Jaargang 13 najaar 2013

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

In deze uitgave o.a.

Thema Quo vadis?

Expeditie Molengat

Zomerevenement Muiden

Argo Navis in de '24 uurs'

Geboorte van een nieuwe godin

Nederlandse Marieholm Vere

Inhoud

Van de voorzitter 1
Boot en vereniging 2
Federatie PolyClassic Zeiljachten 2
Algemene ledenvergadering 3
Belangrijke data 2014 5
Brainstorm actieve leden 5
Even voorstellen Corstiaan Kleiwegt 6
Even voorstellen Lauran Schaap 7
Zeilen en zoeken met de Marieholm MS20 8
Thema 'Quo vadis? 10
Solo over de Atlantische Oceaan 10
Expeditie Molengat 12
Boot en wedstrijd
Harlingen - Terschelling Race 2013 15
Zomerevenement Muiden 17
Marieholmweekend 24
3e PolyClassics Cup Middelharnis 25
Dutch Classic Yacht Regatta 2013 26
Agro navis in de '24 uurs' 28
Boot en eten 30
Lekker zeilen, lekker eten 30
Boot en techniek 32
Een nieuwe boot, een nieuwe godin 32
Even voorstellen Marco Langendoen 35
Even voorstellen Paul en Nienke Fischer 36
Afsluiters, groot onderhoud of vervangen? 38
De laatste rubriek 40
Van de redactie 40
Colofon MarieTeam 40

Van de voorzitter

voorzitter Michel Zandbergen:

"Een Marieholm is een hobbie en voor een hobbie heb je wat over"

Quo vadis, waarheen ga je? is het thema dat deze Marieteam heeft meegekregen. Het roept op tot bezinning, waar sta je en waar ga je heen? Wat zegt het over de vereniging en wat zegt het je persoonlijk?

2013 is voor mij het jaar waarin ik persoonlijk veel tijd en geld geïnvesteerd heb in een nieuwe boot en met deze boot wedstrijden ben gaan varen. Hans Verdel heeft dat ook gedaan. Samen namen we de uitdaging aan van Hanz Zwart om het wedstrijdzeilen binnen de vereniging op een hoger plan te brengen en hem van de jaarprijs af te houden. Wedstrijdzeilen stimuleert je zeilvaardigheid, zowel in zeiltrim als in tactiek. Het zorgt dat leden hun schip meer gebruiken en investeren in hun schip. Ik vaar bijvoorbeeld 's zomers elke woensdagavond een wedstrijd op de Kaag en doe ook mee aan de winterwedstrijden. Als je de wedstrijd in je agenda hebt staan ga je toch net weer wat vaker. Dus tip: kijk eens of er een leuke vereniging bij je in de buurt zit. We promoten hiermee ook de Marieholms en de Marieholmvereniging. Onze schepen deden het goed in zowel in de Harlingen-Terschelling race, de PolyClassics Cup als de Dutch Classic Yacht Regatta en dat valt op. Dat geeft bekendheid bij het publiek. Het zegt wat over schip -en bemanning- als je eerste en vierde wordt op vierennegentig scherpe klassieke jachten. En wees eerlijk; het is toch een prachtig gezicht, die zeilende Marieholms.

Boten worden opgeknapt

We merken dat er weer meer boten verkocht worden en dat de boten minder lang te koop liggen. We zien binnen de vereniging een instroom van jonge gezinnen met

Vervolg van pagina 1

weinig geld die een goedkope boot kopen en opknappen. Daarnaast kopen ouderen een Marieholm omdat ze geen groot schip willen maar wel een betrouwbaar schip. Onder invloed van de crisis is de trend: kleiner, minder kosten, minder liggeld. In onze bijeenkomst voor actieve leden in november waren er maar liefst vier mensen of stellen die een verwaarloosde boot aan het opknappen zijn. Dat voelt goed; Marieholms die in een haven liggen weg te rotten zijn geen reclame.

Samen optrekken

Een andere ontwikkeling is dat de Federatie van PolyClassic Zeiljachten een vaste plaats heeft gekregen in het verenigingsgebeuren. Ze organiseerden een aantal succesvolle workshops waar eigenaren van verschillende scheepstypen elkaar ontmoetten. daarmee kunnen we onze leden nog meer bieden. Als je samen optrekt zie je veel overeenkomsten in passie voor klassieke schepen, de interesse in elkaars boten neemt toe en technische kennis wordt uitgewisseld. Dat merkte ik ook toen ik in Middelharnis meedeed aan de PolyClassic Cup, al zie je wel cultuurverschillen binnen de verenigingen. Binnen onze eigen vereniging wordt het Forum op de website steeds vaker gebruikt voor kennisvragen, een goede ontwikkeling want iedereen kan vraag en antwoord lezen. Zo werken we samen aan de opbouw van deskundigheid en het vastleggen ervan. Het aardige is dat er ook foto's bijgeplaatst kunnen worden en dat maakt het inzichtelijker en kan anderen weer inspiratie geven.

Quo vadis

De uitdaging van het thema Quo vadis heeft geen grote reis op geleverd maar je kan het ook dichtbij zoeken. Ikzelf voer zo'n 200 mijl over binnenwateren om deel te nemen aan de evenementen, dat was ook een nieuwe ervaring. Als je de knop omzet en geen haast hebt dan geniet je van de reis en dan is het best leuk zo'n tocht. Op dit moment ben ik met andere wedstijdzeilers de mogelijkheden aan het onderzoeken om met een eigen boot mee te doen aan Marieholmwedstrijden in Scandinavië.

Laat 'Quo vadis ' voor ieder een oproep zijn de grenzen te verleggen, er valt zoveel te ontdekken.

Veel leesplezier

Michel Zandbergen

Interview
Michiel Veldkamp

Boot en vereniging

Federatie PolyClassic Zeiljachten

Op 20 november hielt de Federatie PolyClassic Zeiljachten haar jaarlijkse vergadering met bestuur en adviesraad. De Marieholmvereniging is lid van de federatie en is vertegenwoordigd in de adviesraad. Op de vergadering evalueren bestuur en adviesraad het voorbije jaar en worden beleid en activiteiten voor het komende jaar besproken.

workshop 'Werken met epoxy'

Igle Berghuis zit namens onze vereniging in de adviesraad en zit ook in de kascommissie van de federatie. Hij heeft meegedeeld dat hij stopt met beide bestuursfuncties. Binnen de NMV moet dus een nieuwe vertegenwoordiger gevonden worden. Vanwege de grootte van onze vereniging zou de NMV eigenlijk een bestuurslid én een lid van de adviesraad moeten leveren. Een vertegenwoordiging in de adviesraad van de Stichting is het minimum.

Afgelopen jaar zijn een aantal activiteiten georganiseerd waaronder workshops over scheepselektronica en polyesterreparatie. Ook in het komende jaar zullen interessante workshops georganiseerd worden. Houd hiervoor de aankondigingen in de gaten. Daarnaast werd de 2e wedstrijd om de PolyClassic Cup georganiseerd in Middelharnis aan het Haringvliet en was de federatie betrokken bij de organisatie van de Dutch Classic Yacht Regatta.

De Hiswa heeft de PolyClassic Federatie een stand aangeboden op de droge Hiswa in maart. De Federatie is blij met deze promotionele kans maar het betekent nogal wat. De stand moet ingericht en bemand worden. Nodig zijn een aantal enthousiaste leden die standhouder willen zijn en iemand die taken voor de vereniging wil coördineren en afstemmen met de andere verenigingen.

De federatie poogt samen met enige verzekeringsmaatschappijen tot een soort certificering van jachten te komen door middel van een scan of keuring. Bij de verzekeringsmaatschappijen zijn immers oorzaken van schade bekend. Drijfveer is minder schade en dat is in belang van beide partijen.

Over het algemeen gaat het goed met de bootverenigingen, de ledenaantallen nemen toe. Kennis van de boot en het bijbehorende onderhoud zijn de belangrijkste redenen om lid te worden. De federatie zoekt naar mogelijkheden om de aanwezige kennis beter te benutten en kennisuitwisseling te stimuleren. Gedacht wordt om per jaar specifieke onderwerpen te belichten en meer met elkaar optrekken door elkaars activiteiten open te stellen.

Igle Berghuis

Algemene ledenvergadering 12 januari 2013

Samen Solo

Als voorprogramma van de jaarvergadering vertelden Christa ten Brinke en Ysbrand Endt over hun ervaringen tijdens de Mini Transat 6.50 in 2011.

De Mini Transat is een solozeilrace over de Atlantische oceaan met een supersnel bootje van 6.50 m. Van La Rochelle in Franrijk via Madreira naar het Braziliaanse Salvador de Bahia over een afstand van 4.000 mijl. Ysbrandt finishte na 21 dagen en was 12e in het algemeen klassement. Christa arriveerde 6 dagen later buiten mededinging na een tussenstop voor noodreparaties.

Naast de formidabele prestatie, het was één van de zwaarste Transats, is bijzonder dat Christa en Ysbrandt geliefden zijn. Het echtpaar vaart Samen Solo.
De bedoeling was om elkaar los te laten en erop te vertrouwen dat de ander dit ook kan. Maar eenvoudig was dat niet, ze vertelden beiden hun persoonlijk verhaal.

Ysbrand: "Op een gegeven moment kwam er een storm voorbij. In een paar minuten, totaal onvoorspelbaar, schoot de wind omhoog van 20 tot 40 knopen wind. En die storm bleef acht uur staan. Het gaat razendsnel. Je boot ligt plat op het water. Ik dacht 'He? Hij komt niet meer overeind'. Angst om te zinken had ik niet. Ik kreeg de boot weer onder controle en met zwaar gereefd zeil reed ik die storm uit."
"Juist op dat moment hoorde ik ook Christa op de marifoon. Dat was verschrikkelijk. Ik hoorde haar intense hulpvraag. "Please help me….." Ik kon haar niet bereiken. Daar heb ik zoveel last van gehad."

"Ik heb zitten janken als een kind. Ik zeilde deels mijn eigen race en haar race. Ik heb twee races gezeild. Ik kon het heel slecht loslaten en dat maakt het extra zwaar. In de eerste etappe had ik dat niet. Dit was zo zwaar, zo niet voorspeld, zo veel heftiger dan ooit gedacht."

Start van de Mini Transat in oktober 2011

Ysbrand Endt en Christa ten Brinke Samen Solo

Christa: "Mijn binnenkomst is niet te beschrijven. Ik had per sms contact met Ysbrand. Hij vertelde mij dat er heel veel mensen op mij stonden te wachten. Ik dacht dat hij overdreef maar zo'n 100 meter van de finish hoorde ik vele tientallen mensen heel hard "Christa, Christa, Christa" schreeuwen."

De Mini Transat 2013 is 13 november van start gegaan vanuit in het noordwesten van Spanje na weken van tergend uitstel. De enige Nederlandse deelnemer is Robert

Rosen Jacobson, die voor de derde maal aan deze race meedoet. Hij is 59 en een van de oudste deelnemers ooit.

Gedane zaken

Na de aangrijpende presentatie opende voorzitter Michel Zandbergen de vergadering en ging over tot de orde van de dag. De vereniging had per 1 januari 2021 221 leden, we konden 15 nieuwe leden verwelkomen en er waren 23 opzeggingen. De meeste opzeggingen waren vanwege de verkoop van de boot maar ook notoire wanbetalers werden geroyeerd.

De commissies deden verslag van hun werkzaamheden; er waren veel activiteiten met het Zomerevenement op de Hollandse Plassen als hoogtepunt. Nieuw was een bijeenkomst met actieve leden in Boskoop om de stand van zaken in ontspannen sfeer eens met elkaar door te nemen. De financiën van de vereniging waren op orde en de penningmeester kon decharge verleend worden. Besloten is om mee van het verenigingsgeld in te zetten voor evenementen en niet te investeren in middelen zoals een reddingsvlot. Er waren de volgende bestuurswisselingen: Ab Jansen trad vanwege gezondheidsproblemen uit het bestuur en Igle Berghuis droeg het penningmeesterschap over aan Carl Rikken.

De Ludo Knegtel jaarprijs werd dit jaar gewonnen door Hanz Zwart met zijn Mission IF Possible en hij ontving de prijs uit handen van de winnaar van het jaar daarvoor, Hans Verdel, bestuurslid Evenementen. Wouter Versluis ontving de aanmoedigingsprijs voor de regionale evenementen die hij organiseerde. Het bestuur roemde hem als een goed voorbeeld hoe actieve leden hun steentje kunnen bijdragen.

Michiel Veldkamp

Belangrijke data 2014

18 januari	NMV ledenvergadering (WSV Braassemermeer)
22 februari	Herhaling workschop scheepselelektra, lokatie nog onbekend (Federatie PolyClassics)
5 - 9 maart	Hiswa, Amsterdam (stand Fedeatie PolyClassics)
22 maart	Gecombineerde workshop Touwsplitsen / Jachtverzekeringen, Arnhem (Federatie PolyClassics)
3 - 4 juni	Harlingen - Terschelling race
11 - 13 juli	NMV zomerevenement 2014, Enkhuizen
20 -21 juli	3 ᵉ PolyClassic Cup, Stavoren (?), (Federatie PolyClassics)
22 -23 aug.	50ᵉ Delta Lloyd 24 uurs zeilrace (Medemblik)

Data onder voorbehoud. Check desbetreffende websites en www.marieholmvereniging.nl/evenementen

Brainstorm actieve leden 15 november 2013

Oude en nieuwe leden ontmoeten elkaar in de Barg

Het was een goed idee verleden jaar om dit jaar ook de nieuwe leden voor de brainstormbijeenkomst met de actieve leden uit te nodigen. Ze kwamen met veel en waren vanuit Sneek en Hellevoetsluis naar de bijzondere locatie van Hans Verdel gekomen tussen de boomgaarden van Boskoop. De houtkachel brandde en tijdens de voorstelronde vertelden nieuwe en oude leden vol vuur het verhaal achterhun boot.

Het was goed te horen dat minstens drie verwaarloosde boten een nieuwe enthousiaste eigenaar hebben gevonden. Ook werden wensen ten aanzien van de vereniging geuit. Bij de nieuwe leden is veel behoefte aan kennis over de boten, de oudere leden hebben belangstelling voor wedstrijdzeilen, de evenementen en promotie van de Marieholms.

Na een heerlijke stamppottenmaaltijd werd met elkaar nagedacht over het verbeteren van de kennisbank. De behoefte aan kennis is groot maar nieuwe informatie wordt niet geplaatst. De centrale rol van Ferdinand Postma wordt node gemist en ook ontbreekt de stimulans om na gedane klussen de ervaringen op schrift te stellen. Tijdens de vergadering zijn nieuwe initiatieven ontplooit om de inhoud te vernieuwen en beter te structureren. Ook werd de rol van het forum belicht waarop nu al veel leden vragen stellen maar waarop ook ervaringen gedeeld en overtollige materialen aangeboden kunnen worden. Je kunt het forum zo instellen dat je een berichtje krijgt als er iets toegevoegd wordt aan een onderwerp op het forum. Ook foto's kunnen geplaatst worden op het forum, ook handig om klussen toe te lichten, beelden zeggen meer dan verhalen.

De avond op de Barg was gezellig en leverde veel nieuwe contacten en inspiratie voor de vereniging. Na drie jaar nu al niet meer weg te denken.

Michiel Veldamp

Corstiaan Kleiwegt

Even voorstellen "Oude Liefde roest niet"

Op de verenigingsavond op 15 november 2013 werd mij gevraagd wat kopij aan te leveren over de 'drive' om een IF te kopen. Welnu daar gaat ie dan.

Door omstandigheden gedwongen (enerzijds vanwege een langere waarneming en anderzijds vanwege de aangekondigde geboorte van ons eerste kleinkind) zagen we onze plannen om een maand of twee te gaan varen in Scandinavië in rook opgaan. Ons schip hadden we er vorig jaar achtergelaten in de wetenschap dat ons pensioen voldoende tijd zou genereren daar lang rond te varen. Het pakte anders uit. Mijn vrouw en ik gingen uiteindelijk kamperen in afwachting van ons eerste kleinkind, wat overigens een pracht is geworden. Zeilen op het Haringvliet zat er dus niet in; er was immers geen boot.

Ik was nog wel naar een paar IF-jes wezen kijken samen met mijn oudste zoon. Ook hij vond: prachtige lijnen enz. Een bootje om verliefd op te worden. Ik was dat al in de zeventiger jaren toen ik nog Vrijheid zeilde en die prachtige Marieholm voor mij onbetaalbaar was. Allebei vonden we het, hoewel prachtige bootjes, toch ook wel een beetje 'ouwe meuk'. Ik wilde persé een in-board dus een IF-e maar het was overal hetzelfde: diesel- en motorolielucht en dat gecombineerd met een vaak fors verwaarloosd interieur met een gedateerde stoffering en dat deed ons dus de woorden 'ouwe meuk' in de mond nemen. Zo zat ik na afloop van een hapje eten met mijn zoon nog wat na te mijmeren: "Ouwe meuk, het mooiste bootje dat er bestond, verliefd op die toch zo mooie lijn, met pensioen, tijd over (?), boot in Zweden, in Hellevoetsluis geen boot en dus geen zeilplezier". En zo besloot ik drie dagen voordat we gingen kamperen in Bretagne (zee, bootjes, etc.) toch een bod uit te brengen op de mooiste die ik had gezien en die m.i. nog best goed was qua gelcoat, geen osmose en waar weinig aan verpest was en veel nog echt origineel maar wel toe aan een forse refit. Pas in Bretagne reageerde de makelaar met de mededeling dat mijn bod veel te laag was. Een week later waren we er toch uit onder voorbehoud van een goede proefvaart. Ik heb mijn zoon daartoe gemachtigd, waarna het definitieve besluit viel. Hij heeft er nog een dag of 10 heerlijk in gevaren. In Bretagne kreeg ik alsmaar foto's doorgemaild hoe fijn en lekker het scheepje zeilde etc. Mijn verlangen om gewoon lekker in de kuip van dat bootje aan de helmstok te zitten nam hand over hand toe.

Hoewel mijn vrouw en ik genoten hebben van de kampeervakantie vond ik de thuisreis ook wel weer heel plezierig met het vooruitzicht om thuis mijn eigen IF-e te kunnen bewonderen. En het was genieten! Mijn vrouw die eindelijk na zoveel jaren 'stuurwielongenoegen' weer met een helmstok kon sturen had het ineens niet meer over jouw bootje maar over ons bootje.

Nog voor september waren er een nieuwe genua en een high aspect van Ullman Sails uit Brouwershaven geleverd. Top! .. en is er nog heerlijk gezeild. Alhoewel ik alleen maar vertrouwde op de makelaar, mijn eigen intuïtie en het merk Volvo, bleek later bij professionele inspectie mijn Volvo MD-1b in prima staat. Dus super blij.
In tussen staat onze Ack-Va-Vit (zo heette hij al) osmosevrij en vanbinnen vrijwel leeg op de wal. Het eruit gehaalde hout wordt behandeld en waarnodig vernieuwd. Onze garage is in een grote werkplaats veranderd. De elektra wordt gereviseerd, de bilge schoongemaakt, zelflozers gereviseerd en nieuwe slangen gemonteerd. Ook nieuwe wantputtingen voor het onderwant staan op het programma. De aluminium ramen worden van nieuwe rubbers voorzien, zo ook alle luiken. Het houten motorluik krijgt een facelift met teak. Ook de vlonders in de kajuit worden vernieuwd. De rompbekleding aan de binnenkant zat al voor 75 % los en wordt vervangen door nieuw. De nieuwe bekleding inclusief kussens is besteld en zo is er nog het nodige te doen, voordat het nieuwe zeilseizoen aanbreekt. En dan.....ZEILEN. Ik zie er naar uit. Af en toe een weekendje ermee weg en wie weet komen we een van jullie tegen, misschien wel bij de 'Dutch Classic' volgend jaar in Hellevoetsluis.

Wij zijn lid geworden van een leuke vereniging met hele leuke mensen, een actief bestuur, een prachtige site en een mooie kennisbank.
In een volgend artikeltje zal ik jullie op de hoogte houden van mijn vorderingen.

Corstiaan Kleijwegt
IF-E Ack-Va-Vit

De Ack-Va-Vit in de verkoophaven

Lauran Schaap en Monique Boon

Even voorstellen Mijn liefde voor het zeilen en alles wat daarmee samenhangt begon op jonge leeftijd. Ik was zestien, woonde in Enkhuizen en zeilen begon toen populair te worden onder jongeren. De meesten kozen voor de Laser maar mijn oog viel op een apart bootje met een driehoekige stompe snuit en doorlopende zeillatten, de Solo. Daarmee heb ik met vallen en omslaan het zeilen onder de knie gekregen. Het moet kennelijk in het DNA van een Marieholm-zeiler zitten want op de brainstormsessie die ik laatst bezocht, bleken meerdere leden Solo te hebben gezeild of dat nog steeds doen! Later volgde een Midget waarmee we tochten maakten op het IJsselmeer en in Friesland. Tot het moment aanbrak waarop ik het zeilen niet meer kon combineren met mijn plichten als vader van vier jonge kinderen. Jaren gingen voorbij, de kinderen werden groter, het haar werd dunner maar de liefde voor bootjes bleef.

Afgelopen zomer stonden wij op een camping in Koudum, prachtig gelegen aan het Fluessen. Op het terras van de camping zag je vele boten de camping passeren. Op een dag herkende ik een Marieholm (26 of IF, dat wist ik toen nog niet) en het gesprek van de dag was geboren. We besloten na de vakantie op zoek te gaan naar een exemplaar waaraan nog het een en ander gedaan moest worden. Als freelancer heb ik veel vrije tijd tussen mijn opdrachten en wil het zeilen combineren met klussen. Het leek ons verstandig om eerst een ligplaats te regelen. Dat had ik enkele jaren geleden ook al eens geprobeerd en dat viel toen zwaar tegen. Er waren destijds alleen ligplaatsen in dure commerciële jachthaven beschikbaar die mijn budget ver te boven gingen. Dit keer hadden we meer geluk. Volgens de website van WSV De Kreupel in Andijk bleek nog een ligplaats beschikbaar te zijn voor boten tot 8 meter. Bij navraag bleek het om een zwerfplaats te gaan. Geen vaste plek maar wel een haven. Ik kon mijn geluk niet op en begon met de zoektocht naar een geschikte Marieholm.

De eerste die we wilden zien was een IF-E in Monnickendam. De foto's op Marktplaats waren veelbelovend, met name het interieur zag er goed uit en de prijs was scherp. Iemand anders was ons echter voor. Toen wij in Monnickendam aankwamen had deze net een proefvaart achter de rug. We konden de boot nog wel bekijken maar de deal was al beklonken. Achteraf heb ik er geen spijt van, de boot zag er aan de buitenkant toch niet zo mooi uit als op de foto's. De gelcoat was verweerd (het oorspronkelijke groen zag er dof uit) en je zag bij de boeg duidelijk de sporen van een reparatie.

De volgende IF-E bleek ook in Monnickendam te liggen. Deze zag er perfect uit, hier en daar ook wel sporen van schade maar je kon zien dat daar professioneel mee was omgegaan. Het nadeel van deze boot was dat er niet veel meer aan te klussen was en dat vertaalde zich ook naar de prijs. Uiteindelijk kwamen we op onze zoektocht terecht in de Houtribhaven in Lelystad, waar twee Marieholms te koop lagen, een IF en IF-E. De IF-E zag er goed uit maar ook daar viel niet veel aan te verfraaien.

De IF echter bood perspectief: het onderwaterschip had een anti-osmose behandeling ondergaan en het schip had nog de originele gelcoat die er, afgezien van wat kleine beschadigingen, nog goed uitzag. Het interieur zag er minder goed uit, daar was nog verbetering mogelijk evenals aan het dekbeslag. Ook het feit dat de IF een buitenboordmotor in een bun had, leek mij een voordeel. We kwamen tot een deal en het eerstvolgende weekend maakten mijn vrouw en ik de opbouw en het interieur grondig schoon waardoor de boot al een beetje eigen begon te worden. Met mijn oudste zoon en een vriend hebben we de boot op een mooie nazomerse dag naar Andijk gevaren, op weg naar het zwerversbestaan.

Op het moment dat ik dit verhaaltje schrijf, zijn we gepromoveerd naar een vaste ligplaats, heeft de boot een nieuwe naam gekregen en staat de boot op de wal, klaar voor de eerste klussen (wellicht daarover later meer…).

IF Duvel
Lauran Schaap en Monique Boon

Zeilen en zoeken met de Marieholm MS20

Het zomerseizoen is nu, 13 oktober 2013, voor veel watersporters voorbij. Behoorlijk wat boten in de jachthaven hebben de wal al opgezocht. Ondanks dat ik niet veel met eigen boot heb gezeild, kijk ik met een goed gevoel terug op een leuk vaarseizoen. De hoogtepunten waren voor mij het rondje Vlieland, georganiseerd door Wouter Versluis, mijn eerste solo-zeilervaringen op de Kaag en uiteraard het Zomerevenement in Muiden.

Ondanks dat het rondje Vlieland door ongunstige weersomstandigheden een rondje Afsluitdijk werd heb ik als opstapper bij Ton Roelofsen (M26) een paar gezellige, mooie en leerzame zeildagen gehad.

Bij het zomerevenement was ik dit jaar voor het eerst en met eigen boot. Samen met mijn vader zijn we woensdagmiddag vertrokken vanaf de Kaag, we voeren met twee andere Marieholms richting Amsterdam. Jammer genoeg moest mijn zeilvriend en tevens NMV lid Paul Fischer (Marieholm MS-20ac) op het laatste moment dit zomerevenement aan zich voorbij laten gaan. De staande mastroute 's-nachts door Amsterdam was voor mijn vader en mij een hele belevenis.

Enthousiast als ik ben over het zeilen met een Marieholm keek ik uit naar de wedstrijdjes. Het rustige weer gaf mij de hoop dat ik wellicht mee zou kunnen komen met het achterveld. Dit bleek echter niet het geval, het klasseverschil met de aanwezige IF's en M26's was simpelweg te groot. Gelukkig konden we vanaf de zijlijn genieten van de spannende finishes.

Op weg naar het zomerevenement, foto's Michel Zandbergen

In de tweede helft van het seizoen heb ik besloten om ook alleen te gaan zeilen. Daarmee heb ik mijzelf verrijkt met het welbekende vrije gevoel. Komende winter wil ik dan ook mijn MS-20 hier beter voor inrichten door middel van een volledige bediening vanuit de kuip.

Het zomerevenement en de heerlijke zeiltochtjes hebben mij extra gemotiveerd om mijn missie voort te zetten; de varende vloot Marieholm 20ft-ers dichter bij elkaar te brengen. Dit heeft afgelopen zomer dan ook leuke situaties opgeleverd, mede dankzij de vereniging.
Te beginnen met het contact, dat is ontstaan tussen Paul Fischer en mij. Ik heb Paul in de winter benaderd om eens samen te gaan zeilen en zo ervaringen uit te wisselen. Heel toevallig bleek Pauls boot ook op de Kaag te liggen waardoor die afspraak snel gemaakt was.

Halverwege het seizoen kreeg ik een bericht doorgemaild van Michel Zandbergen van een echtpaar dat verlegen zat om de maatgegevens van de mast van een MS-20, hun mast was verdwenen uit een loods. Zij hebben de boot al vanaf 1980 en zeilen er nog met veel plezier in rond, eerst met het hele gezin bestaande uit twee volwassenen, drie kinderen en een hondje en nu met z'n tweeën.

Ook heb ik contact opgenomen met de eigenaar van een te koop staande Marieholm MS-20 om hem te vragen de nieuwe eigenaar in contact te brengen met de vereniging. Vandaag werd ik verblijd met het bericht dat zich een nieuw lid heeft aangemeld met een MS-20AC.

Zoals gezegd kijk ik dan ook terug op een leuk en positief seizoen en ik hoop dan ook dat komend zomerevenement de MS-20 vloot zal zijn uitgebreid tot minimaal drie om die dagen gezamenlijk mooie dagtochtjes te ondernemen.

Toon Blauw
MS20 Yellow Swallow

foto's Roland van Loon

Solo over de Atlantische Oceaan

Naar de Cariben en terug met Marieholm IF

Op 5de augustus 1983 vertrok Sven Carlsson uit Värmdö aan de Stockholmse scherenkust richting West-Indië en Florida, voor een reis van rond 12.000 zeemijl. Zijn verslag stond in 1992 in Medvind.

Mijn route zag er zo uit: eerst naar Bornholm om daar BTW-vrije zeekaarten te kopen. Daarna Kielerkanaal - Noordzee - Calais - Cherbourg – Golf van Biskaje - Spanje - Madeira - Tenerife - Kaap Verdië - 2100 mijl over de Atlantic - Martinique - Antigua- St.Barthélemy - Hispaniola - Jamaica- Key West - tot Naples, aan de kust van Florida, dat ik op 14 april 1984 bereikte. De thuisreis ging van Key West via Bermuda naar de Azoren. Vandaar via Engeland naar Agger aan de kust van Jutland (Denemarken) waar ik op 27 juli 1984 aankwam.

Er gebeurde veel onderweg, te veel om hier te beschrijven.
Een kleine opsomming:

- Te dicht bij de Oostduitse kust, geënterd door een DDR patrouilleboot.
- Gestrand ten noorden van Texel, gered door de KNRM.
- 19 dagen verwaaid gelegen in Calais.
- Ontmoeting met Zwitserse IF 'TJA', windvaanstuurinrichting en windgenerator overgenomen.
- Brand aan boord in La Coruña.
- Breuk van een streng in het stuurboord onderwant bij Kaap Verdië.
- Na 20 dagen land in zicht, West-Indïe bereikt.
- Piraten voor de kust van Hispaniola.
- Opnieuw piraten, ten zuiden van Jamaica.
- Weggejaagd door de US-Coastgard in de Mexicaanse wateren rond Yucatan.
- Op de thuisreis aan de grond gelopen bij de Bahama's.
- Reuzengolven ten noordoosten van de Bermuda's, alle drinkwater over boord.
- Vier liter water gekregen van een supertanker.
- Opnieuw het grootzeilval boven in de mast.
- Ronding van Lands End. Harde wind, sterke stroming, duisternis, gevaarlijke koers.
- NW-storm voor Jutland bij het einde van de reis.

Iets over de uitrusting

Laat ik het zo zeggen: ik had alles behalve een VHF-radio, sleeplog, reserveonderdelen voor de autopilot en buitenboordmotor, poelietrekker, echolood, laadapparaat voor 110 volt, zeiltape, zalingbeschermers, vaste watertank, waterdichte boxen voor gereedschappen (en al dat andere zoals aanstekers, batterijen), nieuwe zeilen, stormgrootzeil zonder runners, een reservezeil. Dat is wat ik werkelijk had moeten hebben.

Proviand

Het belangrijkste is drinkwater. Als je weldoorvoed bent, kan je lang zonder voedsel, dat wil zeggen 4 tot 5 weken zonder ernstig schade voor je gezondheid. Dat is goed om te weten als de proviand opraakt. Je hoeft geen 500 eieren in te smeren met vaseline. Je gaat ook niet dood van een gebrek aan melk en worst. Om verschillende redenen heeft het voordelen om van dierlijk voedsel af te zien. Om te beginnen het bewaren ervan. Verse vis altijd voorhanden, de zee zit er vol mee.
Mijn proviand bestond uit: spaghetti, rijst, linzen, bonen, noten, citrusvruchten, rozijnen, vijgen, popcorn, etc. Dit soort voedsel is lang houdbaar en makkelijk op te slaan. Proviand was in feit een van de kleinere problemen. Voor een solozeiler geldt dat je eet om in leven te blijven en niet het omgekeerde, zoals op een cruise.

De boot

Het was niet moeilijk om voor een IF te kiezen, die had ik al. Toen ik mijn boot in 1974 kocht had ik al een tocht over de Atlantische Oceaan in mijn achterhoofd. Ik heb er geen spijt van gehad dat ik voor deze zogenaamde 'kustkruiser' koos om de oceaan mee over te steken.
Mijn IF bewoog zich uiterst rustig in golven door zijn slanke lijnen en zware kiel. Dat heeft voordelen als je naar voren moet op open zee. Een halftonner (een IOR klasse met nogal extreme vormen uit die tijd (red.)) is een echte katapult.
De IF gaat gemakkelijk op een oor, maar wordt dan steeds stijver en is niet loefgierig bij wat voor helling dan ook (wat bij sommige andere boottypen een onoplosbaar probleem is). Hij ging nooit zo schuin dat de kuip volliep (op die ene keer na). Daarbij is de IF een buitengewoon goede aandewind-zeiler. Op alleen een stormfok kan je er nog mee opkruisen; een goede levensverzekering in de buurt van lagerwal. Toen ik strandde

Zeilvoering over de Atlantic. Fok en stormfok uitgeboomd met de spiboom. Op de kajuit het Yak bijbootje.

kwam dat niet door de boot maar door mijn navigatie. Ik ben ervan overtuigd dat ik het er niet zo goed vanaf had gebracht met een ander type schip toen ik plat ging door een reuzengolf bij de Bermuda-eilanden. Een halftonner zou zeker gekenterd zijn door zijn veel bredere romp en lichtere kiel.
Een ander voordeel dat ik ontdekte was, dat je bij een zware storm halve wind kon kruisen met alleen de stormfok. Met wat vaart was de boot beter tegen de hoge zeeën opgewassen dan stilliggend. Er is nog veel meer te zeggen over de goede eigenschappen. Laat me er een aan toevoegen: het vermogen om aan de grond te lopen en te stranden zonder ernstige schade.
Tot de nadelen horen, zoals bekend, de kuiprand en de plaats van de buitenboordmotor. Bovendien is het voorluik moeilijk waterdicht te krijgen zonder dat van buiten af te tapen.

Ik sluit af met een paar hoofdstukken uit mijn logboek. Het gaat om reuzengolven bij de Bermuda's en hoe ik drinkwater kreeg van een supertanker.

Zaterdag 2 juni 1984
02.00 uur. De wind is zo toegenomen dat ik het grootzeil moet opdoeken. Er staat nu geen zeil meer. Lig voor top en takel. Het stormt. We driften NNO en rollen heftig. De zee is hoog maar weinig brekers.
06.35 uur. Bewolkt. In de kajuit is het verbazend rustig ondanks het hondenweer. De wind hoor je alleen maar zwak. De boot rolt alleen erg. Hoelang gaat dit nog door ? Het is een geluk dat we op open zee zijn. Voldoende ruimte om me heen.
14.00 uur. Ik ben bezig thee te zetten, een reuzengolf slaat de boot plat. Water spoelt kuip en kajuit in. Het duurt even voor de boot zich weer opricht. Binnen is het een chaos. Het roertje van de zelfstuurinrichting is verbogen. Wind en zee nemen nog meer toe. Ik grijp het roer om de ergste golven te ontwijken, maar omdat ik al snel nat en koud word, besluit ik de boot aan zichzelf over te laten door de helmstok van het roer te halen, zodat het roer vrij kan bewegen. Ik kan beter in de natte kajuit schuilen dan overboord spoelen bij een nieuwe kentering. Het werkt zonder verdere ongelukken.

Dinsdag 6 juni 1984
02.30 uur. Het begint weer hard te waaien uit het zuiden. Het lijkt erop alsof er een nieuwe storm aankomt.
04.20 uur. Als ik de windvaanstuurinrichting bijstel ontdek ik dat ik op tegenkoers lig. Probeer het stormgrootzeil te zetten. Het gaat niet omdat de val in de knoop raakt. Ik wacht tot het rustiger wordt.
08.10 uur. Stormgrootzeil gezet. Koers is te zuidelijk, snelheid goed. Hoger dan halve wind kom ik niet vanwege zware zeeën.
12.00 uur. De omstandigheden zijn zoveel verbeterd dat ik een middaghoogte kan nemen. Lat. 39 32.2', Long. 50 42'. Heb de boot bijgelegd en de bilge leeggepompt. Gelukkig nog droge lucifers. Nu wil ik een beetje rijst koken. Ontdek dat al het drinkwater, dat in plastic jerrycans in de kuip had moeten staan, verdwenen is. Een volle van 30 liter en een halfvolle van 20 liter. Overboord geslagen tijdens het platgaan. Niet eerder opgemerkt door de rommel in de kuip na de storm. In de kajuit is alleen nog een lege jerrycan.
Dit is een ramp, 900 mijl van de Azoren en. 400 mijl noordelijk is New Foundland, het dichtstbijzijnde land. Dat gaat niet zonder zeekaart en noordelijke wind. Bovendien een afschuwelijk idee te moeten omkeren. Ik ga verder en hoop op regen, een ontmoeting met een schip of Gods hulp.

Supertanker in zicht

World Duality uit Monrovia komt in zicht. Een tanker van naar schatting 200.000 ton koerst recht op mij af. Ik weet hun aandacht te trekken. Er staat een zwakke wind en een behoorlijke deining. Ik vraag om water, maar ze hebben geen jerrycan of zoiets. Ik weet een lijntje vast te maken. Ze laten een slang zakken. Ik heb niets anders dan die ene oude jerrycan. Die laat ik vollopen. Intussen lig ik gevaarlijk dicht bij hun achterschip. De boot slingert en gaat op en neer. De achterstag komt bijna onder de spiegel. Een matroos probeert mijn boot af te houden. Zo snel mogelijk ga ik weg uit die uiterst gevaarlijke situatie. Jammer genoeg met nog geen 4 liter water. Ik bedank de kapitein. Hij vraagt of ik verder nog iets nodig heb. Ik vergeet te vragen om lucifers en batterijen, maar roep "een paar biertjes ". Ze horen me niet meer. Ik zet opnieuw koers richting Azoren.

Sven Carlsson

Bron: Medvind 1992-1, vertaling Ferdinand Postma

Alles hangt te drogen. Vissershaven van Santa Cruz, Tenerife

Quo vadis?
Expeditie Molengat

Het Molengat met Texel op de achtergrond

Het Molengat slibt langzaam maar zeker dicht. Leden van de Marieholmvereniging wilden de situatie ter plekke met eigen ogen bekijken. Maar dat liep anders. Wat een rondje Vlieland had moeten worden, werd blazen over 't wad.

De zandplaten voor de kust van Texel verplaatsen zich langzaam maar zeker naar het oosten en drukken het Molengat -de smalle doorgang tussen de Noorderhaaks en het eiland- dicht. Begin 2013 gaf vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat de vaargeul op en verwijderde de betonning. Er kwamen gele recreatietonnen voor in de plaats. Het is onzeker of in de toekomst nog door het Molengat gevaren kan worden.

Deze onzekere toekomst was reden voor enkele leden van de Marieholmvereniging om in het kader van het thema 'Quo vadis?' op expeditie te gaan en de situatie in het Molengat te verkennen. Zo'n missie is niet zonder gevaar. De KNRM waarschuwde voor de veranderde situatie en adviseert met harde wind, met harde wind van zee niet door het Molengat te varen, zeker nu de situatie is veranderd. En de Noorderhaaks was altijd al een gevaarlijke plek. In 2008 en 2010 berichtte dit blad over leden die vastliepen op de Noorderhaaks. Na afloop dankten zij de KNRM op hun blote knietjes dat zij hen hadden losgetrokken[1].

In het voorjaar kwamen vijf leden bij elkaar in het huis van Wouter Versluis, die als regiocoördinator Noord het initiatief had genomen. Ambities werden gepeild, plannen gesmeed. Een rondje buitenom Vlieland via het Molengat zou het doel zijn van de expeditie. Vertrekdatum: het eerste weekend van juni zodat aansluitend meegedaan kon worden aan de Harlingen-Terschelling race.

Noordnoordwest 5 Beaufort

Op vrijdagmiddag 31 mei verzamelden de leden van de expeditie zich in de vissershaven van Den Oever. We waren met drie boten: Wouter Versluis met de Johanna, Ton Roelofsen met de Harmelen en Michiel Veldkamp met de IFO. Vooraf was er een druk emailverkeer geweest en vier kandidaat-expeditieleden hadden zich afgemeld. Henk Veerdig, net terug uit Nepal, was nog onderweg vanuit Lelystad. Het weekend ervoor was Roland van Loon met dochter en boot door het Molengat gevaren, het was dus mogelijk. Of het ons zou lukken, daar hadden we onze twijfels over; er stond een stevige wind uit Noordnoordwest.

We vertrokken met hoogwater vanuit Den Oever. Het eerste kruisrak vanaf de sluis was pittig: de wind was ongunstiger dan verwacht en de geul was smal. Mijn fokkenschoot sloeg meerdere keren bij het overstag gaan om de mastlier waardoor de slagen inefficiënt waren.

Uitsnede uit de kaart 1811 van het Zeegat van Texel, resp 2011 en 2013, duidelijk is te zien dat de betonning van het Molengat is gewijzigd

Zout buiswater in de ogen en een glibberig plankier in de kuip; een test voor de bemanning. Na boei VG14 konden we afgevallen en was het leed geleden. Rond vijf uur voeren we de haven van Den Helder binnen. De entree van de IFO was iets minder elegant dan ik me had voorgesteld: de motor wilde niet starten en de combinatie van harde wind en grote marineschepen nodigde niet uit tot spelevaren. Ton Roelofs redde ons met een sleepje. In de haven van de Marine jachtclub (KMJC) was het euvel snel verholpen. Een grotere teleurstelling was echter dat de beloofde fameuze rijsttafel van de KMJC -voor mij een heimelijke reden om Den Helder aan te doen- niet doorging. Ik had er veel over gehoord maar helaas, ze wordt alleen nog voor grotere groepen en op afspraak geserveerd. De gerechten die uit de beperkte menukaart werden geserveerd waren niet lekker, het eten bij de marine is waarschijnlijk beter.

De magie van de Razende Bol

De naam is onweerstaanbaar. Een zandplaat van zo'n vierhonderd hectare voor de kust van Texel. Er groeit nauwelijks iets, hooguit pioniersoorten zoals zeeraket. Alleen bij een hevige noord-westerstorm slaan de golven er nog overheen, het is wildernis en daarom geliefd. Surfers en boten zetten koers richting Bol. Zeilboten vallen er droog, mensen gaan de zandplaat op, honden rennen achter zeehonden aan. Het enkele houten verbodsbordje dat er staat verdwijnt regelmatig in een vuurtje voor de barbecue. Hele feesten worden er georganiseerd. De Bol, onderdeel van de grotere plaat Noorderhaaks, is ook rust- en broedplaats van duizenden zeevogels en 'kraamkamer' waar grijze en gewone zeehond hun jongen baren en zogen. Recreatie en natuurbescherming botsen op elkaar. De dwergstern heeft de plaat als broedgebied uitverkoren maar deze vogel is overgevoelig voor elke vorm van verstoring.
De plaat kwam in december 2012 in het nieuws doordat de bultrug Johannes er aanspoelde en uiteindelijk, na veel vergeefse pogingen en strijd tussen natuurbeschermers en deskundigen, de dood vond. De lotgevallen van Johannes zijn tekenend voor de omstreden positie van de Razende Bol.

De bewegende zandplaat is in bezit van Dienst Domeinen. Rijkswaterstaat is beheerder. En het is Texels grondgebied. Dat eiland draait op recreatie en de gemeente wil de toegankelijkheid van de plaat niet opgeven. Een deel is beschermd natuurgebied. De coördinaten ervan liggen vast maar de zandplaat 'wandelt' onder de coördinaten uit richting Texel. Landschapsbeheer Noord-Holland heeft onlangs de taak gekregen om de 'witte vlek' in het natuurbeheer te coördineren. Ze startte een campagne om recreanten bewust te maken van de invloed van hun gedrag op de aanwezige natuur. www.razendebol.info.

Bewerking van een artikel van Kester Freriks (NRC 19 juli 2013)

's Zaterdags hielden we om 8 uur 's ochtends palaver in de luwte van het clubhuis van de KMJC. Het woei nog steeds hard, NW 5 Bft. Naar buiten via het Molengat was geen optie, dat was duidelijk. Het doel van de expeditie 'Quo vadis?' zou niet gehaald worden.

Blazen over 't wad

Als alternatief kozen we ervoor om koers te zetten naar Makkum via de zuidkant van Texel en de sluis bij Kornwerderzand. Het vertrek werd vastgesteld op 10 uur. De Wørk liep net binnen vanuit Den Oever en opstapper Eelco kreeg na 2,5 uur heen en weer geschud te zijn op ruw water geen gelegenheid om op de wal even bij te komen, hij kon gelijk door. Vanaf de veerhaven van Texel was het ruime wind en bliezen we over het wad met snelheden boven de 8 knopen. De plotter van de Johanna gaf zelfs 9.4 'over de grond' aan. Ongeveer gelijktijdig bereikten de boten de sluizen van Kornwerderzand. Aan de Zuiderkade van Makkum waren vier boxen naast elkaar vrij en het werd erg gezellig. 's Avonds aten we met elkaar in de Prins (verse snoekbaars en schol). De volgende dag vertrokken Henk Veerdig en Ton Roelofsen met opstappers richting Enkhuizen. Zelf voer ik met Wouter Versluis en Jaqueline mee naar Harlingen voor de HT-race.

Het doel van de 'expeditie' werd niet gehaald maar het was geen vergeefse tocht. Omdat je met bijna met de zelfde boten vaart, kan je goed zien wat je eigen boot (en vooral wat jezelf) doet in vergelijking met de anderen. We deelden ervaringen en wisselden kennis. En het was erg gezellig, voor herhaling vatbaar. Het Molengat is er nog even.

Michiel Veldkamp (IFO)

[1] MarieTeam wees destijds op het belang de afsluiters van de boot regelmatig te controleren en gangbaar te houden. Als je bij vallend tij vast komt te zitten en de afsluiters zitten vastgeroest dan richt de boot zich op bij vloed niet op. Ook in deze MarieTeam is weer geschreven voor het onderhoud van de afsluiters (pag. 38).

Harlingen - Terschelling Race 2013

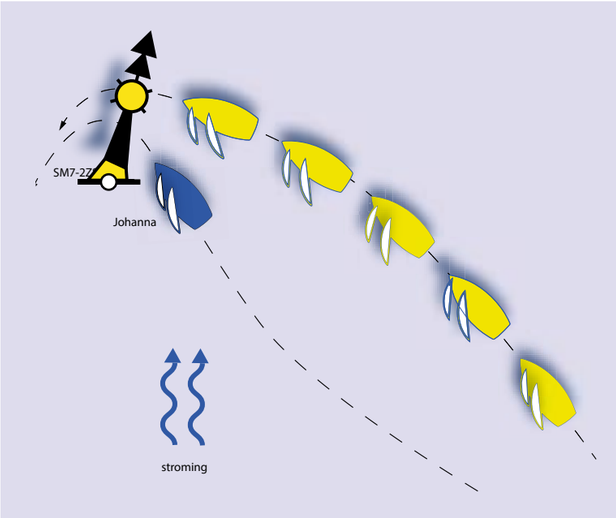
De Marieholmvloot wordt groter

Lag ik in 2011 met de Johanna nog als enige Marieholm aan de start van de Harlingen-Terschelling race, in 2013 zijn er drie 'Marietjes' die liggen te dringen voor de startlijn in een startveld van vijfentwintig schepen met ongeveer dezelfde SW-rating.

Het is mijn derde HT-start en ik ben weer nerveus, ondanks de hoopgevende klasseringen van 11 e en 3e in de voorgaande edities. Vorig jaar derde worden voelde heel lekker maar ik realiseerde me ook dat ik gegokt en gevoelsmatig gewonnen had door op de terugweg de spinaker te hijsen onder omstandigheden waarbij veel deelnemers die gok niet namen.

We zetten zeil in de Willemshaven en kiezen er toch voor om het gestoken rif uit het grootzeil te hijsen, vol tuig besluiten we het kruisrak tot aan de ingang van de West Meep te bedwingen. De noordwestelijke 5 Bft. staat mooi door en met een doorgezet achterstag, de overloop aan lij en twee man als 'relingvlees', kan Michiel het helmhout, en daarmee Johanna, net aan bedwingen. Het gaat hard, het gaat schuin en er komt veel water over maar in de nabespreking betwijfelden we alle drie of het effectief is geweest. Volgende keer steken we een rif en gebruiken we de fok onder deze omstandigheden. Het resultaat, Johanna staat 7e als we het inmiddels beduimelde lijstje in de Braskoer bekijken. De Himla van Marc Hoogland op 3 verbaasde mij niets, 2012 had hij zijn potentie al getoond maar raakte buiten mededinging omdat hij 'voor de start al piekte'. Met de Magisk van Evert van Nieuwenhuis op plaats 12 tonen we aan dat 'onze' bootjes wat te zoeken hebben in dit wedstrijdveld.

De terugrace: een ruimwindse start met stroom mee in de Noord Meep, wind noordelijk 4/5 Bft. We starten op het grootzeil en in het startschot zetten we de spi. Bij het passeren van de startlijn zien we dat we een aangepaste route varen en dat we bij het invaren van de Vliestroom eerst richting zeegat moeten. Ondanks dat we mooi hoog in het veld liggen wordt ons geen vrije wind gegund, een Dehler 31 blijft ons afdekken en we komen niet zo mooi op gang als we bedacht hadden. In de Vliestroom gaat de spi omlaag en wordt er aan de wind naar de kardinaal SM 7- ZS 16 gezeild. Het hele veld houdt hoogte en daarbij de stuurboordzijde van het vaarwater



De 'Historische Bovenboeironding' in beeld. Door op stroming te corrigeren zeilen we een kortere en snellere lijn naar de kardinale bovenboei en passerden we in een slag vijf boten.

aan. De uitgaande ebstroom spoelt het hele veld richting zeegat. In de relatieve rust in de West Meep heb ik de kardinale bovenboei in de plotter gezet, en dwing nu mijn stuurman om veel lager te sturen dan onze tegenstanders. Door op stroming te corrigeren zeilen we een kortere en snellere lijn naar de bovenboei. Het resulteerde in de wat we aan boord de 'Historische Bovenboeironding' noemen. Terwijl het grootste deel van onze klasse steeds meer moet vallen om niet over de kardinaal 'heen te spoelen', ronden wij als één van de eersten de SM 7- ZS 16. Claimen 'ruimte' en krijgen het. We schuiven ineens vijf plaatsen op in rangorde. Ondanks alle concentratie is er sprake van een licht euforische stem-

De Tirion-classe start na ons. Halverwege lopen deze kleine snelle boten ons voorbij

ming. Maar we herpakken ons, trekken ons niets aan van het verbaasde geroep achter ons, en al snel wordt de spi weer gezet. Wat rest is een bezeilde tocht naar Harlingen met -volgens strijdplan- een aantal spi-drops en een gijp. We zoeken steeds de randen van geul op om zo min mogelijk last van tegenstroom te ondervinden.

We finishen vier minuten na de Himla maar dat is net genoeg om Marc tijdens de terugweg op rating achter ons te houden. Overall noteert Marc met Himla de 3e plek, wordt Johanna 4e en eindigt Evert Nieuwenhuis met de Magisk als rookie (onervaren nieuweling) op een nette 9e plek.

Ik ben meer dan tevreden met mijn vierde plek. Misschien nog wel meer dan met de derde plaats van vorig jaar; er was meer controle over boot en race en er was meer competitie. Over de bemanning: Anthony heeft met zijn ervaring in de winterwedstrijden op de Oosterschelde een grote bijdrage gehad in het strijdplan en zette een prima race neer als voordekker, Michiel heeft strak en koelbloedig gestuurd ondanks dat ik hem tot wanhoop dreef bij het 'afdwingen' van (onterechte) voorrang en hij in de kruisrakken met krappere marges genoegen moest nemen dan hem lief is.

Thanx mates!

Wouter Versluis
M26, 311 Johanna

Zomerevenement Muiden

Haal de 'Kajman' aan boord

Na in 2011 en 2012 met mijn eigen M26 te hebben meegezeild heb ik deze zomer meegezeild als opstapper. Aangezien mijn 'Kajman' Bruinisse als thuishaven heeft vond ik het te omslachtig om deze zomer met mijn boot helemaal naar Muiden te varen. Een leuke tocht als je vakantie hebt, maar aangezien ik in het onderwijs werkzaam ben, zit ik vast aan de vastgestelde vakantieperiode en helaas viel het evenement net buiten deze weken. Vanwege mijn eerdere ervaringen met dit o zo gezellige evenement wilde ik er toch graag bij zijn.

Enige weken voor het weekend belde Paul van den Hoek mij met de vraag hoe ik het zou vinden om samen met hem op zaterdag te varen. Ik kon dan vrijdagmiddag komen (op tijd voor het Marieholm-diner) en aan boord blijven slapen. Daar hoefde ik niet lang over na te denken en accepteerde zijn aanbod. Leuk, kon ik in ieder geval een stukje van het weekend meemaken.

Op vrijdag 5 juli reed ik na afloop van mijn werkdag naar Muiden, het was heerlijk weer. Ik was nog niet eerder in de haven van Muiden geweest. De haven zag er spectaculair uit: net onder het terras op de voorgrond "de Groene Draeck" en op de achtergrond het Muiderslot. Een prachtig decor voor het evenement. Net zoals de vorige jaren heette Michel Zandbergen allen welkom en na het hoognodige bijpraten (onder het genot van een biertje) ging men aan tafel. Ieder was verzocht tijdens het

diner een jasje te dragen, Michel overhandigde elk lid een originele Marieholm-das (voor de dames waren er sjaals). Weer een leuke verrassing, allen met spierwitte dassen met rood Marieholm-logo aan tafel.

Na een avondje gezellig en lekker eten zochten we onze kooien op, er moest de volgende dag gepresteerd worden. Na een ontbijt in de zon voer de vloot het IJmeer op om de zaterdagwedstrijden te varen. Paul en ik deden het niet slecht, gemiddeld rond de zesde plek na drie races voor een eerste keer samen varen, daar waren we best tevreden mee. Een van de eerste M26-ers, vrijwel alleen maar IF-jes voor ons, niet gek.

Na een dag varen waren weer terug naar de haven, ik ging ervan uit dat ik nog even wat zou drinken en dan weer terug naar huis zou gaan. Maar het bleek anders te lopen, Michel Zandbergen stapte op me af en vroeg of ik nog zin zou hebben om zondag met hem mee te varen. Nou had ik Paul al laten weten dat ik niet over spinnakerervaring beschikte en aangezien Michel de hele winter aan zijn nieuwe IF had gewerkt om hem in raceconditie te brengen, moest ik hem toch ook toch laten weten dat hij in mij niet een ervaren wedstrijdzeiler moest zien. Michel deed er luchtig over, het zou wel goed komen…

Na 's avonds een bezoek aan "Ome Ko" te hebben gebracht was het weer snel pitten geblazen om er de volgende morgen weer fris tegenaan te kunnen. Er stond een langeafstandswedstrijd op het programma. Eigenlijk hadden we ons een beetje verkeken op de starttijd, we voeren iets te ver weg. Daardoor moesten we nog opschieten om niet te laat bij de startlijn aan te komen. We maakten daardoor geen optimale start. Stuurman Bart Keijzer (wel een doorgewinterde wedstrijdzeiler) maakte echter geen fouten. Michel en ik bedienden de fok maar we kwamen niet voorbij Hans Verdel en Hanz Zwart. Het laatste stuk richting finish, met Michel aan de spinnaker, leek het erop dat we net Hanz Zwart zouden kloppen, maar we kwamen toch wat metertjes tekort…

Bert Ran aan boord bij Paul van den Hoek, foto Klaas Wiersma

Impressie vrijdag, foto's van Roland van Loon en Michiel Veldkamp

Hoe het ook zij, het was weer een heerlijke dag op het water. Iedereen heeft weer genoten van een fantastisch georganiseerd weekend. Leden die nog steeds aarzelen om met het evenement mee te doen, schrijf je voor komende editie in, met of zonder boot. Opstappers zijn eigenlijk altijd welkom, neem contact op met één van de bestuursleden, je bent verzekerd van een oergezellige dag.

Bert Ran
Opstapper op M26 Alk en IF Yansä

Marieholmdiner, foto's Roland van Loon en MIchiel Veldkamp

Wedstrijden zaterdag, foto's Klaas Wiersma

Wedstrijden zaterdag, foto's Klaas Wiersma

Instructie maststrijken 's zaterdags, palaver langebaanwedstrijd en prijsuitreiking op zondag, foto's Michiel Veldkamp en Roland van Loon.

Marieholmweekend

Windkracht vier, zon, lekkere golven, veel boten, niet te lange baan… wat kan een zeiler zich nog meer wensen. Tijdens de zomerwedstrijden bij Muiden zat het er allemaal in.

De redacteur van de MarieTeam, Michiel Veldkamp vroeg me een paar regels te schrijven over hoe ik de wedstrijden heb ervaren. Een leuke vraag, want tijdens mijn werk als fotograaf zit ik alleen in mijn bootje. Dan kan ik mijn enthousiasme niet met iemand anders delen. Of mijn verbazing. Zo zie ik vlak na de start opeens een hoofd uit het voorluik steken. Ojé, problemen. Waarom anders zou een bemanningslid op dít moment het vooronder in gaan. Ik verwacht een hoosblik of een puts met bilgewater. Maar die komt niet. Na de bovenboei wordt het duidelijk: bij alle boten in de voorhoede ligt of zit er een mannetje op het voordek. Kennelijk loopt de Marieholm beter met meer massa voorin.

De finish van de eerste wedstrijd levert een juichmoment op. Vijf boten komen naast elkaar op de finish af. Maar één kan dit onderlinge gevecht winnen. Soms lijkt een boot zich los te maken uit de rij maar al snel halen de anderen hem weer in. Een fanatieke voordekker probeert uiteindelijk met zijn uitgestrekte arm als eerste de lijn aan te tikken.

Na een geweldige wedstrijddag op het water is de energie nog niet op. Schippers Hans en Hanz halen een stunt uit. Terwijl ze naast elkaar met vijf knopen snelheid de haveningang in denderen weten ze elkaar al sturend de hand te schudden. En Remco vaart tot slot met zijn rood met witte spinaker nog even bijna de koffiekopjes van het terras van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereeniging te Muiden.
Genieten.

Klaas Wiersma
Watersportfotograaf
www.klaaswiersma.nl

2e PolyClassics Cup Middelharnis

De Polyclassic Cup werd dit jaar op 20 juli gevaren vanuit Middelharnis gevaren op het Haringvliet. Omdat de wedstrijd het weekend voor de Dutch Classic Yacht Regatta was en Hanz Zwart en ik voor het Marieholm-jaarklassement de strijd met elkaar waren aan gegaan, schreven we ons beiden in voor dit evenement. Na de verhalen van vorig jaar dachten we beiden kans te maken op de Polyclassic Cup.

Het veld was een interessante menging van oudere polyester boottypen ('polyclassics'). Zo'n 18 boten deden mee waaronder Albin Vega's, Trintella's, Nicholsons, Marieholms, Tripps, etc. Van klein, Marieholm en Vega, tot groot, een 51-voet Nicholson. Helaas waren er geen Marieholm boten uit Zeeland. De race was een soort drie uur durende wedstrijd/toertocht over het Haringvliet. Waarbij het een uitdaging was alle boeien te vinden en juist te ronden.

De wind was licht, echt goed spinakerweer, als je het beheerst, kun je ten opzichte van boten zonder spinaker veel winnen. Helaas verbood de wedstrijdleiding het gebruik van de spinaker. De plas zou te klein zijn en er was ooit een ongeluk gebeurd. Voor ons als Kaagzeilers verbazend, want wij spinakeren op de Kaag en die is veel kleiner dan het Haringvliet. De meeste deelnemers kwam dat goed uit, zij zouden toch niet spinakeren. Hans en ik en onze bemanningen vonden dat wel jammer; het staat altijd mooi zo'n gekleurde spinaker voor je boot.

De race begon en Hanz was direct weg en liep een halve minuut uit. Door een vreemde startprocedure werd er vijf minuten eerder gestart dan aangegeven. Wij in de achtervolging en door een eigen koers te varen kwamen we na een mooie slag bij de derde boei voor Hans. Hans besloot toen een dappere, alternatieve kortere route te doen om ons in te halen. Helaas was daar weinig wind en bij de volgende boei lag Hanz enkele minuten achter. Daarmee was de strijd tussen onze boten beslist, Hans heeft nog twee uur geprobeerd de achterstand in te halen en kwam langzaam dichterbij, maar het baatte niet.

Toch werd het nog spannend bij de finish. Er was echter één boot, Pelorus Jack -vernoemd naar een beroemde dolfijn- die ons bijhield en zelfs voor ons finishte. Deze Tripp 30, die een meter langer is maar op papier langzamer, werd eerste. Ik werd tweede en Hans finishte als

Peleorus Jack, een Tripp 30 won de race.

Het wedstrijdparcours had een tourtochtkarakter waarbij het uitdaging was alle boeien te vinden.

foto's Federatie PolyClassics

derde. De Polyclassic Cup -een plastic bekertje gegoten in transparant kunsthars- ging naar de eigenaar van de Nicholson 51. Een mooi resultaat voor de Marieholmvereniging tussen de andere polyester schepen. We hebben laten zien dat onze boten niet alleen mooi, maar ook snel zijn.

‘s Avonds was een diner in Middelharnis. We spraken met Trintella eigenaren die zo nu en dan ook een wedstrijdje varen met hun boten. De Vegakring organiseerde deze dag en dat deden ze goed, een leuk evenement om aan mee te doen. Er wordt niet op het scherpst van de snede gevaren en veel booteigenaren vinden het gewoon leuk om een keer in een gezamenlijk veld te varen. De Polyclassic wedstrijd is daarmee een mooie aanvulling op onze Marieholm evenementen.

Wij voeren door naar de Dutch Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis, daar werd het pas echt spannend ...

Michel Zandbergen
IF Yansä

Dutch Classic Yacht Regatta 2013

De Marieholm IF: snelle klassieker of gunstige rating?

Eens in de twee jaar zeilen klassieke scherpe jachten wedstrijden op het Haringvliet. Thuisbasis van de Dutch Classic Yacht Regatta is de oude marinehaven Hellevoetsluis. Traditioneel in de laatste week van de maand juli is dit een schitterend evenement om in te passen in je zeilvakantie. De meest exotische scherpe jachten van hout en polyester doen mee. Dit jaar zelfs een indrukwekkend grote American Cup Racer uit begin tachtigerjaren. Deze editie waren twee wedstrijdgeprepareerde Marieholm IF schepen van de partij; de Yansä van Michel Zandbergen en de Mission IF Possible van Hanz Zwart.

De DCYR kent vier wedstrijddagen en een Fun Race vanuit Willemstad. Na de Polyclassic Cup voer ik op dinsdag met de Mission IF Possible weg uit het lange havenkanaal van Middelharnis. Altijd weer opletten bij de openstaande sluis aan het einde, want die ging nu plotseling even dicht. Met een bakstagwind van 2 Beaufort en een beetje schuilen achter het zeil voor de fel schijnende zon was het verder een zorgeloze tocht. Met een IF kun je gemakkelijk onder de Haringvlietbrug door zeilen, maar als je echt dichtbij bent zoek ik toch liever de pijler op waar het waterniveau bij de 13 meter schommelt. In de binnenhaven van Willemstad was het al lekker druk, ik meer af naast een houten Noorse Folkboot, als zesde in de rij. Aan wal bevestig ik mijn inschrijving en ontvang startnummers 38, startgroep-vaan en programmaboekje met ratings. Wat later op de avond wordt tijdens het palaver uitleg geven over de Fun Race van morgen. Een tocht naar Hellevoetsluis.

De volgende ochtend springt Lisette om even voor elf uur aan boord en varen we als laatste de binnenhaven van Willemstad uit. We hebben gelukkig nog tijd om bij de startlijn te komen. De start is om 12.00 uur en de lange startlijn ligt net voorbij de Haringvlietbrug tussen de rode boei HV 58 en het startschip. De meeste schepen starten bij de boei om zo met halve wind het ‘Vuile Gat’ in te stormen. Wij kiezen voor een start weg van het gewoel en dicht bij het startschip. Zo is de lijn naar het ‘Vuile Gat’ korter en bij de start hebben we geen last van vuile wind. Tot de hoek van Tiengemeten blijkt dat we goed hebben gekozen, slechts een paar grote kanonnen gaan ons voorbij, maar bijna 50 schepen liggen achter ons. Vanaf hier is de situatie voor ieder gelijk, het is aan de wind met een lange en een korte slag. Na Tiengemeten mag je zelf de snelste route naar Hellevoetsluis kiezen, als je de jachtbetonning maar respecteert. Om 14.11.21 uur passeerden we de finish en dat bleek na berekening met het ratingsgetal 0,986 goed te zijn voor een vijfde plaats overall.

Voor de komende vier wedstrijddagen zijn de Marieholms ingedeeld in startgroep Classic 3 met 18 schepen. De wedstrijdbaan bestaat uit een indewindse start naar een X-boei en voert daarna langs de bestaande betonning. Het is handig om het parcours goed voor te bereiden. We maken een boeienlijst met daarachter hoe we moeten ronden (BB of SB) en vervolgens de kompaskoers naar de volgende boei. Ook plannen we alvast de stukken waar hoogte houden belangrijk is, stukken die we moeten kruisen en de spinakerrakken. Het is handig als de spinaker alvast aan de goede kant ligt. Na de derde plaats in de Poly Classic Cup willen we revanche, we halen wat losse spullen die we niet nodig hebben uit de boot en de buitenboordmotor gaat van de spiegel. Dat is bijna 30 kilo op een plaats waar je dat niet wilt. Net als de Yansä leggen we de motor wel in de boot. We schatten in dat de Yansä misschien wel iets sneller is dan wij. Om een kans te maken willen we onze winst pakken door goed te starten om daarna zo snel als mogelijk vrij te varen. Een ander voornemen is om direct mee te klappen met winddraaiingen in het kruisrak. Als laatste nemen we ons voor om niet plat voor de wind te gaan varen, maar weg te kruisen voor de wind en vrij te blijven van schepen die je anders kunnen afdekken.

Naast goed zeilen is er nog iets wat belangrijk is, ….de juiste rating. Het bleek dat Michel een rating had van 0,971 en wij van 0,986. Via een invullijst van DCYR met zeil- en scheepsmaten krijgt je schip een rating om zo snelheidsverschillen tussen verschillende schepen in de einduitslag te compenseren. Mijn nonchalance bij het invullen van de scheepsmaten bleek in de praktijk funest om kans te maken op de eerste plaats. Pas na veel discussie en hulp van Michel bleek de wedstrijdleiding uiteindelijk bereid te zijn om onze schepen dezelfde rating te geven. Ook dat ging trouwens niet gelijk foutloos. Maar los van de juiste rating zijn de Marieholm IF’s op het water echte raspaardjes. De schepen varen perfect op het ruime water van het Haringvliet, zijn wendbaar en snel en doen menig zeilliefhebbershart sneller kloppen.

Gedurende vier dagen hebben we alle weertypen meegemaakt. Van windstil tot vliegende storm. Door dit wisselende weer zijn er uiteindelijk vier races gevaren met een geldige einduitslag. Steeds weer was het een spannende strijd tussen de Mission IF Possible en de Yansä voor de eerste twee plaatsen. Met elkaar voortdurend in het zicht werd er tactisch scherp gevaren. Dat het spannend was blijkt wel uit het feit dat dit twee keer is gelukt met slechts het verschil van 30 seconden.
De Marieholm IF is tijdens de DCYR op de kaart gezet.
In de prijzenregen ontving de Mission IF Possible de eerste prijs in startgroep Classic 3, de Line Honours over alle klassen en de Cruising Cup over de klassen 2 tot

foto’s Klaas Wiersma

Uitslag Classic 3

schip	race1	race2	race3	race4	totaal
1.Mission IF Possible	1:19:55	1:26:12	1:22:07	1:07:29	5:15:43
2.Yansä	1:20:33	1:27:24	1:27:46	1:08:05	5:23:48

en met 5. De Yansä werd in startgroep Classic 3 eervol tweede.

In 2015 is er een nieuwe editie van de Dutch Classic Yacht Regatta. Naast wedstrijdzeilen is het een gezellig samenzijn van schitterende schepen in de buitenhaven. Elke ochtend is er een ontbijt in de gemeenschappelijke tent en om 08.30 uur palaver. Aan het einde van de zeildag kun je ook gebruikmaken van de dinerservice in de tent en vervolgens de prijsuitreiking meemaken met de dagwinnaars. Voor meer informatie, kijk op de website www.dcyr.nl

Hanz Zwart
IF Mission IF Possible

Argo Navis in de ’24 uurs’

Argo Navis is een Marieholm 26 uit 1978. Dit jaar heeft deze Marieholm weer deelgenomen aan de Delta Lloyd 24 uurs race: een jaarlijks terugkerend zeilevenement voor jachten tot 20 meter.

De opzet van de “24 uurs” is om zoveel mogelijk mijlen te zeilen in 24 uur op het IJsselmeer, het Markermeer, de Waddenzee of de Noordzee. Er kan uit 15 startplekken gekozen worden en na 24 uur is de finish in Medemblik. De mijlen die meetellen liggen op rakken die zijn vastgelegd tussen bestaande boeien. Elk rak mag maximaal twee keer bevaren worden. Het is een populair evenement waaraan dit jaar bijna 600 boten hebben deelgenomen.

Boot en eigenaar doen dit jaar voor de vijfde opeenvolgende keer mee met de 24 uurs. De Marieholm is inmiddels goed uitgerust voor deze tocht. De boot werd bemand door een gelegenheidsbemanning van drie zeilers, die krap een uur voor de start voor het eerst bij elkaar kwamen. Tijd voor een uitgebreide voorbespreking was er niet, maar in grote lijnen is de tactiek om kruisrakken te vermijden en zoveel mogelijk halfwindse rakken te kiezen niet zo verassend.

De keuze voor de startplek werd meer door noodzaak dan door tactiek bepaald. De tijd tussen vertrek vanaf werk en de start om 1900 op vrijdag was kort. Vanaf de vaste ligplaats Uitdam was er nog een klein uur beschikbaar voor vertrek, precies genoeg om startplaats Durgerdam te halen. Dit keer een van de meest ongunstige startplaatsen met een ONO wind. Direct na de start draait de wind verder naar het noorden. Een tergend langzaam kruisrak naar de eerste verplichte boeironding volgt. Na de eerste boei kunnen we eindelijk afvallen naar een goed bezeild rak. De wind ruimt wat naar het oosten en we kunnen nu mooie halfwindse rakken varen op het Markermeer.

Aan het begin van de nacht duikt een van ons de voorpunt in voor zijn eerste drie uur slaap. Na een paar minuten komt hij teleurgesteld terug: de kooi is nat. Met een zaklamp erbij zien we waar het water vandaag komt: via een scepterpot op het voordek stroomt buiswater naar binnen. Met wat kit en gereedschap is de lekkage snel verholpen. Eindelijk slapen.

Rond 0300 op zaterdag zijn de mooiste rakken op het Markermeer ‘op’ en varen we richting het Naviduct bij Enkhuizen. We kunnen snel schutten en verdienen daarmee een paar extra mijl aan ‘sluiscompensatie’. Eenmaal op het IJsselmeer ruimt de wind nog wat verder en zijn er genoeg lange noord-zuid rakken om te varen. De boot loopt uren achter elkaar op rompsnelheid. De Marieholm heeft een prachtige romp met veel kiel onder water maar is zeker niet de snelste in de vloot. De korte golfslag op het IJsselmeer betekent ook dat de vaart soms uit de boot wordt gestampt. De korte waterlijnlengte - die onder helling aardig wat langer is - zorgt wel voor een gunstige rating; de afgelegde afstand in relatie tot de maximaal haalbare afstand per type boot bepaalt het prestatiecijfer van de tocht.

Om 1200 uur bedenken we een eindstrategie om nog zoveel mogelijk mijlen te maken voor we om 1900 finishen bij Medemblik. Omdat de voorspelling is dat de wind wat afneemt nemen we weinig risico en blijven in buurt van het laatste rak.

Het is een prachtig spektakel om met honderden boten tegelijk het laatste rak naar Medemblik te zeilen. Argo Navis gaat een paar minuten voor 1900 over de finish en daarna zij aan zij met andere deelnemers de trechter door die wordt gevormd door de havenhoofden van Medemblik. We vinden een mooie ligplaats in de Westerhaven en vieren de binnenkomst met champagne. We hebben 24 uur van erg mooi zeilweer genoten. Over het algemeen 4 Bft, met af en toe een vlaag van 5 Bft. Het zicht was goed in de nacht met veel maan en weinig bewolking.

De laatste klus is het invullen van de gevaren rakken. Met stickervellen worden alle boeirondingen met tijdstippen gesorteerd en een verklaring van de afgelegde afstand gemaakt. We zijn tevreden met de 125 mijl die zijn afgelegd.

Bert van Rijssen
M26 Argo Navis

Van links naar rechts: Bart van Rijssen, Jan Willem Griffioen en Orfeo Hoeve.
Foto BootinBeeld.nl

foto Nederlandse Vereeniging van Kustzeilers

Boot en eten

Lekker zeilen, lekker eten

Marc Fluttert startte vorig jaar in MarieTeam een rubriek over restaurants waar het eten goed is en je altijd weer terug komt na een mooie zeiltocht. Een leuk idee, maar schoorvoetend om mijn geheime adresjes prijs te geven, pak ik de vork op. Een selectie rond IJsselmeer en Wadden, minder exquis maar naar mijn smaak niet minder lekker.

Den Oever: Bassalt en 't Wad

Bij de sluis van Den Oever is het goed vis eten. Brasserie Bassalt op de Havendam serveert een heerlijke schol maar je kunt ook naar de frituur 't Wad (Als je wil weten Wad lekker is!), gelegen naast de visgroothandel gaan voor verse kibbeling of heerlijke garnalenkroketjes.

West Terschelling: Nieuw Amsterdams Koffiehuis

Dit sfeervolle café-restaurant begint een vaste stek te worden tijdens de HT-race: een goede, betaalbare daghap met voldoende keuze op de menukaart. Altijd gezellig, dus reserveren.
0562-442700, Willem Barentszstaart 17, vanaf de kade, eerste straatje na de VVV

Makkum: De Prins

Een nieuwe ontdekking dit jaar. Eten in een Rijksmonument met authentieke inrichting en snoekbaars op de kaart. Een recensie geplukt van het internet: "Als je de gelagkamer van dit cafe-restaurant (een voormalig hotel) binnenstapt, lijkt het alsof je door een tijdmachine naar de vorige eeuw bent terug gezet. Dan ga je aan tafel en blijk je weer terug in het nu. Goede, vlotte bediening en uitstekende visgerechten. Als je gaat afrekenen ben je weer even terug in de vorige eeuw".
Zit op de hoek bij de sluis, Kerkstraat 1, kan niet missen.

Lemmer: La Gondola

Inderdaad een pizzeria maar wat voor een. Gerund door Italianen en een keuze uit pizza's die je stress oplevert. Zit altijd vol maar er is ook altijd wel plek. Erdinger Heffe Weizenbier bij de pizza. Aan de Langestreek nr. 11, na de sluis even doorlopen. Ooit ontdekt omdat Lemmer halverwege Haarlem en Thialf ligt.

Muiden: Fort H

Eten in een oud fort van de Stelling van Amsterdam. Van binnen modern ingericht maar met warm weer onder de parasols zitten is het grootste genot. Goede kaart met smakelijk opgediende gerechten, tevens wijnbar.
Herengracht 119, volg de Vecht vanaf 'Ome Ko' in zuidelijke richting.

Wie maakt ons volgend jaar deelgenoot van zijn meest geliefde culinaire locaties?

Michiel Veldkamp

Een nieuwe boot, een nieuwe godin

Na de zoektocht in Denemarken (beschreven in MarieTeam 2012) vond ik op de Kaag een waardige opvolger voor de Marieholm 26 Yemanjá , genoemd naar de Braziliaanse godin van de zee, een IF die ik toepasselijk Yansã doopte. Yansã is de dochter van Yemanjá en heerster over wind en getij.

Op deze pagina's ziet u de aanpassingen die ik deed om de Yansã geschikt te maken voor wedstrijden.

Onderwaterschip

In oktober ging ze de kant op en heb ik met mijn vader met driehoek krabbers en Bahco-schraapstaal de hele onderkant kaal gehaald. Het schraapstaal werkte het beste, net geslepen krabbers doen het ook goed. Met 2 man circa 4 uur schrapen per kant. Vervolgens met een gehuurde roterende schuurmachine en een vlakschuurmachine met 2 man nog 4 uur schuren per kant. Daarna was het onderwaterschip kaal tot op gelcoat. Geen osmose. Ik had er wel op gecontroleerd voor de aankoop, maar het blijft spannend. Toen dat klaar was heb ik haar tot het voorjaar buiten laten drogen. In het voorjaar de loods in en 4 lagen Epoxy gevolgd door 2 lagen harde race antifouling. Daarna was ze glad als een aal.

Roer

Het roer bracht ik naar Polyester Solutions in Sassenheim want het zat vol osmose en moest opnieuw opgebouwd worden. Toen ik het roer terugkreeg was het roerbeslag los geboord dus moest ik nieuwe bouten bij Göran Helmer in Zweden bestellen. Het roerbeslag heeft inkepingen voor rubberen ringetjes die je jaarlijks moet controleren/vervangen (volgens mij doet niemand dat). De rubberen ringetjes vond ik bij de Praxis bij de kranen. Deze ringetjes geplaatst en met een klodder vet liep het roer weer als een zonnetje.

Zeilen

Een snel schip moet ook goede zeilen hebben. Ik heb offertes gevraagd bij North Sails, Quantum, van Vliet en Hagoort. In oktober krijg je 10-15% korting en als je een complete set (fok, genua, grootzeil en spinaker) bestelt kun je nog enkele procenten meer korting onderhandelen. Ik koos voor Hagoort Sails vanwege de prijs en omdat ze voor mij dichtbij zitten, makkelijk voor onderhoud. Dan nog de keuze tussen fibrecon of polykote. Fibrecon is iets minder stijf en makkelijker hanteerbaar voor toerzeilen, polykote is voor de wedstrijdzeiler, dus ik koos polykote. Dit is de meest vormvaste dacron. Je moet het wel oprollen maar als je halverwege begint gaat dat snel (tip van Hagoort).

Staand en lopend want.

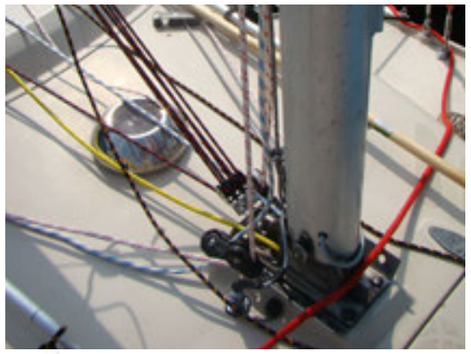
Alle blokken waren nog origineel en aan vervanging toe. Daarbij wilde ik alle lijnen naar de kuip. Ter inspiratie heb ik heel veel foto's van de Zweedse en Deense zustervereniging bekeken. Naar aanleiding daarvan had ik een aantal ideeën: lijnen naar de kuip, verstevigingen onder de wantputtingen, goede overloop, opbergsysteem voor spinakerboom, etc.
In Denemarken zag ik een rvs plaat onder de mast met blokken eraan, zodat de vallen uit de mast via deze blokken naar de kuip konden. Goba in Leiden maakte deze plaat voor me op basis van een kartonnen mal (lees hierover het artikel in MarieTeam 2012). De nieuwe plaat heb ik met veel Sikaflex bevestigd (tussen dek en plaat en tussen plaat en mastvoet) om corrosie tussen rvs en aluminium te voorkomen.

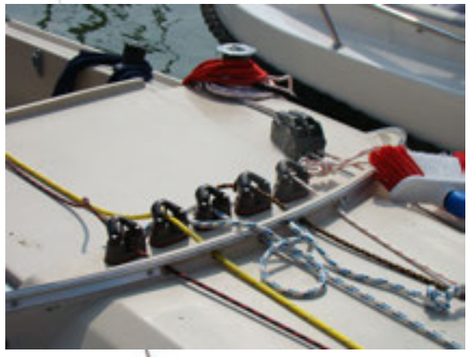
Vervolgens moesten er gaten in de mast voor de valgeleiders gezaagd en Zweedse wandputtingen, organizers, clamcleats, valstoppers geplaatst. Vervolgens de lieren verplaatst en driekleurentoplicht aangebracht. Het boren van gaten in de mast ging mij te ver en ik wilde dat een professional het monteerde op basis van mijn wensen. Hans Jansen uit Alphen aan de Rijn heeft dat na offerte keurig voor me gedaan (Dyneema vallen, dubbele Spinlock valstoppers, Spinlock deckorganizers en Harken clamcleats.

Voor de overloop koos ik voor het Harken Windward Sheeting model, deze overloop kun je zeer makkelijk bedienen. Daarbij koos ik een Harken grootschoot systeem met dubbele lijn (1: 3 of 1 : 6 vertraging) met een doorlopende schoot. Offertes gevraagd en van Leeuwen in Reeuwijk was de goedkoopste.

Romp

Om de tuigage goed stevig te maken wilde ik ingelamineerde verstevigingsknieën. Na overleg met Polyester Solutions heb ik voor de oplossing met ingelamineerde spanten gekozen. Zij plaatsten ze voor mij en ik heb ze na schuren met een aantal lagen topcoat afgewerkt.





boven: Vanuit de mast lopen de vallen door blokken die op een plaat onder de mastvoet zijn aangebracht.
ondern: Lijnen lopen over het dek en kunnen snel vastgezet worden.

Giek met achterlijkstrekker. De groene markering is een hulpje voor de bemanning: groen is voorrang. "Je ziet het sneller dan je 't kunt bedenken".

Cunningham voor de fok om deze in aandewindse rakken net nog iets strakker te kunnen zetten.

Electra

Het driekleurenlicht (Aqua signal 34, led), stoomlicht, bakboord-, stuurboord- en heklicht (Hella) moesten nog wel worden aangesloten. Daarbij wilde ik een nieuw bedieningspaneel. Voor iemand die natuurkunde nooit leuk vond een uitdaging. Ik gebruikte een 2 meter lange smalle polyester strip waarmee ik de nieuwe elektradraad onder de dakbedekking door kon trekken. Vervolgens alle draadjes aan de plus en de min bevestigd en na 3 keer kortsluiting te hebben opgelost werkte alles. Al met al kostte dit me zeker 20 uur. Het heklicht wilde ik goed zichtbaar hebben en zette ik op een oude vlaggenstok. Hierdoor wordt het licht niet afgedekt door de buitenboordmotor.

Spinaker

In Zweden zag ik oplossingen waarbij de spinakerboom niet op dek geborgd wordt maar in een zeilhoes bevestigd aan de giek. Met het naar voren lopen kan de spinakerboom in een beweging zonder bukken gepakt worden. Ik heb Hagoort gevraagd een hoes te maken en Martin van Leeuwen bevestigde deze voor me op de giek. De hijsen van de spinaker moet natuurlijk uit de kuip. Bij ToolsandMore in Leiden zag ik een puinzak die ideaal hiervoor is. Ik schuif deze in de opening van het dak en voor 7,50 had ik een ideale zak om de spinaker uit te hijsen.

Giek

Ik wilde de onderlijkstrekker van het grootzeil uit de kuip kunnen bedienen. Martin van Leeuwen maakte dit voor me. In de giek zitten meerdere blokken waardoor ik vanuit de kuip met weinig kracht het onderlijk kan strak zetten als het harder gaat waaien.

Tenslotte heb ik nog extra fokkenrails en genuarails geplaatst naar voorbeelden uit Zweden, een cunningham gemaakt voor de genua en barberhaulers voor de spinaker. Ik plaatste het kompas in het kajuitschot, ik zaagde daarvoor met een decoupeerzaag een rond gat uit. Plaatste meerdere clamcleats en verving de spinakerblokken door ratelblokken. Het onderste stuk van achterstag verving ik door een dyneema lijn met zelf gesplitste ogen.

En voor zover ik nu kan zeggen werkt het zoals gehoopt. De bediening van lijnen en vallen is makkelijk en soepel. Varen met een buitenboordmotor is wel even wennen na 10 jaar met een dieselmotor gevaren te hebben.

Ben ik nu klaar?

Nee, de zalingen moeten volgens de North Sails Tuning Guide nog gefixeerd worden (zie Marieteam 2008). De accu wil ik in de kiel plaatsen en de verstaging moet ook een keer vervangen worden.
Helaas ben ik in de DCYR buiten mijn schuld aangevaren. Om de schade te repareren laat ik de romp schilderen (blij met DOV verzekeringen) zodat de boot straks weer kan stralen.

IF Yansā
Michel Zandbergen

Marco Langendoen

Even voorstellen

Van origine ben ik een echte watersporter en bijna geboren op het water. Mijn ouders hadden een zeilboot en het water is blijven trekken. Buiten mijn grote passies voor wind-, golf- en kitesurfen konden we na afgelopen mooie zomer de verleiding niet meer weerstaan en hebben we de knoop doorgehakt om een boot aan te schaffen. Ook de leuke ontmoeting tussen Hanz en Lisette (Mission IF Possible) tijdens de Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis heeft meegeholpen tot het besluit.

Voor de aanschaf van de boot waren voor ons een aantal zaken belangrijk: we wilden een kwalitatief goed schip met goede zeileigenschappen en een mooie zeeg, een klassiek model met karakter. Het moest een dagzeiler zijn met niet teveel terugkerend onderhoud, dus niet te veel houten onderdelen (overigens vind ik houten schepen wel het mooist). Het onderhoud mocht achterstallig zijn maar wel te overzien. En niet te vergeten een interessante prijs. Waar kom je dan op uit? Je gaat dan zoeken en rondkijken en ik kwam bij de Marieholm IF terecht. Ik heb er erg veel bekeken via diverse websites.

Dan begint het vergelijkend warenonderzoek en het plussen en minnen. Ik zag een opknapper liggen in Zoeterwouderijndijk met heel veel werk. Ik was getriggerd, ik ben met mijn vader gaan kijken en heb de werkzaamheden van dit project op me in laten werken; ik kan heel veel zelf en dit leek te overzien. Het schip waar we voor gevallen zijn stond al twee jaar in een loods. Hij was kurkdroog en vrij van osmose. De gehele romp was al

grofweg geschuurd en dit nam ons veel werk uit handen. Het dek was vuil maar de beschadigingen van de gelcoat waren nihil. Dit verbaasde mij voor een schip van 44 jaar oud.

Inmiddels zijn we een tien weken verder en het verschil is al goed zichtbaar. Het schilderen is echt goed gelukt en de tweecomponenten verf van de IJssel doet wonderen. Het dekbeslag is inmiddels gemonteerd en voor het eind van het jaar hoop ik buiten zo goed als klaar te zijn. Op de tuigage na dan, want dit moet natuurlijk allemaal vanuit het kuipje bedienbaar zijn.

De planning is dat we er volgend jaar tijdens het zomerevenement bij zijn. Dus ik mag nog even aan de bak….. Over de naam van de boot zijn we nog aan het bakkeleien.

Marco Langendoen & Ellen Schut

Paul en Nienke Fischer

Even voorstellen

Onze boot, een ontdekkingstocht…

Wij, Paul en Nienke Fischer, hebben onze boot in de zomer van 2012 gekregen van Nienke's vader, Hij had de boot die aan de Rottemeren in Bleiswijk lag enkele jaren eerder gekocht maar de laatste 2 jaar verwaarloosd. In de winter van 2010 heeft de boot deels vol water gestaan de startmotor, verlichting en alle bijbehorende elektra waren kapot en moesten vervangen worden. Daarnaast waren ook de zeilen aan vervanging toe, we hebben inmiddels een nieuwe fok en grootzeil aangeschaft. Ik had jaren niet meer gezeild, vroeger in mijn jeugd ben ik veel op pad geweest met huurvalken in Friesland. Toen ik deze boot zag was ik, ondanks de benodigde arbeid en investeringen, extra gemotiveerd om hem weer op en top te krijgen en een jeugdliefde, het zeilen, weer op te pakken.

In juni 2012 ontdekten we de Marieholmvereniging en zijn meteen lid geworden. Op het forum plaatsten we na een introductie over onze boot het volgende bericht: "Ik ben op zoek naar iemand die verstand heeft van scheepsmotoren en liefst specifiek van de Volvo Penta diesel. Ben jij zo iemand en woon je bij voorkeur in de omgeving van Den Haag dan hoor ik het graag ! Onze doelstelling is om in augustus met het gezin, vader, moeder en 3 kinderen, een week weg te kunnen met de boot." Helaas kregen we op korte termijn geen reactie, toen hebben we gekozen voor een andere optie; de boot uit het water de romp opknappen en een buitenboordmotor plaatsen. Er moest nog dit seizoen gevaren worden ! Zo gezegd zo gedaan, zie foto's.

We hebben de boot opgeknapt bij van Zelst in Zoetermeer, daarna hebben we een ligplaats gevonden aan de Kaag bij de Coöperatieve Jachthaven Kaagdorp. Net voor het einde van het seizoen hebben we de boot overgevaren vanuit de Rottemeren via Rotterdam naar de Kaag.

Het afgelopen seizoen was de doelstelling om de Kaag te verkennen en daarnaast een tocht te maken richting de Friese meren. Daarnaast wilden we graag nader kennis maken met de Marieholmvereniging en hadden ons dus opgegeven voor het Zomerevenement. Helaas is het ons uiteindelijk niet gelukt om mee te gaan in verband met een te volle agenda. Gelukkig konden we deze route in de zomer zelf varen, in de zomer hadden we 8 dagen om samen, Nienke en ik, op pad te gaan. We vertrokken eerst richting Amsterdam, naar de Nieuwe Meer. Vervolgens via de Staande Mastroute door Amsterdam. Vervolgens hebben we een rondje IJsselmeer gevaren aan de westkant via Volendam, Enkhuizen richting het noorden. Vervolgens de oversteek naar Stavoren om vanuit daar de Friese meren over te gaan; Fluessen, Hegermeer en Slotermeer. We hadden de mooiste overnachting in de oude haven van Sloten. Dit is een kleine ondiepe haven eigenlijk alleen geschikt voor kleine open zeilboten en onze boot. Het mooie van de Marieholm MS20 AC vind ik dat hij zowel mee kan met de grotere zeiljachten op het IJsselmeer en de Waddenzee maar tegelijkertijd ook prima thuis is op de binnenwateren.

Via Lemmer, Urk en Lelystad zijn we teruggevaren naar het IJ. We hadden geen zin in nog een nachtelijk avontuur en zijn daarom via het Noordzeekanaal door Haarlem teruggevaren naar de Kaag. Al met al een mooie route waarbij we nauwelijks problemen met de boot hebben ondervonden, behalve dan af en toe wat brandstofaanvoerproblemen met de buitenboordmotor. Het was best spannend om met deze boot die we nog niet zo goed kenden en die nog niet helemaal opgeknapt was op pad te gaan. Dit smaakt naar meer; voor het komende seizoen hebben we een nieuwe doelstelling namelijk een rondje Terschelling, ditmaal ook met de kinderen.

Afgelopen jaar heb ik Teun leren kennen en een aantal keer samen gevaren, het is leuk om te merken hoeveel je van elkaar kunt leren door bij elkaar te kijken naar welke oplossingen de ander bedacht. Komend seizoen wil ik graag de andere mensen met Marieholmboten aan de Kaag leren kennen en samen zeilen, bijv. op de woensdagavond tijdens de wedstrijden op de Kaag. Maar voordat het zover is moet er nog wel het een en ander gebeuren aan de boot en aan mijn kennis van de regels op het water. Wat het eerste betreft komt de dieselmotor aan de beurt, de oude Volvo Penta, die ik had bewaard. Ik heb via, Outboard Service Leiden, iemand gevonden die op zoek was naar een winterklus. Wanneer hij de motor weer aan de gang krijgt kijken we verder naar de kosten en de mogelijkheid om hem terug te plaatsen en vervolgens ook de elektra te herstellen. Voordat we van de zomer op pad gaan wil ik ook dat de verlichting werkt. Mocht iemand nog een tip hebben m.b.t. de verlichting of de motor dan hoor ik dat natuurlijk graag. Daarnaast ga ik van de zomer mijn vaarbewijzen en marifooncertificaat halen, ik wil graag goed voorbereid op stap!

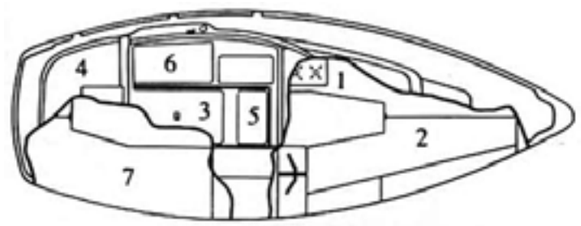
Paul Fischer

De Marieholm MS 20 AC is een 20 fts. motorsailer met achterkajuit. De boot werd in 1974 in productie genomen bij Marieholmks Bruck. Ze werd ontworpen door Olle Enderlein. Enderlein maakte met het ontwerp een statement: een klein schip van 6 meter dat ruimte bood aan 5 mensen én geschikt was voor verschillende wateren. In totaal zijn er 1100 MS 20 's gemaakt waarvan 150-200 deze met achterkajuit.

Marieholm MS 20 AC

1. Keuken zonder explossiegevaar vanwege kooktoestel op alcohol
2. Twee bedden voor volwassenen
3. Drie kamers en één keuken bij gebruik van de tent over de kuip
4. 'Mooi weer zit' voor roerganger op het dak van de achterkajuit
5. Inboard dieselmotor
6. De kuip heeft voldoende ruimte voor vijf personen
7. Twee bedden voor volwassenen in de achterkajuit

Lengte		6.00 m
Lengte waterlijn		5.25 m
Breedte		2.20 m
Diepgang		0.90 m
Verplaatsing		125 00 kg
Ballast		400 kg
Masthoogte boven waterlijn		8.90 m
Zeiloppervlak	grootzeil	9.25 m²
	fok	7,50 m²
	genua	10,75 m²
	spinnaker	23,0 m²



Afsluiters, groot onderhoud of vervangen?

Ter afsluiting een artikel over afsluiters. In het blad Medvind van de Zweedse IF-vereniging heeft twee keer kort achter elkaar een artikel gestaan over het onderhoud aan afsluiters van de zelflozers in de kuip. De Zweden, Noren en Denen varen veel op zout water en de meeste afsluiters worden nooit vervangen. Na 40 jaar zijn ze gewoon op, door corrosie; het onttrekken van zink uit het messing van de kranen. In Nederland is het probleem minder groot omdat de Nederlandse vloot voor het grootste deel op zoet water ligt maar je ontkomt niet aan regelmatige controle en eens moet je ze grondig onder handen nemen.

Hoe zit het ook alweer?

"Alle huiddoorvoeringen die minder dan 100 mm boven de waterlijn zitten of bij 30 graden helling onder water komen, moeten voorzien zijn van afsluiters. Erop aangesloten slangen moeten aan beide einden voorzien zijn van dubbele rvs slangklemmen. De afsluiters moeten snel kunnen worden dichtgedraaid in geval van nood."
Deze tekst is ontleend aan de veiligheidsbepalingen van een pleziervaartuigenverzekering. Naast risico van vollopen van de boot bij slangbreuk of vastlopen bij laag water, loop je kans op korting van je schadevergoeding.
De afsluiters van de zelflozers zitten bij de IF op een moeilijk bereikbare plek en zijn daarom via een verlengbuis op afstand dicht te draaien. Een schuifafsluiter moet je een aantal slagen ronddraaien zoals een ouderwetse kraan. Kogelkranen (meestal bij een toilet en bij de inlaat voor de motorkoeling) gaan met een kwartslag open en dicht. Controleer de werking van de afsluiters regelmatig. Verstandige mensen doen dit ook vóór de boot het water in gaat.

Regelmatige controle

Als de afsluiter gemakkelijk te openen en te sluiten is en je geen kopergroen ziet rond as of slangklemmen dan is alles goed. Maar als de as vastzit en het niet meer mogelijk is deze te draaien, is het tijd om er iets aan te doen. Forceer niets want dan kan de as afbreken. Oorzaak is meestal dat de O-ringetjes die het binnendringen van water moeten voorkomen, vergaan zijn. Vocht is in het huis gekomen en oxidatie is het gevolg. Gaat dit lang door dan komt de hele afsluiter vast te zitten.

Door corrosie is de as van de afsluiter volledig vergaan.

Een truc

Om de afsluiter weer gangbaar te krijgen is er een truc om de oxidatie op te lossen. Wat je nodigt hebt is een kurk van een wijnfles, elektra-isolatietape en een fles zonnebloemolie. Je wikkelt een aantal slagen tape rond de kurk, net genoeg om daarmee van buitenaf de opening goed af te kunnen sluiten. Giet vervolgens de olie van bovenaf in de loosgaten in de kuip. Je wacht een dag of wat, probeer de afsluiter een beetje heen en weer te draaien, wacht opnieuw en draai nog eens. Het kan helpen een wat diepdoordringend smeermiddel zoals CRC 5-56 te spuiten op de plaats waar de as het huis ingaat. Na minder dan een week moet de as los komen en kan je de afsluiter weer voorzichtig open en dicht draaien.

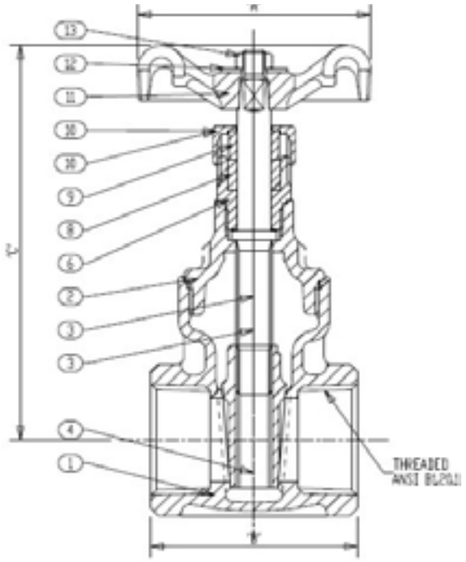
De truc: sluit het loosgat af en laat de zonnebloemolie zijn werk doen.

O-ringetjes vervangen

Nu hebben we het eerste deel van de klus geklaard. Om te voorkomen dat je volgend jaar hetzelfde probleem hebt, moet je een reparatie uitvoeren aan de kraan of deze te vervangen. Het kan wachten tot na het seizoen, maar als je boot uit het water is en er weer zuurstof bij het inwendige van de afsluiter komen kan, begint het oxidatieproces opnieuw.
De reparatie houdt in dat je de as demonteert zonder het huis zelf los te nemen. Je schroeft de as eruit, maakt alles schoon, vervangt de O-ringetjes en smeert alles in met zeewaterbestendig vet en monteert het geheel in omgekeerde volgorde. Op de kennisbank vind je een uitgebreide beschrijving van deze reparatie. De O-ringetjes moeten van een oliebestendig type zijn, je vindt ze bij bedrijven waar o.a. kogellagers en afdichtingen verkocht worden. Controleer de toestand van de as zorgvuldig, in het bijzonder op scheurtjes net achter de groeven voor de O-ringetjes. Bij zelfs maar het kleinste scheurtje is het niet de moeite waard om verder te gaan en moet de afsluiter vervangen worden.

Brons of messing

Kies bij vervanging van de afsluiters voor brons of tegen ontzinken gehard messing (volgens CW602N norm, aangeduid met DZR). Vaar je veel op zee, ga dan voor



Tekening van een schuifafsluiter, 9 en 10 zijn de O-ringetjes.

De losse onderdelen met in het midden het asje met de O-ringen.

Draai de as voorzichtig in de schuif, de schuif ligt los in het huis. De schroefdraad van de schuif is tegengesteld aan die voor de moer.

brons. Watersportwinkels hebben meestal alleen messing in voorraad en kennen niet altijd de kwaliteit ervan. Brons is op bestelling te leveren en op internet te vinden.
Alle onderdelen, dus huiddoorvoer, kraan en slangnippel moeten van hetzelfde materiaal zijn (i.v.m. elektrolyse). Zeker bij de IF moet vanwege de bediening op afstand de as van de nieuwe kraan op dezelfde hoogte komen. Vervang ook de slangen. Je kan overwegen de afsluiters te vervangen door kogelafsluiters. Deze gelden als bedrijfszekerder (maar zijn gevoelig voor vorst). Een probleem is dat je de verlengbuis niet op de as van de kogelafsluiter kan plaatsen. Kogelafsluiters worden meestal toegepast op makkelijk bereikbare plaatsen.

Nog een truc

De afsluiters van de IF-E zitten op een plaats die voor een volwassen mens alleen bereikbaar is als motor en waterslot verwijderd zijn. Aan boord van de Skidbladnir heeft Marc Fluttert een praktische oplossing gekozen. Hij heeft luikjes in de bodem van de bakskisten gezaagd. Je kan er voor kiezen de luikjes na montage weer dicht te schroeven maar je kan ze ook voorzien van een -ingeval van nood- makkelijk te openen toegang.

Bronnen: Marek Janiec (Medvind 2012), Johan Winberg (Medvind 2013) en Marc Fluttert. Vertaling Ferdinand Postma. Aanvullende info is welkom op Forum Marieholmvereniging.

Van de redactie

Deze rubriek maakt mij een beetje weemoedig. Het werk is weer gedaan. Hij ligt er weer. Dit jaar introduceerde ik het thema Quo vadis, waar ga je heen? De gedachte om met een specifiek thema te werken was dat anders de MarieTeams allemaal op elkaar zouden gaan lijken.

Met dank aan:

Slooves grafische vormgeving

Een goed idee maar toch kwam er vanuit de leden weinig reactie op de uitdaging die Quo vadis in zich borg. Ik rekende op een mooi verslag van een lange zeilreis. Het pakte anders uit, gelukkig vonden we nog een oud verhaal van iemand die echt zijn grenzen opzocht. Verandering en nieuwe perspectieven bleken in andere zaken te zitten. M26's werden ingeruild voor IF's die omgebouwd werden tot wedstrijdboten, een rondje Vlieland kreeg een andere wending, nachtzeilen tijdens de 24 uurs, contacten met andere polyclassics en nieuwe enthousiaste leden die hun boot opknappen. We stellen de verre reis nog maar even uit maar Engeland en Scandinavië blijft lonken.

Een persoon maakte zijn laatste reis. Tijdens de bijeenkomst voor active leden bereikte mij het bericht dat Hans van Kuilenburg is overleden aan een hartstilstand. Hans leerde ik verleden jaar kennen tijdens het zomerevenement op de Hollandse Plassen. Hij zeilde de wedstrijden solo en kon goed meekomen. Hij was electrotechnicus. Voor de MarieTeam schreef hij een artikel over elektra aan boord. Hij was van plan hier nog uitgebreider over te schrijven maar het heeft niet zo mogen zijn. Quo vadis, Hans?

Het maken van de MarieTeam is teamwerk en ik bedank daarom ieder die, klein of groot, een bijdrage heeft geleverd: Toon Blauw, Igle Berghuis, Paul van den Hoek, Paul en Nienke Fischer, Shanti Hendriks, Corstiaan Kleijwegt, Marco Langedoen, Ferdinand Postma, Bert Ran, Lauran Schaap, Ellen Schut, Maarten Slooves, Hans Verdel, Wouter Versluis, Sophie Verweij, Klaas Wiersma, Michel Zandbergen en Hanz Zwart. Het team bestond dit jaar uit Michiel Veldkamp (eindredaktie en opmaak), Ferdinand Postma (technische advisen en vertaling), Fer Bolweg (correcties en drukwerkbegeleiding) en Maarten Slooves (vormgeving). Michel Zandbergen verzorgde de advertenties en steunde met raad en daad.

Het volgend nummer zal pas weer aan het eind van het jaar verschijnen. Jullie hebben dus nog een heel jaar om mij en daarmee alle leden van de vereniging te verrassen met leuke verhalen, mooie foto´s en smakelijke anekdotes. Een nieuw thema? Wat denken jullie van de de 'overzijde' of de 'andere kant'?

De redactie zoekt uitbreiding en vervanging. Basz Verschoor die interviews deed besloot zijn inzet te richten op de zeilvereniging van de haven waar zijn boot ligt. Ikzelf wil na meer dan vijf jaar redactie MarieTeam meer doen aan de website. Wie stapt in? Vanzelfsprekend worden nieuwe mensen ingewerkt. Dit is je kans om samen een echt leuk blad te maken.

Michiel Veldkamp

Colofon MarieTeam
Dit is het 20e verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: jaargang 13 (2013)

Nederlandse Marieholm Vereniging
Opgericht 1 januari 2001, KvK-nummer 30169764
Bankrekening 5218463 t.n.v. Nederlandse Marieholm Vereniging

Correspondentieadres:
secretaris.nmv@marieholmvereniging.nl
Bijenmeent 32, 1218 GC Hilversum
Telefoon: 035 7731445

www.marieholmvereniging.nl

redactie.nmv@marieholmvereniging.nl

Copyrights Marieholmvereniging, Klaas Wiersma en BootinBeeld.nl. De foto's bij de artikelen zijn veelal gemaakt door de auteurs. Overige foto's Michiel Veldkamp, tenzij anders vermeld.

oplage 300 stuks

Hans van Kuilenburg (foto Christiane Kasdorp)