren met gietijzeren blokken.....

Igle Berghuis
M26 Johanna/M33 FFulmarus

OPROEP voor alle leden ten aanzien van adresgegevens

Regelmatig worden de redactie, secretaris en penningmeester geconfronteerd met verouderde adresgegevens. Mensen verhuizen of veranderen van emailadres zonder de nieuwe gegevens naar onze secretaris te sturen. Alleen met de juiste gegevens kunnen wij u ons clubblad Marie*Team* toesturen en u informeren over actuele zaken.

Een verzoek om op het ledendeel van de Marieholm website (gebruikersnaam + wachtwoord op pagina 6) het de adresgegevens en het emaildres te controleren. Indien deze niet meer kloppen de juiste gegevens sturen naar Secretaris@marieholmvereniging.nl .

Namens het bestuur NMV: bedankt voor de medewerking!

Boot en Zeiltechniek

Ferdinand's Reefgeheimen

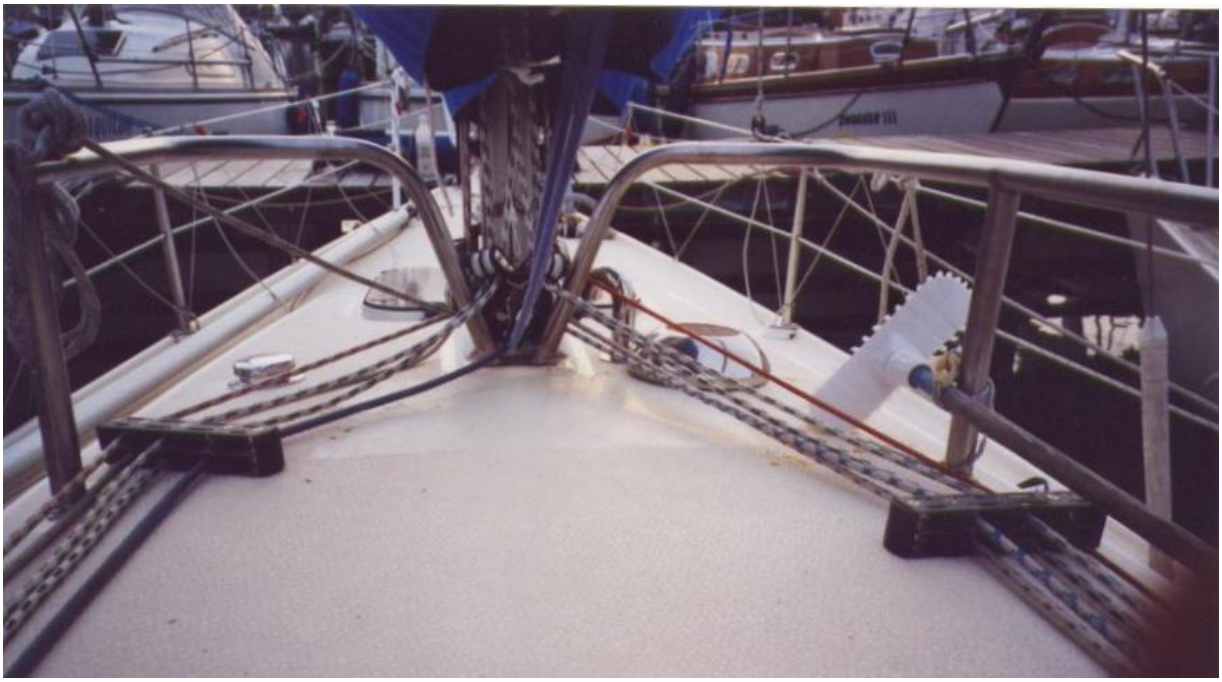
Tijdens de nationale kampioenschappen 2005 in Edam zeilden wij steeds nek aan nek met Ferdinand Postma. Op zondag wakkerde de wind aan tot een lekker windkracht zes en werd de strijd met Ferdinand nog leuker. Bij elke overstagmanoeuvre op het bovenwindse rak was het spannend, wie ligt deze keer weer voor?

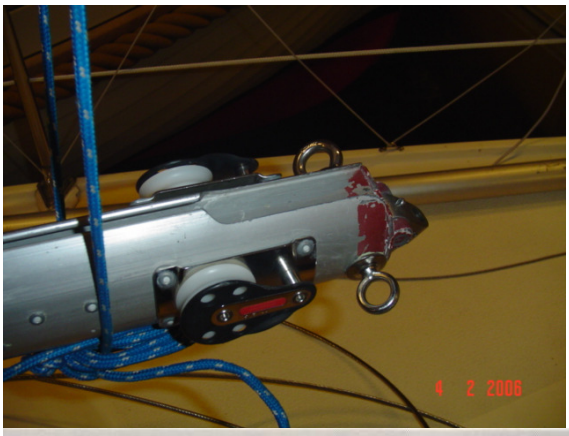
Wij keken met veel bewondering toe dat Ferdinand zo snel kon reven en op het voordewindse rak meteen zijn rif er weer uit had. Een paar weken na de kampioenschappen hebben we via email zijn geheimen ontfutseld en bij deze deel ik die – met zijn goedkeuring - met de rest van de vereniging:

"Mijn Marieholm heeft een tweelijns-reefsysteem. De lijn ten behoeve van het achterlijk (de 'smeerreep'), loopt over een blok achter op de giek naar een blok voor op de giek, dan langs de mast naar beneden door een blok bij de mastvoet, via een organizer naar de kuip.

De lijn die het voorlijk omlaag trekt, begint op de harp waarmee het grootzeil aan de voorzijde van de giek op de lummelbout wordt vastgemaakt. Aan die harp heb ik dus de twee lijnen (voor het eerste en tweede rif) vastgeknoopt.

Ze gaan vervolgens omhoog, door het reefoog in het zeil weer omlaag en dan door het oog op de giek naar een blokje aan de mastvoer, door de dekorganizer naar de kuip.



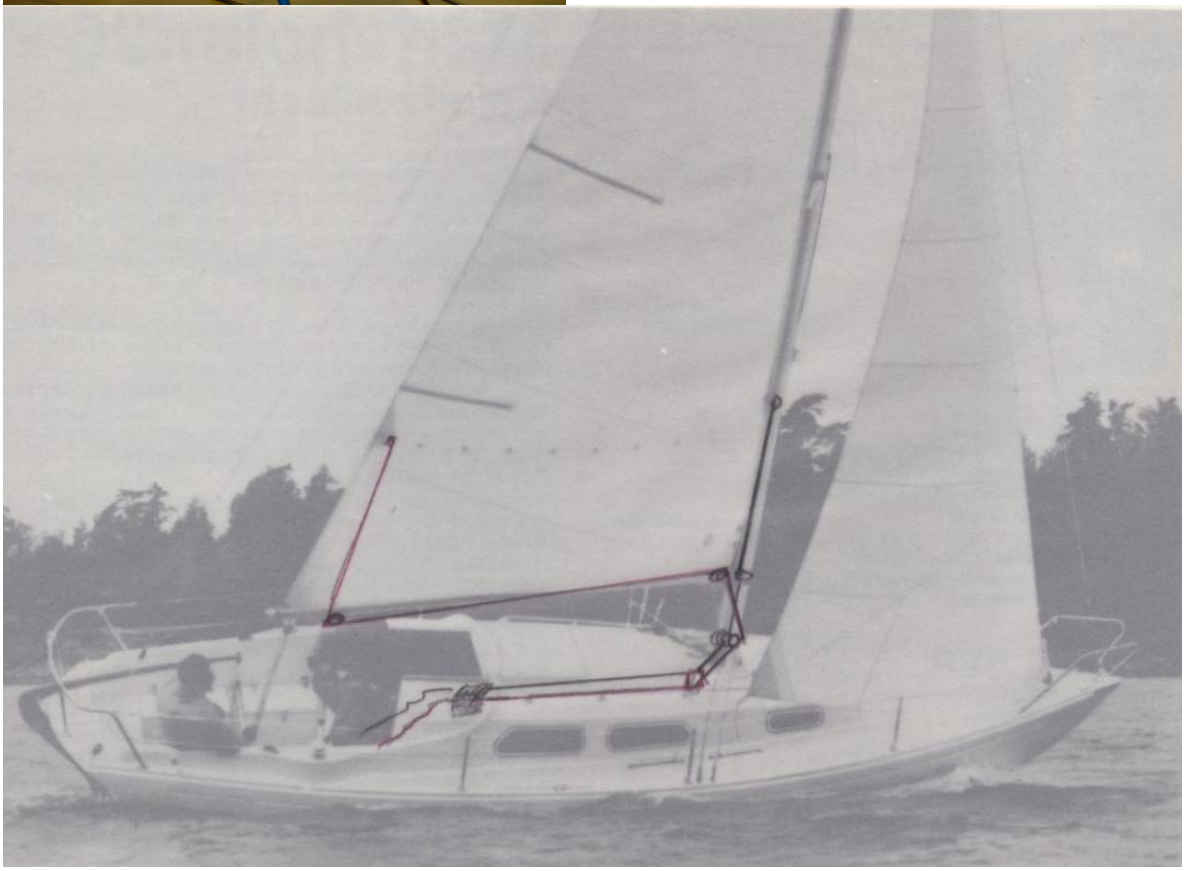


Ik heb de ogen op de giek bevestigd door de schroeven waarmee het eindbeslag op de giek zit weg te halen en de gaten uit te boren zodat er precies een lange oogbout door past. Op het draaduiteinde heb ik een Wichard oog met schroefdraad gezet. Zo heb ik aan weerzijde van de giek een geleideoog.

Je zou in plaats van die ogen ook kunnen kiezen voor geleideogen op de mast zelf, zo dicht mogelijk tegen de mastgroef aan. Dan hou je het voorlijk nog wat dichter tegen de mast aan. Op mijn mast zitten wel geleideogen, maar daar gaat de cunningham al doorheen.

Voor de smeerrepen heb ik halverwege de giek nog een geleideoogje gepopt, zodat ze niet van het voorste blok afvallen als er geen spanning op staat en de lijnen zo niet erg onder de giek bungelen."

Manja Thiry
M26 Mighty Mary



Boot en (nieuwe) eigenaar

Betweter

Wij zijn Arnold en Marijke van der Garde uit Tienhoven, sinds 28 mei 2005 de trotse eigenaren van de Betweter, een Marieholm 26.

In het voorjaar van 2003 zijn wij in Tienhoven komen wonen. Voor het eerst van ons leven niet in de stad wonen, maar lekker buiten op ca. 2 km van Loosdrecht. Omdat we allebei graag zeilen gingen we al snel 'bootjes kijken'. Om te beginnen bij Doornbos, de dichtst bij ons huis gelegen jachthaven waar we verliefd werden op de Marieholm. Omdat we nogal wat te doen hadden aan het opknappen van ons huis en de tuin hebben we toen de aanschaf van een eigen boot uitgesteld, maar het bleef wel kriebelen.

In 2004 hebben we in het voorjaar 10 dagen een Marieholm 26 gehuurd en hiermee Friesland en het IJsselmeer verkend. De verliefdheid luwde wat. Deels door gebruikerservaring, ook omdat het tussen ons niet altijd even harmonieus verliep aan boord. Later dat jaar hebben we nog veel meer samen gezeild: in Nederland met een Friendship 22 en in Turkije 3 weken op een Aloha 27. Zo kregen we wat vergelijkingsmateriaal én tussen ons ging het steeds beter aan boord.

Zo besloten we in het voorjaar van 2005 dat de tijd rijp was voor een eigen boot. We zijn allerlei boottypen gaan bekijken, maar kwamen al snel tot de conclusie dat de Marieholm toch het best bij ons paste. In de week na Pinksteren hebben we zo'n beetje alle Marieholms die in Nederland te koop lagen bekeken en een goed gevoel gekregen voor wat we wilden en wat daarvoor een goede prijs is. En zo kwamen we bij de Betweter.

Gekocht in Naarden was de maidentrip naar Loosdrecht al direct onstuimig door de wind op het stukje naar Muiden en een haperende motor bij de Zeesluis in Muiden (de motor is het daarna overigens vlekkeloos blijven doen). Ook de eerste weken op Loosdrecht was er steeds veel wind zodat we de boot goed konden uitproberen. Inmiddels hebben we er ook een lang weekend en een tweeweekse vakantie op het IJsselmeer opzitten en voelt de Betweter vertrouwd. We hebben een goed beeld welke dingen we deze winter willen opknappen om hem nog meer naar onze zin te maken.
Verder ziet het leven er volgend jaar anders uit omdat we ons eerste kindje verwachten en we dan dus met z'n drieën van de boot en het zeilen willen genieten.

Waarom lid van de NMV? Omdat het ons leuk en nuttig lijkt met soortgenoten in contact te komen en zo het zeilplezier nog te vergroten. We zijn heel benieuwd wat dit ons gaat brengen en kijken er naar uit jullie te ontmoeten.

Arnold en Marijke van der Garde
M26 Betweter

Onrust

Utrecht, 12 september 2005

'Onrust' vrijgelaten

Na ongeveer anderhalf jaar gevangenschap in een loods is de Marieholm 26 'Onrust' vrijgelaten. Er is niet bekend gemaakt hoeveel losgeld er voor haar vrijlating is betaald.

Uit onderzoek bleek ze bij vrijlating in goede gezondheid te verkeren. Ze heeft zelf bekend gemaakt dat ze tijdens haar gevangenschap goed is behandeld. Ze vertoonde lichte uitdrogingsverschijnselen.

Bij haar tewaterlating kon ze meteen het vochttekort weer aanvullen. Toen dan eindelijk de lijnen werden gevierd volgde ze gemakkelijk haar instinct en zwom ze met kracht en vertrouwen haar vrijheid tegemoet.

We zijn blij dat we mee mogen genieten van haar nieuwe leven.

Margriet Hartman en Marnix van der Vat
IF Onrust

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 2006

Datum	Naam evenement	Lokatie	Georganiseerd door:	Inschrijving	Sluiting inschrijving	Contact persoon (rayonhoofd)
22 en 23 april	Voor-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via KWV de Kaag	17-apr-06	Sietske Cnossen
27 en 28 mei	Westeinder Zeilwedstrijden	Westeinder	WV Schiphol	via NMV		Marjo Broertjes
10 juni	Kuilaart-Heeg race	Heegermeer	?	?	?	?
17 en 18 juni	Voorjaarsevenement Rayon Friesland	Sneekermeer Terhorne	NMV	via NMV		Manja Thiry en Henri Rots
1 en 2 Juli	Rondje Vlieland	Wadden	NMV	via NMV		Henk Veerdig
11-13 augustus	Marieholm Kampioenschap	IJsselmeer	Edam	via NMV		
23 en 24 september	Na-Kaag	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via NMV		Marjo Broertjes
23 en 24 september	Najaarsevenement Rayon IJsselmeer	IJsselmeer	NMV	via NMV		Rob Gerritsen
winter 2006/2007 één zondag in de maand	Winterwedstrijden	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via KWV de Kaag		????

Jaarverslag evenementen 2005

Het jaar 2005 stond in het teken van veel wind en regen tijdens de NMV evenementen. Toch hebben een groot aantal Marieholmzelers elkaar weer ontmoet tijdens deze gezellige weekenden. Dit jaar hebben we voor het eerst gebruik gemaakt van onze Rayonhoofden in de verschillende regio's. De verslagen en uitslagen van deze rayonweekenden zijn te vinden in de Marieteam en op de NMV website.

Voorjaar

Het seizoen opende vroeg op 23 en 24 april met wedstrijden tijdens de Voorkaag op de Kagerplassen. Slechts 4 Marieholms waren op tijd klaar om de boot zeilend te krijgen om aan dit evenement mee te kunnen doe. Het evenement werd gewonnen door Sietske Cnossen en Bart de Bakker. In mei vonden wel 4 evenementen plaats, te weten op het IJsselmeer vanuit de Ven, op de Westeinder vanuit Jachthaven Schiphol en een weekend later het rondje Vlieland vanuit Den Helder. De weergoden zorgden wederom voor veel wind, regen en zeer onaangename temperaturen, maar toch hebben in totaal zo'n 10 boten meegedaan aan deze evenementen. Helaas waren er geen aanmeldingen voor het weekend in Almere en hebben we dat weekend noodgedwongen moeten annuleren. Alleen op de Wedsteinder werden er wedstrijden gevaren en die zijn gewonnen door Hanz Zwart. Op 11 en 12 juni is de regio Noord bijeengekomen in Terhorne in Friesland. Hier hebben 4 boten twee spannende wedstrijden gevaren en dit leverde de overwinning op voor Jan-Willem Polman en Manja Thiry.

Shipmate Classic Yacht Regatta

Van 29 tot 31 juli hebben in totaal 5 Marieholms meegedaan aan de Shipmate Classic Yacht Regatta in Hellevoetssluis. Het was fantastisch om de mooie Marieholms te zien liggen in een de historische haven samen met zoveel schitterende klassieke jachten. Andere deelnemers moesten wel even wennen dat dit jaar voor het eerst ook polyester klassieke schepen mee mochten doen, maar aan het eind van het evenement was het merendeel ervan overtuigd dat ook wij recht hadden op de titel "klassiek jacht". Het feit dat Hanz Zwart als beste Marieholm op de 3e totaal plaats geëindigd is heeft zeker aan onze bekendheid als als Marieholms bijgedragen. In 2007 is de volgende editie van dit unieke evenement en de NMV mag/wil daar zeker weer bij zijn!

Marieholmkampioenschap Edam

Van 12 t/m 14 Augustus vond in Edam het 2e Marieholmkampioenschap plaats. Voor dit evenement was de NMV wederom te gast bij de zeer gastvrije watersportvereniging “de Zeevang”. We hadden de beschikking over de Fortissimo van Richard Stijns en Marjo Broertjes en daarmee werden alle wedstrijden gestart en gefinisht. Aan de wedstrijden deden in totaal 21 boten mee en er werd af en toe zeer fanatiek gevaren. Ook de jubileumborrel en het Italiaans buffet waren zeer gezellig en werden door wel 63 man/vrouw bezocht! Het kampioenschap werd met overtuiging gewonnen door Hella en Ludo Knegtel met de Jadan II en zij kregen op zondag onder luid applaus de Marieholmwisselprijs uitgereikt.

Najaar en zelfs winter

Het seizoen werd traditioneel afgesloten tijdens de NaKaag op de Kagerplassen. In totaal deden er 9 boten mee aan de wedstrijden en werd gewonnen door Hella en Ludo Knegtel met de Jadan II.

Tenslotte bleken een 6-tal Marieholms er nog niet genoeg van te hebben en doen mee tijdens de winterwedstrijden op de Kaag. Om dit initiatief verder te stimuleren hebben we deze serie nu ook maar opgenomen in de kalender voor 2006.

Prijswinnaars!

De "NMV jaarprijs 2005" is dit jaar wederom gewonnen door Hanz Zwart met de IF "Mission IF possible". Het jaarprijsklassement vind je verderop in dit nummer van de Marieteam. De jaarprijs bestond dit jaar uit een tegoedbon van een watersportzaak in Leiderdorp. We weten zeker dat die goed terecht zal komen.

De geinbokaal is dit jaar gewonnen door Johanna Peeters. Zij presteerde het om het marieholmkampioenschap in Edam te varen met twee katten aan boord. Waarschijnlijk dacht zij dat deze katten ook lid moesten worden van de NMV en daarom heeft ze wel 3 keer het lidmaatschapsgeld overgemaakt aan de vereniging. Inmiddels is dat uiteraard wel weer teruggestort op haar rekening. Omdat wij niet zeker weten of de katten volgend jaar weer mee willen varen hebben we gedacht dat een CD met mooie muziek aan boord ook voor de nodige gezelligheid kan zorgen. Johanna een CD met liederen van de zuiderzee komt binnenkort naar je toe!

Marleen Gaillard
(ex) Bestuurslid evenementen

Positie	zeilnummer	naam jacht	Naam eigenaar	Voorkaag		Westeinder		Friesland		DCYR		Edam		Nakaag		
				plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	plaats	punten	Totaal
1	117	Mission IF Possible	Hanz Zwart, IF	2	402	1	879	dns	0	1	800	2	1122	dns	0	**3203**
2	6477	Jadan II	Hella Knegtel, IF	dns	0	5	180	dns	0	dns	0	1	1423	1	1055	**2658**
3	52	Asjemenou	Hans Verdel, M26	4	101	dns	0	dns	0	dns	0	3	946	3	578	**1625**
4	3018	Skidbladnir	Marleen Gaillard, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	2	499	dns	0	2	754	**1253**
5	2319	Skaer	Henri Rots, IF	dns	0	dns	0	2	402	dns	0	4	821	dns	0	**1223**
6	322	Mighty Mary	Jan Willem Polman, M26	dns	0	dns	0	1	703	dns	0	9	469	dns	0	**1172**
7	1862	Il Vento	Bart Keijzer, IF	dns	0	2	578	dns	0	dns	0	dns	0	4	453	**1031**
8	1327	Bathys	Sietske Cnossen, IF	1	703	6	101	dns	0	dns	0	dns	0	7	210	**1014**
9	333	Yemanjá	M.H. Zandbergen, M26	3	226	dns	0	dns	0	4	198	14	277	6	277	**978**
10	1020	Specht	Erik Nagtegaal, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	5	724	dns	0	**724**
11	934	Aniene	Frank Jurgens, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	6	645	dns	0	**645**
12	17	Alacrity	Romke Woudstra, M26	dns	0	dns	0	dns	0	3	323	13	309	dns	0	**632**
13	358	Arwen	Wim Harder, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	7	578	dns	0	**578**
14	182	Windzang	Ferdinand Postma, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	8	520	dns	0	**520**
15	3260	arie	Jan Sparreboom, IF	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	10	423	dns	0	**423**
16	4061	Solgry	Richard Stijns, M26	dns	0	3	402	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	**402**
17	311	Johanna	Igle Berghuis, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	11	382	dns	0	**382**
18	1521		J. Schrier, IF	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	5	356	**356**
19	92	_	Johanna Peeters, IF-bun	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	12	344	dns	0	**344**
20	1972	Papp	Pico Kuiper	dns	0	4	277	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	**277**
21	384	Thetis	Gerard Janssen, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	15	247	dns	0	**247**
22	385	Anne	Jos en Toos Janssen	dns	0	dns	0	3	226	dns	0	dns	0	dns	0	**226**
23	2830	Sphinx	T. Zwanenbeek, IF-bun	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	16	219	dns	0	**219**
24	167	Loenatik	Han Goossens, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	17	193	dns	0	**193**
25	3221	Zeezwaluw	C.A. Sikkens, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	18	168	dns	0	**168**
26	406	Solgry	A. Meyvogel, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	8	152	**152**
27	231	Hydra	Rob Gerritsen, M32	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	19	144	dns	0	**144**
28	1	Jib	Jan-Mark Vink, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	20	122	dns	0	**122**
29	4	Haddock	Jeanette Beintema	dns	0	dns	0	4	101	dns	0	dns	0	dns	0	**101**
30	2	Limanda	Arie Taal	dns	0	dns	0	dns	0	5	101	dns	0	dns	0	**101**
31	4228	Sytske fan Warkum	Paul Brandt, IF (E)	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	9	101	**101**
32	299	Thor	Berend van den Berg, M26	dns	0	dns	0	dns	0	dns	0	21	101	dns	0	**101**

Rayon Nieuws

Rayon Noord

Rayonhoofd Henri Rots heeft dit jaar de NMV vlag op een wel heel bijzonder deel van de wereld geplaatst. Wanneer het eerste evenement op Antarctica plaatsvindt wordt binnenkort bekendgemaakt.

De laatste rubriek

Van de redactie

Dit is alweer de 11de Marie*Team!* Door een grote hoeveelheid copij was het weer een plezier om deze editie in elkaar te zetten.

Zoals echter al te lezen valt, is de redactie dusdanig uitgedund, dat er zonder nieuwe redactieleden geen volgend nummer meer zal kunnen worden gemaakt.

Met veel vertrouwen in een goede afloop, hebben we alvast een uiterste inleverdatum voor copij vastgesteld op: 15 oktober 2006!

De redactie:
Hilko Ton, Manja Thiry en Marjo Broertjes
redactie@marieholmvereniging.nl

Colofon Marie*Team*

Dit is het verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: Jaargang 6 (2006), nummer 1.
Nederlandse Marieholm Vereniging
KvK-nummer 30169764
Postbanknummer 5218463, t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft
Telefoon: 071-5217355
Email: redactie@marieholmvereniging.nl
Correspondentieadres:
Westeinde 12; 2275 AD Voorburg
http://www.marieholmvereniging.nl