Jaargang 10 najaar 2010

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

In deze uitgave o.a.

Thema Onderwaterschip

Zomerevenement Medemblik

Solent & river Ore

Check your lifejack

Nederlandse Marieholm Vereniging

Inhoud

Van de voorzitter **2**

Boot en Vereniging **3**

Bestuur en vereniging 3
Introductie nieuwe website 3
Algemene Ledenvergadering 2010 6
Het hulpje onderdeks 6
Even voorstellen Willem Beunis 7
Even voorstellen Binne Hovinga 8

Boot en Verhaal **9**

Met de 'Svenska Godis' op vakantie 9
Met de Johånnå naar de Oostzee II 12
River Ore, hard to get in, hard to get out 14
Op zoek naar de Poepende Man 16

Thema Onderwaterschip **17**

Inleiding 17
Vochtmeten en osmose 20
Nieuwe antifouling voor m'n 'IFred' 22
Onderwaterschip M33 FFulmarus 23
Antifoulings van International 24
Gelcoat perikelen 26

Boot en techniek **27**

Renovatie lieren ..... 26 & 30
Veiligheid op het water: controle van reddings- en zwemvesten. 27
Tuigerij MdeGroot te Stavoren 29

Boot en wedstrijd **31**

Nieuwe opzet NMV zomerevenement Medemblik groot succes 31
Startschip observaties 33
Intermezzo: AIS anekdote 35

Boot en zeil **37**

Toeren of de hoogste snelheid 37
Aanbieding zeilen SupersailStore 39

De laatste rubriek **40**

Van de redactie 40
Colofon MarieTeam 40

Omslagontwerp: Maarten Slooves

Van de voorzitter

2010 was het 10e verenigingsjaar van de Nederlandse Marieholm Vereniging en het was een actief jaar voor de vereniging, haar leden en ook het bestuur. Wij hadden ons voorgenomen om van dit 10de verenigingsjaar een bijzonder jaar te maken. Hierin werden wij ook gestuurd door de resultaten van de in herfst 2009 gehouden enquête. En nu, aan het einde van het jaar, valt te constateren dat dit voornemen heeft geleid tot een mooi zomerseizoen.

Na 6 jaar Edam was er dit jaar voor het zomerevenement een andere locatie gekozen en heeft onze 3-daagse ontmoeting plaatsgevonden op het Regattacentrum te Medemblik. Deze locatie was gekozen vanwege haar uitstraling als het wedstrijdcentrum van de Nederlandse zeilsport, maar ook vanwege het grote aantal NMV leden in en om Friesland. Verder was het programma uitgebreid met een lezing over wedstrijdzeilen, een onderhoudsclinic en een officiële wedstrijddag verzorgd door het Regattacentrum.
En, als top, op de wedstrijddag van Brazilië – Nederland, een Marieholm buffet, opgeluisterd met Latijns-Amerikaanse muziek. En Nederland won de wedstrijd ook nog eens. Kortom een goed geslaagd evenement! Vonden ook alle aanwezigen.

Een van de overwegingen voor Medemblik als locatie was vooral deelnemers uit Friesland te verleiden om weer eens aan het zomerevenement deel te nemen. Dat is in aantallen niet gelukt. Er hebben zestien Marieholms meegevaren, slechts enkele schepen meer dan tijdens vorige evenementen. Voor zo'n grote club als de NMV moet het mogelijk zijn toch 20 en meer schepen op het water te krijgen.

Een tweede doelstelling dit jaar was de NMV website te vernieuwen. Hieraan is sinds het voorjaar gewerkt en het ziet er naar uit dat de website nog dit jaar live gaat. Met veel werk verricht door enkele (bestuurs-) leden, een flexibele webbouwer, en dit nog binnen de begroting ook. Met de mogelijkheden die we wensten: elk lid kan een eigen pagina op stellen, een zeer toegankelijk forum, oproep voor bemanning, of gezamenlijk een haven aan te doen, etc. En iets, dat wat mij betreft, echt mooi moet worden en "hits" moet gaat scoren, een overzicht in tekst en uitleg en veel mooie beelden van Marieholm zeiljachten.

Dit jaar is onze vereniging gegroeid tot 235 leden (1/12/2010). Dan moet een vereniging toch iets betekenen voor haar leden. Dus volgend jaar zal er weer een mooi zomerevenement (met extra's) worden georganiseerd. Daarom gaat het bestuur door met de koepel "Platform PolyClassics". Want ook onze jachtjes zijn weer een jaar ouder geworden. Maar niet slechter en ze blijven fantastisch zeilen, ze zijn zeer veilig, ook op open water. En dat moet zo blijven. Dat betekent onderhoud, reparatie/vervanging van versleten delen en soms vernieuwing van onderdelen. Dit faciliteren is ook het doel van de samenwerking binnen het Platvorm met o.a. de zuster vereniging Kring van VegaZeilers. Samen hebben de twee verenigingen meer dan 500 schepen op het water!

Ach, vanmorgen vroor het in Brabant 5 graden, de wind trekt nu aan, het wordt vroeg koud en echt winter dit jaar. Maar voor je het weet is het weer maart en moet er weer hard gewerkt worden om ons zeilschip, althans de eerste maand in het water, er weer als nieuw uit te laten zien!

Veel plezier met deze MarieTeam en voorspoedig 2011.

Igle Berghuis, voorzitter NMV.

Boot en Vereniging

Bestuur en vereniging

Dit jaar heeft hebben de bestuursleden zich bezig gehouden met de voorbereiding en uitvoering van de het 10de Zomerevenement en de vernieuwing van de website van de vereniging.

Het 10de evenement was een succes, al hadden we als bestuur hadden we graag meer ''Marieholms" en zeilers in Medemblik begroet. Het bestuur is van mening dat we het Marieholm Zomerevenement zeker moeten continueren.
Voor een vereniging als de onze vormen een mooi evenement, een informatieve en contact bevorderende website, een knowhow database en een mooi verenigingsblad dé activiteiten om de NMV doelstellingen te bereiken.
Zo is ook de nieuwe website, die binnenkort 'live' gaat, dus één van deze genoemde kernactiviteiten binnen de NMV.

Ten derde noem ik de vorming van het Platform Polyclassics, met als doelstelling samen met zusterverenigingen de krachten te bundelen om onze mooie scheepjes in de vaart te houden, de waardeval van de polyester klassiekers pogen tegen te gaan en gezamenlijke activiteiten te organiseren. Naar mijn mening kan dit initiatief wat meer zeil gebruiken, meer vaart is gewenst. Deze activiteiten zijn alle in lijn met de doelstelling van de NMV (zie Art.3 van de Statuten). De oprichters van de NMV hebben dit 10 jaar geleden al haarscherp geformuleerd.

Ook is het wenselijk dat een 5 leden tellend bestuur elk jaar minstens één nieuw lid in haar midden vervangt vanwege de continuïteit en frisse blik. Ook hierin is het bestuur geslaagd. Tijdens de ALV op 15 januari a.s. zal Michel Zandbergen door het bestuur worden voorgesteld als beoogde nieuwe voorzitter van de NMV.

Namens het bestuur,
Igle Berghuis, voorzitter

Michel Zandbergen begoogd nieuwe voorzitter NMV

Introductie nieuwe website

Het afgelopen jaar zijn we aan de slag gegaan met het vormgeven en vullen van de nieuwe website. Nu is het eindelijk zover: de nieuwe website gaat in de lucht!

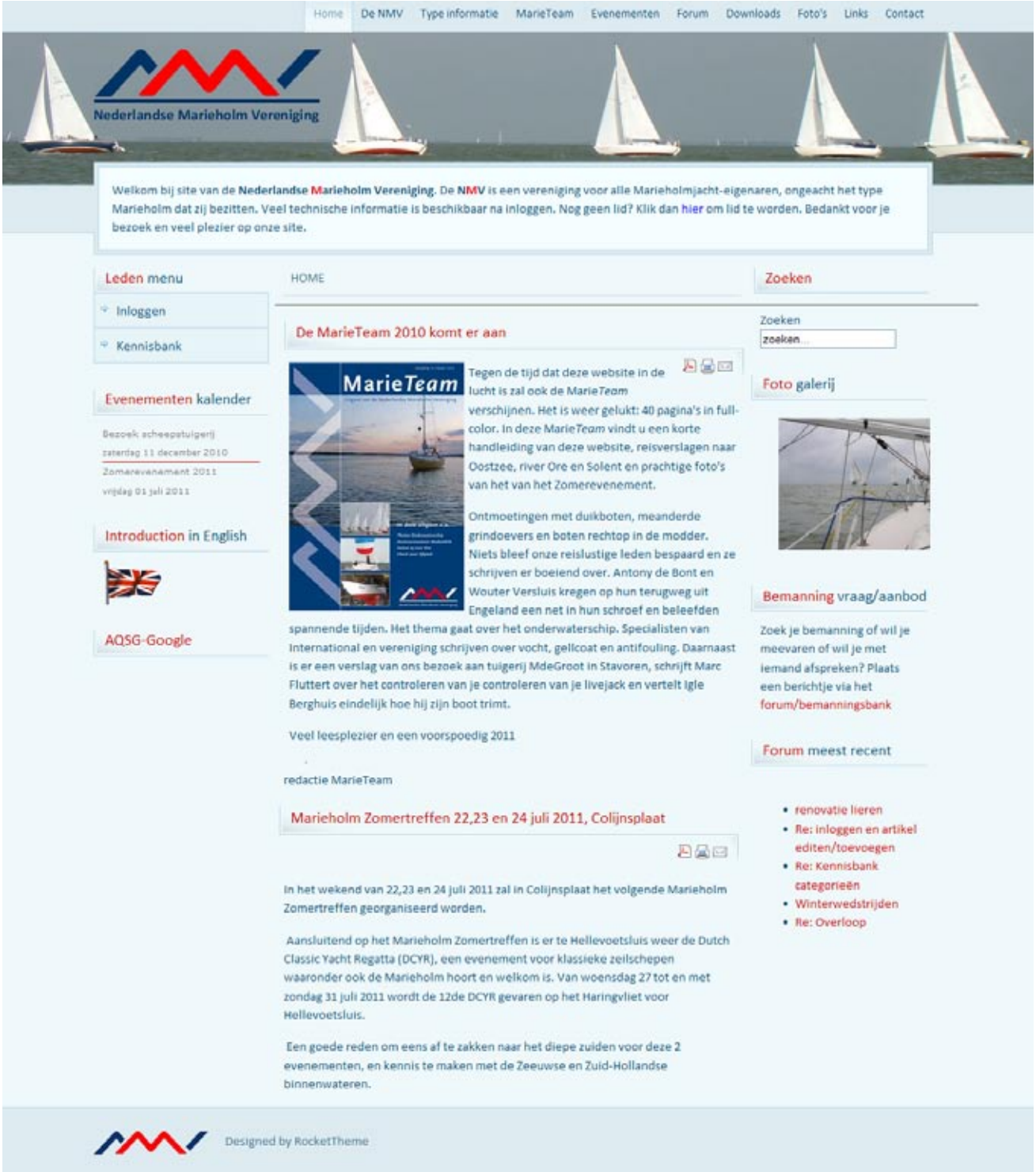
Nieuw is onder andere een ledendeel met uitgebreide informatie van leden, waarop je zelf naar wens informatie of een fotootje kunt plaatsen, een overzicht van de ligplaatsen van leden en een nieuw forum voor discussie, kennisvragen, het maken van afspraken, bemanningsbank en een marktplaats voor al je overbodige (bootgerelateerde) spulletjes.

De nieuwe website is te vinden op de vertrouwde plaats: www.marieholmvereniging.nl Zodra deze online is, zal de oude website niet meer beschikbaar zijn. Bijna alle informatie op de oude website is echter overgezet en relevante vragen en antwoorden uit het forum zijn opgenomen in de kennisbank. We beginnen dan ook met een nieuw en blanco forum.
Je zult zien dat je om in te loggen een persoonlijke inlognaam en wachtwoord nodig hebt. Dit zal gefaseerd via een e-mail worden toegezonden. Zodra je deze hebt ontvangen, kan je inloggen en gebruik maken van alle functionaliteiten van de website.

Omdat het misschien toch allemaal even wennen is, een korte "handleiding" voor het gebruik.

De **homepage** is opgedeeld in 3 segmenten:
Het **hoofdblok** in het midden met hier het laatste nieuws. Via "lees meer" kom je in het volledige artikel.
In het **linkerblok** kan je inloggen naar het ledendeel en vind je de agenda. Als je ingelogd bent vind je meer menuknoppen, is de kennisbank beschikbaar kan je berichten lezen en plaatsen op het forum. Door op een agenda-item te klikken word je doorgelinkt voor meer informatie.
In het **rechterblok** vind je de zoekfunctie om snel op een specifiek onderwerp te zoeken, zie je een fotogalerij met wisselende foto's uit de fotoalbums, kan je doorklikken op de bemanningsbank (via het forum) en zie je de meest recente forumberichten. Door hierop te klikken word je direct doorgeleid naar het betreffende item.

In de bovenste **balk** vind je een aantal menuknoppen waarmee je direct naar het betreffende item kunt klikken:
***De NMV*:** Achtergrondinformatie over de vereniging, bestuur, lid worden etc. Je kunt bijvoorbeeld in het submenu bij bestuur direct op een bestuurslid klikken om een berichtje te sturen.



Type informatie: achtergronden over de verschillende Marieholm-types
Marieteam: informatie over de redactie, reisverslagen en alle oude Marieteams digitaal (alleen als je ingelogd bent).
Evenementen: agenda, verslagen van evenementen en uitslagen van wedstrijden.
Forum: het openbare deel van het forum beperkt zich tot de Marktplaats. Voor de overige delen van het forum is een lidmaatschap van de vereniging vereist. Je kunt in dit forum berichten lezen, reageren op bestaande berichten en zelf nieuwe berichten maken.

Profiel instellen
Je kunt je profiel instellen door op de tab profiel te klikken of het profiel in "mijn MNV" aan te passen. Zo zien anderen binnen de vereniging van wie het bericht afkomstig is. Niet ingelogde leden en derden

zien je profiel echter niet. Als je wilt dat ook niet leden kunnen reageren op je bericht, is het handig in het bericht zelf naam, e-mailadres en/of tel. nr. te vermelden.

Categorieën
Door hier te klikken zie je de categorieën waarin je een bericht kunt plaatsen of lezen. Onderscheiden zijn kennisbank met een aantal subcategorieën, bemanningsbank met opstappers gezocht/gevraagd en afspraken maken, marktplaats, met te koop gevraagd en te koop aangeboden en over de website, met discussie over functionaliteiten mbt de website.Door op een subcategorie te klikken kan je een nieuw bericht maken of reageren op een bestaand bericht.

Meer informatie over het maken van berichten en reageren op berichten vind je onder de "helpknop" in het forummenu.

Downloads: documenten over de vereniging, artikelen uit tijdschriften en testverslagen, reisverslagen etc.

Foto's: fotoboeken van onze evenementen.

Links: verwijzingen naar onder andere onze zustervereningingen, technische informatie, zeilersinformatie en weersites.

Contact: hier kan je contact opnemen met een van de bestuursleden.

Het **Ledenmenu** verschijnt links in de balk nadat je bent ingelogd met de aan jou verstrekte gebruikersnaam met bijbehorend wachtwoord. Binnen het Ledenmenu zie je een aantal keuzemogelijkheden. Enkele mogelijkheden worden hieronder nader toegelicht.

Mijn NMV
Als je klikt op de knop 'Mijn NMV' kan je in het submenu kiezen voor de volgende opties:
Eigen profiel: Op deze plek is het mogelijk je eigen profiel te bewerken. Naast persoonlijke gegevens is hier ook ruimte voor een foto en voor informatie over jouw Marieholm. Je eigen naam, je gebruiksnaam voor het inloggen en je lidgegevens kan je niet zelf wijzigen. Overige informatie als e-mailadres, postadres en bootgegevens kan je zelf aanpassen. Stuur wel even een berichtje naar de secretaris als je e-mail of adresgegevens aanpast!
Ledenlijst: Met deze functie krijg je een overzicht van alle bij de Nederlandse Marieholm Vereniging geregistreerde leden.
Overzicht bestuursleden: Een compact overzicht met de namen, functies en telefoonnummers van de bestuursleden wordt getoond.
Ledenlijst in PDF: handig als je een printversie van de ledenlijst wilt maken voor aan boord.
Mail naar alle leden: Met deze functie kan je in één keer een mail naar alle geregistreerde leden sturen, mits je zelf ook het vakje 'Ontvangen groepsmail' in je profiel hebt aangevinkt. Kies in dat geval de groep 'Groepsmail'. Het is ook mogelijk om uitsluitend naar de bestuursleden een mail te sturen. Kies dan de groep 'Bestuursleden'. Bestuursleden kunnen te allen tijde mail naar alle leden versturen, ongeacht of je groepsmail wilt ontvangen of niet. Je profiel wordt standaard zo ingesteld dat je groepsmail ontvangt.
Wie ontvangt groepsmail?: Toont een overzicht van de namen van alle leden die de groepsmail ontvangen.
Ligplaats boten: Bevat een overzicht van onze boten in Google Maps. Staat jou boot er nog niet bij? Stuur dan een mailtje met je ligplaats (haven) of coördinaten naar de secretaris.

Kennisbank:
De Kennisbank bevat een veelheid aan informatie, op een logische wijze gerubriceerd. In de linkerkolom vind je hoofdgroepen, na het aanklikken van de hoofdgroep wordt de betreffende informatie getoond. De meeste informatie uit het oude forum is in de kennisbank opgenomen. Heb je een interessant artikel voor de kennisbank, stuur dit dan naar de technische commissie, dan zal deze informatie worden opgenomen in de kennisbank. De kennisbank is alleen toegangkelijk voor leden.

Leden krijgen na inloggen de beschikking over meer informatie. Log dus altijd in als je de website bezoekt!

Jullie hoeven je in de winterperiode dus niet te vervelen! Zoek en vraag via het forum wat je altijd nog had willen weten, leg contact met andere leden.

Paul van de Hoek
secretaris

Belangrijke data 2011

16 januari:	ALV op de WV Braassemermeer in Roelofsarendsveen met lezing Zeiltrim
22-24 juli:	Marieholm Zomertreffen 2011 in Colijnsplaat (Zeeland)
27 - 30 juli:	Dutch Classic Yacht Regatta in Hellevoetssluis
17-18 september:	Rond en Plat zeilwedstrijden op de Westeinder

Algemene Ledenvergadering 2010

Zaterdag 16 januari 2010 vond de jaarlijkse Algemene Leden Vergadering van onze vereniging plaats. We waren wederom te gast bij de WV Braassemermeer te Roelofsarendsveen. Een unieke locatie op deze winterse dag. Ondanks de dooi was er een geweldige demonstratie ijszeilen op de plas. Zelfs met Oud-Hollandse ijszeilbootjes. En perfect te volgen vanuit het warme clubhuis.

De ALV werd voorafgegaan door de lezing "Met je Marieholm manoeuvreren op de motor", gepresenteerd door Martiene van de Veen. De lezing werd kritisch gevolgd door een gemotiveerd publiek en er ontspon zich een levendige discussie. Zelfs met tips van echte zeelieden binnen onze NMV aan Martiene hoelang je achteruit moet slaan om perfect stil te liggen.

Na de lezing begon vergadering waarin eerst een moment stil werd gestaan bij het overlijden van Ludo Knegtel in leven secretaris van de NMV en Joop Rood. Na de verslagen van de commissies werd de onder de leden gehouden enquête gepresenteerd door Hanz Zwart.

Het bestuur werd herkozen met Igle Berghuis als nieuwe voorzitter en waarnemend penningmeester en Paul van den Hoek als secretaris. De nieuwe voorzitter kreeg na 10 jaar eindelijk de beschikking over een echte voorzittershamer die hem werd aangeboden

door oud-voorzitter Marc Fluttert. Hanz Zwart kreeg de NMV jaarprijs uitgereikt. De winnaar verzocht de vergadering de prijs naar Ludo te vernoemen voor zijn inzet en toewijding voor de zeilsport. En zo zij het. Het vernieuwde bestuur heeft als de twee belangrijkste punten (ook financieel) op de agenda gezet: upgrading van het jaarlijkse zomerevenement en vernieuwing van de website. De vergadering stemde met deze voorstellen in.

Na de sluiting van de vergadering werd de bijeenkomst afgesloten met een gezellige gezamenlijke maaltijd.

Het hulpje onderdeks

Een column over de workshop dieselmotoronderhoud

Ook Marieholmbezitters mogen in de bevlogenheid van hun liefhebberij zo nu en dan best een stapje opzij doen. Zo'n moment van bezinning geeft je soms inzicht, relativeringsvermogen, of laat je mijmerend filosoferen over jezelf...en je Marieholm.
Mij overkwam dat herhaaldelijk tijdens de workshop onderhoud dieselmotoren van de NMV in Hoorn.

In het eerste weekeinde van maart dromden daar tientallen leden samen rond Volvo Penta-motoren in de werkplaats van Bert Droog van Aquasport. Van schroefas tot kammetje, van impeller tot thermostaat, alles passeerde de revue. De belangstelling was zo groot, dat de organisatie de workshop tweedaags had gemaakt om iedereen een plekje te kunnen bieden.

Een schot in de roos, deze verenigingsactiviteit. Als zeilers gebruiken we de 'inboard' niet zo vaak. Zodra het gedreun van de motor wegsterft en ons Marietje zacht op haar zijde helt, zijn we altijd blij met de stilte. Maar je bent óók blij als de motor het doet wanneer je hem nodig hebt. De workshop toont wat belangrijk is bij goed onderhoud. Daardoor neemt je vertrouwen in die 'helse machine' toe.

Mijn eerste bespiegeling kwam die zaterdag tijdens een diepgaande discussie over directe of indirecte koeling. Kennis is macht, maar kennis kan je ook zorgen geven. Zo leerde ik dat het kammetje bij de impeller (het schoepenrad dat koelwater rondpompt) zelden wordt vernieuwd, terwijl dit toch echt nodig is voor een ultieme koeling. Tja... Vóór de workshop gaf de Penta geen klap verkeerd, en wist ik wat vaags over olie en filters verversen. Maar nu heb ik er mooi een zorgenkindje bij. Toch maar een nieuw kammetje gekocht.
Het bleef niet bij één zorgenkindje, ook niet bij de andere deelnemers. Zodra Bert andere gevaren in het

werkzame leven van een Volvo Penta aanstipte, begonnen we direct vragen te stellen op een erg hoog zorgniveau: 'Wat kost een revisie eigenlijk'? 'Kun je ook een warmtewisselaar laten monteren?' 'Wat betaal je voor een nieuwe motor'? 'Bij welke leeftijd zou je een schroef dan moeten laten vervangen'?

Na afloop Hoorn uit rijdend, besefte ik dat rampdenken mij als Marieholmbezitter niet helemaal vreemd is. Om zoiets moois als een Marieholm heel te houden, is het mechanische hulpje een factor van betekenis. Als je dan plots hoort welke bedreigingen er kennelijk al die jaren al op de loer liggen voor je trouwe Penta, is dat schrikken. Vastberaden besluit je om je relatie met de Penta voortaan méér diepgang te geven. Dat kammetje in mijn broekzak is het bewijs ervan. In een goede relatie moet je ook investeren, nietwaar?

Halverwege de rit naar huis, suste een relativeringgolf de meeste opwinding van die dag. Onze Penta MD 5A stamt waarschijnlijk uit 1975. Gedurende vijfendertig jaar heeft de machine zijn werk vermoedelijk onverstoorbaar verricht, hoewel de behandeling waarschijnlijk niet altijd tot in de puntjes is geweest. Dat zegt het nodige over kwaliteit en duurzaamheid, en hoe zo'n Penta toch ook wel hufterproof moet zijn..

Het is in mijn beleving sowieso opmerkelijk dat een kleine dertig schippers anno 2010 bijeenkomen om te leren hoe zij een dieseltje van maar liefst 35 jaar oud nog eens duizenden draaiuren kunnen geven. Een schoon voorbeeld van investeren in duurzaamheid, al is dat met een Penta - still going strong- niet echt moeilijk.

Moet ik dus al na één workshop meteen over revisie gaan nadenken? Welnee. De Penta krijgt z'n kammetje als extra traktatie en mag verder gewoon lekker stampen dit jaar. In plaats van nog meer preventief geld uit te geven, ga ik dit seizoen weinig meer doen dan inspecteren. Na de workshop kan ik namelijk eindelijk zeggen dat ik mijn Penta begrijp. En dat is pas echt werken aan je relatie.

Bas Verschoor

Even voorstellen Willem Beunis

In juni zijn wij lid geworden van de NMV en werd ons verzocht onszelf kort te introduceren.

Onlangs kochten wij (Marja (mijn vrouw), dochters Noor (13) en Loes (11) en ik) een IF E uit 1973 van Martijn van Gerner. Wij zagen haar liggen in Lelystad en waren op slag weer verliefd. Jaren terug hadden wij een IF maar verkochten deze toen onze kinderen nog klein waren (1.5 en in verwachting van nr 2).

Noor en Loes hebben inmiddels goed leren zeilen in de optimist (CWO3) en Noor zeilt inmiddels ook kielboten en RS Feva. Na omzwervingen met ons vorige schip, een J24, werd het dus de hoogste tijd om onze oude liefde weer op te zoeken en aldus werd de "Akwaba" aangeschaft. De J was snel verkocht en na jaren IF-loos geweest te zijn ligt de "Akwaba" nu trots tegenover slot Muiden bij de KNZRV en wordt er actief mee gezeild. Overigens zal zij nog omgedoopt worden tot "Sill". Bijgaand een impressie. Wij wonen in Huizen en zijn, als het even kan, snel ter plaatse om uit te varen.

Willem, Marja, Noor en Loes Beunis
IF Sill

Even voorstellen Binne Hovinga

Graag wil ik mij even voorstellen aan de Marieholm vereniging. Mijn naam is Binne Hovinga. Ik ben opgegroeid in Buitenpost en heb daarna een aantal jaren in Groningen gewoond. Momenteel woon ik samen met mijn vriendin in Hoogeveen.

Sinds afgelopen zomer ben ik de gelukkige bezitter van een Marieholm ife. Ik heb er al een paar mooie tochtjes op het Lauwersmeer en het waddengebied mee gemaakt. En hoop dat nog een hele tijd te kunnen doen.
Het zeilen is voor mij begonnen toen ik 13 jaar oud was. Samen met mijn vader heb ik zeilles gevolgd en we waren meteen verslaafd. Mijn vader kocht een kajuitzeilboot, waar we met heel veel plezier mee hebben gezeild. Na wat voorzichtige ontdekkingen op de Friese meren heb ik al snel mijn eerste boot een Flying Junior gekocht. Ik was toen 14 jaar oud.

Ik de loop van de jaren probeer je je grenzen en wensen te verleggen. Zo kwam ik er al snel achter dat ik niet alleen het zeilen heel leuk vind, maar ook de techniek en bouwconstructie van de boten, daarom volgde al snel een houten schakel, waar ik me op beide vlakken lekker op uit kon leven.
Na een aantal jaren geen boot te hebben gehad wilde ik iets extreems. Dus ben ik begonnen met catamaran zeilen. Ik kan je vertellen, met 25 knopen over het water geeft echt een kick!
Maar na een aantal jaren ben ik toch weer gegaan voor een kajuitzeilboot. Ik heb toen een Oceaan 22 gekocht, deze zeilde erg goed. Toen begon de Marieholm op te vallen. Wat een mooie lijn heeft deze boot!
Na verkoop van de Oceaan 22 begon de zoektocht naar een klassiek gelijnde boot. Naast de Marieholm heb ik ook een Hallberg Rassy 24 bekeken, ook erg leuk. Op Marktplaats bood ik ook nog wel eens op andere interessante bootjes…. en toen had ik ineens een Delher 18 (roodkapje) met trailer. Iets compleet anders. Erg leuke boot die vooral met weinig wind erg snel was…… En nu heb ik dan een Marieholm IF-e!
Ook nog een M26 bekeken maar het gevoel was bij de IF beter.
Het zeilen met de Marieholm was wel even wennen, de boot is nogal koersvast vergeleken met mijn voorgaande boten. Maar wat zeilt dat fijn, en vooral op groot water is de boot in zijn element. Ik ben verkocht!

Binne Hovinga

Met de 'Svenska Godis' op vakantie

Zomer 2010, Bruinisse. Alle voorbereidingen zijn getroffen, de boot zit vol proviand, alle zeilen van stormfok tot lichtweer spinnaker zijn ingeladen en de dieseltank zit vol. De week voor vertrek hebben we nauwlettend de weerkaarten in de gaten gehouden en zijn tot de conclusie gekomen dat de Engelse zuidkust en eventueel de Franse kust een goede keuze zijn. De langetermijn voorspelling geeft veel zuidwesten wind en we willen graag de terugweg zoveel mogelijk de wind in de rug. Hierdoor proberen we de kans te beperken dat we te laat thuis komen door langdurige tegenwind. Op zaterdag 10 juli om 18:00 uur gooien we de trossen los in de jachthaven van Bruinisse. Het plan is om deze avond naar de Roompot sluizen te varen en vanavond nog te schutten naar Roompot Buiten. Zo kunnen we morgenochtend vroeg vertrekken om het tij richting België mee te hebben.

Het schutten in de sluis van Bruinisse verloopt voorspoedig en al gauw trekt de Svenska Godis onder vol tuig op één oor een sprintje richting Zeelandbrug. Er staat een lekkere wind van ca. 16 knopen waardoor we prima opschieten. In de verte zien we een partij donkere wolken zich verzamelen. De VHF geeft een weerbericht af: zware onweersbuien verwacht in het Deltagebied. Terwijl we op de Zeelandbrug afstuiven,

Op één oor onder de Zeelandbrug door

plegen we kort overleg over de strategie. Gaan we veilig Zierikzee binnen of nemen we de gok en steken we nog 1,5 uur door naar de sluis? We besluiten Zierikzee binnen te varen. We schieten, na een biertje in café 'De Biet', vroeg ons bedje in want om 04:00 uur de volgende ochtend willen we al weer vertrekken. Zo stil als het kan verlaten we de haven van Zierikzee. Het is nog donker en het relatief kleine vaarwater op de Oosterschelde wekt veel verwarring door de vele (verlichte) tonnen. Met behulp van GPS en kaart komen we er prima uit. Om 06:00 uur zijn we op zee. We hijsen het grootzeil en de genua en zetten koers richting Nieuwpoort. Er staat een matige NWN wind. We hopen de snelheid er in te houden want vanavond speelt Nederland de finale van het WK. Uiteindelijk komen we rond 16:00 uur aan in Nieuwpoort. De log geeft voor die dag bijna 70 mijl aan. Helaas heeft dat geen geluk gebracht voor het Nederlands elftal…

Varen op zee betekent rekening houden met getijstroming. Opstaan om 03:30 uur heeft weinig met vakantie te maken, maar we hebben weinig keus. Het enige alternatief is laat in de middag vertrekken. Het nadeel is dan dat je 's avonds laat aankomt. Het is maar net wat je het prettigst vindt.
We zetten koers richting Gravelines, een relatief korte trip van ca. 30 nm. Gravelines is een klein Frans dorpje waar je alleen met hoogwater naar binnen kunt. Om de haven te bereiken moet je door een lange vaargeul van ca. 5 nm welke volledig droog komt te staan bij laag water. Het fijne van vroeg vertrekken is dat we nu nog de hele middag in het dorp te besteden hebben. Als we laat in de middag terugkeren zien we dat de hele haven droog ligt.

Laag tij in Gravelines

Ons bootje is gelukkig recht in de modder gezakt dus we hoeven vannacht niet in de zeekooi te slapen. Na een stevige maaltijd en een borrel gaan we snel onder zeil, want ook deze keer gunt het tij ons geen lange nachtrust.
Op de motor tokkelen we de lange vaargeul uit. De windverwachting is variabel, zowel qua richting al kracht. Het weer is wisselvallig, zo nu en dan regent

het en er komt regelmatig een onweersbui over. Tijdens de buien trekt de wind aan en verandert hij van richting. Het lijken steeds kleine frontjes te zijn die ons passeren. De tocht gaat richting Boulogne sur Mer. Een mooie afstand van net geen 40 nm. Omdat we de bekende 'Cap Gris Nez' met het tij mee willen ronden, zullen we de eerste 25 nm flink door moeten varen. Gelukkig waait het overwegend fors en maken we ruim voldoende snelheid onder volledig grootzeil en high aspect fok. Tussen de buien door neemt de wind af. Omdat we toch wat moe beginnen te raken door de korte nachten besluiten we de eerste uren met korte wachten te werken. Ieder om zijn beurt een uurtje slapen. Dit blijkt prima te werken.
In Boulogne Sur Mer krijgen we al wat meer het vakantiegevoel. Het water kleurt blauwer en de omgeving ziet er bijna tropisch uit. We zijn al eerder in Boulogne geweest maar we hebben eigenlijk nooit echt de stad gezien. Omdat de weersvoorspelling niet al te best is willen we een dag blijven liggen om zo ook de stad wat verder te bekijken. We verkennen we het oude stadscentrum (Porte des Dunes) dat zich nog binnen de eeuwenoude stadsmuren bevindt.

Rustige dag op de Solent

Het plan is om vanuit Boulogne over te steken richting Eastbourne. Aangezien het weer slecht blijft (zuidwest 7-8) zijn we genoodzaakt nog wat langer te blijven. Na 3 dagen besluiten we het te proberen. De voorspelling is zuidzuidwest 6 en dat is in normale omstandigheden goed te doen. In verband met het tij zijn we opnieuw gedwongen om vroeg te vertrekken. Het waait behoorlijk hard, valt ons op. Vlak voor ons zijn 3 Engelse schepen vertrokken. We zien in de verte de golven over de breakwater heenslaan en nog voordat we uit de beschutting van de breakwater varen zien we dat alle 3 de Engelse schepen zijn omgedraaid. We minderen vaart en besluiten even te dobberen om te vragen hoe de toestand buitengaats is. De Engelsman schreeuwt dat het onstuimig is en raadt ons af verder te varen. Er stond minimaal 2,5 meter swell en zijn windmeter gaf diverse keren >40 knopen aan. We balen als een stekker, maar we draaien desondanks toch om. Het is tenslotte vakantie. De dag erna lijkt de wind wat afgenomen. We kunnen aandewind oversteken richting Eastbourne. We krijgen veel water over, maar de boot houdt zich perfect. Na zo'n 65 mijl tokkelen we het sluisje bij Eastbourne binnen. Moe maar voldaan ploffen we in de kuip met een biertje. Na een goed avondmaal springen we onder een warme douche waarna we snel onze kooi opzoeken.
Van Eastbourne naar Brighton is een leuke tocht van ca. 35 nm. Het is warm, windstil en er zijn geen golven. Het is zelfs zo warm dat we na een uur of 5 besluiten door te varen richting Gosport (voorhaven van Portsmouth). We maken prima voortgang en tegen de avond knopen we vast in Gosport. We hebben mooi uitzicht over de 'Spinnakertower'. 's Avonds eten we in een plaatselijke pub: heel veel voor heel weinig. Een dood en schuimloos biertje mag hierbij natuurlijk niet ontbreken!

Op de Solent brengen we een aantal heerlijke dagen door. Het vaarwater is te vergelijken met de Zeeuwse delta, maar dan wat groter. Het is ontzettend druk met zeilschepen. Er staat altijd een stevige stroming op de Solent, dus tenzij je niet anders kan, is het niet raadzaam tegen het tij in te zeilen. Opkruisen tegen het tij kun je vergelijken met hardlopen op een loopband: je werkt je het lazarus maar je maakt geen enkele voortgang.
Cowes is het zeilersmekka van Het Kanaal. In de haven kun je uren spenderen met het kijken naar boten. We hebben bovendien geluk: dit weekend wordt

Haven van Coves

Windstilte bij Beachyhead

de 'Panerai Cowes Regatta' georganiseerd. Tientallen klassieke schepen nemen het op tegen elkaar in korte matchraces. Afgemeerd in de haven kun je ze bewonderen, waarbij affiches bij ieder jacht informatie vertrekken over de historie en overwinningen van het desbetreffende schip. Om je vingers bij af te likken! Verderop op de Solent ligt het plaatsje Beaulieu. Na een rivier van ca. 6 nm stroomopwaarts gevaren te hebben komen we aan bij een prachtige aanlegplaats midden in de natuur. We blijven er een dag extra liggen om het beroemde Motor en Top Gear museum te bezoeken. Het dorpje zelf heeft helaas te veel toerisme getrokken waardoor de echte authentieke sfeer er niet meer hangt.

De volgende morgen staat er een flinke bries van zo'n 20 knopen. We varen richting het westen, hoog aan de wind. Het vaarwater is fantastisch, er staat overwegend veel wind, de golven zijn niet te hoog en collega-zeilers zijn over het algemeen wat beter bekend met de regels dan in Nederland. Hier komen de aandewindse zeileigenschappen van de Marieholm goed van pas. Svenska Godis snijdt heerlijk door de golven en maakt uitstekende vaart. Dit is genieten! In Lymington, een leuk pittoresk dorpje, maken we ons op voor de tocht terug richting Nederland. We tanken de boot vol met diesel en zorgen voor voldoende proviand. Het weerbericht geeft nog altijd wind uit het zuidwesten af en dat is voor de terugweg erg gunstig. We willen graag de vaart erin houden omdat we een dag extra in Brighton willen blijven.

Met de spi in top stuiven we de Solent af. Er staat ruim voldoende wind en de log geeft ruim boven 7 knopen aan. Naarmate we weer op zee komen merk je dat de Marieholm vrij zenuwachtig is onder spi. Doordat ze zo smal is begint ze in de deining te tuimelen waardoor de spinnaker voor de boot begint te gieren. We strijken de spi en bomen de genua uit. Dit werkt perfect: het geeft veel bootsnelheid en ze blijft zeer koersvast. Voor de zekerheid maken we een bulletalie zodat het grootzeil niet ongewenst kan gijpen.
In Brighton blijven we een dagje extra liggen zodat we even lekker de stad in kunnen. Vanuit Brighton is Dover prima bezeild met de huidige wind. Met het tij van achter geeft de GPS continu >8kn aan. Dit schiet lekker op! De tuigage is prima in balans, dat zien we ook aan de autopilot, deze hoeft nauwelijks werk te verrichten. Bij de breakwater van Dover is het een ware heksenketel doordat de golven zich mengen met de hekgolven van de ferry's. Via de VHF horen we dat we niet direct de haven mogen aanlopen dus we moeten buitengaats even blijven dobberen. Tussen al die grote schepen ben je dan toch echt maar een notendopje.
De oversteek naar het vasteland verloopt voorspoedig. Vlak voordat de krijtrotsen uit het zicht verdwijnen worden we nog vergezeld door enkele dolfijnen. Er staat weer een stevige bries, maar door de gunstige richting kunnen we veel snelheid opbouwen zonder veel last te hebben van de golfslag. Met halverwind onder vol tuig zeilen we met een prachtig tempo richting Nieuwpoort. De zuidwesten wind blijft aanhouden waardoor we ook de laatste mijlen richting Nederland met een uitgeboomd voorzeil kunnen varen. We hebben de genua verruild voor de fok, want het waait nu echt hard. De golven rollen als muren van water achter de boot aan. Ondanks het lage vrijboord blijft de kuip goed droog. Wij zij erg content met de zeegang van de boot.
De laatste dagen brengen we door in de Zeeuwse delta. Heerlijk competitief zeilen op het Veerse Meer en 's avonds romantisch ankeren of aan een eilandje liggen. Helaas zit voor ons de vakantie er bijna op.
's Ochtends op de laatste dag sukkelen we met een rustig tempo op de motor terug richting Bruinisse.
Er staat geen wind. We kunnen ondertussen de boot vast opruimen en de tassen langzaamaan inpakken.
We kijken terug op een ontzettend leuke trip. We hebben geleerd dat de Marieholm ontzettend zeewaardig is en dat ze ook onder ruige omstandigheden prima presteert. We hebben nu al zin in volgend jaar!

Luuk Jansen
IF Svenska Godis

Met de Johånnå naar de Oostzee II

Deel 2: van Laboe naar Møn
In de vorige MarieTeam schreef ik hoe we in 2008 acht dagen van Staveren naar de Oostzee voeren omdat het weer niet mee zat. In Laboe lagen we twee dagen verwaaid met windvoorspellingen en metingen tot 8 Bft bij de Kiellerleuchtturm. We gebruikten de tijd om te relaxen, boodschappen te doen en een beetje rond te kijken. Zo kwamen we na de aanbrengtocht eindelijk in ons vakantieritme

Torpedo-rohr bewässert
5 Juni vertrekken we met 5/6 Bft uit Laboe, doel: Sønderborg, met de fok en grootzeil zet Johånnå er in de Kieler Förde al behoorlijk de vaart in. In buurt van de Kielerleuchtturm horen we op kanaal 16 dat er ten Noordoosten van de Turm vandaag schietoefeningen zijn en dat die zone tot verboden gebied is verklaard. De aangegeven coördinaten vergelijkend met onze positie bevestigt dat we aan de 'veilige' kant zitten. Al gedurende een half uur vaart er een Duits marine fregat met ons op, en wat aan bakboord eerst een verre ton lijkt komt steeds dichterbij: het blijkt de brug van een U-Boot. We krijgen het toch wel warmpjes als we haar midscheeps aan zien komen. Uiteindelijk loopt ze maar vlak achter ons langs. Op kanaal 16 zijn er regelmatig oproepen van de marine aan zeilboten in het oefengebied om zich te melden. Na verloop van tijd hoor ik de herhaalde oproep voor "ein Blaues Segelboot". Ik meld me voor alle zekerheid via de marifoon. Na het uitwisselen van de coördinaten blijkt Johånnå tot onze opluchting niet het gezochte schip. Uiteindelijk zeilen we ons vrij van het Duitse oorlogsgeweld.
Als vervolgens de wind en golfhoogte wat afnemen vertrouwen we het stuurmanschap toe aan Kareltje (onze vaan); hij houdt strakker koers dan de rest van de bemanning. In de Flensburger förde koersen we steeds ruimer en in de afnemende wind is het moment daar om de fok voor de genua te ruilen. In oliegoed vertrokken, zeilen we uiteindelijk in korte broek en T-shirt Sønderborg binnen.

Carrieb van het noorden
6 Juni vertrekken we voor een tochtje naar Dyvig, na de brug van Sønderborg zetten we zeil en drijven we met een paar knoopjes al zonnebadend door een door groen omgeven Als Sund naar Dyvig; een door heuvels omgeven baaitje waar ik eind negentiger jaren al eens als maat ben geweest.
In de loop van de middag laten we daar het anker vallen op 5 meter water. De "Razende Bol" onze rubberboot wordt opgepompt en krijgt haar eerste proefvaart. Ze doorstaat het glansrijk. We roeien naar de wal om een koud biertje te kopen en om brood voor morgen te bestellen. Na terugkomst wordt er gezwommen en op het voordek gedoucht. Een fles wijn wordt verdiend met een reddingsactie met de "Razende Bol": een los geslagen rubberboot van een ouder Duits echtpaar wordt van lagerwal gered.

Ankeren in Dyvig

7 Juni, na een tochtje naar de bakker wordt de "Razende Bol" weer opgeborgen en varen we af richting Lyø. Eerst laat de wind het volledig afweten en na een dobberpartij zetten we de motor aan. Een dik uur later komt er weer wat wind en leggen we de rest van de dag bikinizeilend af. Lyø is een prachtig Deens eiland. Volgens de vaarwijzer een van de best bewaard gebleven traditionele eilanden en ons nog speciaal aangeraden door Henk Veerdig, het klopt allemaal. We besluiten de dag met een sprookjesachtige zonsondergang op de steiger voor onze Johånnå, met een leesboek op schoot zien we een groepje Tuimelaars.

8 Juni, nadat er bij de lokale visser Steenbot en Zeepaling is gekocht, verkennen we de rest van Lyø. We lopen over het halve eiland en zien een aantal hazen en zelfs een hert van dichtbij; overweldigende natuur. In het dorp halen we brood en grillkolen voor we naar Svendborg te vertrekken. Na een aanvankelijke drijfpartij en het hijsen en weer strijken van de spi omdat de wind draait, gaat de motor weer even aan. Ze kan al snel weer uit …wind. Kruisend naderen we Svendborg, wederom de hele dag in korte broek en blote bast, vlak voor de brug gaat het zeil omlaag. We vinden een plekje in de Handelshaven. Te voet verkennen

Visser op Lyø

we het stadje, pikken een terrasje en vinden een winkel met scheepsbenodigdheden. 's Avonds wordt er tot laat gegrild met Carlsberg en witte wijn op de betonnen steiger. De vis is weliswaar niet zelf gevangen maar wel heel vers.

Geschift

9 Juni. Na het ontbijt koop ik een nieuwe puts en wat visgerei: ik moet toch eindelijk zelf eens iets gaan vangen. Vertrek ca. 13.00 uur met als doel Omø. We zien Svendborg snel achter ons verdwijnen, weglopend voor de wind met stroom mee. Het grootzeil wordt bijgezet en het weer ziet er fantastisch uit: ondanks de verslechterende voorspellingen blijft de barometer op 1021 hangen. Als we tussen Fünen en Langeland zeilen, neemt de wind af. Uiteindelijk besluit ik om toch de spi maar te hijsen en om zodoende een beetje gang te houden. Als de spi staat, blijkt de wind gedraaid tussen de eilanden en is onze koers net niet met spinaker bezeild. Als de spinaker weer is opgeborgen wil Johånnå op grootzeil en genua toch 4 knoop-

Bijzonder bootje op Omø

jes lopen en met wat stroom mee is dat voldoende. Na verloop van tijd staat op dezelfde koers de fok bak en is het grootzeil gegijpt. Niet geheel zonder ergernis constateren we dat de wind bijzonder schift in deze tunnel tussen beide eilanden. Dan moet de motor weer aan en laten we het grootzeil staan voor wat stabiliteit. Na een halfuurtje kan de genua weer bij en de motor uit, we kunnen weer verder onder zeil; over de andere boeg. We steken de ondieptes boven Langeland over en hoewel we dachten dat Omø niet bezeild was, draait de wind in de grote Belt met ons mee. Johånnå loopt weer een nette 3,5 knoop aan de wind en de stroom helpt ook nog een beetje. Voor we de diepwaterroute oversteken gaan we eerst nog even bijliggen voor een vrachtschip. In een afnemende wind lopen we uiteindelijk door een spiegelgladde Omø Sund de haven van Omø binnen. De hemel geeft de eerste tekenen van avondrood. De haven is heerlijk klein en heerlijk rustig. Om half twaalf is de zon bijna onder, in het westen ziet de lucht er onrustig uit: 10 en 11 juni liggen we 2 daagjes verwaaid op Omø. Johånnå danst in haar box tussen de meerlijnen het doet haar niets, binnen schommelt het rustgevend. Er wordt uitgeslapen, gelezen, we ronden het eiland wandelend. We plotten uitgebreid, voor donderdag er wordt west 5 a 6 Bft voorspeld.

Tussen de tonnen

12 Juni om 11.30 uur vertrek naar Møn, 's middags zal de wind gaan afnemen.
Als de ondieptes zijn vrijgevaren liggen we onder genua en grootzeil te klotsen in de luwte van Omø. Het zetten van de genaker gaat voorspoedig. Tijdens de trim, knalt een spiblok los van het dekbeslag, slurf omlaag, blokje zoeken, monteren en weer hijsen. Johånnå spuit met 32 vierkante meter voor de mast over het Smålands fahrwasser. Na een uurtje gaat het toch wel erg hard en wordt Johånnå behoorlijk wreed op het roer. De genaker wordt geruild voor de genua, we blijven mooie voortgang maken:"Vordingborg here we come", alwaar we een uur voor de brug wachten. Gelukkig staat er hier maar een halve knoop stroom; de pilots maken melding van mogelijkerwijs tot 5 knopen ter hoogte van de brug, daar maakten wij ons te voren al zorgen om. Na de brug nog een paar uurtjes op zichtnavigatie, het is hier zeer ondiep water. Het heerlijk laagstaand avondzonnetje belicht het landschap schitterend maar de betonning is hierdoor soms slecht zichtbaar. De zee is vlak, bemanning en boot genieten, tegen 21.30 uur lopen we de jachthaven van Stege binnen; de log meet 42 mijl voor vandaag.

Wouter Versluis
M26 Johånnå

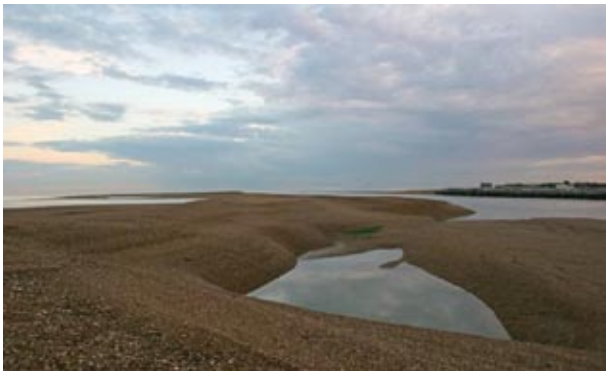
River Ore, hard to get in, hard to get out

De rivier de Ore is één van de mooiste rivieren van de Engelse oostkust. Ze wordt omgeven door natuurgebieden en kent geen grootschalige ontwikkelingen. Zelfs jachthavens ontbreken. Slechts twee kades staan de bezoeker ter beschikking om kort aan te leggen. En deze kades zijn in verband met de beschikbare diepte maar gedurende een deel van het tij benaderbaar. Jachten moeten op deze rivier noodgedwongen ankeren of ligplaats innemen aan een mooring.

Jingga aan de mooring voor Orford, rvier Ore

Augustus 2010 zeil ik mijn Marieholm IF Jingga langs de Engelse kust zuidwaarts op weg naar de Ore. In tegenstelling tot de Hollandse kust loopt de vloedstroom hier zuidwaarts en is aanmerkelijk sterker. Mijn doel is tegen hoogwater te arriveren. Ik heb dan ruim voldoende diepte en hoewel de stroom niet meer zo fel is, heb ik haar nog wel mee de rivier op.
De toegang tot de Ore is er één met een handleiding. Letterlijk. Jaarlijks worden nieuwe instructies uitgegeven voor de aanloop. Deze zogeheten sketchmaps kun je downloaden van het internet (www.eastcoastrivers.com). Reden voor deze dynamiek is de zogeheten longshore drift. Tij en golven transporteren grote hoeveelheden grind langs deze kust zuidwaarts. Zij proberen keer op keer de ingang van de rivier dicht te gooien met grind. In de resulterende nauwe toegang versnelt het getij, waardoor deze sterke stroming de toegang open houdt. Als gevolg van deze processen verschuiven de grindbanken voortdurend en heb je up to date informatie nodig om de diepste doorgang te vinden.
Nauwkeurig de handleiding volgend blijkt de toegang betrekkelijk eenvoudig. Zolang ik me aan de aanwijzingen houd, heb ik nu, een kwartier na hoogwater, nergens minder dan 44 dm diepte. (ongeveer 12 dm bij LAT) Op de motor laat ik me rustig de rivier opspoelen. Het gaat wel hard. Als ik log en gps snelheid vergelijk, realiseer ik me dat ik nog zeker 4 knopen stroom mee heb en dat ná hoogwater?! De eerste twee mijl blijft de vloed zo sterk doorstaan.
De ebstroom kan met 6 knopen nog veel feller zijn dan de vloed. Als je met zo'n stroom vast komt te zitten, kan ze de boot volledig plat leggen. Gegeven de zich steeds verplaatsende ondieptes wordt dan ook aangeraden de rivier over de vloed te verlaten en dan nog alleen als de ingang niet de lagerwal van de Noordzee vormt. Ik realiseer me dat het moeilijk gaat worden dit advies te volgen. De schroef die op dit moment op mijn buitenboordmotor gemonteerd zit, laat me nauwelijks 5 knopen varen. Als een half uur na hoog water nog 4 knopen stroom naar binnen staat, hoe vaar ik in vredesnaam voor hoogwater de rivier weer uit?
Ik laat mij verder de rivier opspoelen langs de ingang van Butley River en langs het vogelreservaat op Havergate Island tot een goede ankerplek. Ik anker in 8,5 meter water. Gegeven een tijverschil van ongeveer drie meter, moet er behoorlijk wat grondtakel uit. Ik wil niet in de weg liggen voor de doorgaande vaart, maar ook niet te dicht bij de droogvallende randen van de rivier. Bij hoog water zou de wind mij boven de modderbank kunnen blazen met onvrijwillig droogvallen tot gevolg.
De Engelse buren lagen ook naast mij in Lowestoft. Na de bijboot opgeblazen te hebben, ga ik er eens buurten. Zij zijn op thuisreis van hun Waddenvakantie en vertellen mij over de omgeving. Ik vraag naar hun strategie voor het verlaten van de rivier: Zij verlaten de rivier conform het standaard recept: Motorend tegen de vloed. Mm, ja, ze hebben 30 pk op een lengte van 31 voet.
De volgende dag vaar ik de rivier op naar Aldeburgh. Ik neem daar een dagje rust en geniet van de langszeilende boten en enkele zeehond die zijn kop opsteekt. Bij een wandeling langs het steile kiezelstrand aan de zeezijde blijken de lokale vissersboten geen haven nodig te hebben: Men trekt deze scheepjes simpelweg over het steile strand omhoog.
De havenmeester van Aldeburgh heeft zijn eigen advies voor de entrance: De eerste twee mijl vanaf de ingang loopt vlak langs de oostoever van de rivier bij de vloed een tegenstroom. Strak die oever houdend ontloop je de hoofdstroom. Je moet dan nog wel de laatste mijl door open water tegen vloed en mogelijk golven varen. Zijn eigen strategie is om rond laag water

The Knolls



uit te varen met zijn sloep van 1 meter diepgang en in weerwil van alle aanwijzingen onmiddellijk bakboord uit naar buiten te steken. Er zit daar een opening in de banken. Later in het tij moet dit zeker lukken en het bespaart je het felst stuk tegenstroom in de monding. Het is een kunstje, dat ik niet zonder locale bekendheid zou durven.
Ik zak de rivier af naar Orford. Dit blijkt een heel leuk plaatsje. Men probeert hier het goede te behouden. De fish shed aan de oever en de riverside tearoom dragen bij aan het Britse sfeertje. Dorp en omgeving lenen zich voor mooie wandelingen. Alle seawalls (dijkjes) zijn toegankelijk als onderdeel van het netwerk van public footpaths.
Ik was naar deze zijde van de Noordzee gelokt door het vooruitzicht van hogedruk boven de Britse eilanden. In de rivier voor Orford lig ik 's nachts met windkracht 8 aan de mooring. Een bezoekje aan het dorp levert in de bijboot een nat pak op. Het stroomt best hard voor Orford. Ik ben dan ook de enige zonder buitenboordmoter achter mijn bijboot. Het is echter leuk te ontdekken hoe je van lokale stroomdraaiingen en stroomluwtes gebruik kunt maken om zonder al te veel inspanning of buiswater bij het dinghy pontoon te komen. Dit is een drijvende steiger, die ver de rivier insteekt.
Op het dinghy pontoon raak ik in gesprek met de schipper van een mooie, ongeveer 24 meter lang Thames barge die verderop ten anker ligt. Zij willen later deze week weg. Hij hoopt op een mooie N of NW wind. Hoe hij de rivier afvaart? Met de laatste eb naar de ingang. Daar ankeren tot de ingang diep genoeg is, dan verder. Hij zou het jammer vinden als de wind ZW is. Dan hebben ze een sleepje nodig naar de ingang. Ze hebben namelijk geen motor…
Het weer lijkt komende dagen te verbeteren. Het wordt tijd de rivier te verlaten. Na alle adviezen ga ik eens rekenen aan mijn opties. Uiteindelijk besluit ik bij tijkentering, een uur na laagwater, de rivier te verlaten. De minimale diepte die ik bij invaart in de aanbevolen route aantrof, was omgerekend ongeveer 12 dm bij LAT. Een uur na laagwater komt daar nog iets bij. Bovendien is LW ongeveer 7-8 dm boven LAT nu we dicht tegen doodtij aanzitten. Dit geeft me zo'n 2 meter water. Voldoende marge, ook als het water niet helemaal vlak is. Ik vind het spannend. Ik weet toch niet precies wat ik kan verwachten. Groot voordeel van deze strategie is wel, dat indien ik het niet vertrouw, er een escape is: ik kan me door de vloed eenvoudig weer naar binnen laten spoelen.

Orford Quay, river Ore

Jingga voor anker bij Havergate Island, river Ore

Zo'n twee uur voor kentering in de rivieringang laat ik de mooring slippen. Een halve mijl voor het aanloopgebied begint, draai ik Jingga met haar neus in de stroom. Vanaf dit punt hoop ik de exit goed te kunnen timen. Een half uur voor kentering stuur ik Jingga richting rivieringang. Eenmaal bij het gebied van de aanloop volg ik de eerste aanwijzingen nauwkeurig op. Als ik naar de stuurboordzijde van het vaarwater wil sturen, loopt een lokaal zeiljacht mij op. Dat geeft moed. Tot dusverre was ik de enige die het ging proberen. Zij gebaren mij dat de bakboordzijde van het vaarwater iets meer diepte geeft. Ze reppen over een diepte van 18 dm. De naam van de boot is zowel een aanbeveling als een waarschuwing: de "Sandpiper of Orford". Het uitvaren van de rivier is veel spectaculairder dan de invaart. Nu het vrijwel laagwater is, liggen de grindbanken droog. Nu zie je pas hoe smal de doorgang werkelijk is en hoe steil en hoog de banken werkelijk zijn. Ze torenen hoog boven mij uit. Steeds hoor je het geluid van grind, dat langs de steile helling naar beneden glijdt. Zelfs het hekgolfje van mijn voorgangers brengt een beetje van het instabiele grind in beweging. Op enkele meters van de grindbank varend is de diepte opmerkelijk. Juist daar waar de grindbanken lager en vlakker zijn, tref ik de minste diepte. Minder dan 2 meter precies wordt het niet. Verder naar buiten krijgt Jingga de eerste golfjes te verwerken.
Bij de ZW wind stelt het niet veel voor. Terwijl wij de drempel overgaan, zeilt een grote Thames barge op tegenkoers de riviermonding binnen. Ik zie de diepte oplopen. We zijn vrij van de banken, we zijn weer op zee…

Anthony de Bont
IF Jingga

Op zoek naar de Poepende Man

Het was zaterdag en de wind stond goed. Op de voorpagina van m'n krant had een grote foto gestaan van het kunstwerk Exposure van de Brit Anthony Gromley, reeds door de bevolking de 'poepende man' gedoopt. Welke gek plaatst een kolossaal beeld van zichzelf op een strekdam in Lelystad? En waarom? Mijn nieuwsgierigheid was gewekt en zeilde naar de 'poepende man'.

De stevige westenwind (5-6 Bft) betekende halve wind naar Lelystad vanuit Uitdam. Met een gemiddelde snelheid van 7 kopen vloog de IFO als een vliegende schotel door het water. Het zicht was helder, de televisietoren van Lelystad was al op grote afstand zichtbaar. Maar waar stond de 'poepende man'? Wat was het daar veranderd: een groot appartementenkasteel domineert de skyline. De Batavia lag er nog maar waar was toch die 'poepende man'? Plots vormde bij het bedieningsgebouw van de sluis zich een reusachtige hurkende figuur uit iets wat er eerst uitzag als een witte wolk. Daar was hij en wat is hij mooi!
Gromley neemt consequent zijn eigen lichaam als uitgangspunt voor zijn werk en laat zich inspireren door wat hij ervaart in zijn omgeving. Hij was onder de indruk geraakt door de hoogspanningsmasten in het kunstmatige landschap van Flevoland. Het werk is dan ook door een Schotse constructeur van hoogspanningsmasten in elkaar gezet. 'A hell of a job' want geen enkel onderdeel en geen enkele hoek is hetzelfde.
De klus kon slechts geklaard worden met de meest geavanceerde ontwerpsoftware. En het staat onder extreme omstandigheden, op een landtong naar de sluis op de overgang van land naar water en van water naar lucht. Letterlijk blootgesteld (exposured) aan de elementen. Niet zittend, in rust of staand en de wereld heersend maar hurkend tussen gedachte en actie. Klaar voor een mogelijke actie Het beeld nodigt je uit om na te denken over jouw relatie met de planeet aldus Gromley in de uitzending van Avro's kunstuur (25 september j.l.). Hij beschrijft zijn liefde voor de zee, het geluid, de steeds veranderende omstandigheden, het weerkaatsende licht en de patronen van wolken die langs de hemel schuiven. Wij zeilers herkennen dat!

Nog even een blik over mijn schouder, de massieve gebouwen zijn nog steeds zichtbaar aan de horizon maar het kunstwerk is weer opgelost in zijn eigen ijlheid. Wat overbleef was de indruk, de wind en het water en het licht.

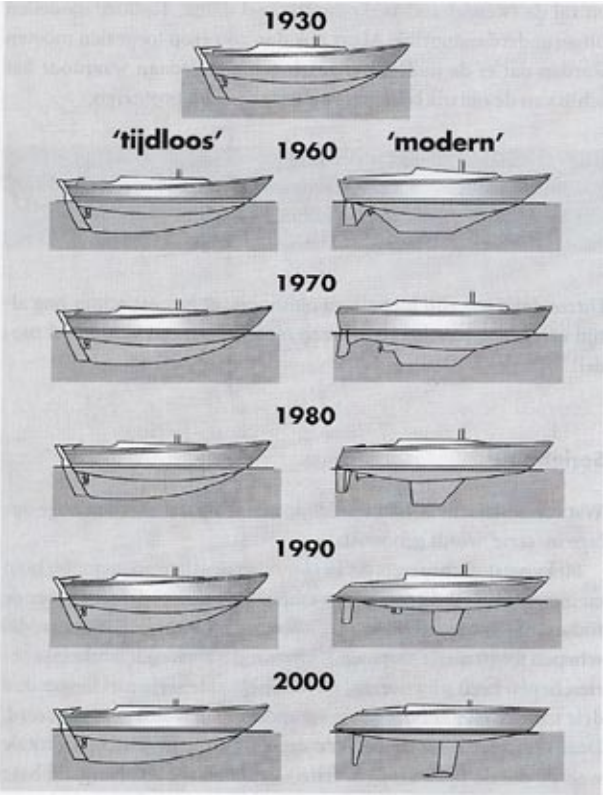
Michiel Veldkamp
IF IFO 1383

Thema Onderwaterschip

Inleiding
Ik vind zeilen fantastisch en klussen aan m'n boot is deel van de pret maar elk voorjaar, als ik boven m'n hoofd het onderwaterschip sta te schuren, denk ik: "Hoeveel zou ie nog opbrengen?". Het is een crime, elk jaar wéér loszittende lagen krabben, antifouling schuren, vijf lagen bottum-coat om de beschadigingen bij te werken en verse antifouling aanbrengen. Roetzwart thuiskomen en weken later nog zwarte spikkeltjes achter m'n oren vinden. De terloopse opmerking van Igle Berghuis verderop in deze Marieteam doet mij groen zien van jalousie: "M'n onderwaterschip kost me hoogstens een uurtje werk voor 2011." Ja, ja…dit jaar gaat de boot kaal, wordt ie superstrak en dobber ik niet meer achteraan bij windluwe wedstrijden.

Maar wat komt er bij kijken? Welke overwegingen spelen mee met de keuze van antifouling? Wat heb ik aan die vochtmeter en zijn die paar bobbeltjes het begin van het einde of slechts een beheerbaar ouderdomskwaaltje? Reden genoeg om het thema van deze Marieteam te wijden aan het onderwaterschip en alles wat er 's winters aan de romp moet gebeuren. De volgende alinea's geven een overzichtvan alles wat met het onderwaterschip te maken heeft.

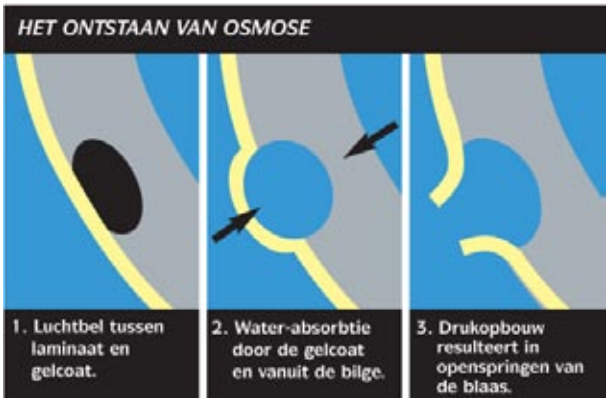
S-spant
Toen wij Hollanders nog met onze platbodems over onze ondiepe moerassige plassen voeren, hadden de Scandinaviërs in hun fjorden al de diepe S-spant uitgevonden op een doorlopende kiel. Deze rompvorm maakte de boot stabiel en hield snelheid bij golfslag. De grotere draaicirkel was geen bezwaar en aan achteruitvaren deed helemaal niemand. Na afsluiting van de Zuiderzee was het IJsselmeer nog steeds een grote plas water en de opkomende watersport adopteerde het S-spant. Veel rompvormen werden daarna ontwikkeld maar de S-spant bleef tijdloos en voor velen toppunt van schoonheid, volgens sommigen alleen geevenaard door de Citroën DS.



Ontwikkeling van rompvormen 1930 -2000: de S-spant langkieler werd een 'tijdloze 'klassieker (bron: Tweedehands boten, Hans Donat)

Hand-lay-up
Vanaf 1966 werd bij de werf Marieholms BruK de IF uit 'polyester' gemaakt (volgens aangepast ontwerp van Tord Sunden, hij ontwierp in 1941 eerder de houten Noorse Volksboat). Het principe dat toegepast werd was de 'hand lay-up' methode: in een mal werd gelcoat gespoten en op deze gelcoat werden met de hand glasvezelmatten aangebracht. De helften werden vanuit de binnenkant tegen elkaar 'geplakt' en vervolgens werd het dek erop gezet. De naden tussen de delen en de verbinding met het dek zijn kwetsbare plekken van de boot.
Later werd een Volvo Penta motor ingebouwd. Om de zeileigenschappen te behouden, bleef een deel van de ballast in de kiel achterwege en is de kiel aan de achterzijde niet opgevuld. Omdat dit laagste deel van de kiel het deel is waar je in het algemeen vast komt te zitten, was bij ons dit deel beurs en heb ik het weggeslepen en opnieuw gelamineerd en afgedicht met gelcoat (zowel van binnen als van buiten). Een ander kwetsbaar punt van de IF-E (E van engine) is de doorvoer van de schroefas. Door de grote krachten die er op kunnen komen te staan, kan de zaak verwringen. Ik heb hier verleden jaar een RVS plaat opgemonteerd toen het schroefaslager vervangen werd (binnenkort op de kennisbank).

Osmose ellende
Op een enkele maandagochtend-boot na (zie artikel Fred Wisman, MT 2002) kunnen we zeggen dat gelcoat en laminaat van duurzame kwaliteit zijn. Gelcoat is echter niet 100% waterdicht en er kunnen door het proces van osmose vochtophopingen achter de gelcoat ontstaan. Als de druk te groot wordt barst deze open en worden de gevreesde blaasjes zichtbaar. Ernstig? Laten we het zo stellen: enkele blaasjes zijn normaal voor schepen met leeftijden als de onze. Het is belangrijk het proces in de hand te houden. Na enkele pukkeltjes geconstateerd te hebben, heb ik besloten de boot 's winters elk jaar uit het water te halen zodat het onderwaterschip kan drogen. Het helpt. Het meten van het vochtgehalte geeft een indicatie van de het vochtgehalte in het laminaat.



Bron: Sikkens Onderhoudsgids

In dit themanummer schrijft Ferdinand Postma hoe we deze metingen moeten interpreteren. De metingen zeggen meer als je het een aantal jaar achter elkaar doet, dan pas zie je een tendens of de waarden gelijk blijven of stijgen. Individuele pukkeltjes kunnen behandeld worden. Lees de tips van Ferdinand Postma hierover.
Je kan een harde ondoordringbare laag ter bescherming op de kale gelcoat aanbrengen (een osmose-'preventiesysteem': Gelshield 200, Interprotect, Barrier coat), je boot moet wel goed droog zijn als je deze aanbrengt anders sluit je vocht in. Omdat deze laag zo hard is vraagt het specifieke maatregelen om de antifouling goed te laten hechten. Het is deze laag die mij op dit moment de meeste zorgen baart. Met het krabben van lage loslatende antifouling maakte ik ongetwijfeld krasjes in deze beschermingslaag. De plekken werden altijd wel behandeld met een voor de antifouling specifieke afdeklaag maar afgelopen jaren kreeg ik toch meer de indruk een 'oude kous' aan het stoppen te zijn. Zeer informatief over dit onderwerp is de handleiding "A short guide to Osmosis and its Treatment" van Nigel Clegg die via het kennisdeel van de website aangeboden wordt.

Bron: Sikkens Onderhoudsgids

Hard of zacht?
Antifouling wordt aangebracht op het onderwaterschip om aangroei van algen, wieren en mosselen tegen te gaan. Schepen met een 'baard' verliezen een deel van hun snelheid door toename van de weerstand. Antifouling heeft ook een beschermende werking op de gelcoat omdat het voorkomt dat de gelcoat aangetast wordt door de aangroei. Antifoulings bevatten giftige bestanddelen (biociden)

die de aangroei weren. Ze vallen daarom onder de (inter)nationale wetgeving met alle daarmee veranderende inzichten en toelatingseisen. Er is daarom nog wel eens wat onduidelijkheid. We hebben voor dit themanummer specialisten van International Paint gevraagd antwoord te geven op onze vragen. Mij is in ieder geval duidelijk geworden dat je als je milieubewust wil varen, je antifouling aan moet passen aan je vaargebied. Als je (bijna) altijd op zoet water vaart en veel vaart, hoef je echt niet de sterkst werkende antifouling te hebben. Een onderwaterverf kan ook volstaan. Mij is niet duidelijk geworden wat minder vervuilend is: zelfslijpend dat naast gifstoffen ook andere kleurstoffen afgeeft aan het water of harde antifouling waarbij het materiaal opgevangen en milieuvriendelijk afgevoerd kan worden. Zachte antifouling daarentegen kan weer minder gifstoffen bevatten omdat de slijpende eigenschappen van antifouling de hechting van organisch materiaal moeilijk maakt. Wie het weet mag het me zeggen. Fer Bolweg schreef voor dit nummer van de Marieteam een artikel over zijn ervaringen met het verwijderen en het aanbrengen van antifouling.

Hoe glad is glad?
Af en toe tref ik tussen de lagen antifouling plamuur aan waarmee mijn vader overgangen tussen de lagen chloorrubber wegwerkte. Ik ben niet zo precies maar ja, blijf dan ook in de achterhoede hangen. Volgens Hanz Zwart, tijdens de clinic in Medemblik, moet het onderwaterschip superglad zijn. Verstandig is dan ook vlak voor een wedstrijd de kiel te borstelen met een harde borstel. Dat gaat handiger als het schip in de kraan hangt maar er zijn ook mensen die hun schip even aan de grond zetten en zo om het schip lopen. Het bewerkte artikel van Marek Janiec in de Marieteam najaar 2007 toont aan dat het vooral met licht weer de moeite loont het onderwaterschip goed schoon te houden. Zelfs een laag van slijmalgen beïnvloedt de snelheid van het schip. Toch maar weer plamuren voortaan?

Waterlijn en belettering
Ons onderwaterschip had vroeger een chique dubbele waterlijn. Die is allang verdwenen want het was extra werk en moest wel eens geschrobd worden tijdens het seizoen. Nu plak ik elk jaar de waterlijn af met tape. Het ene jaar heb ik een vastere hand dan het andere jaar. Het jaar daarop corrigeer ik dat weer, zo gaat dat al jaren en als de boot in het water ligt zie je er niets van. Dit jaar zal ik de waterlijn opnieuw opzetten. Hét hulpmiddel daarbij lijkt me een strak gespannen touwtje. Een ander ding dat ik wil doen is het aanbrengen van de naam. IFO hadden we destijds verzonnen als variant op IF en UFO. Maar waar plaats je die naam nou het mooist? Langere namen zie je vaak aan de voorkant langs de bies. Kortere ook wel midscheeps of tegen de zijkant van kajuit ter hoogte van het voorluik. Op het internet vind ik verschillende sites die niet standaard beletteringen kunnen leveren (www.beletteringopmaat.nl, www.signs-online.nl) en sites die zelfs folies leveren om je boot volledig mee te pimpen (www.yachtcolors.nl). Ook nieuw ontworpen lettertypes worden via het internet aangeboden (www.lettertype.nl). Programma's als Photoshop bieden mogelijkheden om het eindresultaat de simuleren. Genoeg fun voor de komende besneeuwde dagen. Maar hoe zat het ook alweer met de ligplaats achterop de boot? Moest dat niet de woonplaats van de eigenaar zijn in plaats van de haven?

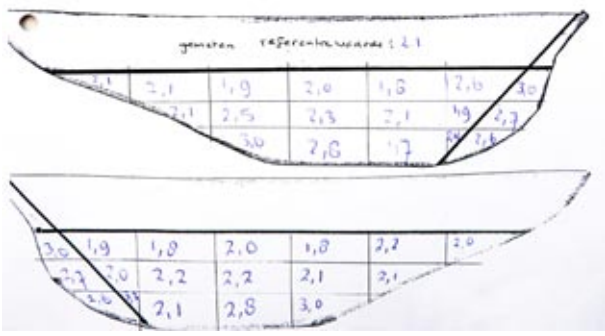
Michiel Veldkamp
redactie Marieteam
IF IF0 1383

Vochtmeten en osmose

Je hebt een polyester boot uit de tijd dat er nog niet gewerkt werd met isophtale of vinylester harsen. Het osmosespook ligt op de loer. Je onderwaterschip ziet er glad uit, maar hoeveel vocht zit er eigenlijk in de romp ? Immers, hoe droger dat onderwaterschip is, hoe minder kans je hebt op osmose, toch?
In 2004 kocht de NMV een Caisson VI D3 digitale vochtmeter. Makkelijk te gebruiken en erg nauwkeurig in de aflezing.

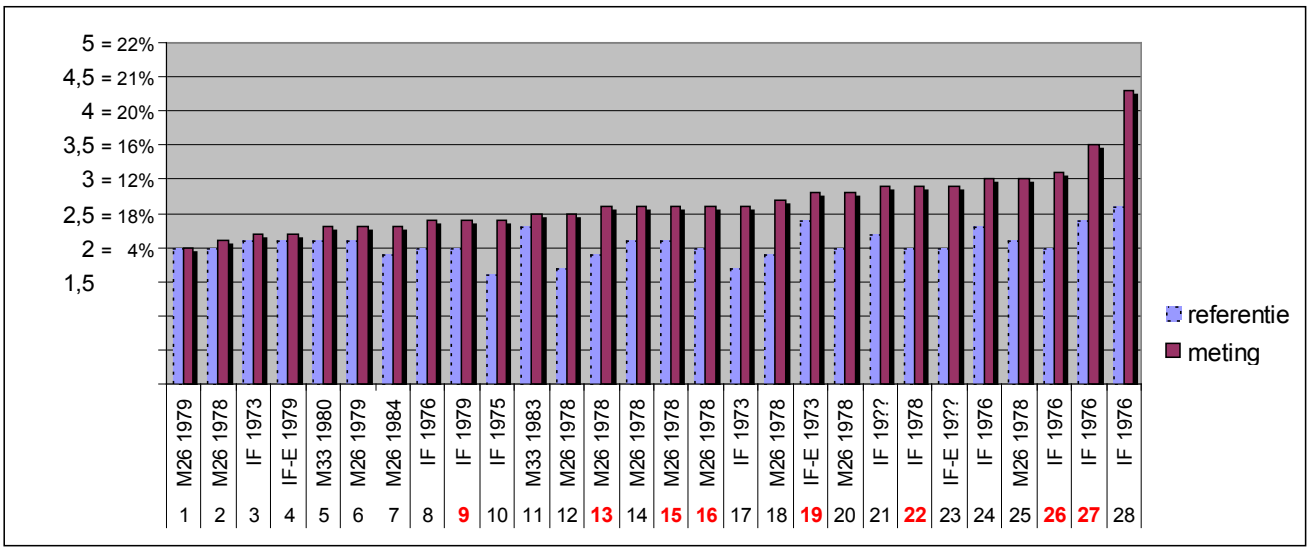
Van 28 schepen hebben we de meetresultaten resultaten vergeleken. Hieronder zijn de meetresultaten verwerkt in een staafdiagram. Op de verticale schaal zie je de waarden die de meter aangeeft met daarbij het corresponderende vochtpercentage. De lengte van het staafje geeft de gemiddelde meting aan van het bovenste 2/3de gedeelte van het onderwaterschip De schepen met zichtbare osmoseverschijnselen zijn aangeduid me t een rood nummer.

Omdat de ijzeren kiel de meting beïnvloedt is dat gebied bij het middelen beschouwing gelaten.
De meetwaarden zijn niet absoluut, aldus de fabrikant van de meter. Het juist meten van vocht in een constructie is afhankelijk van veel factoren. Daarom is het goed om een referentiewaarde vast te stellen op



het bovenwaterschip. Op een plek waar geen schotten of andere verstevigingen aan de romp zitten. Die waarde, die meestal rond de 2,0 uit komt, is in de grafiek weergeven. Bij sommige metingen wijkt die nogal af. Een duidelijke verklaring daarvoor heb ik niet. Bij een meting in 2004 van de toen binnen gestalde boot liepen de waarden uiteen van 1,4 op een kennelijk erg droog stukje tot 2,2. In 2007 was me dat te duur geworden en stond de boot buiten op de wal. In april, vlak voor de tewaterlating gaf de meter op het vrijboord gemiddeld 1,7 aan. In december 2,1. De waarden in het onderwaterschip fluctueerden wel mee, maar niet ten volle. Mogelijk vanwege de weersomstandigheden waaronder het schip gestald was.

Toelichting per schip
Schip 1 heeft pas een professionele osmosebehandeling ondergaan door middel van de Hotvac methode. Het onderwaterschip is even droog als het vrijboord. Bij een controlemeting 2 jaar later zien we globaal dezelfde cijfers.
Schip 2 is nagenoeg even droog. Eveneens vlak na een professionele osmosebehandeling.
Schip 9 vertoont dezelfde waarden als 8, maar heeft wél zichtbare osmoseverschijnselen. Aan bakboord voor- en achterzijde vele kleine bobbels plm. 8 tot 10 mm doorsnede. Die bakboordzijde is niet meetbaar vochtiger dan de stuurboordzijde.



Bij schip 13 is de stuurboordzijde gemiddeld 2, 4 en bakboord 2,6. Aan bakboord verspreid over het hele onderwaterschip kleine pukkeltjes die in de loop van meer dan 10 jaar heel langzaam in aantal toenamen en wat groter zijn geworden.
Schip 15: de eigenaar meldt aan stuurboord wat kleine bobbeltjes onder de gelcoat. Die kant is niet natter dan de bakboordzijde, maar scoort integendeel gemiddeld 0,1 lager.
Schip 16: lichte osmoseverschijnselen, net onder de waterlijn. Komt niet in de metingen tot uitdrukking.
Schip 19: kleine blaasjes over het gehele onderwaterschip aan bakboord. Aan stuurboord bijna niets, terwijl stuurboord gemiddeld 0,1 natter is.
Schip 22: hier en daar een pukkeltje, aldus het meetverslag.
Schip 23: ten tijde van de meting in 2006 nog glad, maar de eigenaar meldt vanaf 2008 wel wat kleine pukkeltjes. Geen meetgegevens van 2008.
Schip 26: bobbels achterschip, volgens het meetverslag.
Schip 27: kleine blaasjes.
Schip 28: veruit het natste schip zowel boven als onder water, toch een geheel gladde romp. De eigenaar denkt aan lekkage van de dek-rompverbinding in de periode voor de meting, waardoor er enige tijd binnen langs de romp water het schip in liep. Er was condenswater in de bilge.

Conclusie
Er blijkt geen eenduidige relatie tussen vochtgehalte en zichtbare osmose. Een relatief droge romp is geen garantie dat osmose uitblijft. Zie de schepen 8, 9 en 10. Misschien dat de kans op pukkels groter wordt als de romp natter is ? Dat logenstraft schip 28.

Wat zeggen de deskundigen?
Een vochtmeter moet je beschouwen als een barometer. Kijk niet zozeer naar de absolute cijfers, maar naar de veranderingen bij de metingen. Meten is pas zinvol als de boot een week of langer op de wal staat.
Er is geen directe relatie tussen de aanwezigheid van vocht in het laminaat en de conditie ervan. Gelcoat is niet waterdicht. Elke oudere polyester romp heeft last van wateropname in het laminaat.
Dat hoeft geen probleem te zijn. Wanneer er in het laminaat echter luchtinsluitingen zitten en die zich vullen met water kan dat het begin zijn van osmose.
Het water zal reageren met stoffen uit het polyesterhars, niet uitgeharde polyestermoleculen, die zich gaan splitsen in zuur-, alkali- en glycolmoleculen die meer ruimte nodig hebben. Ter plaatse ontstaat vloeistofdruk. Dat proces voltrekt zich langzaam. Uiteindelijk vormen zich blaasjes, maar daar kunnen tientallen jaren overheen gaan. Zeker als je de boot niet in het water, maar op de wal te laten overwinteren
Als de luchtinsluitingen zitten tussen gelcoat en laminaat , spreken we van oppervlakkige osmose. Die blaasje knappen uiteindelijk naar buiten open. De blaasjes zijn rond en in het begin klein. Als er vocht in zit ruikt dat zurig. Soms voelt het vettig; je hebt dan te maken met glycol. Luchtinsluitingen dieper in het laminaat kunnen ernstiger osmose veroorzaken, met delaminatie tot gevolg, maar zijn zeldzamer. Zeker bij onze Marieholms .

Oppervlakkige osmose is niet schadelijk voor de sterkte van de romp. Wil je er wat aan doen, dan is het vooral belangrijk om de stoffen die het osmotische proces op gang houden uit het laminaat te spoelen. Het is niet voldoende om de gelcoat te verwijderen, de romp te drogen - als dat al lukt- en flink wat epoxylagen aan te brengen. Integendeel. Omdat epoxy wel minder waterdoorlatend is dan gelcoat maar ook niet 100% waterdicht is, en een stuk sterker dan gelcoat creëer je een ernstiger probleem. Je stopt het osmotische proces niet. Ik zag een schip waarbij de 5 lagen epoxy flinke bobbels vertoonden, een jaar of 6 na een snelle doe-het-zelf osmosebehandeling.
Voor een duurzaam resultaat is het beslist nodig om alle afbraakproducten uit het laminaat te spoelen. Alhoewel de deskundigen er het niet over eens zijn of dat geheel mogelijk is. Als er nog glycol in het laminaat aanwezig is zal de romp niet voldoende drogen. Aanbevolen wordt om de geschilde of goed afgeschuurde romp (de gelcoat moet er echt helemaal af) minstens een week lang elke dag met heet water te spoelen. Een behangafstomer schijnt een uitstekend hulpmiddel te zijn (Google maar op behang(af)stomer en osmose). Daarna drogen, plamuren (niet met polyesterplamuur maar met epoxyplamuur) en schilderen, schilderen en schilderen. Of de osmoseverschijnselen daarna echt nooit meer terug kunnen komen, is nog onbekend.

À propos plamuren
Heb je niet al teveel pukkels en wil je die wegwerken dan is de gebruikelijke aanpak om die open te krabben, een aantal keren uit te spoelen en na droging dicht te plamuren. Mocht je boot later alsnog geschild moeten worden, dan loopt de schilmachine vast in de epoxyplamuur. Advies: zuivere epoxy gebruiken in plaats van plamuur. Zoniet, gebruik dan in ieder geval een oplossingsvrije epoxy filler.

Ferdinand Postma

Bronnen
- Nigel Clegg, A short guide to osmosis and its treatment (te downloaden vanaf het web)
- Forum.cyoc.nl; topic osmosebehandeling. Uitvoerige discussie met veel relevante links.
- Hugo du Plessis, Why do boats get blisters, PBO 396 dec. 1999
- Ian McIntr, Osmosis - do you really need radical surgery?, YM dec. 2006

Nieuwe antifouling voor m'n 'IFred'

September 2005 kocht ik mijn IF in Hellevoetsluis. Voor ik hem ophaalde werd hij even uit het water gehesen om het onderwaterschip te bekijken. Eventuele osmose valt meteen na uit het water halen het beste te constateren; gelukkig was er niets te zien dus de boot werd naar zijn nieuwe ligplaats in Almere gezeild. Mooie tocht buitenom.

Na ervaring met mijn vorige boten zeilde ik 2 jaar met de bestaande antifouling door, voor een groot deel zou die vanzelf verdwijnen. Na het tweede seizoen was het geen gezicht meer dus april 2008 ben ik begonnen met het verwijderen van alle lagen antifouling.

Op advies van de verfleverancier ben ik begonnen met een roterende staalborstel op een haakse slijper. Ging wel goed en snel maar nadat ik enige keren diep in de gelcoat had geslepen ben ik maar met een gewone verfkrabber verder gegaan. Wel een klus, verstand op nul, blik op oneindig en natuurlijk een stofmasker op. De krabber gaf overigens minder stof dan de staalborstel.
De beschadigingen in de gelcoat heb ik later opgevuld. Ik gebruikte hiervoor 'Variobond' van De IJssel, een druipvrije tweecomponenten epoxy die in één koker zit. Met het kitpistool knijp je de twee componenten in de juiste verhouding er tegelijk uit. Na goed mengen met plamuurmes aanbrengen en na verharding schuren. Deze reparatie heeft zich probleemloos gehouden.
Inmiddels was het mei, goed nageschuurd met schuurpapier, zowel met de hand als met een klein schuurmachientje. Daarna met leidingwater goed afgewassen. Ik had waarschijnlijk beter een ontvetter aan het water kunnen toevoegen want op een paar plaatsen ter grootte van een rijksdaalder (wie weet nog hoe groot die was?) liet later de complete primer/antifoulinglaag los. Dit was eenvoudig te verhelpen. Ontvetten, schuren, weer ontvetten en dan gewoon weer 2 laagjes primer en antifouling er overheen. Dit hoefde niet zo precies want de primer mocht gewoon over de bestaande antifouling heen.

Ik gebruikte Hempel onderwaterprimer 26030, één laag verdund met Hempel thinner 832 en daarna een laag onverdund. Hierna 2 lagen Hempel 'Mille Plus' antifouling

April 2009, na 1 seizoen, de hiervoor genoemde 'rijksdaalderplekken' en wat onvolkomenheden aan het roerblad bijgewerkt. Dit roerblad is deels polyester en deels hout met glasmat en polyester bekleed. De overgangen waren niet allemaal even fraai en de antifouling was daar ook niet goed gebleven. Nogmaals

IFred op resp. april 2008, mei 2008 en april 2009

goed geschuurd en met de eerder genoemde epoxy gefatsoeneerd en afgewerkt met primer en antifouling. Aan het einde van de seizoenen 2009 en 2010 was het roerblad nog steeds in goede staat. Het hele onderwaterschip ziet er nog steeds goed uit en kan er nog wel een paar jaar tegen.

Fer Bolweg
IF - IFred

Onderwaterschip M33 FFulmarus

De aangekochte FFulmarus, een Fortissimo/M33 migreerde in september 2005 over de weg van Stockholm naar Muiderzand. Toen zag ik voor het eerst het onderwaterschip van mijn nieuwe schip. Dat viel niet tegen. De Zweedse eigenaar had me verteld dat de antifouling, koperhoudend, al een jaar of 3 of 4 oud was en dat klopte. Er zat nog erg weinig verf op de romp. De aangeboute kiel van gietijzer was duidelijk aan een goede krab-, schuur- en schilderbeurt toe. Zo'n kaal onderwaterschip biedt dan wel een vrije keuze ten aanzien van een aan te brengen anti-fouling systeem. Mijn eerste schip, de Johanna, had een

De kiel bij aankomst van de boot in Muiderzand

antifouling van International Micron kopervrij, die in één seizoen wegslijt en de rest wordt er in de herfst afgespoten. Verder blinkt het uit door zijn hoge prijs. En elk jaar weer. Aangezien het onderwaterschip van een M33 zeker twee maal zo groot is als dat van een M26, vond ik dat dit geen optie was voor mijn nieuwe schip. Gelukkig was juist in 2006 het totale verbod voor koperhoudende antifouling opgeschort voor verven met nog een geldig toelatingsnummer. En zo kwam ik terecht bij Hempel Combic SP (slow polishing). Eén laag zou een standtijd van 2 tot 3 jaar hebben. Net wat voor mij. De leverancier vertelde mij desgevraagd dat, als een polyesterromp (zonder gelcoatlaag) bijna kaal is en geen (bijna) losse of brosse lagen heeft, er geen bindingslaag vereist was. Wel voor de gietijzeren kiel. Hiervoor kon Hempatex CR bottomcoat (een chloorrubberverf) dienen: dit is een 1-component onderwaterverf voor hout, polyester, staal en gietijzer, die tevens voor de conservering zorgt.
De kiel is niet gezandstraald, er is geen levenswerk van gemaakt. Maar is gewoon schoon- gekrabd, gestaalborsteld totdat alle losse verf- en roestlagen, bitumen, etc. verwijderd waren. En daarna, nog in de herfst is de kiel 3 maal in de genoemde alu-kleurige bottomcoat geschilderd. Vervolgens in het voorjaar nog 4 maal, na eerst de opgetreden roestplekken hersteld te hebben.

Kiel in de bottomcoat

Het onderwaterschip is afsluitend in de antifouling Combic SP zwart gezet. Anderhalf keer, d.w.z. de eerste 80 tot 100 cm vanaf de waterlijn omlaag een 2de maal om het blik leeg te maken.

De zwarte romp

En zo zijn we ons eerste seizoen ingegaan. In dit eerste seizoen met FFulmarus, bij ons debuut op het noordelijk deel van het IJsselmeer, in de werkhaven De Ven net boven Enkhuizen, zijn we op een onder water liggend stenen dammetje gevaren. Met veel lawaai, dat door het hele schip ging. Daar gingen die 7 lagen! Later in het seizoen moest het peddelwieltje van het log na een maandje stilliggen "losgezeild" worden.

Beschadiging door keien in De Ven

Het resultaat van ons vastlopen zagen we in oktober toen het schip op de wal ging voor de overwintering. De beschadigingen zaten tot 70 cm boven onderkant kiel, we hadden dus echt tussen het basalt of brokken beton gezeten. Verder zag de laag er prima uit. Weinig aangroei. In de herfst 2006 nog de bottomcoat reparaties gedaan.

Om het werk aan de romp definitief te verminderen tot inspectie en wat bijwerken is in het voorjaar van 2007 nog eens 5 liter rode Combic SP aan de romp gestreken. Deze kleur past ook nog eens beter bij de witte romp met de blauwe sierstrepen. Tevens is de onderste vervaagde blauwe band (gelcoat) bij het onderwaterschip getrokken.

Het winterwerk is nu de laatste drie jaar eigenlijk terug gebracht tot inspectie en hier en daar een kwastje rood. En een geschilderde cirkel om het peddelwieltje van het log van Micron kopervrij. Dat houdt de aangroei weg bij het wieltje en de snelheid van het schip wordt hierdoor zonder mankeren, ook na stilliggen, het hele seizoen aangegeven .

Toen de rode waterlijn van antifouling hier en daar afbladderde, al vrij vroeg in het seizoen, herinnerde

De zwarte romp

ik me de opmerking dat de Combic SP niet goed op gelcoat hecht. Het laatste karwei de afgelopen winter was de waterlijn afsteken met een plamuurmes en de gelcoat licht opschuren, 1 laagje bottomcoat erop, 2 laagjes rode antifouling en ik zie nu aan het einde van het seizoen geen afbladdering op de waterlijn.

Het werk aan het onderwaterschip voor winter 2010 – 2011: ik schat nog geen uur.

Igle Berghuis,
M33 FFulmarus, FF160

Antifoulings van International

Akzo Nobel is een van de grote leveranciers van antifouling in Nederland met de merken Sikkens en International. We vroegen medewerkers van International hoe zij hun producten toepassen op polyester schepen en wat de laatste ontwikkelingen zijn.

Wanneer u op zoet water vaart hebben wij goed nieuws. Vanaf het voorjaar 2011 zijn twee nieuwe producten leverbaar: Lago Racing 2 en Cruiser Eco, respectievelijk een harde en een zelfslijpende onderwaterverf in een aantal heldere kleuren zoals wit, rood, zwart en blauw. Deze producten bevatten geen gifstoffen zoals antifouling maar zijn toch geschikt als aangroeiwerende verf voor gebruik op zoet water. Omdat zij veel goedkoper zijn dan antifouling, zijn zij extra interessant.

Antifoulings zijn van het harde of van het zelfslijpende type. We leveren bijvoorbeeld de International Interspeed antifouling als harde antifouling, geschikt voor alle vaargebieden. De zelfslijpende tegenhanger is de International Micron antifouling, ook geschikt voor alle vaargebieden.
Harde antifoulings hebben het voordeel dat zij trailerbaar zijn en dat de boot in het water kan blijven tijdens de winter. Een nadeel is dat elk jaar geschuurd moet worden omdat de lagen anders te dik worden en gaan bladderen. De zelfslijpende antifoulings kennen dit probleem niet omdat gedurende het vaarseizoen de antifouling oplost. Zelfslijpende antifoulings worden veel gekozen door wedstrijdzeilers omdat de boot gladder blijft, al moet wel gezegd worden dat harde antifouling gepolijst kan worden en daardoor ook een glad onderwaterschip verkregen wordt. Voor een optimale werking van de zelfslijpende antifouling moet de boot regelmatig varen anders kan beter een harde antifouling toe te passen.

Een antifouling bezit altijd gifstoffen (bociden) tegen organische aangroei. Antifoulings moeten daarom een geldig toelatingsnummer hebben voor de Ne-

derlandse markt. International Paint probeert de milieubelasting zo laag mogelijk te houden en heeft de Biolux™ technologie ontwikkeld, een combinatie van organische biociden in een uitlogende verflaag. In combinatie met de polijstende eigenschappen van de verf, geeft Biolux tijdens de gehele levensduur van de verflaag net de juiste hoeveelheid biocide af.
De Nederlandse regering heeft tijdlang koperhoudende antifoulings verboden. Toen aangetoond werd dat de hoeveelheid koper die van schepen afkomt verwaarloosbaar is ten opzichte van de hoeveelheden die via de rivieren ons land binnenkomen, heeft de rechtbank dit verbod vernietigd. Koperhoudend is dus toegestaan en fabrikanten hebben van sommige kopervrije antifoulings de toelating op de Nederlandse markt niet verlengd (bijvoorbeeld VC17m) of een ander product in de markt gezet (bijvoorbeeld Sikkens Chloorrubber Plus). Het is onmogelijk om het kopen van een niet toegelaten antifouling in het buitenland tegen te gaan. Het transporteren en aanbrengen van een antifouling zonder toelatingsnummer in Nederland is echter verboden en strafbaar (boete ± € 1500,00 per overtreding). Daarnaast kan men bij constatering verplicht worden om het product weer te verwijderen.

Op polyester boten wordt voor 90% van de boten een hechtprimer gebruikt als ondergrond voor de antifouling. In het systeem van International Paint kan ook na de voorbehandeling één laag Gellshield 200 als primer worden gebruikt waarna, bij een temperatuur van minimaal 15 graden, tussen de 5 uur en 9 uur, één laag harde of zelfslijpende antifouling wordt aangebracht. Gelshield hard snel uit en na uitharding hecht de antifouling niet goed meer op de onderlaag. Gebruik van een primer is daarna noodzakelijk.

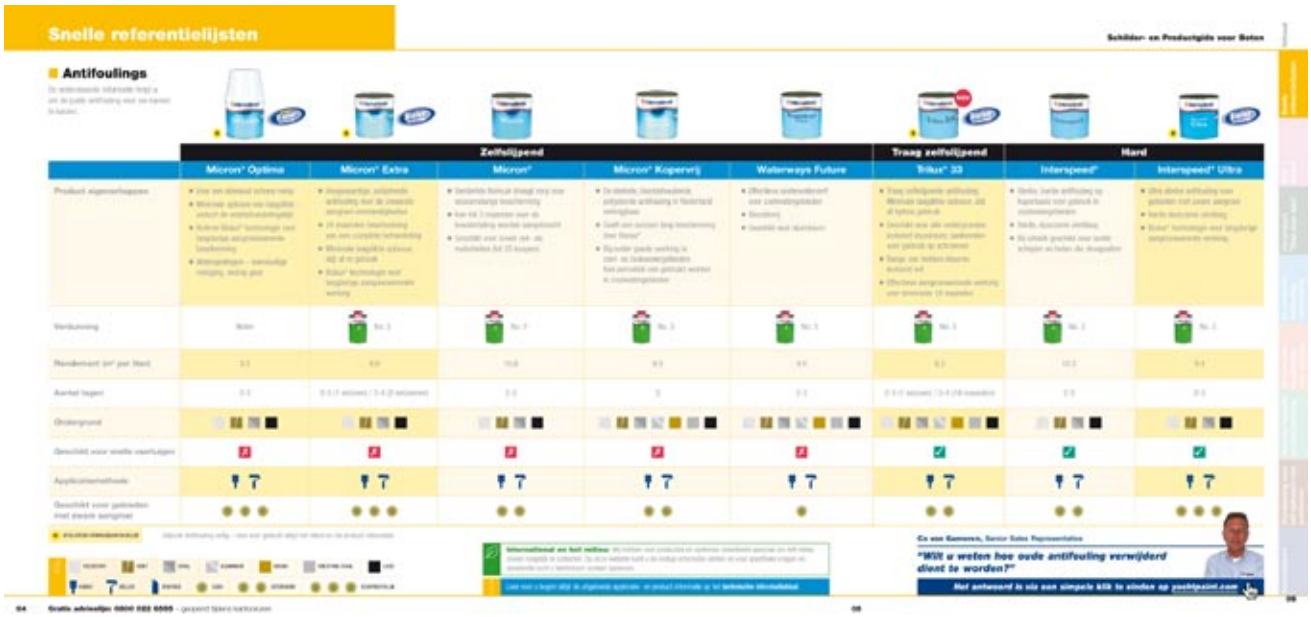
De voorbehandeling is 80% van de klus en dient nauwkeurig te gebeuren. De kale gelcoat moet goed ontvet worden met een mengsel van 0.25 liter International Super Cleaner op een emmer water. Vervolgens moet er geschuurd worden met schuurpapier 150/180 en daarna opnieuw ontvet met bovengenoemd product. Heel belangrijk is dat er goed nagewassen wordt met ruim schoon leidingwater om alle zeepresten te verwijderen.

Dikke antifouling lagen ontstaan omdat men de harde antifouling na een vaarseizoen niet terug schuurt en laag op laag aanbrengt. Op gegeven moment gaan de lagen loslaten. De laagopbouw kan voorkomen worden door na voorbehandeling zoals beschreven het schip nat te schuren met een grove Scotch Brite van 3M, (handschoenen aan, bril op, mondkapje voor). Goed schoon spoelen met overvloedig water en vervolgens kan een nieuwe laag antifouling aangebracht worden.

Bij het kaal halen van een schip met een dikke laag harde antifouling kunt u Interstrip van International gebruiken. U smeert de ondergrond meter voor meter in, laat dit ongeveer een kwartiertje inweken en met een niet al te scherpe schraper verwijdert u de verf.

Bij osmoseproblemen is het mogelijk een gratis inspectie te laten uitvoeren. Deze inspectie dient aangevraagd te worden via een Akzo Nobel jachtlakkendealer. Een dealerlijst is op te vragen bij onze binnendienst (010-5033543) of via de websites www.yachtpaint.com en www.sikkensyachtpaint.com. Osmosebehandelingen kunnen uitgevoerd worden door een van onze Gelshieldcenters

Cor van Gameren & Gerben van Berkum
Technical Sales Support International Paint



Gelcoat perikelen

Als Marieholm bezitter zul je ze tegen komen; haarscheurtjes, pinholes (miniem kleine gaatjes), luchtinsluitingen die openbarsten etc.
Wij hebben op dit moment een IF (NR. 336) onderhanden die veel van bovenstaande problemen heeft.
Bij de bouw van een polyester boot wordt eerst de gelcoat in de mal aangebracht, daarna wordt hars op de gelcoat gespoten, een geweven glasmat in de natte hars gelegd en zolang gerold tot de hele mat met hars doordrenkt is. Een niet weggerold luchtbelletje kan later als de gelcoat harder en minder elastisch wordt openbarsten.
Dit wordt enige malen herhaald totdat het laminaat de gewenste dikte heeft bereikt.
De gelcoat van een polyester boot veroudert ook onder invloed van uv-straling en door het binnendringen van kalk uit het water in de poriën. Vooral donkere kleuren zullen verweren. Je merkt dit als je in het voorjaar de boot poetst. Op de poetsdoek vind je de kleur van de boot terug. Bij lichte kleuren kan je een gele snor op de kop van de boot krijgen die met bijvoorbeeld citroenzuur te verwijderen is.
Kwetsbare kleuren zijn rood, oranje, geel en blauw. In deze kleuren zit meer pigment en dat is weer gevoeliger voor de uv-straling van onze vriend 'de zon'. Vaak kun je met een goed polijstmiddel de kleur weer "omhoog" halen, maar er komt een tijd dat er geschilderd moet worden. Regelmatig de boot in de was zetten zorgt er voor dat je het verouderingsproces vertraagt.
Scheurtjes zijn een gevolg van spanning in het materiaal. Je vindt ze vaak op en in hoeken en op plaatsen waar het laminaat zwaarder belast wordt. Besteed hier wel aandacht aan, want dit soort beschadigingen kan er toe leiden dat er vocht indringt en op plaatsen waar het laminaat versterkt is met hout kan dit wegrotten.
Om te repareren, openslijpen en opnieuw vullen met gelcoat. Zorg er wel voor dat je de randjes goed afschuint en voor het vullen de reparatieplek goed schoonmaakt en ontvet met aceton.

De IF die op die op dit moment een refit bij ons krijgt heeft in Zweden enkele jaren in weer en wind op de wal gestaan zonder enige bescherming. Op de foto's kun je zien wat de seizoenen kunnen aanrichten met de gelcoat.

Voor vragen en opmerkingen staan wij altijd open. Heb je of denk je een probleem te hebben dan kun je ons een mailtje sturen.

Een goede overwintering toegewenst,

Rommie Bottema en IJsbrand Jepma:

info@jachtservicejepma.nl
www.jachtservicejepma.nl

Renovatie lieren

"Michiel, je lier blokkeert!" riep Rianne nadat we overstag waren gegaan tijdens een wedstrijd in Medemblik. "Dat is vreemd" dacht ik: "dat doet ie anders nooit" Geen problemen met m'n inmiddels negenendertig jaar oude lieren. Het euvel was snel verholpen maar vroeg om nader onderzoek.
Er bleken twee dingen te mankeren. De vaste handel had speling en sleet in de grondplaat en bij open maken van de lieren bleken de kunststof blokjes op de pallen of gescheurd of gebroken te zijn. Het zal zo'n blokje geweest zijn dat de lier deed blokkeren.

vervolg artikel op pagina 30

Veiligheid op het water: controle van reddings- en zwemvesten.

Naar aanleiding van een artikel in de Zeilen over lifelines (zeilen nov. 2010) bedenk ik mij dat ik weer eens een aantal zaken moet controleren. Wij zeilen hoofdzakelijk op binnenwater maar af en toe ook op groot binnenwater of (tijdens de vakanties) langs de kust. En dan zijn zaken als een reddingsband, zwem- of reddingsvesten en de lifelines belangrijk.
Visuele inspectie van de lifelines, de reddingsband en zwemvesten zijn voldoende maar opblaasbare reddingsvesten zijn een ander verhaal. Dus daarom schrijf ik hierover een artikel voor de MarieTeam.

Eerst even een overzicht van de diverse reddingsvesten (en drijfhulpmiddelen). Deze zijn in vier categorieën in te delen:

1. **N50, drijfhulpmiddel** (EN 393): een zwemvest voor op klein binnenwater of als er hulp in de buurt is. De doelgroep is zeilers in open bootjes tijdens wedstrijden of comité in rubber boten om te kunnen assisteren. Je kunt er prima mee zwemmen en je blijft drijven maar daar is ook alles mee gezegd. Je kunt er ook mee verdrinken als je buiten bewustzijn bent en op je buik met je hoofd in het water ligt. **Dus geen reddingsvest!!**
2. **N100, reddingsvest** (EN 395): Reddingsvest voor **binnenwater**. Je blijft drijven waarbij je automatisch op de rug wordt gedraaid en verdrinking wordt voorkomen. Zwemmen wordt daardoor lastig. Je verdrinkt niet maar de afkoeling kan fataal zijn.
3. **N150, reddingsvest** (EN 396): Reddingsvest voor offshore (extreme omstandigheden), open water, voor waterdichte kleding. Als N100 maar robuuster en aan te raden voor varen op groot water (zeker als je alleen vaart).
4. **N275, reddingsvest** (EN 399): reddingsvest voor offshore, (extreme omstandigheden) voor open water en met zware waterdichte kleding. Als N150 maar het meest veilig. Dit type vest is voor professionals, zeezeilers, etc. Jaarlijkse laten controleren door een gecertificeerde keuringsinstelling.

De categorieaanduiding staat op het reddingsvest aangegeven.

Daarnaast bestaan er nog een aantal verschillende uitvoeringen van deze reddingsvesten waarbij de meest gangbare de vaste drijfmiddelen (zwemvesten) en (automatisch) opblaasbare reddingsvesten zijn.
Het is verstandig zwemvesten jaarlijks te controleren op gebreken en deze te herstellen of vernieuwen. De opblaasbare reddingsvesten hebben jaarlijks meer aandacht nodig om schijnveiligheid te voorkomen.

Controle automatische opblaasbare reddingsvesten
De automatisch opblaasbare reddingsvesten bestaan uit verschillende onderdelen die jaarlijks gecontroleerd of vervangen moeten worden. Dit zijn:

1. **De patroon met CO_2**: schroef de patroon los en inspecteer of de patroon nog goed is verzegeld (niet beschadigd). Op de patroon staat een aanduiding gegraveerd met de tekst als "min. Gr. Wt. 136-4 G." (voor bv. een patroon van 33 gram CO_2). Dit geeft aan hoeveel de patroon nog minimaal moet wegen. Als het gewicht hoger is dan aangegeven is de patroon nog goed en bevat ze voldoende CO_2 om het vest op te blazen.

2. **De "zout tablet".** Afhankelijk van het merk zijn er losse tabletten verkrijgbaar of een houder met tablet. De tablet lost snel op in water zodat het doorboormechanisme wordt geactiveerd, het patroon doorboord en het vest wordt opgeblazen. De tablet kan ook vocht uit de lucht opnemen en daardoor broos worden.
Vervang dit tablet in ieder jaar of vaker als de tablet beschadigd is. Op de houders met tablet staat een einddatum aangegeven.

3. **Het doorboormechaniek**: Verwijder de houder met zouttablet of haal de hendel over en verwijder de zouttablet. Controleer de handmatige werking van het doorboormechanisme. Trek aan het touwtje en kijk of het pinnetje dat de patroon moet doorboren naar boven komt. Is dit niet het geval, ga naar de dealer.
4. **De opblaaspijp**: kijk of de opblaaspijp nog goed op het reddingsvest is bevestigd (de lijm veroudert in de loop der jaren). Ook het aan een koordje bevestigde fluitje moet aanwezig zijn.
5. **Het reddingsvest**: controleer het reddingsvest op beschadiging. Pomp het reddingsvest op met een luchtbedpomp. *Niet opblazen met de mond want de lucht uit de longen is vochtig en kan schimmelgroei in de luchtkamer veroorzaken*.
   Als het reddingsvest gevuld is dit op de grond leggen met een aantal boeken of een ander gewicht (ongeveer 10 kg) er op. Laat het een nacht liggen. Als er lekkage is merk je dat meteen omdat het vest dan niet meer volledig gevuld is.

Als alles gecontroleerd is kan de boel weer in elkaar worden gezet met als laatste onderdeel de patroon. Noteer op het label van het vest het jaartal van controle. Het vest opvouwen nadat de lucht eruit is geduwd, het hoesje er omheen en je kunt weer een jaar veilig varen. Als je niet zeker bent of je deze inspectie zelf kan uitvoeren is het aan te bevelen het reddingsvest hiervoor naar de dealer te brengen.

De afgelopen jaren heb ik de volgende mankementen aangetroffen: een patroon die was doorboord (het vest zou niet opgeblazen kunnen worden), een broos zouttablet (onverwachts opblazen in een boot kan hinderlijk of zelfs gevaarlijk zijn) en dit jaar een opblaaspijp die van het vest was losgelaten (de lucht liep er meteen uit).

Schijnveiligheid (een reddingsvest dat niet werkt als het nodig is) is gevaarlijk; een jaarlijkse controle is dus noodzakelijk en een mooie klus voor de winter.

Marc Fluttert, IFE 3018, Skidbladnir

MdeGROOT
SCHEEPSTUIGERIJ

Zie onze aanbieding op de NMV website

Firma M. de Groot | Kooijweg 30 | 8715 EP Stavoren | t: +31 (0) 514 681210
f: +31 (0) 514 681532 | i: www.mdegroot.com | e: info@mdegroot.com

Tuigerij MdeGroot te Stavoren

Bijna twintig Marieholmers hadden na een barre week vol gladheid, de -op het goede moment toch wat zachtmoediger gestemde elementen- getrotseerd en de reis naar de uiterste zuidwestpunt van Friesland ondernomen. Niet voor niets. De ontvangst was net zo professioneel -met koffie, gebak, broodjes en een flesje berenburger om mee naar huis te nemen- als het bedrijf zelf. Alles ademt vakmanschap en degelijkheid. Men verzorgt complete tuigages bij schepen van indrukwekkende afmetingen, tot in Scandinavië, Göthenburg in dit geval. Bij de vervanging van de verstaging van de bark Viking, die weliswaar alleen nog als hotelschip dienst doet, staat toch de authenticiteit voorop. Geen sinecure om bij een mast van 80 meter de wanten precies op de juiste lengte te vervaardigen en dat met een dikte van ca 3,5 cm. Het werd ons duidelijk dat de Groot er de kennis, het vakmanschap en de -zo nodig zelf ontworpen- gereedschappen voor in huis heeft. Maar ook voor onze wat bescheidener scheepjes heeft men de juiste spullen.

De ins en outs van de verschillende soorten staaldraad voor verstaging en lopend want werden aanschouwelijk gemaakt. Er werd gedemonstreerd hoe een terminal aan een staaldraad wordt geperst en waar je op moet letten als je dat laat doen. Pas op voor persingen die niet recht zijn maar een banaanvormige afwijking hebben. Het verschil tussen een gegoten rvs sluiting en een gesmeed exemplaar is niet alleen

de prijs, maar ook het gedrag bij zware belasting: een gesmede sluiting zal eerst vervormen en waarschuwt op die manier voor overbelasting. Een gegoten exemplaar (herkenbaar door gietribbels) kan zomaar knappen. Bovendien is de breeksterkte niet gegarandeerd. Let daar op bij gebruik op vitale punten en geef liever wat meer geld uit.

Wantspanners kunnen "invreten ". Ze lopen dan steeds stroever bij het aanspannen. Dat is te wijten aan rvs op rvs. Spanners, waarbij het huis van mangaanbrons is (eveneens in rvs "kleur") en draadeinden van rvs, hebben dat probleem niet. Je kunt klittenband met een pennetje erin kopen waarmee je de spanners kunt borgen.
Er werden verschillende rolfoksystemen getoond. Hoe leg je het profiel van je rolfok in de winterberging? Groef naar onderen zodat er geen vocht in kan lopen. Vocht dat bij vorst zal uitzetten en schade kan veroorzaken.
Staaldraad voorlopers van vallen vervangen door een Dynema lijn? Controleer de schijven in de mast. Zijn die berekend op het dikkere touw? Anders beschadig je de nieuwe vallen.
Demonteer de lieren eens, maak ze schoon en smeer ze. Dat is geen ontzettend ingewikkelde klus maar gebruik olie voor het palletje in plaats van vet en doe er een doos met een uitsparing omheen zodat er geen onderdelen overboord kunnen vallen.
Tenslotte was er nog een demonstratie touwsplitsen. Stagen moeten voor de verzekering eens in de 10– 15 jaar vervangen worden. Bij de nabeschouwing rees het plan hoe Marieholmvereniging en Polyclassics kunnen samenwerken. De Groot wil een collectief voordeel bieden bij het vervangen van verstaging. Belangstellenden kunnen zich melden bij de Technische Commissie, de aanbieding staat binnenkort op de website.

Ferdinand Postma

Vervolg artikel Renovatie lieren

Omdat ik mijn boot zo authentiek mogelijk wil houden (een goedkope smoes om maar geen geld uit te hoeven geven aan nieuw, betrouwbaar materiaal), zocht ik op het internet of er nog onderdelen te krijgen zijn. Er staat helaas geen merkaanduiding op de lieren. Andersen, de bekende fabrikant van latere lieren op de Marieholm, liet vanuit Denemarken weten me niet te kunnen helpen, zij kenden de lieren niet.

Een vraag op het forum van de Zweedse vereniging leverde ook geen antwoord. Wat nu?

Voor het oplossen van de speling in de handels maakte ik een dunne messing ring (1 mm dik, 2,3 mm binnen en 6 mm buiten diameter). Ik zaagde dat uit een plaatje dat ik kocht bij een gespecialiseerde ijzerhandel. Het boren en zagen van de ring leverde een hoop ervaring die ik graag met jullie deel (behalve de diepe snee in m'n vinger doordat het plaatje rondspon omdat het op de boor vast bleef klemmen). Hierbij mijn tips: zet de cirkels uit op het plaatje met een kraspasser, begin bij het gat zodat je goed grip hebt op het plaatje, boor een gaatje, steek hierdoor de figuur- of decoupeerzaag, zaag het rondje uit (ik zaagde een dun plaatje MDF mee zodat ik goed steun had), vijl het bij. Hetzelfde principe voor de buitenkant. Een teflon plaatje was ook mogelijk geweest maar ik wist niet hoe ik daar aan moest komen.

Datzelfde gold voor de kunststofblokjes voor de palletjes. Uiteindelijk ben ik naar de schoenmaker gegaan. Hij sleep voor mij een hakplaat op de juiste dikte. Met een stanleymes sneed ik reepjes van 6 mm waar ik tenslotte weer blokjes uit haalde. Omdat ik er niet in slaagde helemaal recht te snijden nam ik de maten iets ruimer. Uiteindelijk had ik een aantal blokjes die naar m'n zin waren. Ik lijmde ze met tweecomponentenlijm op de palletjes. Vooraf had ik nog een gaatje geboord in de blokjes zodat ik er een klein koperen spijkertje in kon steken ter versteviging. Ik vijlde tenslotte de blokjes bij op de juiste maat.

Palletjes klaar voor gebruik

Het was een heel gepruts maar m'n lieren lopen weer als een tierelier. En de kosten van deze 'ons ben zûnig'-actie: 5 euro voor het messing plaatje, 2,95 voor de figuurzaagjes. De hak kreeg ik gratis van die sympathieke schoenmaker. Er blijft nog genoeg geld over om ze van de winter opnieuw te verchromen, dan zijn ze weer als nieuw.

Michiel Veldkamp
IF *IFO 1383*

Boot en wedstrijd

Nieuwe opzet NMV zomerevenement Medemblik groot succes

Vrijdag 2 juli begon met mooi weer en een lezing over wedstrijdzeilen georganiseerd door het Regatta Centre. Een internationale coach legde de principes uit van goed wedstrijdzeilen. Daarna kon 's middags het geleerde in praktijk worden gebracht. We moesten wel voor 16:00 uur aan de wal zijn voor de wedstrijd Nederland - Uruguay. s' Avonds was er een lekker buffet (buiten) met een brassiliaanse band op de achtergrond. De sfeer zat er helemaal in.

Volgende dag weer prachtig weer met een lekker licht windje. 's Morgens werd eerst op de steiger een clinic gehouden waarbij verschillende onderdelen van de boten werd doorgenomen. Daarna begonnen met de wedstrijden. We hebben 3 prachtige races gevaren olv. Schuttevaer maar toen werden de wedstrijden afgebroken wegens dreigend onweer (verstandige beslissing). In de haven werd alles meteen opgeruimd en toen begon het te regenen. Gelukkig was het binnen goed vertoeven. In de plaatselijke pizzeria was het aantal Marieholmzeilers opvallen hoog.

Zondag werd onder leiding van Sietske Cnossen de langebaan wedstrijd uitgelgd. Vanaf 10:00 uur starten en om 14:00 uur binnen. De kortste tijd wint en na 14:00 uur krijg je straftijd. Maar er was geen zucht wind. Om 10:45 uur begonnen de eerste rimpels op het water en enkelle slimmerikken zagen dit als een kans om te starten. De wind nam verder toe tot een lekker windje 2-3 maar dit was voor de meesten niet voldoende om binnen de tijd (voor 14:30 uur) te finishen. Slechts 5 boten werden regelementair gefinished. De laatste boot had slecht 10 seconden over. De uitslagen van de dagen en de totaaluitslag staan op de website. Hanz Zwart was ook dit jaar wederom winnaar.

Foto's Christiane Kasdorp, voor volledige serie zie website NMV

Startschip observaties

Scherpe jachten in de 'Rond en Plat' op Westeinder Plassen.

Eertse dag: mooi weer en stevige wind. Marieholms jagen op Noorse Folkboat.

Op zaterdag en zondag 11 en 12 september zijn weer de jaarlijkse zeilwedstrijden op de Westeinder-Plassen verzeild voor Rond- en Platbodems met daarbij, ook inmiddels traditioneel, de Marieholms.
Ondergetekende met crew, van de Asjemenou, had zich voor deze wedstrijd een ambitieus doel gesteld: gewoon 1e worden en/of in ieder geval winnen van de 1 tjes veelvraat Hanz Zwart met de Mission If Possible. Inzet was dat de onderlinge verliezer de drankjes van het winnende team zou betalen. Wij hadden er goede zin in en veel dorst.
De eerste dag leek in ieder geval niet ongunstig voor ons, er stond veel wind en wij waren, in tegenstelling tot de Mission If Possible, met zijn 3 en aan boord. We spraken af te gaan knallen en koste wat kost de spinnaker erbij te houden. Hoewel wij niet als eerste over de finish kwamen hadden we toch snel genoeg gezeild om de eerste dag 2 eentjes neer te zetten. Die stonden alvast lekker.
Echter, in mijn enthousiasme om te winnen was ik blijkbaar iets te ver gegaan en verdraaide mijn knie ernstig tijdens een gijp bij de boeironding. 's Avonds kon ik al bijna niet meer lopen en 's nachts kon ik niet meer slapen van de pijn. Dat zou de volgende dag dus niets worden met mij, totaal op slot zat die knie en strompelen was mijn lot.
Toch meegegaan naar de Nieuwe Meer en gelukkig kon ik opstappen op het startschip om van daaruit de wedstrijden te kunnen volgen.
Dat is werkelijk een totaal andere dimensie om een wedstrijd te zien.
Er was niet zoveel wind en bovendien zeer veranderlijk. Een enorme opgave voor de wedstrijdleiding op het startschip. Wind meten, richting vaststellen,contact met bovenboei: hoe is de wind daar?, blijft hij staan? Een lastig wedstrijdveld omdat ook de rond en platbodems weggeschoten moesten worden waar veel onderling verschil zit in bootsnelheid. Dat betekent dat er bijna nooit een rak "leeg" is om eventueel de boei nog even te verleggen bij een blijvende winddraaiing.
Dit leidde dan ook af en toe tot opmerkelijke hilarische momenten waarop bijvoorbeeld de achterblijvers in een wedstrijd bijna voor de wind naar de bovenboei konden zeilen.
Dan het starten: bij de Marieholms ligt alles nog dicht bij elkaar en in de buurt van de startlijn. Toch verbaas je je over hoe ver de schepen nog van de startlijn liggen bij het startschot. Enkele uitzonderingen daargelaten natuurlijk.
Bij de wat minder wendbare platbodems is dit begrijpelijker. Daar zag je wel veel verschil in ervaring overigens. De grootste platbodem had duidelijk de meeste ervaring en startte steeds zeer snel na het startschot in volle vaart. Wie daar dan een indringstart probeert te maken speelt echt met vuur en we hebben dan ook een ongelooflijk spannend moment gezien waarbij 2 van die reuzen echt op ramkoers lagen. Gelukkig liep dat net goed af doordat de indringstarter op het laatst nog net ontzien kon worden door de snelstarter, de "Schollevaer".
Wat je ook goed ziet op het startschip (of in ieder geval anders dan wanneer je in je boot in de wedstrijd

zit) is waar de wind zit en waar de gunstige windshifts zitten.
Ik dus hopen dat wij de eerste plaats vast konden houden. De eerst wedstrijd ging niet super voor ons en eindigden als 3e. De Mission If Possible als eerste. Niet getreurd, we staan nog aan kop.
Marleen en Marc met de Skidbladnir waren het ook zat om achterin het veld te acteren. Zeker nadat Marleen een week daarvoor nog bijna 1e was geworden op hetzelfde water met haar Solo, wilde zij vandaag haar revanche. Het lichtere weer waarbij tactiek belangrijker wordt was voor haar daarbij koren op de molen. De eerste wedstrijd eindigde zij als tweede maar de tweede wedstrijd al als eerste. Mijn schip eindigde daarbij kansloos als 5e. De Mission een 2e plaats. Ik zag al een licht tevreden glimlach op het gezicht van de bemanning van de Mision If Possible richting mij op het startschip. Nu stonden zij er goed voor.

De laatste wedstrijd moest dus de beslissing gaan brengen wie eerste zou worden.
De wind trok weer iets aan. Onze start was niet bijzonder maar ook niet verkeerd. Mijn tenen krulden zich op het startschip toen ik de Asjemenou een gebied in zag varen met veel minder wind.
Overstag…overstag… zou ik wel willen roepen maar je hebt geen invloed. Een fantastisch goed spinnakerrak maakte weer veel goed voor de Asjemenou. Ze liggen op een goede (wellicht 1e) positie. Mission If Possible doet het goed en Skidbladnir zit er ook weer bij. Het lijkt of de Asjemenou een veel te lange slag maakt en hun virtuele voorsprong weggeven. Ja, vanaf het

De tweede dag was grauw en regenachtig. De wind draaide vaak: hier wordt dezelfde boei aan de oostzijde van de plas gerond: de ene keer voor de wind, de andere keer halve wind.

startschip is alles anders. Uiteindelijk vaart de Asjemenou toch naar een zéér nipte overwinning in deze laatste race.
Met een gecorrigeerde tijd die 2,6 seconde sneller is dan de nummer 2 (Mission If Possible) die weer 0,3 seconde(!) sneller is dan de nummer 3 (Skidbladnir). Binnen 3 (gecorrigeerde) seconden zaten dus de nummers 1, 2 en 3!
Nadat wij nog even de ratings hadden gecontroleerd omdat Hanz Zwart ook tot zijn eigen verbazing 2e was geworden overall, konden wij dan toch eindelijk ons gewonnen bier laten smaken!
Veel waardering heb ik gekregen voor zo'n wedstrijdleiding op het startschip. In de wedstrijd zit je wel eens te mokken op de leiding, dat het lang duurt op het startschip, dat de baan er niet goed in ligt, of dat er onterechte beslissingen worden genomen. Maar als je dan meemaakt hoe druk ze het hebben om alles goed voor elkaar te krijgen en welke moeilijke beslissingen ze moeten nemen om alles zo eerlijk mogelijk voor iedereen te houden heb ik daar nu toch veel waardering voor.
Een ervaring rijker!
Je moet alleen niet toe hoeven kijken als je eigen boot een voorsprong moet verdedigen, dat is zenuwslopend!

Hans Verdel
Marieholm 26 "Asjemenou"

Foto Ger 'pepnoord' Jansen

Intermezzo: AIS anekdote

Zondagochtend, eerste pinksterdag 2010, half negen 's ochtends: Wouter en ik zijn met zijn Marieholm 26 Johånnå onderweg van Harwich naar IJmuiden. Enkele weken eerder moesten we de Johånnå verwaaid in Harwich achterlaten. Vrijdagavond na werk hebben we de Stena Line nachtboot naar Harwich genomen om de Johånnå op te halen. Inmiddels varen we al 22 uur op de motor, grotendeels met het zeil bij.
De overtocht werd gekenmerkt door weinig wind. Deze is nu nagenoeg geheel gaan liggen en gelukkig mag ik dat zo ook gaan doen. Wouter bereidt zich mentaal voor op zijn shift. Nog even samen ontbijten en dan pak ik nog een paar uurtjes slaap. Met de zonnewarmte verdwijnt ook het risico van mist, dat ons deze overtocht achtervolgde. Buiten een klein mistbankje onder de Engelse kust, zijn we hier gelukkig van verschoond gebleven. Hoewel we mist liever mijden, denken we met de AIS ontvanger achter de hand, ook bij mist nog redelijk veilig te kunnen varen. Nu rest nog een overzichtelijk stuk. Het begin van de betonde diepwaterroute naar IJmuiden ligt ten noorden van ons. Nog een paar uurtjes doorstomen en we zijn in IJmuiden.
Terwijl ik mijn zegeningen tel, hoor ik het toerental van de motor ineens teruglopen. Ik zet de motor in vrijstand. Wouter is verbaasd. We hebben de hoeveelheid diesel secuur berekend. De tank zou nog lang niet leeg mogen zijn. Hebben we toch een rekenfout gemaakt? De peilstok gaat in de tank: voldoende diesel. Wouter kijkt verbaasd en werpt vervolgens een blik over de spiegel. Wat hij ziet stemt hem niet vrolijk: we hebben een net in de schroef. Een fors volume net, lijnen en plastic drijft achter de boot en zit vast in de schroef.
De wind is inmiddels geheel weggevallen. Slechts een olieachtige deining resteert. Nu we weten wat er aan de hand is, besluiten we eerst koffie te zetten om vervolgens onze opties te evalueren. De hoeveelheid troep is zo groot, dat het onzeker is of we wel kunnen sturen als er weer wind is. De optie om het water in te gaan en de troep weg te snijden, laten we al snel varen. De watertemperatuur is in het voorjaar nog zo

laag, dat zonder duikpak onderkoeling onvermijdelijk is. Daarnaast is er een groot risico al zwemmend de romp op je hoofd te krijgen, terwijl deze beweegt op de deining.
We liggen hier op een onhandige plek net ten zuiden van de IJgeul aan de rand van het diepwater ankergebied. Om ons heen zien we zowel noord/zuid als oost/west varend verkeer.
Nabij vaart een wedstrijdzeiljacht. Een sleepje kunnen zij niet bieden. Wel kunnen zij helpen een verbinding met de Nederlandse kustwacht op te zetten. 28 mijl van de Nederlandse kust lukt dit ons zelf net niet. We besluiten van de mogelijkheid gebruik te maken en om een sleepje te verzoeken. Niet leuk, maar wel verstandig.
Na het verzoek aan de kustwacht probeert Wouter zoveel mogelijk van de troep achter de boot los te snijden. Ik houd visueel en via de AIS het verkeer in de gaten. Na enige tijd meldt de AIS een kleinste naderingsafstand van een groot schip, de "Stella Wega", een tanker van plusminus 240 meter, van 0,2 tot 0,3 mijl. Gelukkig duurt het nog een hele tijd voor zij bij ons is. Als de Stella Wega volgens de AIS nog 17 minuten varen van ons verwijderd is, roep ik haar op, vertel van onze aanwezigheid nabij haar geprojecteerde koers en leg uit dat wij "unmanoueverable" zijn "awaiting coast guard assistance". Na overleg geven de heren van de Stella Wega aan hun koers 5 graden oostelijk te zullen wijzigen. In de verte zien we hem zijn koers een fractie wijzigen. Even later passeert ze op – zeer - riante afstand.
Tussentijds heeft Wouter een indrukwekkende hoeveelheid troep achter de boot vandaan kunnen snijden.

Even later nadert vanuit het noorden een bulkcarrier. De AIS meldt een kleinste naderingsafstand van 0,0 mijl. Volgens de AIS informatie heet dit schip de Sorrento. Als de Sorrento nog zo'n 15 minuten weg is, roep ik hem op. Hij stelt me gerust: "We change to port" meldt hij. Dat is waar op meer dan één manier: Ze draaien bakboord uit de vaargeul in op weg naar de haven van IJmuiden.
Na enige tijd zie ik het profiel van een snelle rib een koers varen, die onze positie op enige afstand zal passeren. Ik vermoed de KNRM. Volgens de AIS betreft het de "Koos van Messel, SAR". Inderdaad de KNRM dus. Ik roep ze op. Ze zijn naar ons op weg, maar blijken een positie westelijker opgekregen te hebben. Als we ze niet hadden opgeroepen, waren ze ons straal voorbij gevaren.

De investering in een AIS ontvanger verdient zich zo wel terug. Na contact gemaakt te hebben, sleept de KNRM ons naar IJmuiden. Ook de redders zijn onder de indruk van de hoeveelheid troep in de schroef. Het zou hun motor ook uitgeschakeld hebben. Diezelfde middag hangt de Johånnå nog in de banden van de Seaport Marina IJmuiden. Gelukkig blijkt er geen schade.

Anthony de Bont
aan boord bij Wouter Versluis
M26 Johånnå

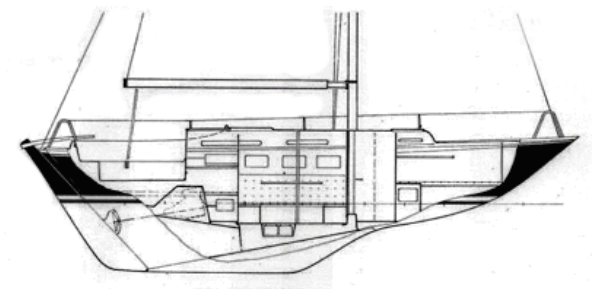
Toeren of de hoogste snelheid

Haal met de M33 - Fortissimo de SW handicap.

1. Het trimmen van schip en zeil!

De Fortissimo
Deze Marieholm 33 zeilt vlot bij een lichte wind, bij het opkruisen en bij halve wind. Vooral als het water vlak is. Het is echter moeilijk snelheid in het schip te houden bij het opkruisen tegen hobbelige golven. Vooral als het schip vol beladen is voor vakantie en met alles aan boord wat je eens nodig zou kunnen hebben! Toch een goede zeiler, ook al is ze als langkieler ontworpen in 1977/'78.

Het schip trimmen.
Voor een wedstrijd moet het schip leeg gehaald worden. Alle onnodige inventaris moet van boord.
Wat tijdens een wedstrijd echt nodig is wordt gestuwd in de bilge, en verder laag, centraal bij het mastschot. De zware spullen uiteraard eerst en onderaan. Met name de voorpiek, bovenkastjes en de ruimte onder het achterdek moeten leeg. De (lichte) bagage onder de banken in de kajuit. Het resultaat is dat de voorsteven mooi over de golven loopt en er niet induikt waardoor het schip afremt. Verder: de 2 watertanks bevatten slechts het minimum aan water, reserve flessen met drinken liggen in de bilge. De toilettank (80 liter!) onder voorkajuit kooien : leeg!
Het goed vaststuwen van wat nog aan boord is, is natuurlijk vanzelfsprekend. De "geleegde" FFulmarus ligt 3 cm hoger op het water!



Voldoende bergruimte

Alles consequent doorvoeren, want tot een halve knoop is te winnen. Bedenk wat een kwart tot een halve knoop minder snelheid in een uur of een dag betekent. Voor toertochten of een gezellige dagtocht is dit allemaal niet zo belangrijk.

De mast trimmen.
De verstaging van de mast is 9/10de fractioneel, met vaste gepijlde zalingen. Het onderwant, gemonteerd op dezelfde puttings als het topwant, grijpt net onder de zaling aan en dient om de mast, in de dwarsrichting, recht te zetten en te houden. Mastenleverancier Seldén schrijft niet voor welke spanning op dit onderwant moet staan. Ik houd het op 12-14 %, terwijl het topwant net onder de maximale 25% van de breekspanning staat. De mast staat zo licht naar voren gebogen en ontleent hieraan mede zijn stabiliteit. Met het hekstag strak aangetrokken mag de spanning in het topwant niet meer dan 25% bedragen.

Het trimmen van de zeilen.
De Fortissimo heeft standaard een grootzeil van 26m2, een genua van 36m2 en een werkfok van 20m2. De FFullmarus heeft in plaats van de werkfok een keerfok van 18m2: bij het opkruisen hoef je dan alleen het roer te bedienen! Bij meer dan halve ware wind is de keerfok nutteloos, ook met een fokkeloet. Het fractionele tuig is onder normale omstandigheden eenvoudig te trimmen. Aan de wind, bij mooie windkracht 4, kan de genua 5 slagen ingerold worden en gaat het schip tot een knoop sneller en heeft 10 graden minder helling! Volgens de Zweden is de optimale hellingshoek van de Fortissimo trouwens rond de 25 graden. Bij een verwachte Bf5 kies ik voor de keerfok. Bij een Bf5 wordt het ook tijd voor een 1sterif. Het schip vaart dan veel comfortabeler, is minder loefgierig en er is dus minder tegenroer nodig waardoor minder weerstand in het water.
Blijft over de zeiltrim tijdens het varen. Ik doe dit op basis van telltales in het voorlijk van de fok of genua en op het achterlijk van het grootzeil. Ik denk dat een ieder hier zijn eigen ervaringen toepast en na verloop

FF160 met getrimde zeilen (foto Michiel Veldkamp)

Performance hoef je niet uit te leggen...
SuperSailStore
goed & betaalbaar
Advies en offerte: +31 (0)38 3769576 www.supersailstore.nl

van tijd 'voeling' krijgt voor het juist zetten van de zeilen afhankelijk van koers, wind, golven, geluid en het gevoel of er wel of niet 'meer' in zit.

Bemanning
Je moet een goedgeluimde bemanning hebben, zee- en zeilvast. Met zijn tweeën is het schip goed te zeilen, maar in een wedstrijd is het continue opletten, beslissen en werken. Wil je de gennaker (68m2) voeren op ruime en voordewindse rakken, dan moet je toch eigenlijk met zijn drieën zijn.

2. Tenslotte de lering:

Welke lering kan ik nu uit de 2 artikelen: "Evenement Edam" (MarieTeam 2009) en "Toeren of de hoogste snelheid" trekken:

Trimmen van het schip:
FFulmarus steekt leeg 1,50m, voor een Zweedse Fortissimo wordt tot 1,45m aangegeven. Ook de diepgang van een nieuwe M33 Class is leeg 1,50 meter volgens de folder.

Aan de waterlijnvervuiling kun je op de wal meten dat het beladen schip 1,53-1,54 diep steek. Als de inventaris en drankkast in de herfst van boord gaat rijst FFulmarus inderdaad 3 cm en haalt dan de genoemde minimale diepgang. De drie tanks (drink- en zwart water) zijn dan trouwens ook leeg.
Maar in Edam was het schip vol beladen en stak het schip dus 1,54!

Zeiltrim:
Vanwege de helling van 30 – 40 graden tijdens de wedstrijden van die zaterdag, was het beter geweest het 1ste rif in het grootzeil te steken. Dit had de helling en de loefgierigheid van het schip teruggebracht. Daarnaast had toen bij Bf5 het grootzeil meer naar lij moeten staan en bovenin meer twist moeten hebben om de wind uit de top van het zeil te lozen. Op het gebied van zeiltrim is er dus zeker wat te verbeteren.

Op weg naar de bovenboei (foto Bart de Bakker)

Bemanning:
De neiging van de stuurman, om voor maximale snelheid of hoogte de kiezen, is niet de juiste. Het gaat om de maximale benaderingssnelheid tot het bovenwinds gelegen punt. En zeker niet: te veel helling!
Je moet een zeilmaat hebben die je blind kunt vertrouwen in verband met het passeren en ruimte geven aan concurrenten, en die daarbij ook de fok blijft trimmen. Mijn maat was goud waard, ook al ging overstag gaan wat roestig.
Er zijn dus gelukkig nog vele mogelijkheden tot verbetering.
De volgende keer dus!

Igle Berghuis, M33 FFulmarus, FF160

Aanbieding zeilen SupersailStore

Deze winterperiode 2010-2011 heeft SupersailStore, in overleg met het bestuur van de vereniging, de volgende actie aanbieding:

	Tour	Wedstrijd
Grootzeil (IF)	€ 925,-	€ 1.015,-
Genua 15 m2	€ 750,-	€ 865,-
Fok	€ 580,-	€ 645,-
Spinaker:	€ 890,-	€ 890,-
Materiaal:	Dacron SuperCruise	Contender Polypreg
Snit:	Cross-cut	Bi Radial (Genua en Grootzeil)
Logo en zeilnummer:	€ 95,-	€ 95,-

Prijzen: inclusief BTW
Bestellen: Info@superSailStore.nl
Bij bestelling graag vermelden Aktie NMV 2010

Foto Christiane Kasdorp

De laatste rubriek

Van de redactie

Het is weer gelukt: 40 pagina's in full color. We hebben er elk jaar een hard hoofd in of we voldoende copij hebben om een een MarieTeam volledig te vullen.

En wat blijkt: na enige aanloop stromen enthousiaste bijdragen binnen in november en december. Vooral de ervaringen opgedaan tijdens langere tochten geven stof tot schrijven. Ook de technische verbeteringen aan het schip worden graag gedeeld met andere leden.

Minder goed ging het met verslagen van verenigingsactiviteiten. Het blijkt dat het 'aanwijzen' van vrijwilligers niet helpt. Wat werkt is direct na het evenement als mensen nog enthousiast zijn mensen stimuleren te schrijven. We zullen als redactie een beroep op u doen en u helpen herinneren. Als het blijft liggen dan zakt het weg en komt het er niet meer van.

Ook is een verbetring van de layout van het binnenwerk blijven liggen. We vinden het wat saai en zouden een bladspiegel willen hebben die meer gericht is op beeldmateriaal.

We hebben deze uitgave gebruik gemaakt van de Dropbox, een gemeenschappelijke directorie waar alle auteurs hun bestanden konden plaatsen zodat anderen die konden verwerken. Naast dat het erg handig is , gaf het ons ook een echt teamgevoel samen te werken aan één gemeenschappelijk product.

Voor het Marie*Team* team zoeken wij versterking: mensen die het leuk vinden korte verhalen te schrijven, na te denken over inhoud en wat dingen willen regelen. Ook mensen die het leuk vinden een korte cursus Indesign te krijgen en mee kunnen helpen met opmaken zijn welkom.

Wij danken alle auteurs voor hun bijdrage. We danken Igle Berghuis in het bijzonder omdat hij naast het gecombineerde voorzitter- en penningmeesterschap nog tijd gevonden heeft om voor ons de advertenties te werven en te schrijven over zijn M33 FFulmarus.

De redactie: Michiel Veldkamp, Fer Bolweg en Albert van der Sanden

Colofon MarieTeam

Dit is het 17de verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: jaargang 10 (2010), najaar

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

Correspondentieadres:
secretaris.nmv@marieholmvereniging.nl
Grote Marktstraat 27, 3841AH Harderwijk
Telefoon: 0341-419402

Email redactie:
nmvkopij@marieholmvereniging.nl

www.marieholmvereniging.nl