

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging



‘Wat als ..?’

*Door de Bocht en over kanalen
HT-race loopt uit in teleurstelling
Zomerevenement Medemblik
21 Boten bij regiotreffen Noord*



WE ARE REBUILDING THE MARIEHOLM IF

Bij Jachtwerf Kuiper in Sneek werken gepassioneerde Marieholm zeilers. Wij verwelkomen u graag op onze werf met uw eigen boot.

- Refit exterieur & interieur
- Kuiper IF
- Onderhoud & reparatie
- Installatie
- IF marinekurk dek, IF transparant vlucht- en ingangsluik
- Ligplaatsen & winterstalling in Sneek

In het weekend **15-16 juni 2024** zijn alle leden van de Marieholmvereniging welkom voor workshops en werfbezoek. Het is het weekend voorafgaand aan de HT Race dus neem uw boot mee.



Inhoud

Van de voorzitter	1	Wind en regen bepalen het weer	
Boot en vereniging	2	maar niet de sfeer	21
Berichten uit de vereniging	2	Vanaf de Vrijheid	26
25 ^e Algemene ledenvergadering	5	'met de Hiesp naar de beker'	26
Belangrijke datums 2024	5	Kaagweek 2023	28
Samenzwering in de Barg	6	Pas op voor Harderwijker kapers!	30
Even voorstellen Richanne en Dirk van der Bijl	8	Zomeravondcompetitie	32
Even voorstellen Erika Aitink en Arjen de Boer	9	Najaarstreffen Regio Noord	36
Thema 'Wat als ..?'	11	Boot en techniek	39
Pasta BeeTill	11	Op bezoek bij Rake Rigging	39
Door de Duitse Bocht en via de kanalen terug	12	Wat te doen als je roer speling heeft	41
Wadsteunen	15	Even Voorstellen Gert en Martine Jongbloed	43
Tijd geeft rust	16	Radicale vernieuwing	45
Wat als je roer weg is	17	Summary	48
Boot en wedstrijd	18	Colofon	48
Een feest met teleurstelling	18		
Impressie HT 2023	20		

Van de voorzitter



Beste Marieholmers,

Vandaag, 13 december, wil het maar niet echt licht worden. De regen komt met bakken naar beneden. Gelukkig zijn de beelden van afgelopen zeilseizoen nog niet uit mijn geheugen verdwenen. Dus sluit ik de ogen en droom nog even over het zomerevenement, de woensdagavondwedstrijdjes met ondergaande zon, het verrassende en lichte interieur van de Kuiper-IF en de beelden van voortdenderende Lemsteraken tijdens de HT-race. Te veel om op te noemen...

Wat mooi dat al deze herinneringen en nog veel meer zijn opgetekend in het voorliggende exemplaar van *MarieTeam*. Wat geweldig dat hij er weer is.

Vroeger keken we een beetje op tegen de grote Zweedse zustervereniging. Inmiddels, heb ik van onze redacteur

gehoord, kijkt onze grote Zweedse zuster met interesse en een zekere bewondering naar ons. Er staat een uitgebreid artikel in het Zweedse clubblad Medvind over onze vereniging.

Hoe doen die Hollanders dat toch? Evenementen met heel veel deelnemers, overal de eerste prijzen wegkapen bij open klasse-wedstrijden en een groeiend ledenaantal.

“Onze grote zuster kijkt nu naar ons”

Tja, wat is ons geheim? Dat ga ik dus niet opschrijven want dit blad lezen ze ook in Zweden. Ik denk dat iedereen het geheim, of een paar van de geheimen wel kan bedenken.

Enkele wil ik wel verklappen: Dit jaar nieuw in zijn rol als wedstrijd-, en evenementencommissaris: de geweldige Maarten Rader. Goede wijn behoeft geen krans....

Een ander succes was de Harlingen-Terschellingrace. Niet direct af te lezen aan de wedstrijduitslagen maar wel qua deelnemersaantal en sfeer. Volgend jaar vijftientig Marieholms aan de start?

Ik hoop dat de Zweden ook Whatsapp gebruiken voor hun onderlinge communicatie want dat werkt als een speer! Stel een vraag, over welk zeil-onderwerp dan ook en binnen een paar minuten heb je antwoord en vaak ook een aanbieding van iemand die je wel wil helpen. Prachtig toch!

Voorzijde:
*Winnaar foto-competitie
Regiotreffen Noord
Selma Hensen*

Meld je aan bij één van de groepen, als je dat nog niet hebt gedaan.

Was het dan allemaal hosanna in 2023? Nou bijna wel, als je niet verder dan Marieholmland kijkt tenminste. De M26 op de keien van de Markerwadden was wel het dieptepunt van het jaar. Uit piëteit heeft de redactie besloten de foto van het ziellose scheepje op het botenkerkhof van Rijkswaterstaat niet af te beelden. Wat een treurig gezicht was dat!

De meeste Marieholms leven lang en gelukkig en worden eindeloos vertroeteld en gerestaureerd, en dat zijn onze scheepjes meer dan waard!

Veel leesplezier met deze nieuwe MarieTeam en graag tot ziens op het water in 2024.

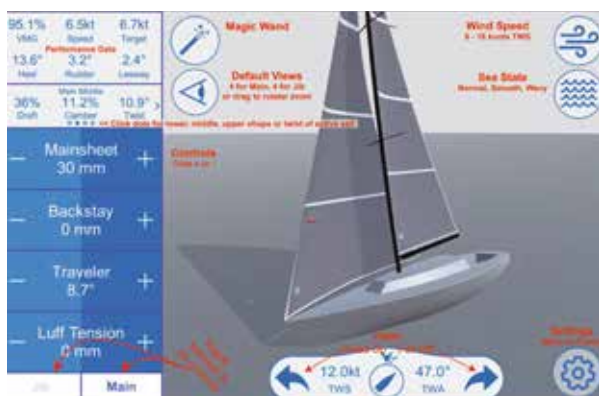
Age Smit, voorzitter NMV

foto Rene van der Kaaden



Boot en vereniging

Berichten uit de vereniging



Webinar Zeiltrim – 16 maart

Jacco Huijgen van North Sails nam om ons mee in de geheimen van de zeiltrim. Aan de hand van mooie animaties en voorbeelden toonde hij hoe je de zeilen perfect trimt en wat de samenwerking is tussen genua, grootzeil en achterstag. North Sails heeft een app voor Desktop en Android ontwikkeld die dat perfect inzichtelijk maakt; de 'North U Sail Trim Simulator'. Adri van de Velde, die in 2021 een webinar over zeiltrim hield, keek mee en gaf aanvullingen. Het webinar staat op de website.



Webinar Racen op stromend water – 5 april

Ter voorbereiding van de Harlingen-Terschellingrace 2023 gingen we met dit webinar dieper in op het racen op stromend water. Wedstrijdleider Frank Havik vertelde over de race die afgelopen jaar zijn 75e jubileum vierde. Wouter Versluis gaf vanuit zijn ervaring een compleet overzicht van start tot finish. Voorbereiding en op elk moment weten waar je bent en wat de stroming doet waren belangrijke aspecten van zijn verhaal. Michiel Veldkamp vertelde over de ronding van de kardinale boei in de Stormmelk verleden jaar. Hij maakte een reconstructie van die situatie. Adri van der Velde reflecteerde. Ook dit webinar staat op de website.

Ratingperikelen

Aan de onduidelijkheid over de ORC4 ratings is een einde gekomen. Er was een langlopende discussie over de rating van de Marieholm IF en de Nordic Folkboat, die steeds vervelender werd. Er werden uitgebreide metingen uitgevoerd maar daar werd de rating alleen maar nog gunstiger van. De Noordzee Club (NZC) heeft als klassenorganisatie samen met het Rating Office van het Watersportverbond de situatie aanhangig gemaakt bij de ORC. Het International Technical Committee van de ORC heeft zich over de berekeningen gebogen en heeft geconcludeerd dat de modellen waarmee de berekeningen werden uitgevoerd moesten worden aangepast voor alle langkielers. De bevindingen hebben er ook toe geleid dat het zwaartepunt van deze boten is verlaagd. Hierdoor worden de boten stabiel in de berekeningen. De nieuwe inzichten zijn verwerkt in de VPP software. De NZC meldde dat de ratings voor 2023 'spot on' zijn. Maar meldde tevens dat men een groter effect had verwacht. Wij hopen dat dit laatste geen open deur is voor verdere discussie.

Oude MarieTeams beter toegankelijk

Zoals jullie zullen weten zijn alle MarieTeams beschikbaar op de website. De toegankelijkheid ervan is verbeterd door de voorkant van alle MarieTeams met inhoudsopgave op de site te zetten. Aan een zoekfunctie om in de oude MarieTeams bepaalde onderwerpen te kunnen vinden wordt nog gewerkt.

Website vereniging

Achter de schermen wordt door Gerard Abma en Michiel Veldkamp gewerkt aan verbetering van de website. Een van de wensen is de website reactiever te maken zodat leden beter kunnen reageren op items op de kennisbank en daar ook zelf informatie kunnen plaatsen. Omdat de hoeveelheid data in de vorm van foto's exponentieel toenam is besloten het fotoarchief van de vereniging op Flickr.com te plaatsen zodat het voor ieder toegankelijk is.

Abtrap, de eerste serie opgeleverd

Eind maart van dit jaar werd de eerste van de gefabriceerde trappen bevestigd aan de spiegel van de Alk, de M26 van Paul van den Hoek. Gerard Enschede heeft het project van Ab Jansen overgenomen, in raad en daad bijgestaan door Hans ten Cate. Er zijn nu 14 trappen opgeleverd.

De trap levert een grote bijdrage aan de veiligheid aan boord. De trap is zowel vanuit het water als vanaf het schip uit te klappen en altijd beschikbaar. In opgevouwen toestand zit de trap strak tegen de spiegel. Opengeklapt komt hij diep genoeg en staat hij onder de juiste hoek om gemakkelijk aan boord te komen. Dat lukt zelfs met natte zeilkleding, de trap is stevig genoeg. Een standaardtrap van Talamex vormt de basis van het ontwerp. De telescopische trap wordt ondersteboven in



een uitklapmechanisme gehangen en vergrendelt zich zelf met een haak. Bij het openvouwen kantelt de trap en het mechanisme vergrendelt de trap in de juiste positie ten opzichte van de wijkende spiegel van de Marieholm. De trap is ook te gebruiken voor andere boten met een negatieve spiegel.

Na een jaar monitoren blijken de trappen goed te functioneren. Hiermee is het probleem van een zwabberende, gammele zwemtrap verleden tijd. De oorspronkelijke trap was toch meer een te kort klimrekje onder verkeerde hoek, volgens Hans ten Cate. Hij en Gerard stoppen nu met dit werk. Dank hiervoor Gerard en Hans. Vooral Gerard heeft er, belangeloos, veel tijd in gestoken om de trap gemaakt te krijgen.

Hoe gaat het nu verder? Geestelijk vader Ab Jansen heeft het project weer opgepakt en heeft gesprekken gevoerd met een constructeur. Deze gaat het prototype van de trap bewerken tot een productieklaar pakket, dat op de markt gezet gaat worden zodat de trap voor ieder beschikbaar komt. Ook in het buitenland. Ab verwacht in het voorjaar al een heel eind op streek te zijn.

We houden jullie op de hoogte. De berichtgeving loopt via de vereniging. Het heeft dus geen zin om tussentijds Gerard, Hans of Ab te benaderen. Wel is Ab nog op zoek naar ondersteuning van iemand die ervaring heeft met het op de markt zetten van een product. Als er zo iemand binnen de vereniging is die Ab wil helpen, kan hij zich melden via redactie.nmv@marieholmvereniging.nl

Montage eerste Abtrap, de man met muts is Gerard Enschede die de productie op zich nam, foto Hans ten Cate

25^e Algemene ledenvergadering

zaterdag 14 januari 2023

Ik vond het vooraf best spannend, onze eerste fysieke vergadering na de coronapandemie. Niet vanwege kans op besmetting, maar konden we het nog wel? Zoveel mensen in een vergadering, hoe deed je dat ook al weer? Hoe zorg je dat alles in goede banen loopt? Bovendien hebben we een bijzondere gast, Hans Steketee, journalist bij de NRC en schrijver. Hij ging vertellen over de tocht van drie weken die hij, op uitnodiging van zijn zoon, met zijn zoon maakte

Als het eenmaal zo ver is, loopt het wel weer. Grote opkomst -51 leden-, geanimeerde gesprekken en een levendige handel in tweedehands bootspullen. De opbrengst van mijn oude spi steek ik gelijk weer in een ander zeil. Selma Hensen, partner van Hans ten Cate, warmt de zaal op met een presentatie van de toertocht naar het Oost-Duitse wad. Wat een mooie tocht was dat toch.

Voorzitter Age Smit opent de vergadering. Secretaris Paul van den Hoek neemt het woord; notulen van vorig jaar, stand van zaken in de vereniging. We zijn weer een klein beetje gegroeid, met netto 14 leden naar 288. Leden worden geïnformeerd over de AGV, Algemene Verordening Gegevensbescherming. Als vereniging moeten we zorgvuldig met de persoonsgegevens van de leden omgaan en leden moeten toestemming geven voor gebruik. Ook voor de MarieTeam. Het lijkt logisch dit in zijn geheel te regelen en inmiddels is dit in de statuten opgenomen en nieuwe leden worden hiervan op de hoogte gesteld..

Vervolgens komen financieel jaarverslag, verslag kascommissie en begroting aan de orde. Konden we penningmeester Francesca Musina maar een keer op malversaties betrappen, dan zou dit verslag een stuk *juicier* worden, maar helaas ook dit jaar kon de kascommissie niks vinden. Het jaar 2022 eindigt met een posi-

tief resultaat van € 970, de activiteiten zijn binnen de begroting 2022 gebleven, geen malversaties. De sponsoringpot voor ledenactiviteiten werd niet volledig (67%) benut; er is nog ruimte voor meer initiatieven. Selma Hansen en Remco Veenma vormen voor 2023 de kascommissie. De begroting 2023 bouwt voort op die van afgelopen jaar, voor nieuwe verenigingsvlaggen en de website zijn extra posten opgenomen.

Na de financiën volgen de commissieverslagen. *MarieTeam* 2023 deed uitvoerig verslag van de evenementen. Commissaris Wouter Versluis treedt na 5 jaar af. Onder zijn leiding werden er in het voorjaar tochten naar de Marker Wadden gemaakt en is het zomerevenement weer een stuk professioneler geworden. Tijdens dit evenement werd weer een beroep gedaan op de aanwezige leden tot het leveren van hand- en spandiensten. Maarten Rader volgt hem op.

Michiel Veldkamp toont de ambities van de Commissie Communicatie en PR. *MarieTeam* werd al voor Kerst verstuurd maar veel leden ontvingen hem pas begin van het nieuwe jaar. Nog wel tijdens de vakantie, dus er was voldoende tijd om 'm lekker te lezen. Op opbrengst van advertenties viel tegen dit jaar. De Marieholmkalender krijgt steeds meer aftrek en is niet meer weg te denken uit het assortiment. Hij wordt ook weggegeven aan relaties. Het programma 2023 wordt doorgelopen. Er staan twee webinars gepland en het zomerevenement is dit jaar in Medemblik.

Bij de bespreking van de update van de Kennisbank van de Technische Commissie ontstond zowaar een stevige discussie. Het proces van vernieuwing was tot stilstand gekomen, hoe konden we als vereniging de zaak weer vlot trekken? Als een van de oorzaken werden de strenge criteria genoemd op gebied van veiligheid. Als betrokken bestuurslid maakt Michiel Veldkamp zich hard op dit punt. Alleen bewezen oplossingen die functioneren

**Presentatie tocht
over het Oost
Duitse wad, Selma
Hensen**



Belangrijke datums 2024

Dit is een voorlopige agenda.

Check desbetreffende websites en zie onze nieuwsbrief.

20 januari	NMV ledenvergadering (GWW Vrijbouter, Oud-Loosdrecht)
23 februari	NMV bijeenkomst - Naar de Oostzee
28 februari	NMV kluscafé
13 maart	NMV webinar - voorbespreking Harlingen - Terschelling race
23 maart	NMV werfbezoek en workshop Interieurbouw (Jachtwerf Rexwinkel, Numansdorp)
10 - 11 mei	NMV Markerwadden treffen
25 - 26 mei	NMV sprintwedstrijden (Kaag, KWV De Kaag)
15 - 16 juni	NMV werfbezoek en workshops (Jachtwerf Kuiper, Sneek)
20 - 21 juni	76 ^e Harlingen-Terschelling race (Harlinger Watersportvereniging)
zomer	NMV toertocht (periode en bestemming nader te bepalen)
28 - 30 juni	Deltaweekend (Oosterschelde, Zierikzee)
12 juli - 14 juli	NMV zomerevenement 2024 (Westeinder)
18 - 21 juli	102 ^e Kaagweek (Kaag, KWV De Kaag)
17 augustus	Markerwaddenrally (Markermeer, WSV IJburg)
30 - 31 augustus	24 Uurs zeilrace (Markermeer/IJsselmeer, Kustzeilers)
1 - 3 september	Kruis van Heeg (Heegermeer, WSV Heeg)
7 - 8 september	Pampusregatta (IJmeer, Fleviomare)
14 - 15 september	Zuiderzeeregatta (IJmeer, KNR&ZV Muiden)
21 - 22 september	NMV regiotreffen Noord
28 - 29 september	NMV regiotreffen Zuid
2 november	NMV ledenbijeenkomst (de Barg, Boskoop)

(en veilig zijn) mogen worden opgenomen, vind hij. Vanuit de zaal wordt betoogd dat er meerdere oplossingen kunnen zijn voor hetzelfde probleem. Afgesproken is dat de Kennisbank 'democratischer' wordt en dat een aantal mensen, onder leiding van Dieke Bos, gaat werken aan een toegankelijker methode om kennis te verzamelen. De kennisbank krijgt een disclaimer: gebruikers houden hun eigen verantwoordelijkheid.

De Ludo Knegtel-jaarprijs wordt uitgereikt aan leden die, op welke manier dan ook, een impuls aan de vereniging hebben gegeven. De prijs is een doorgeefprijs. Ontvanger 2021 Hans ten Cate geeft de prijs aan Dieke Bos en Drys Brandenburg voor de manier waarop zij hun IF hebben gereft, met respect voor het oorspronkelijke ontwerp. Ze inspireren daarmee andere leden, zegt hij. Na afsluiting van de vergadering én met de nieuwjaars-

Wouter Versluis-
trad af als
bestuurslid.
Dieke Bos en
Drys Brandenburg
ontvingen de Ludo
Knegtel-jaarprijs.





**Hans Steketee:
vader & zoon**

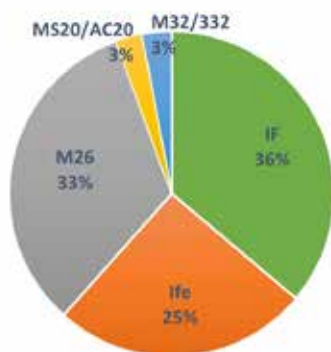
borrel nog in de hand, begint Hans Steketee zijn verhaal. Hij publiceerde het in NRC en Zeilen met een andere insteek. Ging het in Zeilen meer over de technische aspecten van de zeiltocht, in NRC ging hij dieper in op

het probleem van vluchtelingen die met kleine bootjes het Kanaal oversteken. Wat doe je als je er een tegenkomt?

In de voorbesprekingen hebben we afgesproken dat hij nu meer vertelt over de relatie vader-zoon; wanneer geef je je volledige vertrouwen? Voor zijn zoon betekende het ook het eind van de opvoeding. Hans was eerlijk hij twijfelde meer aan zijn eigen zeilcapaciteiten en of hij de verwachting van zijn zoon kon waarmaken. Uitgeschreven notities wisselt hij af met filmfragmenten of foto's. Het is een beetje een experiment om op het op deze manier te doen, zegt hij. Het gaat hem prima af, de zaal is muisstil. Een aantal leden heeft zoon of dochter meegenomen. Ook bij mij doet het wat, ik zwierf jarenlang met mijn vader over het IJsselmeer (onze relatie was minder harmonieus dan die tussen Hans en zijn zoon). Wat een spreker. Helemaal in de ban bedank ik hem voor zijn prachtige verhaal. Ik vergeet helemaal dat ik me had voorgenomen om een reactie te vragen aan de aanwezige zonen en dochters.

Michiel Veldkamp, redactie MarieTeam

Verdeling leden naar boottype



Verdeling leden naar vaargebied



Samenzwering in de Barg zaterdag 4 november

De regen kletste op het grind, buiten was het pikkedonker. Binnen was het warm en brandde de houtkachel aangenaam. Met regelmaat gooide gastheer Hans Verdell een nieuw houtblok op het vuur. Schreef ik verleden jaar dat de Barg zinderde, ook dit jaar was de sfeer weer bijzonder. Het had iets samenzweerderigs, alsof we met elkaar een grote reis zouden gaan maken. Veertien oudere leden waren gekomen om twaalf nieuwe in te wijden. Na enig technisch gerommel kon voorzitter Age Smit de presentatie starten. Aan de hand van hilarische foto's en filmpjes gaf hij een terugblik op afgelopen jaar. We hadden de nieuwe leden ook gevraagd om foto's van zichzelf en hun boot aan te leveren. Dat werkte goed. De een had zijn boot net, een ander al wat langer.

Kees Westerbeek moest nog beginnen aan het verhelpen van lekkages. Frits de Jong had zijn schip al een osmosebehandeling gegeven. Het bleek de oude boot van Therese Prisse te zijn, die haar boot had ingeruild omdat zij tegen die klus opzag. Zij kocht een andere IF en lag een jaar in Scheveningen. Bjorn Mulder had net zijn maidentrip vanuit de verkoophaven over het IJsselmeer gemaakt, Carlijn van Leeuwen en de Wilma en Alex Luigjes hadden al, met de hele familie, een zomer lang plezier van hun boot gehad. Alex had het over zijn "Merryholm". De voorstelronde leverde mooie verhalen op, waarbij ook de oude leden actief bijdroegen aan de samenzwering. In de Skidbladnir van Marc en Marleen bleken alle Goden te passen (terwijl het schip in je broekzak past).



Het gesprek gaf een goed inzicht in de wensen van de nieuwe leden. De behoefte aan kennis is groot. Hoe pak je lekkages aan? Hoe trim je mast en zeilen? De webinars op de site werden gepresenteerd en men vroeg collectief om een webinar over klussen deze winter. Het bestuur zei toe om dit te organiseren. Zie de kalender. Het programma voor volgend jaar werd gepresenteerd. Ondertussen was Gerard Enschede druk bezig met het opbouwen van een installatie om de zwemtrap die hij heeft geproduceerd te kunnen demonstreren. Het werd even stil in de Barg maar de zwemtrap klapte keurig open, het blijft ingenieus. De overgebleven trap-

pen zijn inmiddels verkocht. Hierna was het podium voor Gerard Abma die bezig is met de migratie en verbetering van de website. De bedoeling is dat onder meer de ervaring met klussen makkelijk op de kennisbank geplaatst kan worden. Hiervoor is een formulier ontwikkeld. Gerard toonde hoe dat straks op het forum gaat functioneren. Eindelijk kunnen er dan ook foto's geplaatst worden. Hierna werden de rechauds binnen gedragen en konden we genieten van heerlijke boerenkool (en appelmoes uit de tuin!).

Redactie MarieTeam



*Jachthaven Doornbos
Herenweg 21-23
3625 AA Breukeleveen
Tel: 0355828014
info@jachthaven-doornbos.nl*

De jachthaven waar het allemaal begon ...

En waar u nog steeds terecht kunt voor alle werkzaamheden aan uw Marieholm.

Er is iets veranderd..



Richanne en Dirk van der Bijl

Dirk van der Bijl en Jake

Er staat een dikke windkracht 4 en wij varen met gereefd grootzeil de haven van Den Helder uit, over het wad richting Den Oever voor onze jaarlijkse zeilvakantie. We plannen onze twee-weekse zeilvakantie altijd rond de langste dag van het jaar omdat het weer dat vaak zacht en stabiel is. Maar dit jaar is het anders..

Die winter bekijken we een IF en een M26. En de keuze is gemaakt: we kopen de M26 en in april wordt de boot op het Alkmaardermeer te water gelaten. Na het overhandigen van het de koopsom stappen wij met zoontjelief aan boord, om de boot nog diezelfde dag terug te zeilen naar onze woonplaats Den Helder. We zakken af richting het Noordzeekanaal en staan

De wind trekt verder aan. Westenwind en opkomend tij maken dat er enorme golven achter op de boot slaan. Het gaat hard, te hart voor ons Waarscheepje 570. Het grootzeil is al dubbel gereefd, het enige wat ik nog kan veranderen aan de zeilvoering is de fok. Met de stormfok onder mijn armen kruip ik over het dek naar voren. Door het gewicht van de bemanning op het voordek wordt de boot onbestuurbaar en het lukt Richanne niet om de boot voor de wind te houden. De kont draait weg en we slaan plat. Ik kijk naar achteren en zie Richanne met angst in haar ogen aan het roer trekken. Er is iets veranderd.

Richanne kent eigenlijk geen angst tijdens het zeilen en hoe harder het gaat hoe meer ze geniet. Wanneer anderen een dagje verwaaid in de haven blijven, gaan wij surfend op de golven het IJsselmeer over. Ons Waarscheepje met platte boden surft letterlijk van de grote golven af. Ik strijk het grootzeil en het lukt ons om weer om voor de wind te komen. Op alleen de stormfok bereiken we, gehavend, de haven van Den Oever. Het grootzeil heeft schade en drie leuvers zijn gebroken.

Maar wat is er anders? Richanne was net zwanger en haar moederinstinct zocht geen avontuur maar veiligheid. Die middag op het wad zullen we niet snel vergeten. Met het ouderschap in het vooruitzicht besloten we aan het einde van het seizoen om de boot te verkopen.

Onze zoon werd in januari 2020 geboren en in juli gingen we als bootloze ouders met een geleende boot een weekendje zeilen. We genoten en ons zoontje zichtbaar ook. Zeilen was wel anders. Minder sportief, rustiger maar 'Oh wat was het heerlijk' om weer op het water te zijn.



Richanne kent geen angst maar haar moederinstinct koos voor veiligheid.

voor de keuze om of via de Noordzee of via IJsselmeer en Waddenzee terug te varen. Richanne is die tocht over het wad nog niet vergeten en met ons 1-jarig zoontje aan boord kiezen we voor de veiligste route.

We varen via Noordzeekanaal en IJ het Markermeer op. We zetten onze zeilen voor een aandewindse koers. Ook hier staan aan lage wal flinke golven. Wanneer de boot de eerste golf pakt, zetten we ons automatisch schrap voor de klap die zal volgen wanneer de boot weer op het water valt. Maar tot onze verbazing gebeurt er niks. De Marieholm zakt elegant weer het water in. We zijn stom verbaasd, wat een verschil met ons Waarscheepje. Daarop vreesden we soms echt dat ons houten bootje kapot zou slaan op de golven.

Deze Marieholm zeilt zo geweldig dat met iedere golf ons vertrouwen in dit schip groeit. We genieten van onze aanwinst en hebben ons als lid bij de Marieholmvereniging aangemeld. Ons zoontje hebben we Jake genoemd en onze Marieholm heet Fågelfri (vogelvrij in het Zweeds).



Richanne samen met Jake aan het roer van Fågelfri

Even voorstellen



Erika Aitink en Arjen de Boer

Wij zijn Erika Aitink en Arjen de Boer en wonen in Drachten. Erika is ergotherapeut voor Revalidatie Friesland en werkt in het Medisch Centrum Leeuwarden. Ik ben als werktuigbouwkundige werkzaam bij Philips in Drachten, als ontwikkelaar van alles 'wat scheert en trimt'.

Sinds oktober 2022 zijn wij de blije en trotse eigenaren van een Marieholm IF-E met de naam Hera, waar we afgelopen jaar in vele weken de Friese meren mee hebben verkend.

Onze watersportgeschiedenis is nog niet zo lang, maar al wel erg rijk. Op latere leeftijd hebben we de zeilsport ontdekt en hebben we ons het zeilen eigen gemaakt, door gewoon veel uren te maken en veel te vragen en luisteren naar meer ervaren zeilers. In 2009 zochten we naar een activiteit die wij gezamenlijk konden beoefenen. Omdat ik al meerdere keren met vrienden was wezen zeilen op een zeeschouw en daaraan veel plezier beleefd had, leek zeilen een goed idee. Na een aantal keren een zeilboot gehuurd te hebben, kochten we in 2010 een houten Valk. Deze was technisch in uitstekende staat en tot op de dag van vandaag hebben we daar nog steeds veel plezier van. We maakten mooie dagtochten maar hebben er ook weekenden op doorgebracht en slapen dan onder een giekent in de kuip. De liefde voor het klussen aan de boot is toen ook ontstaan; dat het kostbaar is om alles te laten doen weet iedereen. In de loop van de jaren verving ik het mastbeslag en maakte nieuwe kuipvlonders, maskoker, roer, helmhout, etc.

Met het aanschaffen van de Valk werden we ook lid van de watersportvereniging in Grou (KVV Frisia) en deden we daar vrijwilligerswerk. Samen met Erika zette ik zeilactiviteiten

op voor mensen met een beperking en we werden lid van de wedstrijdcommissie. We deden samen de opleiding Wedstrijdleder niveau 3. Ik ben nu voorzitter van die wedstrijdcommissie en Erika lid. Met een erg leuke groep mensen samen organiseren we nu alle wedstrijden op Grou.

Als je veel op het water bent zie je veel boten langskomen en gaan je gedachten wel eens uit naar een zeilboot met meer comfort en die geschikt is voor langere tochten. Als we ergens warm van werden, was dat meestal een klassiek gelijnd schip dat laag op het water lag, moderne modellen keken we meestal met een 'vies' gezicht na. Een week op een gehuurde Beneteau First 25.7 maakte duidelijk dat de maat goed was maar we veel te hoog op het water zaten. De behoefte naar een zeilboot voor langere tochten werd na een paar jaar steeds groter en afen toe keken we naar het aanbod op sites. Tijdens een van onze wedstrijdweekenden vertelde een medecommissielid dat hij zijn boot te koop had staan. En jullie raden het al; dat was een Marieholm IF. Toen ik terugkwam op het startschip, na het inleggen van de wedstrijdbaan, meldde Erika mij dat ze al min of meer een optie op het schip had genomen en dat we binnenkort een afspraak zouden maken om te zeilen.

En dat deden we; na die middag zeilen was het voor ons duidelijk dat dit onze volgende zeilboot werd. Ze had voor ons de perfecte zeileigenschappen: snel maar niet zenuwachtig, vergevinggezind en erg koersvast. En het uiterlijk.... De lijn is prachtig en je zit heerlijk dicht bij het water en daarmee dichtbij bij de elementen, wat het zeilen zo ontspannend en mooi maakt. Verder had de boot veel nieuwe onderdelen zoals een recente Selden mast en giek, Lewmar lieren, een recente genua en een grootzeil dat ook nog jaren meekan.

Na de aanschaf moest Hera al snel de wal op. In de winter van 2022 droomden we over tochten die we het volgend jaar zouden maken. Ook kwamen de ideeën voor projecten die we wilden doen. Maar we besloten om pas na een jaar zeilen te beslissen wat we zouden willen aanpassen. Om de boot toch meer eigen te maken hebben we wel de kussens vervangen en breidde ik de elektra uit met een extra boordaccu onder het bed, nieuw schakelpaneel, ledverlichting en een walstroomaansluiting. Verder deden we kleinere aanpassingen zoals een extra legplank voor kleding in de kast, een porta potti, een lichtere tafel met houten in plaats van messing poten.

Met Pinksteren was haar eerste tocht en wij voelden ons gelijk op ons gemak met haar; heerlijk gezeild en de ruimte benedendeks voldeed prima. We voelden ons de koning te rijk. De beschutting van de kajuit en de verlichting benedendeks beleefden we als luxe, we waren immers een open boot met een tent zonder stroom gewend. Na dat weekend keken we vol verwachting uit naar wat de rest van het jaar ons zou brengen. De weekenden en de weken zeilvakantie die daarop met Hera volgden waren geweldig en al snel vroegen we ons af of we dit niet het hele jaar konden doen, rondzwerven over de Nederlandse wateren en volkomen in ons element zijn. In dit eerste jaar leerden we veel en hebben we de boot goed leren kennen, onder allerlei omstandigheden inclusief storm Poly. In het naseizoen voeren op het IJsselmeer, wat voor ons een mijlpaal was: de eerste keer op echt groot water.

Dit alles smaakt naar meer en de eerste dromen zijn er alweer; rondje IJsselmeer, wad? Wie zal het zeggen... Maar een ding is zeker: met Hera gaan we nog vele mooie avonturen beleven.

Erika Aitink en Arjen de Boer



‘Wat als ..?’

De Zweedse website en het blad Medvind zijn bronnen van informatie. Helaas lees ik geen Zweeds. Gelukkig hebben we Google Translate waardoor de teksten leesbaar worden. Het werkt beter om de teksten eerst vanuit het Zweeds naar het Engels laten vertalen, dat werkt beter dan vanuit het Zweeds direct naar het Nederlands. Google Translate levert soms komische vertalingen op waarbij de vertaling van ‘IF båt’ via ‘IF boat’ naar ‘Indien boot’ wel de meest hilarische is.

What IF? IF boat then ... else.. Het zinnetje prikkelt je fantasie. Wat als ..? Met de ‘Indien boot’ kun je alle kanten op. Als je nu eens... heel veel tijd hebt... heel handig bent ... veel geld hebt gekregen... net een zoon-tje heb gekregen ... wil droogvallen op het Wad... je roer kwijt raakt of de klassenregels opzij schuift ... vul maar aan.

De mogelijkheden zijn onbeperkt met een ‘Indien boot’. Veel leesplezier!

Redactie MarieTeam

Pasta BeeTill

Als het bestuur bij elkaar komt, proberen we samen te eten. De gastheer/vrouw kookt. Ik heb dit pastarecept een paar jaar geleden bij een van deze gelegenheden gemaakt en het viel zo in de smaak dat mij werd gevraagd dit recept op te sturen. De vergadering was voorbij en ik vergat het, totdat ik in november Michiel sprak bij de Barg.

Voor 2 personen:

- 8 eetlepels Extra Vergine Olijfolie
- 8 kleine tomaten, gesneden in 2^{en} of in 4^{en} (verwijder de zaden) of 2 theelepels tomatenpuree (“Mutti is een goed merk”)
- 1 hele teen knoflook, geschild en licht geplet (gebruik roze knoflook, die grote en smakelijke teentjes heeft, beter dan witte Franse knoflook)
- 1 kleine gedroogde pikante chilipeper (gebroken) of gedroogde pikante chilivlokken
- 2 eetlepels pijnboompitten (optional)
- 160/200 gr ‘mezzi rigatoni’ (“Rummo, De Cecco of Molisana zijn goede pasta merken”)
- grof zout

Knoflook, chili, olijfolie en spaghetti zijn in de zomer altijd aan boord van BeeTill ...

Verhit de olie in een koekenpan (of kleine wok) doe de hele teen knoflook en de chilipeper er in, en bak ze een paar minuten tot de knoflook goudbruin is. Doe er een beetje zout en de tomaten bij, en als deze bijna gaar zijn

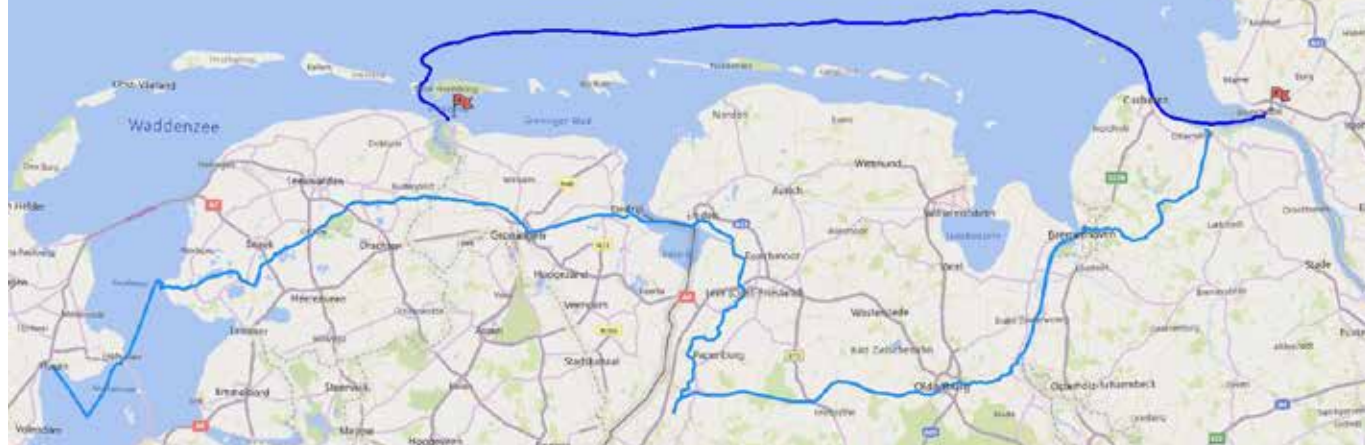
voeg je de pijnboompitten (optioneel) toe. Verwijder de teen knoflook. Kook de pasta “al dente” (beetgaar) in water met grof zout, giet de pasta af en hou 3 el kookvocht apart. Schep de pasta samen met het kookvocht in de koekenpan met de olie en tomaten. Verhit het al roerend maar laat het niet uitdrogen.

Buon appetito! Francesca Musina

Dit gerecht is ook koud lekker. Als het te droog is, eerst even losmaken en eventueel wat olijfolie toevoegen. Vervang de korte pasta door spaghetti, laat de tomaten en de pijnboompitten weg, en dan heb je een klassieke middernachtspasta “aglio, olio e peperoncino”.



Door de Duitse Bocht en via de kanalen terug



De Oostzee is een Walhalla voor iedereen die iets heeft met Scandinavische boten. Op het water de ontdekking van steeds weer een nieuwe eiland. Afgelopen zomer voer ik met mijn IFe 'Tuimelaar' over de Noordzee en door het Noord-Oostzeekanaal, bij velen bekend als het Kielerkanaal, naar de Oostzee. Het traject was niet nieuw voor mij. Als opstapper voer ik eerder op verschillende schepen mee. Dit jaar, omdat ik meer tijd kreeg, voor het eerst in mijn eigen boot.

Een avontuur; niet alleen vanwege de afstand, maar vooral omdat het echt iets heel anders is dan IJsselmeer of Friese meren. Eén traject van de reis vergt wat meer aandacht en voorbereiding: de Duitse bocht, en dan met name de Elbe-monding. Dat is echt een bottleneck. Een IF is tegenwoordig een relatief kleine boot voor zo'n oversteek, maar met de juiste voorbereiding en niet teveel bravoure is het goed te doen. Juist daarom vroeg MarieTeam mij hier iets over te schrijven. Welke routes zijn er en welke keuzes maakte ik op mijn reis.

Het moment van aankomst bij de Elbe steekt nauw. De Elbe 1 is de laatste boeiboel van de serie van het Schärnhofriff.



Routes

Er zijn drie opties: in één keer naar de Elbe-monding over de Noordzee, over het wad tot Norderney en dan over de Noordzee naar Cuxhaven of door de kanalen van Noord-Duitsland.

De eerste route: Vanuit Lauwersoog langs Schiermonnikoog de Noordzee op en in één keer doorvaren naar Cuxhaven, 115 Nm, of in gunstige omstandigheden zelfs door naar Brunsbüttel, het begin van het Noord-Oostzeekanaal, 132 Nm. In vierentwintig uur ben je in Cuxhaven.

De tweede route: Over het wad naar bijvoorbeeld Norderney en dan door naar Cuxhaven. Norderney – Cuxhaven is 65 Nm, pakweg veertien uur varen. Nadeel is dat je, om met goed tij aan te komen bij de Elbe-monding, wellicht in het donker moet vertrekken. In het donker aankomen, is niet aan te raden.

De derde route: Door de kanalen van Noord-Duitsland

heeft als voordeel dat als er veel wind is, het voor een IF ook nog aangenaam is. Vooral op de terugreis wil de westenwind vaak spelbreker zijn. De reis door de kanalen kan in dag of vijf-zes; via Delfzijl, de Eems, Küstenkanaal, Bremerhaven en het Hadelnerkanaal naar Otterndorf. Eventueel kan je ook via Hoozevee, het Haren-Rütenbrockkanaal en na een klein stukje Eems via het Küstenkanaal de route volgen. Nadeel van beide routes is dat tot Otterndorf de mast plat moet en je dus niet kan zeilen.

Door Ost-Friesland ligt ook nog het Eems-Jadekanaal, maar tussen Bremerhaven, de westelijke punt van het Hadelnerkanaal en Wilhelmshaven, de oostelijke ingang van dat kanaal, ontbreekt een stuk kanaal en moet je over het wad, maar vlak onder de kust varen werd mij afgeraden. Wil je aansluitend het kanaal verder volgen, dan moet je dus de Weser helemaal uit naar zee en de Jade boezem weer helemaal in maar dan kom je juist weer over de plek die je wilt vermijden.

Vorbereiding

Alle punten vergen gepuzzel maar als je buitenlangs gaat, is de Elbe monding de belangrijkste bottleneck. Twee keer op een dag, gedurende een beperkt aantal uren is de Elbe aan te lopen. De hele planning moet er op gericht zijn om op het juiste moment aan te komen bij de boeien van het Scharhörnf. Er is daar veel scheepvaartverkeer en de stroming is sterk. Vooral bij de eerste boeien kan het spannend zijn. De geul is smal en er is geen afzonderlijke deel voor jachten. Direct ten zuiden liggen zandbanken. De stroming kan zo sterk zijn, tot 6 kn, dat je er met een klein schip niet tegenin komt. Bovendien kunnen er bij stroom tegen wind steile golven staan. Een kwestie van de juiste omstandigheden kiezen en goed navigeren. Als je er eenmaal in de vloedstroom zit, spoel je zo naar binnen. Bij Cuxhaven is het goed opletten dat je de ingang van de jachthaven niet voorbij spoelt.

Verwachtingsmanagement

Met je bemanning moet je goede afspraken maken over wat je nog leuk vindt en wat niet. Risico's moet je sowieso niet nemen. Een situatie die je wilt voorkomen, een waarneming. De Tuimelaar ligt tijdens de terugreis uit Denemarken in de meest noordelijke haven van Cuxhaven verwaaid te wachten op beter weer. Op de Noordzee achtenveertig uur tegen 5 Bft opkruisen is niet leuk en met stroom tegen wind de Elbe uitvaren helemaal niet. "Ik doe dit nooit meer!" klonk het over het water, een woedende vrouw staat schreeuwend op het voordek van een twaalf meter lang schip dat de haven binnenloopt. Achter het roer staat een strak voor zich uitkijkende man. Met stroom mee en voor de harde wind de Elbe monding binnenlopen kan wel. Of het dat leuk is, verschillen de meningen en of je vriendschap dat overleeft is de vraag. Verwachtingsmanagement en vooraf goed weten wat voor jou en je bemanningsleden nog leuk zeilen is, voorkomt teleurstellingen achteraf.

Verdwalen

Je zou denken; de route is makkelijk. Je volgt de kust naar het oosten of je vaart met gegist bestek van boei naar boei. In de vierentwintig uur die je nodig hebt om bij Cuxhaven te komen, heb je op zee twee keer stroom mee en één keer tegen. Maar vier keer wordt je opzij weggezet door de in- en uitgaande stromingen van het wad. Dus als je niet op let of niks ziet omdat het donker is, ben je snel de weg kwijt. Bovendien is er veel verkeer en moet je regelmatig uitwijken. Met vrienden was ik in de jaren '80 een keer verdwaald tussen de aanloop van de Jade en de Elbe. Een te spannend avontuur. Als ik dit schrijf voel ik de spanning van veertig jaar geleden weer. Lang leve de moderne technologie, een plotter is in dit gebied onmisbaar.

Verkeer

Er is enorm veel drukte op dit deel van de Noordzee. Vrachtschepen waarvan je niet kunt zien wat nu de voor of achterkant is. Varen ze en zo ja welke richting of liggen ze voor anker? Vissereschepen en service-schepen voor windmolenparken met onverwachte koersveranderingen. De snelheid van een IF is een fractie van het aantal knopen dat de rest vaart en met alleen een radar-reflector ben je voor hen een klein vlekje op een groot

zwart veld. AIS is een uitkomst. Naam, richting en snelheid van een schip zijn snel op de plotter te zien. En belangrijker, zij zien mij ook. Afgelopen zomer bewees dit zijn waarde.

Terugweg

Vanuit Brunsbüttel is het drie uur varen naar Cuxhaven, dat is de beste plek om het juiste weer af te wachten en om, eventueel, tussendoor naar huis te gaan. Bij het vertrek uit de binnenhaven van Brunsbüttel gingen we er vanuit dat we een flinke tijd voor de sluis zouden moeten wachten. Dat viel mee. We konden er gelijk door en waren veel vroeger dan verwacht op de Elbe. Er stonden een flinke noordelijke wind en ebstroom. We hadden er op gemikt om ongeveer met kentering bij Cuxhaven aan te komen, maar doordat we veel vroeger aankwamen, hadden we een flinke stroom mee. Het stroomt daar bij Cuxhaven extra hard omdat de jachthaven in een buitenbocht van de geul ligt. We hadden 6kn stroom mee! Vol gas dwars op de stroom kropen we naar de kant. Omdat de remmingen aan de zuidzijde van de jachthaven tien meter uitsteken moest ik er rake-lings langs sturen om de ingang nog te halen. Op het moment dat de neus de haven binnen ging, maakte de boot een soort halve pirouette. Maar we waren binnen.

Duitse kanalen

Voor de terugweg over zee is Cuxhaven de beste start. Je kunt er de juiste omstandigheden goed afwachten en je bent in een paar uur de monding uit. Maar dan moet het wel goed weer zijn. Om er uit te komen moet je stroom mee hebben. Stroom tegen harde wind is onverstandig. En zoals je al hebt gelezen, was het in Cuxhaven niet het goede weer voor een terugreis over zee. En dat zat er ook voorlopig niet in. Vanuit Cuxhaven is er een prima treinverbinding met Nederland, in acht uur ben je vanuit Cuxhaven in Leiden. Vanuit Nederland zijn de voorspellingen ook te volgen en als het beter wordt, kun je op tijd weer aan boord zijn. Na zes weken varen had ik wel weer zin in mijn eigen huis en ik heb dat betere weer dan ook twee weken in Leiden afgewacht. Dat kwam helaas niet.

Een trein van depressies over de Noordzee is niet uitzonderlijk. Omdat ze bijna altijd ten noorden van de waddenkust voorbij trekken veroorzaken ze aan de

Overzichtsk kaartje van de kanalen in Noord Duitsland.





Het begin van het Hadelner Kanal vanaf Otterndorf is wonderschoon.

kust een, vaak ook stevige, westenwind. Maar tussen de depressies door er is er vaak een periode van een paar dagen rust. Zo'n 'venster' is natuurlijk het juiste moment om terug te varen maar de depressies sloten nu echter naadloos op elkaar aan met als gevolg dat er voortdurend een stevige westenwind stond. Na die twee weken besluit ik om maar via de kanalen terug te gaan.

Het Hadelner kanaal is het eerste deel van de Elbe-Weser Schifffahrtsweg en begint in Otterndorf. De zijgeul naar Otterndorf is met staken gemarkeerd. En ook hier staat een harde stroming. Traverserend door de smalle geul komen we in de buitenhaven aan. De mastkraan is eenvoudig maar goed te gebruiken. Het kost echter toch meer tijd dan we dachten en we komen maar net voor de laatste schutting de sluis in. De verdere tocht door het Hadelner kanaal is een verhaal op zich. Een prachtige tocht door bossen en veengebieden, tientallen ijsvogels, witgatjes, waterspreeuwen, veel roofvogels en in ieder geval één zwarte wouw. Geen straf dus. Die avond komen we nog tot Bad Bederkesa, maar we hebben helaas te weinig van het plaatsje gezien. Er schijnt een oude burcht met museum te zijn. De volgende ochtend zijn we vroeg verder gegaan.

De Eems vlak na het vertrek uit Walcum. Het ziet er verstillt uit maar het stroomt er hard.

Het westelijk deel van het kanaal bestaat uit de oude rivierloop van de Weser. Al meanderend kom je aan in Bremerhaven. De Weser is minder breed dan de Elbe-omgeving maar met minstens zoveel havenactiviteit. Het specialisme van deze haven is, zo leek het ons, de export van in Duitsland gebouwde auto's. We voeren vlak langs



enorme carriers. De hand-held marifoon dichtbij de hand om geen aanwijzing van de havendienst te missen. Er varen 'truckships' veel te hard voorbij, de enorme golven die ze trekken maken dat onze boot ook flink tuimelt. Vlak na de splitsing van de Weser en de Hunte passeerden we het Hunte Sperrwerk. Een futuristische hoogwaterkering die gelukkig standaard openstaat. Bij Elsfleth keert de stroom en duiken wij een jachthaven in. Precies op tijd.

De etappe hierna heeft Oldenburg als einddoel. Er staat in Elsfleth een flinke stroom en als we het juiste tijdstip voor de volgende dag proberen te bepalen, komen we steeds weer op een vervelend vroeg tijdstip uit. Wat doe je als de werkelijkheid je niet aan staat? Dan bedenk je een theorie waarin het helemaal niet zo erg is om wat later te gaan. 'Verder op stroomt het vast minder hard'. Vervolgens ploeteren wij urenlang tegen de stroom in naar Oldenburg. Gelukkig komen we nog op tijd aan voor de bemanningswissel. Het station is ook vlakbij de haven. Ook hier blijft weinig tijd over voor een bezoek aan de stad. 's-Avonds word ik met de nieuwe opstapper door twee Nederlanders uitgenodigd. Zij vertellen ons dat je ook binnendoor via het Haren-Rüthenbrock kanaal en het Hoogeveens kanaal naar het IJsselmeer kan komen.

De Eems

Op dag drie van de kanalentocht varen we door het Küstenkanal van Oldenburg richting Eems. Van het Küstenkanal kan ik alleen maar zeggen dat het efficiënt varen is. Het kanaal is lang en je moet een goed boek bij



je hebben of je kan de hele dag besteden aan het uitzoeken van de alternatieve route via het Haren-Rütenbrockkanaal. Haren ligt aan de Eems, iets stroomopwaarts van de westelijke ingang van het Küstenkanaal. Aangekomen bij de Eems regent het pijpenstelen en het stroomt erg hard. De korte afstand naar Haren kost teveel tijd, we komen we niet verder dan Walchum. Het lijkt ons niets om de volgende dag verder tegen de stroom in te ploeteren en het Hoogeveens kanaal in de zeikregen en grauwe lucht trekt ons nog minder. We besluiten om de volgende dag toch de Eems af te zakken. We zien wel hoe ver we komen. Wellicht halen we Leer en wie weet Emden.

De Eems is spectaculair, stroomafwaarts gaat met een flinke snelheid. Na de laatste sluis wordt het spannend. Door de enorme waterafvoer van de rivier is niet te zeggen wanneer de stroom zal keren. Iets voorbij Leer zou de kentering moeten zijn. Het stroomt nog hard als we bij Leer zijn. We gaan proberen Emden te halen. Aan de haventjes die we passeren is te zien dat hier een flink tijverschil staat. Op 4 mijl voor Emden verbreedt het water en keert de stroom. Met veel moeite halen we de sluis van het Ems-Seitenkanaal. Het is daar een enorme modderboel maar ondanks de lage waterstand wil de sluiswachter ons wel schutten. Via het kanaal komen we in Emden. Een snelle berekening laat zien dat het tij begin van de avond nog keert. Omdat in de voorspelling voor de volgende dag harde NW wind zit, gaan we begin van de avond door naar Delfzijl.

Vier dagen na het vertrek uit Cuxhaven leggen we aan bij Zeilvereniging Neptunus in Delfzijl. De tocht over de Eems was het tegenovergestelde van het Küstenkanaal. Een prachtige laatste tocht en niet alleen door de stroming. Al met al waren de Duitse kanalen een mooie belevenis, maar waarschijnlijk hebben we door het straffe doorvaren veel van de omgeving gemist.

Volgend jaar wil ik weer naar Denemarken. Als er meer mensen dromen van zo'n reis, kunnen we het eventueel in konvooi doen. Als iemand het leuk vindt om een deel als opstapper mee te varen kan dat natuurlijk ook.

Voor wie zich al een beetje wil inlezen, meer informatie over de overtocht naar het Noord-Oostzee kanaal vind je in naar 'Scandinavië en de Oostzee' van René Vleut. Leuk voor de nodige voorpret en er staan goede tips in voor op de Oostzee zelf.

Ook iets voor de voorpret is het artikel in 'Zeilen' achter de bijgevoegde QR-code (www.zeilen.nl/op_reis/bestemmingen/zo-zeil-je-door-de-duitse-bocht/).

Dirk Jan Sloot
IFe Tuimelaar



In Engeland worden wadsteunen vaak gebruikt en ook in Frankrijk heb ik ze gezien. In Nederland worden ze veel minder gebruikt, misschien omdat wij minder tijverschil hebben.

Hierbij wat foto's van vorig jaar. Ik ben nog aan het experimenteren, het is nog steeds niet ideaal. De poten staan te ver naar achteren waardoor de punt naar voren zakt en het achterschip omhoog komt. Bovendien zaten we in een geultje waardoor er nog vrij veel stroming was.

Dit jaar zaten we onvrijwillig vast iets voor het Westgat bij afgaand water... De wadsteunen hebben ons toen gered. Het was super leerzaam omdat de boot al wat scheef begon te hangen en ik de steunen nog moest zetten. Ondanks dat kon ik de boot weer rechtlieren en konden we laag water uitzitten. Ik plaatste ze meer naar voren waardoor de boot netjes rechtbleef.

Ik heb nu drie ervaringen achter de rug en weet nu eindelijk hoe ik zonder stress de boot kan laten droogvallen. Ik wil nog één keer op en neer naar het Amsteldiep om alle opgedane kennis van de voorgaande ervaringen in praktijk te brengen en jullie betere adviezen te kunnen geven met betrekking tot de plaatsing van de wadsteunen, het tijdstip van aanbrengen, etc.

Han Friederichs
IF Wigtoria 2



Tijd geeft rust

Iedereen die wel eens tijd op zee heeft doorgebracht kent het wel, dat ene stemmetje. “Stel dat ik verwaaid kom te liggen” of “Ik wil eigenlijk nog een haven verder, maar ik moet ook weer terug.” Wat zou je nu kunnen bereiken als je ooit eens veel tijd hebt? De afgelopen vakantie heb ik hier samen met mijn ouders op de Victoire V37 een voorproefje van gekregen. Net zoals de zomer van 2022 stond de zuidkust van Groot Brittannië weer op de planning, het enige verschil, zes weken in plaats van drie.

De afgelopen zomer was het weer tamelijk onstuimig, de ene na de andere depressie maakt het ons allen moeilijk om een goede planning te maken voor de reis richting het zuiden. Een flexibele en ruime agenda kan hierin helpen om een passende tijd te kiezen om te vertrekken, zo hebben wij de vakantie één week opgeschoven, omdat we anders toch verwaaid zouden liggen. Na vertrek was het de kunst om ieder windgat te gebruiken om weer een stap verder te zetten. Door de vele stormen hebben we verwaaid gelegen in Nieuwpoort, Dover (45 kts wind in de haven), Eastbourne en Cowes (tijdens de start van de Fastnet Race) en zijn we uiteindelijk zijn we tot Poole gekomen. Hierna zijn we op ons gemak in drie weken weer teruggevaaren.

Het grote verschil dat wij gemerkt hebben met de voorgaande vakanties is de rust die zes weken geeft. Het is niet erg om verwaaid te liggen, het biedt juist kansen om het achterliggende landschap te bekijken door een auto te huren, of met de trein of bus te reizen. De weermodellen van tegenwoordig maken het gemakkelijk om de verwaai- en vaardagen in te schatten, zodat je een prettige haven uit kan kiezen om te verblijven. Als er een windgat is zorg er dan voor dat je een goede motor hebt om het meeste van het tij mee te pakken. Zeezeilen is ook vaak op de motor mijlen maken als je ergens wilt komen, zeker tegen wind of met (te) weinig wind. Onderschat daarbij niet de schijnbare windkracht, want je moet je eigen bootsnelheid optellen bij de windsnelheid als je wind tegen hebt. Een vuistregel die wij ontdekt hebben is: aan de wind houdt je windstoten aan en voor de wind de normale windkracht. Voor de wind kan je veel hebben op zee, zeker als de windkracht langzaam op bouwt.

Hoewel zeezeilen op een Victoire V37 comfortabeler is, kan je het ook zeker doen met een Marieholm. Het vergt een ander planning, met misschien kortere afstanden i.v.m. de bootsnelheid. Lees bijvoorbeeld nog eens het verhaal van Romke Woudstra naar Noord-Frankrijk (MarieTeam 2018).

Jasper Sterrenberg



Wat als je roer weg is ..



Op 16 juli worden we opgeschrikt door een bericht op social media: een filmpje van een gestrande M26 die door de stevige zuidwestenwind tegen de basaltkeien van een dijk beukt. Een nachtmerrie is een terechte reactie. Even later blijkt duidelijk dat het om de haveningang van de Marker Wadden gaat. De opvarenden konden veilig op de kant komen. Het schip heeft een gat in de romp en is total loss. Twee dagen later wordt het op een dieplader getakeld en naar de werkhaven van RWS in Lelystad getransporteerd.

Het is gissen naar de oorzaak. Verstopte brandstofleiding? De KNRM meldt: Het betrof een aangehangen roer, dat doorgaans met twee of drie pennen is bevestigd aan de achterkant van een schip. Door onbekende oorzaak kwam het roer omhoog en raakte



onbruikbaar. Op de foto's blijkt het roer geheel verdwenen. Paul van den Hoek gaat op onderzoek uit en neemt contact op met de KNRM. Het bleek om een ervaren Oekraïense eigenaar die de boot net had gekocht. Hij laat zijn telefoonnummer achter maar de eigenaar neemt geen contact met hem op. Paul gaat naar Lelystad en fotografeert daar vind daar de boot op de kant. Een triest gezicht.

Oorzaak lijkt toch dat het achterschip een kei heeft geraakt en dat roer van zijn roerpennen is geslagen. Misschien zijn de blokken die het roer borgen door de klap weggeslagen of misschien waren ze helemaal niet aanwezig. Dit ongeluk wijst nog eens op de kwetsbaarheid van het aangehangen roer. Reden om die blokken goed vast te zetten en ze jaarlijks te controleren.

Beeldmateriaal uit de Reddingboot (oktober 2023), ter beschikking gesteld door de KNRM.

Een feest met teleurstelling

Harlingen-Terschellingrace 2023



De Harlingen -Terschellingrace vierde dit jaar haar 75^e editie. Met een met recordaantal inschrijvingen van zestien boten vanuit onze vereniging waren de verwachtingen hoog gespannen, te hoog misschien.

Foto Michiel de Wit De organisatie had er alles aan gedaan om er een groot zeilfeest van te maken; met een haringpartij op de Holland, een feest in de Braskoer en een jubileumuitgave van het programmaboekje. Het pakte voor ons anders uit, met protesten over en weer en verhitte koppen tijdens de prijsuitreiking. De uitslag van dag twee voor de gehele SW 7 klasse werd ongeldig verklaard. Wat was er aan de hand? Het is gebruikelijk dat de MarieTeam elk jaar schrijft over de HT-race. Laat ik een poging tot beschouwing doen nu de race ver achter ons ligt. Wat vaststaat is dat de organisatie erkent dat er fouten zijn gemaakt. Maar misschien moeten we ook naar onszelf kijken; misschien waren we wel een beetje te fanatiek? Maar terugkijkend, naast alle teleurstelling: hebben we niet heerlijk gezeild en een prachtige tocht gehad? Enige relativering lijkt op zijn plaats: 'Het is tenslotte maar een spelletje'.

Na de start kon direct de spinnaker omhoog. (foto Menno Onnes) **Onduidelijke beschrijving van de baan** De HT is qua navigatie best een uitdaging. Samen met Adri van der Velden en Gerard Abma voer ik op de 'Eeve', die genereus ter beschikking gesteld was door Wouter Versluis. Ik moet bekennen dat wij, terwijl ik al

jaren meedoe, weer moeite hadden met het varen van de juiste baan. Het water van de Waddenzee is groots en open. Onder helling met wat meer wind en grauwe omstandigheden blijft het zoeken naar de juiste boei. De door de HT-organisatie verstrekte kaart vertoont het beeld bij eb, waardoor je vergist in afstanden. Bovendien stonden niet alle boeien die nodig waren voor de juiste baan op deze kaart. Aanvullende navigatiemiddelen zijn echt noodzakelijk.

Op de heenreis lag de BS24 bij ingang van de West Meep niet op de aangegeven plaats. Het negeren van deze ton leverde voor diverse deelnemers een diskwalificatie op. Op de terugreis was dat de VL8-WM1 die door grote groepen, ook andere klassen, niet aan de juiste zijde gepasseerd werd. Maar hier was de beschrijving van de baan, die toch al niet uitblonk in helderheid, voor meerdere interpretaties vatbaar. Bovendien was door



(een lid van) het wedstrijdcomité mondeling verkeerde informatie hierover verstrekt. Het wedstrijdcomité kón niks anders doen dan de uitslag van dag twee ongeldig verklaren, ondanks een alternatief voorstel van de deelnemers. Lering hieruit: vaar altijd je eigen wedstrijd en vaar niet klakkeloos achter de anderen aan.

Het karakter van de wedstrijd

Wedstrijdleader Frank Havik vertelde bij het palaver nog dat de Harlingen-Terschelling een serieuze wedstrijd is, vallend onder het wedstrijdreglement. Mijn indruk afgelopen jaren is echter, dat dat bij de ORC klassen wel zo is maar dat bij de SW niet op het scherpst van de snede gevaren werd. De race wordt ook verkocht als een gelegenheid voor beginnende wadvaarders onder goede begeleiding op en neer naar Terschelling te varen. Er wordt wel serieus geracet en ieder probeert wel de juiste baan te varen. Maar als een boei werd gemist werd daar over het algemeen niet moeilijk over gedaan. Er waren weinig protesten in de SW klasse.

En daar waren dit jaar de Marieholmzeilers; opgeleid in een competitie op de plassen waar alles overzichtelijk is, de banen kort en met strikte handhaving van het reglement, waarbij protesteren een onderdeel van de wedstrijd is. Cultuurverschil? Geen wonder dus dat een protest van een IF tegen meerdere boten de eerste dag, op de tweede dag kon rekenen op een tegenactie; het collectief negeren van de VL8-WM1 werd 'niet gepikt'. Er bleken ongeschreven regels.

Er waren meer klachten over 'te fanatiek' wedstrijdzeilen van de Marieholmers. Ook al stond men in zijn recht: regel 1 van het Wedstrijdreglement luidt 'breng de ander niet in gevaar'. Beleving van gevaar is voor ieder verschillend. Als ervaren wedstrijdzeilers vinden wij het normaal 'boord aan boord' te varen maar dat is zeker niet voor iedereen zo. Het stromend water van de Waddenzee is bovendien geen plek om risico's te nemen. Laten we het leuk houden. Van beide kanten.

Waarom zou je een andere klasse verhinderen in te halen, ook als je zelf daar geen voordeel van hebt? Ik merk dat ik me daar zelf ook schuldig aan maakte, het instinct is groot maar het is onzin: het levert alleen een negatief beeld van de groep op. Geef gewoon wat ruimte op het moment dat het schikt en probeer extra snelheid te maken door mee te varen in het zog van de passende boot.



Omgaan met teleurstelling

Wedstrijdzeilen is ook omgaan met teleurstellingen. Ik had me persoonlijk bijzonder verheugd op de race en veel tijd geïnvesteerd om er te komen. Het liep allemaal anders voor ons. Door problemen met de spi bij beide starts, en het daardoor missen van essentiële baaninformatie op het startschip, begonnen we beide races met een achterstand. Als je dan ook nog eens een boei mist en je moet tegenstrooms terugvaren, weet je dat je een verloren race zeilt. Het is ... maar een andere mindset maakt dat je toch nog kan genieten. Een verkeerde baan varen, maar daardoor voorbij gevaren worden door platbodems onder vol tuig in schuimend water, maakt alles



Brief van bestuur van de HT: volgend jaar is er weer een HT en doen we het beter. Kom vooral.

De Marieholms in de verenigingshaven na de race.

Gerard Abma maakte een filmpje waarbij "het zout van het scherm spat".





weer goed. Onvergetelijk en prachtig vastgelegd door Gerard Abma. Je klampt je aan deze beelden vast. Het zijn uiteindelijk de herinneringen waar je op teert die de Harlingen-Terschellingrace zo mooi maken. Telkens weer.

Zou ik ooit mee kunnen doen, alleen om te genieten, niet om te winnen? Nee, maar er moet wél balans blijven. Volgend jaar is er weer een kans.

Michiel Veldkamp

Niet alles was kommer en kwel: de Sister Ray van Hans Verdel werd 1^e in de ORC4 klasse (foto Dorus Breidenbach).

Impressie HT 2023

Het begon eigenlijk al een jaar eerder. Een traditionele vaartocht van vader en zoon had Harlingen als einddoel. Het laatste stuk over de Boontjes tegen wind en stroom opgekruid. Een heldenstukje, vonden we, na afloop gevierd in pizzeria Roma te H. Volgend jaar de HT? Logisch. Nou ja, gedurende het jaar slibben agenda's langzamerhand dicht en vinden verhuizingen en ander huiselijk lief en leed plaats. Dus het werd woekeren met de tijd. De voorgenomen training veranderde uiteindelijk in het weekend ervoor de boot van Heeg naar Harlingen brengen. IJsselmeer: wind NNO 4 tot 5, 'a bumpy ride', die stomme windmolens raakten maar niet uit zicht. Aankomst Harlingen 22.15: sluisen en bruggen op dubbel rood. Afijn, de angst dat we woensdag met de tong op de schoenen twee minuten voor tijd ons nog net zouden kunnen aanmelden was weggenomen.

In de verenigingshaven bekende en minder bekende gezichten. Voor de gezamenlijke maaltijd waren wij te laat met inschrijven. Heerlijke eigen pasta op de boot gegeten. Op het water. Start ruime wind met stroom mee: voor je 't weet lig je over de lijn. Vrij starten of toch hoog blijven? Spi of niet? Risico dat je eruit geloofd wordt. Toch maar bij het startschip gestart. Kwam mooi uit bij de eerste boei. Als een gek achter 'Cappuccino' aan (boot van die kleur) langs de Pollendam. Halverwege varen we hem voorbij, een IF notabene! Aan het eind langs de beruchte BS 24 het 'fietspad' in omhoog. Cappuccino neemt de boei aan SB. Vreemd! In de Blauwe Slenk is het kruisen met stroom mee. Knobbelig water. De training op het IJsselmeer was toch wel nuttig. Met een aantal tegenstanders, waaronder 'Boegsprietje', is het bij iedere slag stuivertje

wisselen. Cappuccino overzeilt een boei waarna Martijn Sweitser op de West Meep voor ons weer in zicht komt. Hij vaart net als wij laag waar de stroom het gunstigst is. Spannende race, waarbij we vriend en vijand verbazen dat we zo hard lopen met onze M26. Bij het terugvaren naar de haven zien we de rode vlag bij Martijn hangen. Protest: de halve vloot is te vroeg het 'fietspad' na de Pollendam opgegaan, gehouden BS24 aan BB. Niet zo vreemd dus van Cappuccino. Nou ja, toch lekker gevaren.

Volgende dag terugtocht. We hadden gehoopt dat we nog even de zee op zouden gaan, maar de organisatie wilde ons tegelijk met de rest zo snel mogelijk weer binnen hebben. Baan A dus, geheel bezeild, easy come, easy go. Na de start zijn de kaarten dan eigenlijk al geschud. Maar zo liep het niet. Door het protest van één deelnemer werd de hele wedstrijd voor onze klasse afgelast. Men had massaal de VL 8 aan SB gelaten. Hier waren wedstrijd bepalingen overigens niet éénduidig. Vandaar veel boosheid en verontwaardiging. Zie elders in dit nummer. Wij eindigden wederom niet slecht als tweede Marieholm achter Luc van Dam. We hadden nog wel wat strijd geleverd met een groep Tirions, die spinnakerend over ons heen wilden varen. Niet over ons lijkt!

Wat kun je nog verwachten van een prijsuitreiking met één wedstrijd DSQ en één wedstrijd geannuleerd? De indieners van het eerste protest waren vergeten onze boot op het formulier te zetten. Resultaat: 3e prijs! Van zulke vrienden moet je het hebben. De eer van de klasse is in ieder geval gered! Ondanks alles een prachtig evenement. Volgend jaar kijken of we ook reglementair kunnen winnen.

Jelte Wiersma
M26 Teela



foto Dorus Breidenbach



Zomerevenement 2023

Wind en regen bepalen het weer maar niet de sfeer



Foto's Michiel
Veldkamp

Vernieuwde opzet Zomerevenement geslaagd

Het is donderdag, 29 juni wanneer 24 Marieholms zich voor het zomerevenement 2023 verzamelen aan de kade van de Oosterhaven midden in Medemblik. Wat een machtig gezicht is het toch, zoveel Marieholms bijeen te zien. Het is het eerste evenement dat ik mag organiseren als commissaris Evenementen nadat ik het stokje van Wouter Versluis overnam. Wouter heeft het zomerevenement een professioneel karakter gegeven door het wedstrijdcomité uit te besteden aan een ervaren organisatie, en dit niet in het minst omdat hij zelf ook als deelnemer van het evenement wilde genieten. Dit jaar neemt Stichting Startschip Vrijheid de wedstrijdorganisatie op zich en ook hun startschip ligt al aan de kade te dobberen. De stemming zit er 's-avonds al meteen in als Ronald van der Horst ons een 'korte' uiteenzetting met tips en trucs over wedstrijdzeilen geeft. Het evenement had dit jaar een iets andere formule dan we gewend waren. Waar voorgaande evenementen werden gevuld met zeilwedstrijden in verschillende vormen, was er dit jaar ook ruimte voor een tocht. Hiermee werd aan de wens van toerzeilers gehoor gegeven, die vorig jaar in de evaluatie na het evenement in Hoorn te kennen gaven, niet louter wedstrijden te willen varen. Voor zaterdag, als de wedstrijdklasse haar kortebaanwedstrijden zeilt, staat er voor hen een tocht naar het stoomgemaal Vier Noorder Koggen en een lunch op de steiger van vogeleiland de Kreupel op het programma.

Een andere vernieuwing is dat we ons evenement open hebben gezet voor leden van de Folkboat Club. Andre Vader, wel vaker een pionier in het verkennen van wedstrijden, deed met ons mee en niet onverdienstelijk. Hij was een geduchte concurrent en dat in z'n eentje! Andere Folkboat eigenaren waren verhinderd vanwege kampioenschappen in Zweden. Volgend jaar zetten we dit experiment voort. Vrijdag, in de vroege ochtend wordt het palaver gehouden. Een enkeling komt dan nog binnenvaren. Het is prachtig

zeilweer. Er zijn vier mooie wedstrijden in het vooruitzicht en het wedstrijdcomité spoedt zich na het palaver het water op om de baan uit te leggen... en het werden vier mooie wedstrijden. Na afloop zoekt iedereen zijn plekje aan de kade weer op. De wedstrijdboten laveren de haven in en trekken bekijks. Eenmaal afgetuigd barsten de verhalen los en kost het me enige moeite iedereen naar eetcafé Rumours te dirigeren voor een borrel. De hapjes werden gesponsord door Rake Rigging. Na het uitreiken van de dagprijzen blijft het gezellig en moet het personeel steeds sterker aandringen plaats te maken voor de gasten die komen eten. Uiteindelijk gaan de zeilers in groepjes uiteen om elders in de stad of bij Rumours zelf te gaan eten.

Midden aan de kade staat de Vischafslag waar de vislucht allang is verdwenen en nu gebruikt wordt door KZRV Hollandia. We hebben deze vereniging overgehaald om ons de sleutel te geven, met de belofte zuinig te zijn op het gebouw en haar inboedel. We kunnen er onze bootspullen opslaan (wedstrijdzeilers hebben de vreemde behoefte voor een wedstrijd met spullen te gaan sjouwen) en er is een eetlokaal met keuken. Zaterdagochtend worden we wakker met vies weer, redelijk veel wind en regen. De Vischafslag is de ideale plek voor het palaver. Gezien het weersvoorzicht van die dag besluiten de toerzeilers naar het stoomgemaal te

Rechts: Onze boten afge-meerd aan de kade van de Oosterhaven, op de achtergrond de de Vischafslag.





Foto's vrijdag Rene van der Kaaden



Foto's zaterdag Twirre Boogaard



Foto's Rene van der Kaaden

lopen om daarna droog en gezellig in de Vischafslag te lunchen terwijl de wedstrijdzeilers elkaar in barre omstandigheden de maat nemen. Het was pittig, de spinnaker van Wouter ging aan flarden. Als de wedstrijdzeilers moe maar voldaan de haven in laveren gieten de toerzeilers net hun laatste slokje wijn naar binnen. Later breekt de zon toch nog door en is het hele gezelschap weer herenigd bij café Brakenboer voor de borrel, de dag-prijzen en het toekijken vanaf de 'leugenbankjes' voor het café op het protestcomité, want het zijn aardige gasten die Marieholmzeilers maar op het water laten ze zich niet de kaas van het brood eten. Brakenboer heeft een lekker nasi-buffet verzorgd dat gretig aftrek vindt en buiten speelt de band Hay Fever zijn swingende covers. Volgens Adri van der Velde is er bij Brakenboer in al die jaren weinig veranderd en hij kan het weten want hij bracht er heel wat vroege uurtjes door.

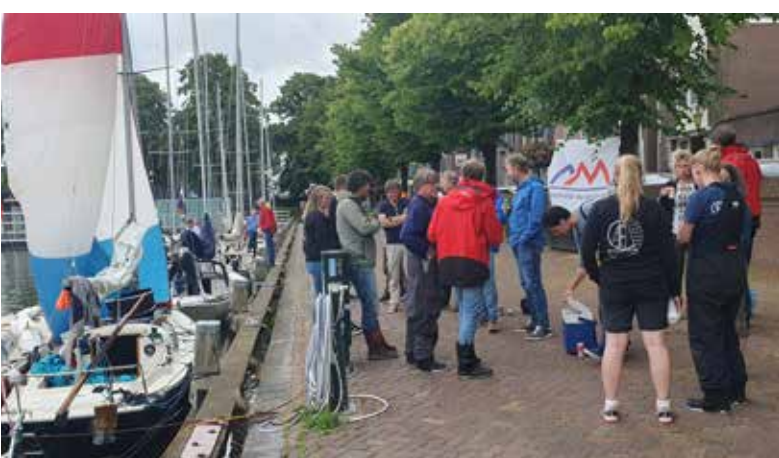
's Zondag zijn beide klassen weer samen op het water en varen een langebaan rond De Kreupel. Het is grijs, bewolkt maar droog en de wind doet er nog een schepje bovenop. Het wordt een spectaculaire tocht met een lang voor-de-winds rak dat razendsnel van de golven surfend wordt afgelegd. Alleen Sister Ray en Yänsa hebben het lef de spinnaker te hissen. In het vlakke water aan de hoge kant van het eiland kunnen we bezeild aan-de-wind terug waarna nog een pittig stuk volgt naar de Sport-C en de finish. Doordat de wedstrijdklasse tien minuten later startte dan de toerklasse komt iedereen min of meer tegelijk terug in de haven. Na de prijsuitreiking sluiten we het evenement af. Sipco Drijber wint in de toerklasse. Michel Zandbergen slaagt erin Hans Verdel voor te blijven en wint in de wedstrijdklasse.

Volgend jaar houden we het evenement op de Westeinderplassen. Dat zijn we aan de wedstrijdzeilers verplicht na een aantal jaar achtereen het evenement ten noorden van Amsterdam te hebben gehouden. We organiseren gemeenschappelijke aanbrengetochten en wie wil kan aansluiten bij de Kaagweek. We gaan er weer een mooi feest van maken!

Maarten Rader, Commissaris Evenementen

Mijn speciale dank gaat naar:

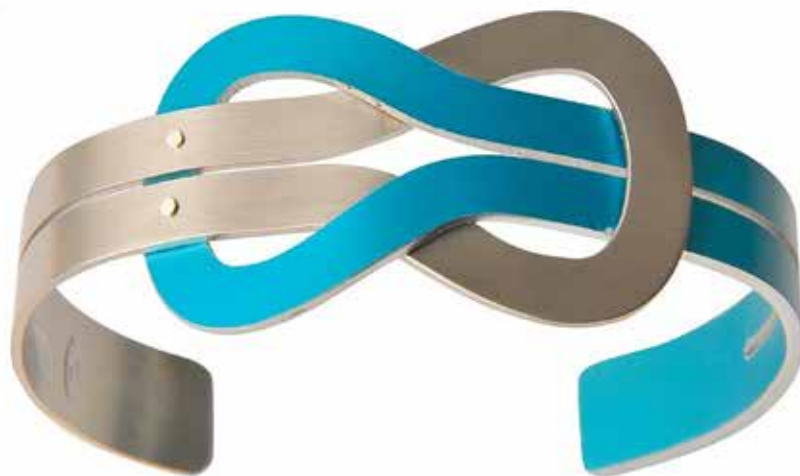
- Team Medemblik, verantwoordelijk voor de uitvoering van het topsportbeleid in Medemblik, voor de financiële steun. Francesca en Michiel schreven een warme pleitnota. Met succes: we konden hierdoor de liggelden laag houden en alle deelnemende schippers een aandenken meegeven.
- SailSpecials die de dagprijzen hebben verzorgd. Nadat zij het spectaculaire filmpje van Gerard Abma over de HT-race in hun nieuwsbrief geplaatst hadden, konden ze natuurlijk niet achterblijven. We hadden daardoor leuke prijzen op tafel liggen.
- Pieter Kok van Rake Rigging voor de sponsoring van de hapjes bij de borrel en alle tips die ik van hem als Medemblikker mocht ontvangen.
- Leendert Faber van Startschip Vrijheid voor het meedenken en zijn flexibiliteit.
- Koninklijke Zeil en Roei Vereniging Hollandia voor het belangeloos beschikbaar stellen van de Vischafslag waar we dankbaar en veel gebruik van hebben gemaakt.
- Ronald van der Horst voor zijn enthousiaste uitzetting over het wedstrijdzeilen. En niet in de laatste plaats, jullie deelnemers, om naar Medemblik te komen en met elkaar de sfeer te creëren, die dit evenement zo'n feest maakt!



Foto's Michiel Veldkamp

Jantine Kroeze

handgemaakt oorspronkelijke ontwerpen



sieraden awards zeiltrofeeën medailles

Jantine Kroeze
fanny durackstraat 10
1034 wv amsterdam

M 06 10356396
T 020 4920764

info@jantinekroeze.nl
www.jantinekroeze.nl



Hagoort Sails

ORIGINAL DUTCH QUALITY

CRUISE • OFFSHORE • RACE • ONE DESIGN



Fibercon®

All Purpose, High/Low Aspect Fibercon® of Fibercon® Pro Vectran bieden jarenlang zeilplezier voor een scherpe prijs.



Laminate

Hoge kwaliteit laminaatzeilen voor fanatieke toerzeilers. Denk aan Code 0's uit ZL-laminaat of (rol)genua's uit CDX Pro laminaat.

www.hagoortsails.nl | info@hagoortsails.nl | +31 (0)79 342 26 41



Vanaf de Vrijheid

Ondertussen is jullie klasse-kampioenschap al weer een tijdje geleden. Ik probeer mij de wedstrijden weer voor de geest te halen. Even terug naar het eerste contact met Maarten Rader waarin hij vroeg wat de kosten waren voor een wedstrijd bij Medemblik. Het gesprek dat volgde heb ik als open en erg leuk ervaren. Een van zijn vragen was: "Ken je de boot?". Het leuke van wedstrijdleader is dat je veel zeilboten leert kennen. Ik heb ik jullie MarieTeam gelezen en de lijntekeningen bekeken.

De Marieholm kenmerkt zich door een ranke boot met doorlopende kiel met aangehangen roer. Het relatief grote natte oppervlak geeft meer weerstand waardoor de zeileigenschappen zich laten karakteriseren als een enigzinds ondertuigde maar stabiel varende boot. Deze eigenschappen kwamen goed van pas bij de wind die we hadden tijdens de wedstrijden. Vrijdag zijn we gestart met de up-downbaan. We hadden een westenwind, 270 graden, die gedurende de dag ruimde naar 250 en later naar 240 graden met een mooie 8 tot 12 knopen gemeten op het startschip. De kompas-koers meten we altijd boven aan de baan.

Zaterdag stonden de sprintwedstrijden op het programma.

Dit is voor de echte diehards, daar hoort ook een wat stevigere wind bij. We hebben gemeten tussen de 15 en 18 knopen maar aan het einde van de dag trok de wind toch nog even verder aan. De waarnemingen van wedstrijdzeilers zijn bij een toename van wind en stress altijd scherper. Dit vertaalt zich vaak in één of meer protesten. Dit punt hebben wij als wedstrijdcommissie wat onderschat en verdient zeker een punt van verbetering te zijn bij volgende wedstrijden. Wij trekken hier ons leermoment.

Zondag stond er een mooie toertocht op het programma die bedoeld was om met een rustig windje ieders boot eens rustig te bekijken. Helaas had de wind zo zijn eigen plan en moest iedere zeiler aanpopen om de 20 knopen wind, met vlagen naar 23, te beteugelen. Menig schipper zag ik bedenkelijk kijken op de startlijn en Maarten meldde zich per marifoon om het een en ander te informeren. De wind was nog steeds 250 graden stabiel dus hoge wal en redelijk vlak water. Vanwege de eigenschappen van de Marieholm maakten wij ons geen zorgen en zijn, zoals afgesproken, na de start teruggevaren naar Hoorn. Ik hoop dat jullie terug kunnen kijken op een mooi kampioenschap.

*Namens het wedstrijdcomité,
Leendert Faber*



'... met de Hiesp naar de 'beker'

Zoals er verschillende typen Marieholm bestaan, zo ook verschilt de beleving van het zeilplezier bij de eigenaars/kapiteins van deze mooie bootjes. Zo zal de een genieten van de jacht op een zeiltje aan de horizon en zal de ander zich gedachteloos vooruit laten blazen langs de rietkragen.

Tijdens het Marieholmevenement heeft de eerste categorie zich verzameld in de Wedstrijdklasse, de tweede en alles wat daartussenin zit vaart in de Toerklasse. Met de Hiesp zitten we in de middenmoot maar we gaan wel voor het een plaatsje in de top.

Zeker als toerklasse hadden we het geluk dat het aantal starts niet over drie, maar over twee dagen verdeeld werd zodat er meer ruimte overbleef voor niet-wedstrijd gebonden activiteiten. Dat werd door velen als een opluchting ervaren.

Wedstrijdzeilen is eigenlijk een hoop gedoe, zeker bij oer-Hollands rotweer. Ik weet zeker dat het gevoel van 'Hoera, een dag vrij', niet alleen bij mijzelf maar ook bij de anderen heeft bijgedragen aan de vrolijke stemming die er de rest van die kletsnatte dag heerste.

Op de laatste wedstrijddag had de regen plaatsgemaakt voor zon en een stevige wind. Die laatste had tot gevolg dat we met slechts zes bootjes aan de start verschenen om uit te maken wie er met de hoofdprijs naar huis zou gaan. Hoewel de glans van de overwinning in zo'n klein veld niet spectaculair is schudt de Hiesp toch erg tevreden zijn veertjes op!

Sipco Drijber

Kaagweek 2023

Editie 101 'Where classic meets trends'



Van alle zeilevenementen blijft de Kaagweek koning! Letterlijk alles werd letterlijk dit jaar weer uit de kast gehaald om er een feestje van te maken. Met een machtige show van Flyboards, diverse gave bands, een Tina Turner tribute, een lang tafeldiner, zingende zeilers en de Holland-Friesland wedstrijden. Het is elke woensdag al een feestje om er te zeilen, maar met honderd jaar ervaring is het tijdens de Kaagweek echt bijzonder.

foto Wim Haze

De organisatie

In het organiseren van events heeft de club al meer dan honderd jaar ervaring en dat is te zien! Gecombineerd met zon, loyale (business) partners, wind en nog eens wind werden gave routes gezeild, vormden eilanden hindernissen en was het zoeken naar de juiste wind en voorbereid zijn op de vlaag! Met de enorme shifts bleef elke wedstrijd spannend tot het einde. De wind zorgde er uiteindelijk voor dat er van de acht wedstrijden, vijf konden worden gevaren, maar de strijd was er niet minder om, zeker in onze, de Marieholmklasse, die sinds 2016 mag meedoen aan de Kaagweekraces. Vrijwel alle boten varen in een eenheidsklasse. Traditionele open boten in combinatie met polyester classic staat voor afwisseling en maakt het ook voor de kijker interessant zeker met Holland-Friesland en de optimisten erbij. De Kaag weet wat nodig is om er het event van de toekomst van te maken. Dat voel je, dat omarm je en dat beleef je! Wat zijn de belangrijkste elementen?

Locatie

Kaagsociëteit Waterlust is dé unieke plek voor dit feestje. Je hebt het eilandgevoel want alleen met de pont te bereiken, overzichtelijk, niet super toegankelijk, oudhollands maar heel uniek vlakbij Leiden waar je de mooiste zonsopgangen kunt zien en via het water verbonden met de zee, het IJsselmeer en Amsterdam.

Verjonging in het zeilen

Behalve Finnjollen, de RS Feva, Yngling en Draken deden ook de optimisten mee met bloedfanatieke zeilers, dat brengt meteen een behoorlijke verjonging in het zeilen. Traditioneel zijn de prachtige Regenbogen, Pampussen en 12-voets jollen. Vreemde eend in de bijt zijn de kleurrijke Marieholms, een toegankelijke kajuitboot in plaats van een open boot. Een veelzijdige boot waar je ook heerlijk mee kunt wedstrijdzeilen. Met al deze verschillende klassen is het een kleurrijk geheel waar de beste zeilers van Nederland rondlopen en worden opgeleid. In wedstrijden heb je als zeiler eigenlijk alles nodig, kennis van de wedstrijdregels, de wind en zeilstrategie. Even iets anders dan een soms wat eentonige op en neer baan.

Entertainment

Rock, hakken, jazz, Nederlandstalig, eigenlijk alle muzieksoorten heb ik voorbij horen komen in de feesttent. Deze keer was de set-up heel compact met de feesttent direct naast de Soos. Het steengoede program-

ma verdiende eigenlijk meer ruimte, meer deelnemers en veel meer publiek. Elke avond stond de tent rond middernacht helemaal vol. De Holland-Friesland wedstrijd moet zeker nooit verdwijnen, ondoorgroenlijk wat de strategieën zijn. Is het gewoon hard zeilen of eigenlijk meer een voetbalwedstrijd zonder afgebakend speelveld maar met duidelijk aanwezige scheidsrechters? Zolang het publiek maar staat op iets van een boot met een lekker drankje en lekkere muziek is het heerlijk om hiernaar te kijken. En dan heb ik het nog niet gehad over de afterparty's op diverse boten..... Voor mij is dit zeilfestival the best kept secret en voor zeilers zo waanzinnig om mee te maken, want ook al zijn alle klassen best hecht en kennen ze elkaar goed, hier host iedereen door elkaar, eet iedereen met elkaar en waan je je af en toe in het buitenland. Hier zie je traditie en trends prachtig geëxposeerd tegen de mooiste oudhollandse achtergrond. Voor mij schieten superlatieven te kort! Zeilen op het scherpst van de snede

De winnaars in elke klasse beheersen in veel gevallen hun klasse op meerdere evenementen maar in een eenheidsklasse is dat nooit vanzelfsprekend. Kennis van de plassen helpt maar tijdens de Kaagweek neem je net iets meer risico. In de Regenboog klasse wonnen de Friezen de Holland-Friesland wedstrijd, en bij de Marieholms bleef het tot de laatste boei spannend en werd in het laatste rak de zege toch bepaald door de Yansä. Goed nieuws was dat de Mission IF Possible, met captain Hanz Zwart, weer helemaal back in business lijkt en tweede werd. De spanning die je aan boord voelt, is vanaf de kant / het ponton altijd moeilijk te zien, maar alle verschillende kleuren van de Marieholms helpen enorm. Laten we met z'n allen zorgen dat het aantal Marieholms verdubbelt in de volgende editie!

Gezelligheid

De echte festival vibe komt zeker ook door onze eigen Marieholm Ponton. Hoe leuk is het dat je na elke wedstrijd gelijk kunt aanleggen met iedereen waarmee je net op sportief gebied nog hebt gestreden? Alle handelingen worden geëvalueerd, geanalyseerd, verstagingen gemeten, belijning afgekeken, bemanningen gewisseld en doorrrrrrr! Je kunt even met elkaar



lunchen, relaxen en ouwehoeren. Iedereen heeft tijdens de wedstrijd zijn eigen verhaal en iedereen beleeft de wedstrijd op zijn eigen manier. Je probeert je altijd weer te verbeteren en hoopt de volgende wedstrijd op meer succes. Kijkt effe bij de concurrentie, feliciteert elkaar, helpt en lacht met elkaar en geeft elkaar tips. Dat maakt de klasse hechter en steeds aantrekkelijker. Het is makkelijk afspreken en als iedereen wat organiseert wordt het echt een feestje! Dank Rino, Marieke en Ronald zonder jullie organisatietalent en gastvrijheid was het niet hetzelfde. Volgend jaar hopen we dat de kom helemaal vol ligt, ook met Marieholms van buiten de Kaag. Alhoewel we natuurlijk heel blij zijn met de andere klassen die om ons heen liggen. Het is een schouwspel met een prachtige botenparade. Voor mij is dit vierdaagse evenement het jaarlijkse zeilhoogtepunt; Mission met Goud op het erepodium. Dit jaar werd het Zilver maar we hebben weer bewezen dat we het nog steeds kunnen.

Gezelligheid op het ponton van de Marieholms, elk jaar georganiseerd door Rino van Schie.

*Lisette Smit-Bennemeer
IF Mission IF Possible*





Pas op voor Harderwijker kapers!

Er gebeuren opmerkelijke dingen op de wateren rondom de Gelderse stad Harderwijk. Een groep jonge zeilers, uitgerust met IF's, boeken snel progressie en goede resultaten bij de lokale wedstrijden. Hoe is dit zo ontstaan?



Portret van Karel, hertog van Gelre uit 1638.

Eerst terug in de geschiedenis: In 1504 wilde Karel van Gelre de Harderwijker vloot een aanval laten plegen op Waterland. Onderweg kwam het tot een zeeslag met de Hollandse vloot, die Gelre verloor. In 1514 viel deze Karel met de vloot en 700 lansknachten, via Gaasterland, Friesland binnen. Ook liet hij een aantal kaperschepen uitrusten, die overvallen moesten plegen op Hollandse en Stichtse (Utrechtse) schepen.

Kortom: de strijdlustige Harderwijker vloot is niet uit de lucht komen vallen en hoewel de Harderwijkers tegenwoordig varen met Marieholms lijkt er aan strijdlust nog niets verloren te zijn gegaan. Hoog tijd dus om de voorzitter op onderzoek uit te sturen naar dit jong talent en verslag te doen in deze MarieTeam. Ik wordt gastvrij ontvangen door Yoica en Pepijn in hun schitterende appartement met uitzicht over jachthaven De Knar in Harderwijk. De andere leden van de groep zijn Kelly, Brit, Menno, William, Jantine, Simone, Jelmer en Luc. Allen jonge zeilers die graag hun geschiedenis en toekomstplannen delen met de lezers van MarieTeam.

In volgorde vertellen de leden enthousiast over hun zeil-leven:

Kelly en Brit zijn zussen die al sinds heel jonge leeftijd zeilen. Moeder zeilde al en zeilt nog steeds. Met z'n drieën zijn ze met hun boot te vinden op het Wolderwijd, randmeren en andere binnenwateren. Beide zussen zijn zeilinstructeur en actief bij de Watersportvereniging Flevo. Opmerkelijk is dat de zussen deze zomer als rescue-team actief waren tijdens The Oceanrace in Scheveningen. Gelukkig hoefde er

niemand gered te worden maar fijn om te weten dat als het misgaat, Brit en Kelly snel ter plekke zijn. Brit heeft zich al aangemeld bij de aanstaande America's Cup als 'rescue'. De zussen hebben alle twee een Laser maar varen wekelijks wedstrijden als bemanningslid op één van de IF's van de Harderwijker vloot. Ze vinden het ook vooral erg gezellig om deel uit te maken van het clubje. De aanschaf van een eigen Marieholm wordt nog overwogen.

Menno was achttien jaar toen hij met zijn ouders zeilde in Friesland en daar voor het eerst een Marieholm opmerkte. De liefde en het verlangen voor zo'n schitterend scheepje zijn gebleven en op z'n eenendertigste kocht hij zijn olijfgroene schatje. Voor de Harderwijkers is hij 'Pappa Marieholm' en is op zesendertigjarige leeftijd de nestor en inspirator van het groepje. Menno is ook zeilinstructeur en hij vindt het een uitdaging anderen beter te laten zeilen. Lesgeven zit hem in het bloed want in het dagelijks leven is hij universitair docent gezondheidsrecht in Utrecht. Opmerkelijk: Als hij niet zeilt of lesgeeft leest hij tientallen boeken over zeilen. Een echte zeilprofessor dus! Menno heeft na meerdere podiumplekken bij het Nationaal Kampioenschap ORC4 zijn zinnen gezet op de eerste trede van het ereschavot.

Yoica maakte een hele snelle ontwikkeling door die herkenbaar is voor menig Marieholmzeiler: Eerst overdonderd door de schoonheid van de boot en vervolgens het gemis aan binnenruimte en een comfortabel toilet. Bij wedstrijden was ze eerst stuurvrouw maar nu heeft ze haar plekje gevonden als voordekker. Daar kan ze zich lekker afsluiten van de tactische discussie die de broers Pepijn en Jelmer voeren. "Laat die twee maar lullen, dan kan ik genieten van het water en het zeilen". Als er geen wedstrijden gezeild worden wordt de boot van Yoica en Pepijn ingericht als toerschip voor vakanties.

William is 'ontdekt' door Menno en is voordekker bij hem aan boord. Zijn eerste wedstrijd met een Marieholm leverde gelijk een eerste plaats op. William is volgens eigen zeggen geboren in een Optimist. Moge zijn aanstaande kind toch een comfortabeler kraambedje vinden... Hij heeft ook zeilervaring opgedaan op een Trident 80. Ook is hij zeilinstructeur. Als William zijn opleiding tot huisarts heeft voltooid zegt hij bij zoeken naar een vestigingsplaats rekening te houden met het zeilen.

Jantine komt direct met een bekentenis: zij heeft een dubbele liefde. Enerzijds is zij verknocht aan haar eigen kwartron Waarschip en anderzijds de IF. Ze is een echte alleskunner aan boord. Sturen, middenman of voordek, het maakt haar niet uit. Haar zeilgeschiedenis begon op de Bergsche Plas bij Rotterdam. Ze is zeilinstructeur, uiteraard zou je bijna zeggen en volgt nog een opleiding tot zee-zeilinstructeur. Wapenfeiten zijn verder: zonder noemenswaardige ervaring solo oversteek naar Engeland met ziek bemanningslid, voltooiën van de 200-mijls solo race en podiumplekken bij het nationaal kampioenschap ORC4.

Jelmer is sportfanaat. Zeilen, hardlopen, kitesurfen en wielrennen. Zijn IF heeft hij op een bijzondere manier weten te bemachtigen: Via social media ontdekte hij dat een Noorse student die na met zijn IF te zijn overgestoken de boot in Nederland wilde verkopen. Voor een vriendelijk prijsje veranderde de boot van eigenaar (zie MarieTeam 2022). Minder vriendelijk bleek de spinnaker die gebruikt was als kotszakje. De lucht is er na meerdere wasbeurten niet meer uit te krijgen maar volgens Jelmer voldoet de spi verder prima. Jakkas! Ervaring als wedstrijdzeiler heeft Jelmer met de Laser en de Yngling.

Simone is de vriendin van Jelmer en moet nog een beetje wennen aan al dat zeilgedoe. Vindt het vooral leuk om samen met Jelmer de boot over te varen naar de wedstrijden. Ze zorgt, volgens eigen zeggen, vooral voor de gezelligheid. Daar twijfelt geen mens aan!

Pepijn is de broer van Jelmer en partner van Yoica. Hij is de enige 'nautische professional' van het stel en is gespecialiseerd in hydrografie. Hij herinnert zich uit zijn jeugd slechts twee vakanties aan land. Alle andere vakanties werden met het gezin aan boord van het ouderlijk schip doorgebracht. De IF was voor hem een bewuste keuze. De boot beter leren kennen is voor Pepijn een belangrijke reden om wedstrijden te varen. Op het verlanglijstje staat een overtocht naar Engeland. Pepijn en Jelmer hebben nog een broertje, maar volgens Yoica kunnen die drie beter niet met elkaar gaan zeilen. Te veel karakter aan boord, zullen we maar zeggen.

Luc is de benjamin van de Harderwijker vloot Hij heeft z'n eigen IF waar ie veel klusjes aan verricht (lees ook MarieTeam 2021). Is een vent die alles aanpakt en overal kansen ziet. Zo levert hij zelfgemaakte hoezen om de spinnakerboom aan de giek te hangen, heel handig tijdens wedstrijden! Luc is de marktkoopman van de vereniging en weet van minuut tot minuut wat er op Marktplaats te koop is. Zijn boot is zijn eigen paleisje. Luc maakt razendsnel progressie in het wedstrijdzeilen. Hij ziet een toekomst als leraar en eigenaar van een watersportbedrijf wel zitten. Triviaal weetje: Hij vergat eens een zakje met bananen in de boot van Menno en durfde dat pas drie maanden later te zeggen. Menno vroeg zich af waar die bananengeur toch vandaan kwam.

Tot zover de kennismaking met de Harderwijker vloot. Het clubje heeft veel plezier in het zeilen en ze inspireren elkaar. Dit trekt opnieuw andere jonge zeilers aan. Het dient als voorbeeld voor verjonging in de vereniging. Ga zo door Harderwijkers!



Age Smit
voorzitter NMV
anno 2023

v.l.n.r: Yoica, Jelmer,
Pepijn, Jantine, Luc,
Menno, Kelly, Willem
en Brit. Simone staat
niet op de foto.



Zomeravondcompetitie



Zowel de Pampus Regatta als de Zuiderzee Regatta hadden te kampen met weinig wind. Wedstrijden werden geschrapt en starts werden uitgesteld. Bij gebrek aan spectaculaire foto's besteedt Marie-Team dit jaar aandacht aan de zomeravondwedstrijden waarin onze leden veel successen boekten. Maar ook omdat het op de zomeravonden zo leuk en ontspannend zeilen is.

Zomeravondwedstrijden Kaag.

Elke woensdag worden op de Kaag zomeravondwedstrijden gevaren. We varen op SW-rating in de langzame kajuitbotenklasse; een veld met 24 deelnemers en negen Marieholms. Elk jaar neemt het aantal toe. Er zijn 17 wedstrijden en de beste 10 tellen voor het klassement. De Marieholms doen altijd goed mee voorin en onze grootste concurrent is een Kolibri 660 met een goed team. De avonden hebben vaak weinig wind, dus het is zaak goed het water te lezen en varen waar de wind is. Na de wedstrijden is het zomers altijd fijn nagenieten met de Marieholm vrienden met een biertje of chardonnetje.

Meestal doet de Yānsa te weinig wedstrijden mee vanwege de andere evenementen. Maar dit jaar gingen we voor de beker. Uiteindelijk viel de beslissing in de laatste wedstrijd. Er was weinig wind 6-8 knopen. De Kolibri is dan in het voordeel. Bovendien hadden wij een slechte start waardoor het een inhaalrace werd. Bij boei3 dacht ik wat gek dat de



Valken ook naar deze boei varen? Maar we voeren door. De Kolibri voer in het midden van het water vooraan. Wij kozen ervoor om langs de lijzijde van het water te varen in de hoop hen in te halen.

Plotseling ligt er een rode boei voor de neus? We beseften toen dat het hele veld een verkeerde boei had gerond. De tegenstander miste de boei. Wij hadden geluk en konden die boei nog net ronden. Van kansloos naar winnaar! Je moet altijd blijven opletten. De boeien willen wel eens op een andere plek liggen dan op de kaart staat aangegeven. Het hele veld was op het verkeerde been gezet. De Kolibri besepte zijn fout en trok zich terug uit de race. En zo wonnen wij het klassement.

Michel Zandbergen
team Yānsa

DiZeBra: Dinsdagavond Zeilen op de Braassem.

Al ruim 30 jaar worden er van half april tot half september op het Braassemermeer op dinsdagavond wedstrijden gezeild. Elke dinsdagavond starts voor twee klassen: open boten en kielboten. Bij de open boten vooral Laser, Solo en RS, gemiddeld zo'n 20 deelnemers. Bij de kielboten van alles, van toerbotten tot sportboten tot (poly)classics, gemiddeld 10-15 deelnemers. Er wordt gevaren op SW-rating, wat in feite betekent dat je

Wedsrijdzeilen kan soms ook lang wachten betekenen zoals hier bij de start van de de Zuiderzee Regatta.



tegen de klok zeilt. De open boten varen een op-en-neer baan, de kielboten een outer-loop. Er wordt geen gebruik gemaakt van vaste betonning, de boeien worden altijd uit gelegd, zodat start- en kruisrakken recht in de wind zijn. Startschip en boeien/rescueboten worden bemand door vrijwilligers, alle deelnemers worden geacht minimaal één keer per seizoen te helpen. Om deel te nemen hoef je niet perse lid van de WV Braassemmeer te zijn, maar als je structureel mee vaart wordt een lidmaatschap toch wel gewaardeerd.

Eerste start is om half acht voor de kielboten, 5 minuten later starten de open boten. Een wedstrijd duurt meestal rond 30 minuten. Vanaf 18.00 uur kan er in het bekende ruime clubhuis met groot terras een daghap genoten worden met uitzicht over de Braassem. Na de wedstrijden is er uiteraard de evaluatie aan de bar met bier en bitterballen, alsook de bekendmaking van de uitslagen met prijsuitreiking. Vaak zijn er wat ludieke prijzen, maar in ieder geval wordt elke dinsdagavond de Nachtkaars uitgereikt. Dit komt voort uit een oude traditie, maar zijn meestal splinternieuwe ontwerpen gemaakt van RVS met een Braassem- en zeilthema. Ze worden gemaakt door Jantine Kroeze, die vaak ook de prijzen voor het NMV zomerevenement maakt. De ene week gaat de Nachtkaars naar de winnaar van de open boten, de andere week naar die van de kielboten. Een deelnemer mag 'm maar 1 keer per jaar winnen dus iedereen maakt kans. Bij de kielboten varen doen meestal een paar IF's, een paar Folkboats, een paar Tirions, wat J22's, een enkele Kolibri 6.5, een H-boot, een Valk en meerdere Randmeren mee. Dat vaart leuk tegen elkaar, de ene klasse doet het beter met weinig wind, de andere (IF) juist met meer wind. Daarnaast starten de sportboten als SB20 en Maxfun ook mee, maar die zijn gelijk weg en zie je niet meer.

De BeeTill doet nu een jaar of 5 zo vaak mogelijk mee. Dat resulteert meestal in een 5^e plek overall, ongeacht het aantal deelnemers of races. Dat is tenminste de running joke voor de insiders. Francesca en ik varen meestal met z'n tweeën. Vanwege de korte wedstrijden met dus veel manoeuvres varen we eigenlijk altijd met de high-aspect fok. De genua is gewoon een stuk meer gedoe met z'n tweetjes. De spinaker gaat vrijwel altijd omhoog. Het leuke van deze wedstrijden is dat je door

de vele handelingen in korte tijd goed op elkaar ingespeeld raakt. Oefening baart kunst, en met 40 races in een seizoen zijn er dus training mogelijkheden te over. Een ander leuk aspect is dat je door de SW rating geen moment kan verzaken: een andere boot (met andere rating) kan dan wel ver voor of ver achter liggen, maar vaak blijken er na berekening van de gezeilde tijd op basis van de rating er maar een paar seconden tussen te zitten. Dat is soms frustrerend, vaak verrassend maar altijd leerzaam, leuk en vooral gezellig.

*Peter van Santen & Francesca Musina
team BeeTill*

Dinsdagavondwedstrijden Huizen

Dit voorjaar is de Fguur naar een nieuwe haven verhuisd. Niet zomaar een haven, maar naar Huizen, 'de haven van het Gooi'. Een nieuwe haven betekent ook nieuw wedstrijdwater. De avondcompetitie wordt op dinsdagavond gevaren. Woensdagavond vaar ik als bemanning mee op Liv in Harderwijk. Beide wedstrijdavonden zijn dus goed te combineren. En met het bevriende arsenaal aan wedstrijdzeilers in Harderwijk, hoefde ik me geen zorgen te maken om mijn bemanning op dinsdagavond rond te krijgen.

Op het Gooimeer is geen wedstrijdbaan uitgelegd maar wordt een 'rondje rond de boeien' gevaren. De eerste avonden is het dan ook flink zoeken. Gelukkig start er een startgroep voor ons, zodat we ons enigszins kunnen oriënteren. Ook was het een onbekend startveld. Enkele deelnemers kenden we al van andere wedstrijden zoals de Pampusregatta. Toch weer even spannend of iedereen de wedstrijdregels wel kent! Zeker bij een halve windse of zelfs voordewindse start is het opletten. De eerste wedstrijden namen we dan ook niet te veel risico. Later in het seizoen durfden we wat meer risico te nemen en steeds meer onze eigen wedstrijd te gaan varen. Het was een goed seizoen voor wedstrijden: veel wind en vaak mooi weer. De dinsdagavondwedstrijden zorgden ervoor dat we ook met harde wind gingen zeilen. Zodoende heb ik dit seizoen een hoop geleerd over mijn boot (én bemanning). Ook heb ik nog de nodige aanpassingen (zoals barberhauers en een spiboomhouder aan de giek) tijdens het seizoen gedaan.



De nachtkaars op de Braassemmeer en team Fguur wint op het Gooimeer bij Huizen.

**Miedema
Sails**



Jachtzeilen
Bootkappen
Tuigerij
Watersportwinkel



Foto: Menno Ommes

Zeilmakerij Miedema Sails

Zeilmakerij Miedema Sails is één van Nederlands bekendste zeilmakers.

Miedema Sails staat voor Nederlandse kwaliteit. Wij leveren jachtzeilen en bootkappen. Daarnaast beschikken wij over een tuigerij en een watersportwinkel waardoor Miedema Sails de meest complete zeilmakerij van Nederland is.

Tot ziens in onze zeilmakerij!

Miedema Sails
Gouden Boayum 6
8621 CV Heeg
The Netherlands

Phone: +31 (515) 443 450
E-mail: info@miedemasails.nl

www.miedemasails.nl

Het was spannend tussen plek 1 en 2 tot de laatste wedstrijd. Wedstrijdavonden zijn voornamelijk een goed excuus om een biertje te drinken, maar nu kreeg het fanatisme toch wel overhand. We kwamen zelfs eerder terug van zeilvakantie om nog een extra wedstrijd te varen zodat we meer afrekwedstrijden hadden. Alle inspanningen van de gehele bemanning hebben er toe geleid dat we aan het einde van het seizoen bovenaan het klassement stonden. Winst! En dat al in het debuutjaar. Volgend jaar gaan we met Figuur de titel verdedigen.

Jelmer van Tol
team Figuur

Woensdagavondcompetitie Harderwijk

De WAC op de Wolderwijd trekt ongeveer 60 kajuitboten, waarvan drie IF-boten uit Harderwijk. NMV lid Pepijn van Tol, schipper van de Liv, zit in de organiserende wedstrijdcommissie. Een serieus startschip, een oude garnalenkotter genaamd de Adriana, legt er iedere woensdag een mooie baan in. Een indewindse start, gevolgd door een driehoeksbaan afgewisseld met een up-down baan. Over het algemeen wordt er serieus maar respectvol en vriendelijk gevaren. Na het buitenspelen het clubhuis in, waar de Skuumkoppes erg gemakkelijk rond gaan. We doen het goed in de competitie en eindigen op of net naast het podium. En belangrijker: we worden ieder seizoen beter door de uitdaging die we elkaar geven. Ik kan niet wachten op de lente...



Menno Mostert
team Svea

WAC Naarden

De woensdagavonden deze zomercompetitie in Naarden werden gekenmerkt door overwegend licht weer. Dominant in onze klasse was de 'Black Pearl'; een exotische 1/4 tonner type Extra Paulette. Dat ze minder dan de helft van een IF weegt was in haar voordeel, evenals een vakkundige bemanning die haar elke week strak om de tonnen stuurde. De 'eeve' verscheen pas in de derde competitieweek aan de start en was tussendoor nog afwezig voor de HT. Doelstelling was om taken van de bemanning te rouleren zodat iedereen kon sturen, aan de 'piano' en op het voordek mocht. Met overwe-

gend podiumplaatsen zeilden Michiel, Hans, Evelyne en ondergetekende zich langzaam in de top 3. De spanning nam toe. In de voorlaatste wedstrijd werd een flinke tik uitgedeeld, waarbij 'eeve' op een punt verschil achter de Black Pearl in het klassement kwam te staan. De finale werd bloedstollend. Er was heel weinig wind, de wedstrijd werd een uur uitgesteld. Weinig wind betekende voordeel voor de Black Pearl toch slaagden we direct achter haar te finishen en wonnen daarmee de competitie met twee luttele punten verschil op 25 races.

Wouter Versluis
team 'eeve'

Beelden van de avondwedstrijden in Harderwijk (foto's WSV de Knar).

Feestelijke prijsuitreiking van de WAC in Naarden.



Najaarstreffen Regio Noord

23 en 24 september



Na een seizoen met helaas veel te weinig mijlen onder de kiel, was daar aan het einde van de zomer de mail met de aankondiging van het najaarstreffen Noord.

Sinds 2008 zijn wij de trotse eigenaar van de M26 Marie-sjön. Met rompnummer 55 niet een van de nieuwste en jammer genoeg in het verleden ook niet een van de best onderhouden exemplaren. Veel werk dus. Waarom koop je zoiets dan? Tja, verliefd zijn op mooie lijnen en bijbehorende zeileigenschappen, maakt dat de heldere blik toch wat vertroebelt. Direct na de aankoop ben ik lid geworden van de NMV want daar was de kennis om mijn scheepje op te knappen ruimschoots aanwezig. Nog steeds bezoek ik de kennisbank en diverse forums op de site voordat ik aan een nieuw opknapproject begin.

Mijn meevarende familieleden waren toentertijd vooral blij met de, originele, zwemtrap aan de spiegel. Ik dacht daar anders over want met het stijgen van onze leeftijd nam met dezelfde snelheid de lenigheid af en werd het weer aan boord komen na een zwempartij een hele klus. Tijd voor een nieuwe trap dus.

En dan is daar de uitnodiging voor het najaarstreffen in Heeg. Meerdere schepen bij elkaar, veel modellen zwemtrappen, wat wil je nog meer? Bedrijfsspionage als reden om naar deze bijeenkomst te gaan? Nou, niet alleen dat. Het leek me ook wel weer eens mooi om met een groep zeilers met dezelfde verliefdheid als ik, het water op te gaan.

Zaterdagochtend zonder boot naar Heeg gegaan. Het vooruitzicht van enkele uren op de motor door kanalen sturen trok me niet aan.

In de groepsapp had ik gezien dat er meerdere schippers alleen zouden komen en ik hoopte dat er wel ergens een plekje aan boord zou zijn om mee te mogen varen.

Met koffie en oranjekeek in de hand stonden we rond een uur of tien in de zon te kijken hoe de laatsten aanlegden. Wat een schitterende rij Marieholms aan de kant. Dat niet heel Heeg is komen kijken begrijp ik nog steeds niet.

Foto's maken van onze scheepjes doen we graag, Nóg fraaiere opnames maken was het onderwerp van de ochtend. Klaas Wiers-



ma, professioneel 'zeilfotograaf' vertelde over de ins and outs van het fotograferen van schepen. Saaie foto, fraaie foto, sluitertijd, diafragma, scherpte, diepte, fraai licht, tegenlicht, contrast en kijkrichting, het kwam allemaal aan de orde. De compositie van een foto werd ook uitgebreid besproken. Wie kent het begrip Gulden snede nu niet? Om te tonen dat we ook daadwerkelijk wat hadden opgestoken werd aan de bemanningen gevraagd een foto te maken die later op de dag door Klaas zou worden beoordeeld.

's Middags allemaal het water op. Zeilen naar een van de eilandjes tussen Heegermeer en Fluessen. Na een korte tussenstop terug naar Heeg waarbij spinakers tevoorschijn kwamen. Is een Marieholm aan de wind al fotogeniek, met gekleurde voorzeilen ziet het er nog fraaier uit. Het leverde mooie plaatsjes voor de 'fotowedstrijd' op (zie volgende pagina).

Na terugkomst in de haven de steigerborrel en niet al te lang daarna het diner in restaurant d'Ald Wal. Toen pas bleek pas goed hoe groot de groep eigenlijk was. De gereserveerde ruimte was amper groot genoeg. Volgend jaar maar gewoon het hele restaurant afhuren?

De zondagochtend stond in het teken van een bezoek aan het gebouw van WSV Heeg en de daar ondergebrachte tjottervloot. Er werd uitgebreid stilgestaan bij de bouw en kenmerken van het clubhuis: energieneutraal en gebouwd met duurzame materialen zoals gekookt hout waardoor de kans op rot sterk vermindert. Het geheel gebouwd door een groep vrijwilligers uit het dorp.

Tot slot bezochten we het boothuis onder het clubhuis, waar we de tjotters en het Fries jacht van de Stichting Friese Tjottervloot konden bewonderen. Vinden wij onze Marieholm soms oud? De oudste tjotter van de stichting stamt uit 1881!

We keerden terug naar onze bijna hypermoderne polyester schepen, landvasten werden losgegooid, de laatste gesprekken gevoerd en nog wat foto's gemaakt met extra zorg voor compositie, licht en camerastandpunt.

Een fijn weekeinde met fraai weer en goede gesprekken. Volgend jaar maar weer. De eerste ideeën zijn er al. Dan ben ik er ook weer bij, hopelijk met boot en nieuwe zwemtrap.

Menno Adamse
Mz6 Marie-sjön

Foto's Michiel Veldkamp





Scan code voor alle foto's van het weekend.





Op bezoek bij Rake Rigging

Zaterdagmiddag 11 februari

Foto's
Francesca Musina

Meer dan 50 leden van de vereniging, een geweldige opkomst, zijn vandaag naar Medemblik afgereisd om deze zaterdagmiddag de workshop 'rigging' door Rake Rigging bij te wonen en alles te leren over mast en want in het algemeen, en uiteraard op de Marieholm in het bijzonder. Nadat de lunch is verorberd start Pieter Kok de presentatie met een uitgebreide uitleg over de werkzaamheden van Rake Rigging, een aantal voorbeelden van rigging die zijn uitgevoerd op luxere jachten dan de gemiddelde Marieholm. Desalniettemin zijn de basis principes hetzelfde voor elke type zeiljacht.

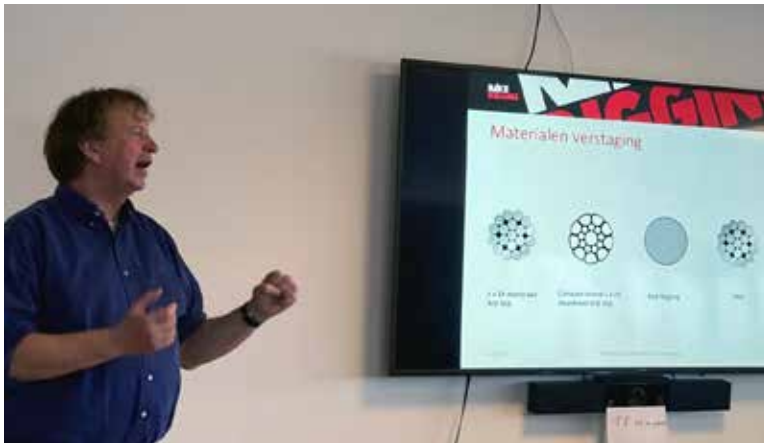
Zo krijgt het publiek uitgelegd dat een keuze voor een nieuwe mast niet 1-2-3 en zeker niet tussen mast A of mast B genomen kan worden. Mastkeuze hangt af van vele variabelen (ongeveer 10 wel te verstaan) waaruit gekozen dient te worden alvorens een nieuwe mast op een zeiljacht wordt geplaatst. En dan is er nog de klassennorm om rekening mee te houden. En niet te vergeten de stand van de mastputtingen en bijvoorbeeld de zalingen (hoek, lengte en gradatie).

Terug naar de Marieholm. Standaard bestaat het hoofdwant uit 5 mm. en onderwant uit 4 mm. staaldraad. En uiteraard is de ene staaldraad niet de andere staaldraad. Weving, de manier waarop het materiaal gevlochten is, en dichtheid heeft allemaal zijn invloed op sterkte (en buigzaamheid). Om van het beslag (wandputtingen bijvoorbeeld) nog maar niet te spreken. Voor elke aspirant koper van een nieuwe Selden mast bijvoorbeeld, gaan alle variabelen in een computerprogramma bij Selden in Zweden, Artificial Intelligence doet zijn ding en er komt een groen vinkje of een rood vinkje uit het programma. Bij een groen vinkje kan de mast in produc-

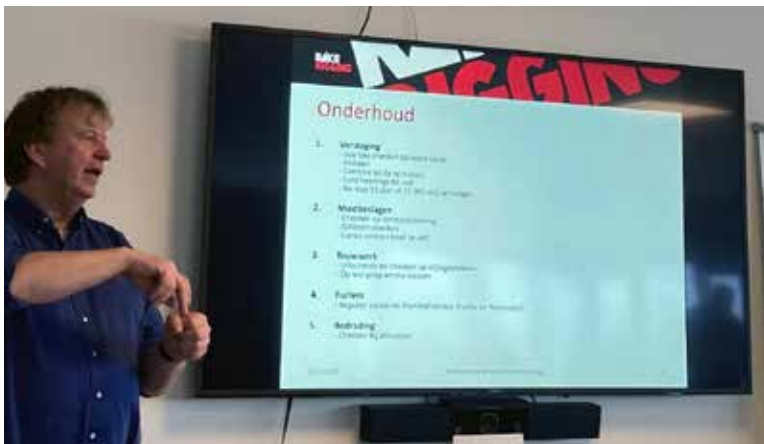
tie worden genomen en bij een rood vinkje zullen de variabelen enigszins moeten worden aangepast totdat er een groen vinkje op het scherm verschijnt. Selden (en met hen tevens de andere mastproducenten) hebben een reputatie hoog te houden en zullen gezien eventuele hoge schadeclaims geen mast in productie nemen als het vinkje rood is). Elke nieuwe mast komt met een certificaat (safety above all) wat dus een garantie is voor veiligheid op het water.

Aangezien elke Marieholmeigenaar wel eens nadenkt over een nieuwe mast gaat de eerste vraag over de levensduur van de masten waar we mee varen. En de eerste zweetdruppels worden al zichtbaar als we te horen krijgen dat een mast over het algemeen zo'n 50 jaar mee gaat, uiteraard afhankelijk van het gebruik. En niet alleen gebruik tijdens de leuke zomermaanden, ook de winterstalling is bepalend voor de levensduur van een mast. Je Marieholm op de kant op een bok met de mast recht omhoog, betekent dat trillingen door weer en wind nergens naar toe kunnen en de mast extra te lijden heeft. De aanwezigen worden gerust gesteld dat een mast zelden zomaar afbreekt. Meestal breekt de verstaging eerst uit de terminal (het uiteinde waarin de gevlochten draad gewalst is) of door corrosie of door knikken van de draad. Wat een geruststelling voor degenen met een mast van 50 jaar oud!

Voordat de presentatie verdergaat op running rigging, het lopend want, no even een vervelende eigenschap van staaldraad: het geeft na verkoop van tijd braampjes waar je lijnen echt niet tegen kunnen. Dus al snel krijgt het publiek een veelvoud van lijnen te zien, voelen en snuiven die allemaal verschillende eigenschappen



hebben, van lekker zacht voor de handen tot keiharde eelteters. Dyneema is wat iedereen roept maar eigenlijk is het ook maar een verzamelnaam en komt het in vele vormen en maten. Dyneema is de naam van het vezeltje en dat is toevallig heel sterk. Maar de wijze van vlechten, en het materiaal van de kern is minstens zo belangrijk. Het bepaalt het kwaliteitsverschil van de lijnen en het doel waarvoor ze geschikt zijn. De mantel moet namelijk goed om de kern zijn gewikkeld want ruimte en speling tussen mantel en kern is 9 van de 10 keer de oorzaak van een lijnbreak.



Voor vallen wil je bijvoorbeeld de stijfste kwaliteit, zo eentje die Hans Kazan rechttoepist recht liet staan in zijn trucshow in de jaren '70 en '80, toen onze Marieholms van de werf af kwamen. Dyneema 'Sk78' heeft zo het minste last van kruip omdat de vlechthoek het verschil maakt. De keuzes zijn oneindig. Het achterstag van een Marieholm zou bijvoorbeeld uitstekend kunnen worden gemaakt van Dyneema; staaldraad is niet meer nodig in deze moderne tijden. Tijdens de powerpoint sheets over fractionele- en masttop tuiggage hoort het publiek dat we eigenlijk, voor optimale performance, allemaal bakstagen op onze Marieholms hadden moeten hebben. Wat een geruststelling!



Na vragen en antwoorden uit het publiek volgt er een rondleiding door de werkruimtes van Rake Rigging, en we zien het resultaat van 'Hoefnix' refit first hand.

Tenslotte zijn hier nog vier tips voor de controle over de lijnen en verlenging van de houdbaarheid van ons tuigage:

- Gebruik valstoppers (8 tot 10 mm) met kleurschema's voor overzicht.
- Voor lijnen met duurbelasting zoals vallen: buslagers gebruiken en nooit kogellagers.
- Lekker varen is niet de vijand van je touwwerk, maar de zon is dat wel.
- In de winter zoveel mogelijk lijnen eraf halen, wasje draaien en in het voorjaar gewoon weer gebruiken.

Bart Kalksma



Wat te doen als je roer speling heeft



Foto
Jos Remmers

Inleiding

Een terugkerende vraag van leden op het forum, in appgroepen en tijdens bijeenkomsten gaat over speling in de ophanging van het roer. Dit jaar heb ik al een paar keer schippers gesproken die 's nachts last hebben van een klapperend roer. Naar mijn smaak is de speling dan wel al heel ver gevorderd; vind ik zelf speling op het roer bij het zeilen al vervelend.

De vraag gaat altijd over hoe de speling uit het roer gehaald kan worden. In dit stuk wil ik mijn gedachten over hoe de roerophanging is bedoeld, de oorzaak van slijtage, gevolg en oplossing van speling in het roer delen. Tot slot kom ik met een voorstel.

Idee achter de constructie

Onze Marieholms zijn langkielers met een aangehangen roer. Het roer hangt met roerpennen in drie vingerlingen aan spiegel en kiel. In de praktijk is het onmogelijk om de drie vingerlingen precies in een lijn in aan de boot te monteren. Zo is het ook onmogelijk om de drie roerpennen in een lijn op het roer te monteren. Ook al lijkt alles in een lijn te zijn gemonteerd, als je nauwkeurig gaat kijken zal er altijd een vingerling-pen-paar niet op een lijn liggen met de andere twee.

Zouden vingerlingen en pennen spelingsvrij in elkaar passen, dan zou er nog altijd een mechanische spanning op roer en spiegel staan. Om de mechanische spanning in materiaal te voorkomen zijn vingerlingen en pennen zo ontworpen dat er een behoorlijke speling tussen de metalen delen zit. Pennen hebben in nieuwstaat een diameter van ca 14 mm terwijl de vingerlingen een inwendige diameter van ca 16 mm hebben. De ruimte wordt opgevangen door rubberen ringen. Elke pen heeft een gleuf waarin een rubberen ring op zijn plaats gehouden kan worden.

De constructie van vingerling, rubberen ring en roerpen

zorgt ervoor dat uitlijningsfouten soepel worden opgevangen. Als er iets slijt zal dat eerst het rubber zijn. De ringen zijn veel gemakkelijker te vervangen dan de roerpennen of de vingerlingen.

Oorzaak slijtage

De rubberen ringen slijten door normaal gebruik, door veroudering en doordat er niet regelmatig gesmeerd wordt. Als de boot stil ligt en het roer niet wordt vastgezet beweegt het roer continue een beetje. Wellicht is dit wel de belangrijkste oorzaak van slijtage. Zelf zet ik daarom het helmhout van onze boot vast zodra de boot ergens stil ligt.

Gevolg

Als de ringen verslijten merk je dat al bij het zeilen. Het is ook goed merkbaar als de boot stil ligt en het helmhout wordt bewogen. Zijn de rubbers helemaal weg dan gaan de bronzen pennen en in de vingerlingen zweven en hoor je gebonk bij het bewegen van het roer. Vanaf dat moment gaan vingerlingen en pennen slijten. Naarmate ze verder slijten zal het gebonk toenemen. Uiteindelijk is reparatie nodig. Met een beetje geluk is alleen de roerpen versleten. Met wat minder geluk is het gat in de vingerling uitgesleten.

Wat te doen:

Voorkomen van slijtage is het eerste:

- Zet het roer vast als de boot niet vaart. Dan beweegt het roer niet en is er geen slijtage.
- Smeer jaarlijks de rubberen ringen. Ik doe dat met het vet dat ik ook in de Volvo-seal doe.
- Bij eerste tekenen van slijtage: Vervang de ringen rond de roerpen. Ik gebruik een harde soort (SHORE 90). Om de rubberen ringen te vervangen moeten de blok-

jes boven de roerpen die in het roer worden losgehaald. Dan kan het roer uit de vingerlingen worden getild en de ringen worden vervangen.

Roerpen

Op zich moet er speling zitten tussen roerpen en vingerling. Het idee is nu juist dat de rubberen ring de speling opvangt. De roerpen is versleten wanneer de gleuf waarin de ring moet vallen die ring niet meer op z'n plek kan houden. In dat geval moet de roerpen worden vervangen. Dat gebeurt door:

- De veren (bevestigingen) los maken van het roer. Zeer waarschijnlijk moeten daarbij de oude hulsmoeren worden opgeofferd. Ze zijn gemaakt van messing waaruit langzamerhand alle zink is verdwenen waardoor er bros koper over is gebleven. Dat laat zich meestal niet meer los schroeven.
- De versleten pen uit de veer te persen. Hiervoor is een hydraulische pers nodig die ca. 10 ton kan persen.
- Het gat dat overblijft in de veer moet met een grotere boor, gevolgd door een ruimer weer perfect rond worden gemaakt met de maatvoering van een perspassing.
- Een nieuwe pen met dezelfde nauwkeurige maatvoering als het gat moet vervolgens in het gat worden gesterst.
- De veer wordt weer vastgezet met nieuwe hulsmoeren. Neem geen RVS. Dat zal de veren, die van brons zijn, door galvanische werking uiteindelijk kapot maken. Vernikkeld messing is de meest voor de hand liggende keus. Bronzen hulsmoeren zijn niet of heel moeilijk te verkrijgen

Vingerling

Ik heb geen ervaring met het vervangen van de vingerling. Maar ik heb wel een stappenplan in gedachten:

- Kijk eerst hoe groot de slijtage is.
- Wanneer er nog voldoende vlees is, probeer het gat zoveel groter te maken dat er een bus in kan waarvan het gat weer zo groot is als de oorspronkelijke diameter
- Wanneer de vingerling te veel versleten is om er een bus in te kunnen maken, moet deze vervangen worden. Vingerlingen en veren met roerpen zijn te koop bij Seacamper in Berlijn. Jachtwerf Kuiper is dealer van Seacamper. Een metaalbewerkingsbedrijf zou ze redelijk gemakkelijk moeten kunnen maken.

Voorstel

Over het vervangen van roerpennen zijn er regelmatig vragen op het forum en in de appgroepen. Omdat slijtage van de roerpen bij de Marieholm hoort, heb ik besloten om te kijken of ik zelf geen pennen zou kunnen vervangen.

Eerste stappen zijn gezet door Jos Remmers. Hij heeft geprobeerd hoeveel kracht er nodig is voor het persen. Dat viel mee; met een eenvoudige werkplaatspers kunnen pennen worden verwijderd en teruggezet. Daarna heb ik bronzen pennen besteld bij een fijnmechanisch bedrijf, zelf een nauwkeurige boor en een 'ruimer' besteld en een pers aangeschaft. Plan is om wanneer er weer vraag is eens te kijken hoeveel tijd het kost om deze klus uit te voeren. Valt die tijd mee dan overweeg ik dit als service aan leden aan te bieden. Wordt vervolgd.

Hans ten Cate, cate0045@planet.nl

SUNBEAM SYSTEM

TOUGH ZONNEPANELEN
Beloopbaar
25,1% efficient
Flush kabel

SMART LITHIUM
Plug & Play
Simpel accu upgrade

MOONRAY MPPT
Speciaal voor jachten
Shadow Optimized

MULTI CONNECT APP

- Al je devices in één overzicht
- Personaliseer je weergave
- Instelbare notificaties

Available on the App Store

GET IT ON Google Play

Advies op maat? Bezoek de showroom of neem contact op via Sailspecials.nl

Even voorstellen



Gert en Martine Jongbloed

Gert bij Hamble
aan de Solent

Op het moment, dat ik dit schrijf, is de 12 maanden durende conversie van ons 'IFje' bijna voltooid. De bedoeling was om van een huurboot een wedstrijdship te maken. Daar zijn we nog een enkel paneeltje van verwijderd; vanaf nu mogen boot en wij ons gaan bewijzen op de wedstrijdbaan.

'Wij' zijn dochter Martine en ik. Martine is de oudste van onze vier kinderen, die allen hun allereerste zeilervaring opdeden in de buik van mijn vrouw Marijke, aan boord van onze Contessa 32, waarmee wij 18 jaar hebben gevaren. Martine wilde graag een zeiljachtje kopen tussen 22 en 26 voet. Omdat Marijke en ik de tijd en de kennis hadden trokken wij het land in. We zagen J22's, J24's en zelfs een Eygthene. Maar in diezelfde haven zagen we ook een Marieholm IF.

Martine bij
Monickendam



Als oud Contessazeilers vielen we gelijk voor de lijn, en we voelden aan, dat dit een scheepje was dat Martine niet in de steek zou laten.

Omdat het corona was, en wij iedere keer even ruggenspraak moesten houden met Martine, visten we telkens achter het net. Na twee keer vonden we dat wel genoeg en togen naar Sneek, om daar bij Karel Kuiper een schip te bekijken en te kopen. Kuiper knapte een voormalige huurboot voor ons op. Martine heeft twee seizoenen met de Marieholm IF vanuit Monnickendam gevaren. Dat vond ik eerlijk gezegd een beetje saai worden. Ik begreep dat er op de Kaag een heel veld Marieholm IF's lagen die ook wedstrijd voeren. Dat leek mij ontzettend leuk.

Maar ja, h e kom je daar aan een ligplaats en wie maakt er van een verhuur-Marieholm een wedstrijdship? Contessa-eigenaar Jeroen had goede raad. Jachthaven Lockhorst kon misschien wel in allebei voorzien. En dat was ook zo, in september 2022. "Maar dan moet je n  komen", zei Jan-Willem Versluijs van Jachthaven Lockhorst. Dat betekende gelijk d t week-einde.



Radicale vernieuwing



Misschien heb je 'm het afgelopen seizoen al eens zien varen. Van veraf overduidelijk een Marieholm IF, met een ander zeilteken. Maar als je de kajuit in stapt een wereld van verschil.

Het was op een zomeravond in 2021 dat we samen met een vriend in een Marieholm IF zaten. Het gesprek ging erover waarom de IF zo'n fantastische zeilboot is. Onze vriend beaamde dat, maar over het interieur zei hij: "Je kunt de boot nog zo netjes opknappen, maar binnen blijf je de sfeer van de jaren 70 houden. Zou het niet mogelijk zijn om een geheel nieuw interieur voor de IF te ontwerpen met meer ruimte, meer daglicht en meer comfort?" We hadden in de loop der jaren ervaring opgedaan met het refitten van IF's, maar met name bij het interieur kwam veel arbeid kijken. Een nieuw interieur zou daarom een plug & play concept moeten hebben met een gefreesd interieurpakket. Dit was het startpunt voor de Kuiper IF.

We vonden een partner in Van Oossanen Naval Architects. De eerste stap was het maken van een 3D-scan om de binnenkant van de IF in te kunnen meten. Met deze scan kon Van Oossanen met exacte maatvoering een 3D-interieurtekening maken. We wilden de binnenruimte zo optimaal mogelijk benutten. Essentieel was: meer ruimte in de voorpiek, goede rugondersteuning en een open



ruimte tussen kajuit en voorpiek. Er werden berekeningen gemaakt wat betreft de constructie en krachten die ondervangen moesten worden als we het originele tussenschot weg zouden laten, met als resultaat een verstevigende raamspantconstructie met ondersteunende paal. Met deze basis konden we verder met het optimaliseren van de inrichting. De voorplek is verlaagd en verlengd, wat zorgt voor meer beenruimte en meer ruimte boven je hoofd. Door het open raamspant is het daarnaast makkelijk je bed in- en uitstappen. De zitbanken in de kajuit hebben grote rugleuning en door verlaging van de banken is er ook hier meer ruimte boven je hoofd en meer plek om je benen kwijt te kunnen.

Het creëren van meer daglicht in de boot was een volgende uitdaging. Het was niet mogelijk om een vluchtluk van een bestaand merk te gebruiken, omdat dit door de ronding van de opbouw niet past. Gelukkig vonden we een partner die de techniek beheerst om acrylglas (GS) zowel in de lengte- als in de breedterichting te buigen, zonder dat het door warmte vervormt. Op basis van een origineel vluchtluk maakten we zelf een positieve en een negatieve mal. Het kostte meerdere aanpassingen, maar uiteindelijk is het gelukt om een transparant vluchtluk te maken. De vele positieve reacties maakten dat we hierna gelijk door zijn gegaan met het ontwikkelen van een onderhoudsvrij, transparant 2-delig ingangsluk van hetzelfde 15mm acrylglas GS, waarin standaard een ventilatierooster, hor, handgreep en ingangsslot zijn verwerkt.

Voor een Kuiper IF worden zowel het interieur als het exterieur volledig vernieuwd. Een aantal opties die op de Kuiper IF zitten, zijn echter wel 'los' bij ons verkrijgbaar en passen op elke IF. Denk hierbij aan het kurkdek: het natuurlijke en duurzame alternatief voor teak wat ook nog eens goed isolerend werkt. Ook het transparante vluchtluk, het ingangsluk en de speciale IF kuipkussens zijn via onze IF Boatique te bestellen.

Het is een geslaagde metamorfose waar de huidige eigenaren van de Kuiper IF 001 al veel zeilplezier mee hebben beleefd.

Merdeka en Karel Kuiper
Jachtwerf Kuiper

In het weekend van 15-16 juni 2024 nodigen we de leden van de Marieholmvereniging uit op onze jachtwerf in Sneek. We willen dan met jullie van gedachten wisselen over electrisch varen met een IF/M26 en het is dan mogelijk om een kijkje te nemen op de Kuiper IF. Meer informatie over dit treffen en het programma volgt via de NMV-nieuwsbrief.

Lees verder op blz. 47

DEKKER WATERSPORT

**MOST ASSORTED
WATER SPORTS STORE
IN THE NETHERLANDS!**



MAKE A PLEASURE CRUISE OF YOUR VISIT TO OUR SHOP!

MOOR AND STAY OVERNIGHT FOR FREE!

Dekker Watersport offers you a lot of extra water sports fun if you are visiting us with your boat. Moor for free, right in front of our store and stay overnight for free so you can take your time to visit our store.

From the North Sea Canal you sail into side channel F or Schiethaven channel. At the end you go along the Bruynzeel halls and turn right. Here you can moor for free and upon request stay overnight FOR FREE. Water and 220V are present.

For an advantageous course, our coordinates are: N 52.25.872 E 4.49.307

ROUTE TO ZAANDAM BY ROAD

From Amsterdam: Motorway A10 follow signs Zaanstad. Via A8, exit Zaandam-Zuid (exit 1). At the end of the exit turn right to Kolkweg / Thorbeckeweg, than straight ahead. Over the Den Uyl bridge at the crossing with the traffic lights go straight ahead. Next crossing turn right. You find Dekker Watersport on your left side at the end of the road.

From A7 Hoorn: Motorway A7 follow direction Zaandam/Amsterdam (A8). Exit Zaandam-Zuid. Again exit Zaandam-Zuid and at the end of the exit turn right to Kolkweg / Thorbeckeweg, than straight ahead. Over the Den Uyl bridge at the crossing with the traffic lights go straight ahead. Next crossing turn right. You find Dekker Watersport on your left side at the end of the road.

From A9 Alkmaar/Beverwijk: Exit 10, Castricum-Zaandam Zaanstad, follow the secondary road to Zaandam. After trainstation Zaandam (on your right side) take the third exit to the right. Next crossing turn right again. You find Dekker Watersport on your left side at the end of the road.

PIETER GHIJSENLAAN 4, 1506 PV ZAANDAM, TEL.: +31(0)75 - 6 163 362

FOR A COMPLETE OVERVIEW OF OUR OFFERS: WWW.DEKKERWATERSPORT.NL



Het productieproces: het interieur wordt gespoten, de nieuwe delen worden ingemeten, plaatsing van het raamspantconstructie. Rechts: versterking van de mastbalk met een U-vormig zadel.

Vervolg van artikel op blz. 45

“Aan Van Oossanen is gevraagd om een oplossing te bedenken in een belangrijke constructiewijziging van de Marieholm IF aan de binnenkant van het casco, waardoor de opening in het schot die toegang geeft tot de voorpiek verbreed kon worden. Het schot is van groot belang voor de stijfheid van de boot en dient tevens als ondersteuning van de mast. Daarom is er gezocht naar een oplossing die het vergroten van de opening mogelijk maakt, en tegelijkertijd de structurele integriteit waarborgt. Het antwoord is gevonden in het plaatsen van een metalen stut geïntegreerd aan stuurboord voor een verdere verbetering van de doorgang. Echter, door het uit het hart-schip plaatsen van de stut wordt de mast niet meer direct ondersteund, wat een extra buigend moment in de dekbalk ten gevolge heeft. Om dit krachtenspel op te vangen, is daarom een U-goot - of zadel - om de bestaande dekbalk heen verlijmd om de sterkte te waarborgen. Een bijkomend voordeel van deze opstelling is dat het zadel aan de stut gelast kan worden, wat ook weer voor extra versterking zorgt.”



**Niels Moerke,
directeur Van Oossanen Naval Architects**

Theme 'What if ..?'



Colofon MarieTeam

Dit is het 29^e verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging, jaargang 23 (2023).

Nederlandse Marieholm Vereniging
Opgericht 1 januari 2001, KvK-nummer 30169764
Bankrekening NL68 INGB 0005 2184 63
t.n.v. Nederlandse Marieholm Vereniging

Correspondentieadres:

secretaris.nmv@marieholmvereniging.nl
Bijenmeent 32, 1218 GC Hilversum

www.marieholmvereniging.nl

redactie.nmv@marieholmvereniging.nl

Copyrights Marieholmvereniging en Twirre Bogaard.

De foto's bij de artikelen zijn veelal gemaakt door de auteurs of de redactie, tenzij anders vermeld.

We often use Google Translate to read the Swedish website or the magazine 'Medvind'. Translating Swedish into English and subsequently into Dutch, works better than translating directly from Swedish into Dutch. Google sometimes produces ridiculous translations, the most hilarious being translating 'IF båt' to 'IF boat' and to 'Indien boot' (in Swedish literally: 'Ifall båt').

What IF? IF boat then ... what else? The sentence stimulates your imagination. What if... you suddenly have a lot of time... you are very handy... you just had a baby ... you want to dry out on the seabed of the Wadden Sea... you lose your rudder or the class rules become less important... ? The possibilities with an 'Indien boot' are unlimited. That is where this MarieTeam is about.

Unlike in Sweden, the Dutch Marieholm Association (NMV) focuses on all the owners of sailing boats built in the Marieholm Bruk factory. Most of our members own an IF, IFe or M26, but there are also some owners of the (also built in the Netherlands M32 and M33). The aim of the association is to promote and preserve these beautiful boats. We do this by sailing against and with each other, in regattas and in touring trips, by sharing knowledge on maintenance and technical adjustments. The board facilitates initiatives from members in all these areas.

The distinction between regatta and touring sailors is both a strength and weakness of the association. Together we form a large group that is visible in the Netherlands, but conflicts of interest between the groups sometimes create dilemmas. In recent years, we have noticed that both groups are developing and working together. While the growth of the association was at first mainly among the regatta sailors (because we discovered that the IF was much more of a racing boat than we thought), now the touring sailors are making themselves heard with large turnouts in regional events. They discovered how fun, useful and enjoyable it is to get together and sail together. We currently have close to 300 members.

The fact that IFs are relatively inexpensive, that there is an active group of regatta sailors and that there is a wealth of knowledge about the boat, makes the IF popular with young beginners. Another group where we still see growth are the 'downsizers'; people who had a larger boat, who later in life switched to a more manageable boat with stable sailing characteristics. Because they have time and money, they are willing to invest in their Marieholm. We see also a trend in professional boat builders that are refurbishing IFs. This goes sometime beyond a 'refit'; it is a total 'makeover'. There are also technical developments to report within the association. As specific boat parts, such as window frames and rudder pins, become worn, there is an initiative underway to collectively replace the rudder pins. The NMV supports such initiatives in various manners. Some members have developed a folding swimming ladder that fits tightly against the stern when folded, and can be opened from the water.

We have not yet finished sailing with the Marieholm in the Netherlands. The boat market is lively, good boats are for sale for a short time and boats are still being imported. The different blood groups of touring and regatta sailors contributes to the growth of the association, not only in memberships but also in knowledge. The regatta sailors are improving by taking part in mixed competitions, and the touring sailors are providing technical innovations. The realization that both groups have a lot in common is slowly starting to sink in. Together they form the Dutch Marieholm Association.

The MarieTeam editorial staff

RAKE **RIGGING**

the next level in sailing®

- nieuwe masten
- staand want
- lopend want
- verlichting
- dekbeslag

 **SELDÉN**
for sailing

 **LANCELIN**
CORDERIE HENRI LANCELIN S.A.S.
sharing the passion for ropes

Voor leden van de
Nederlandse Marieholm
Vereniging 15% korting
op Lancelin touwwerk.

Rake Rigging bv
Overleek 7, 1671 GD Medemblik
telefoon : +31(0)6 250 455 49
mail: info@rakerigging.nl



Jachtwerf **R**exwinkel

NUMANSDORP

Passie voor boten



Onderhoud - Reparatie - Restauratie - Custom build

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp is de deskundige partner voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht. Nieuwbouw, verbouw, restauratie, interieurinrichting, schilderwerk, spot-repairs, gelcoat reparaties, stalling, werkzaamheden aan motoren en elektronica, gaskeuringen, rvs- en overig metaalwerk op klassieke en moderne jachten van hout, polyester en staal: alles is mogelijk. We nemen u graag werk uit handen.

50tons botenlift - mastenkraan - ruime winterstalling

Veerweg 3-5 3281 LX Numansdorp 0186 650 410

www.jachtwerfrexwinkel.nl

info@jachtwerfrexwinkel.nl