Jaargang 17 najaar 2018

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

Thema Over 'de grens'

Nieuwe IF

Hel en vermoeienis tijdens 24 Uurs

Zomerevenement 2018 Hoorn

Nederlandse Marieholm Vereniging

Jachthaven Juffermans

Nieuwbouw - Reparatie - Onderhoud -Stalling - Jachthaven - Winkel - Bemiddeling

geeft uw boot kleur

Foto Eric van den Bandt

Al meer dan 40 jaar een begrip in de watersport. Na de Mission IF Possible en de Yansã werd nu ook de Sister Ray door ons bedrijf professioneel geschilderd.

Jachthaven Juffermans

Veerpolder 69
2361 KZ Warmond

HISWA

Tel 071-3010548 | info@jachthavenjuffermans.nl | www.jachthavenjuffermans.nl

Inhoud

Van de voorzitter **1**
Boot en vereniging **2**
Federatie PolyClassic Zeiljachten 2
Algemene ledenvergadering 13 januari 2018 3
Belangrijke data 2019 5
Berichten uit de vereniging 5
Even Voorstellen Maarten Rader **7**
Even voorstellen Jeroen en Hetty van der Plaats 9
Thema **11**
Over de 'grens' 11
Nieuwe IF 13
Boot en wedstrijd **15**
Winterwedstrijden in Holland 15
Wad 'n ervaring - HTrace 2018 17
Marieholm zomerevenement 2018 Hoorn 21
98e Kaagweek met negen IF's aan de start 27
Svenska Mästerskapet 2018 Uddevala 29
Even Voorstellen Hans ten Cate en Selma Hensen 33
Hel en Vermoeienis - 24 Uursrace 2018 34
Boot en vereniging **36**
Marieholmtreffen Zuid 36
Boot en wedstrijd (vervolg) **37**
Pampusregatta: élke seconde telt 38
Rond en Plat Westeinder 40
Boot en verhaal **41**
Kustzeilen voor Dummies 41
Wind, stroming en getij sturen ons avontuur 43
Boot en techniek **48**
Zo takel je een IF 48
Gespot 48
Colofon **48**

Van de voorzitter

voorzitter Hanz Zwart

"Gedeelde passie voor design"

Beste Marieholmliefhebber,

Voor u ligt de nieuwe MarieTeam van uw Nederlandse Marieholmvereniging. Vol met verhalen en belevenissen van het vaarseizoen 2018. Het is mooi om te weten dat zoveel mensen plezier beleven met zo'n geweldig, rank, klassiek gelijnd schip.

Tijdens de ledenbijeenkomst in de Barg (Boskoop, 3 november 2018), ook bedoeld voor nieuwe leden om kennis te maken met de vereniging, bleek dat onze leden naast de Marieholm nog een overeenkomst hebben, een passie voor design. Of dat nou gaat om een stoel of auto, het is leuk om te weten dat we met elkaar kunnen genieten van mooie dingen.

Als ik na een zeildag van mijn boot af stap, kijk ik na een paar passen altijd nog even achterom. Herkent u dat? Ben je niks vergeten en ligt de boot wel goed vast? Daarna kijk ik nog even naar de romp en de lijn van het schip, het brengt een kleine, trotse glimlach boven en ik denk vaak 'dat is toch een schitterend schip om te zien.' Om mijn boot in goede conditie te houden heb ik een klussenlijst en een wensenlijst. De wensenlijst is zo'n opsomming van zou ik graag een keer willen, bijvoorbeeld een elektrische buitenboordmotor of nieuwe kussens. De klussenlijst is veel dwingender en moet snel worden afgewerkt. Na de laatste winterwedstrijd zijn er twee klussen bijgekomen, de bek van de spinakerboom was uit de boom gebroken en het voorstag kwam tijdens het zeilen los. Gelukkig hield de fok de mast overeind en tijdens het varen hebben we een tijdelijke borg van een lijn gemaakt. Mijn tip: controleer zo nu en dan de borgpen van het voorstag.

Foto voorkant: Chris Lansink

Het bestuur is erg blij met de inzet van leden die iets voor de vereniging willen doen. Dat kan uiteraard van alles zijn, kennis delen bij het opknappen en onderhouden van uw schip, het organiseren van een vaartocht in uw regio of helpen bij de website. Om initiatieven van de leden te ondersteunen hebben we ook een potje opgenomen in onze begroting. Uw ideeën en suggesties zijn zeer welkom. Dat kan via de mail of bij een ledenbijeenkomst. De eerste is op zaterdagmiddag 12 januari in Loosdrecht. Onze NMV-nieuwjaarsreceptie, Algemene Leden Vergadering en een voordracht van een spreker. Alles ineen, ik kijk er naar uit u daar te mogen verwelkomen.

Namens het bestuur wens ik u fijne feestdagen en een heerlijk zeiljaar 2019!

Hanz Zwart
Voorzitter NMV

Boot en vereniging

Federatie PolyClassic Zeiljachten

Het bestuur van de Federatie PolyClassics heeft een notitie inzake het functioneren van de Federatie opgesteld. In deze notitie zijn een aantal voorstellen ter verbetering gedaan. Het bestuur van de Marieholmvereniging heeft deze voorstellen besproken en hun reactie ingebracht in de Adviesraad. Dit heeft tot aanpassing van de voorstellen geleid.

Het Dagelijks Bestuur van de Federatie PolyClassics ervaart de laatste tijd dat het lastiger wordt om namens en voor de aangesloten verenigingen op te treden. Recentelijk zijn deelname aan de Hiswa, een tweede workshop bij Ventis en ook de deelname aan de Polyclassic Cup in 2017 en de organisatie van de Cup in 2018 teleurstellend verlopen. De Federatie merkt dat het lastig is om de verbinding met de verenigingen goed te leggen. Niet dat ze de contacten niet hebben, maar omdat dat ze het gevoel hebben dat ze van alles kunnen bedenken en organiseren, maar dat de respons daarop maar matig is. Het teruglopende enthousiasme voor de activiteiten van de Federatie heeft volgens het bestuur drie oorzaken: de communicatie, de inhoud van het aangeboden programma en de structuur van de Federatie.

Communicatie

De ervaring leert dat de respons op initiatieven beperkt blijft tot enkele, en veelal dezelfde verenigingen zoals de Marieholmvereniging. Voor het bestuur is het lastig na te gaan of en hoe de initiatieven bij de aangesloten verenigingen en verder bij hun leden terecht komen.

De communicatie verloopt op dit moment indirect en is grotendeels afhankelijk van de medewerking van de klassenorganisaties. Naast het gebrek aan transparantie leidt dit ook tot vertraging in de communicatie. Er lijkt op dit punt ruimte te bestaan voor verbetering van de effectiviteit.

Aangeboden programma

Een andere vraag is of de initiatieven die vanuit het bestuur worden genomen passen bij de behoefte en de vraag van de aangesloten klassenorganisaties en – in het bijzonder – hun leden. Zo hebben we op de afgelopen bestuursvergadering voorgesteld om de Polyclassic Cup meer een ‘family event’ karakter te geven, in de veronderstelling dat de leden wellicht minder gericht zijn op wedstrijden en meer op het onderling ontmoeten, kijken en leren bij en van elkaar. Of dat een goed idee is moet nog blijken, want het is nog niet gelukt om met dit concept voor ogen dit een evenement vorm te geven.

Structuur Federatie

Op dit moment komen de organisatorische werkzaamheden op de schouders van het dagelijks bestuur en enkele enthousiaste leden. Het dagelijks bestuur (DB) pleit al jaren voor een grotere betrokkenheid van de klassenorganisaties bij de organisatie van evenementen. De structuur wordt gevormd door een klein DB (3 personen) dat eens per jaar rapporteert aan de Adviesraad die bestaat uit vertegenwoordigers van de 12 aangesloten klassenorganisaties. Het aantal contactmomenten is daarmee beperkt en de relatie tussen DB en de individu-

ele leden te afstandelijk. De conclusie van het bestuur is, dat de huidige structuur voor het functioneren van de Federatie niet optimaal is. Het DB wil de organisatie aanpassen. Daarvoor gelden drie uitgangspunten:
a) een grotere betrokkenheid van de aangesloten klassenorganisaties, en hun leden;
b) een grotere slagvaardigheid bij de planning en organisatie van evenementen;
c) een betere spreiding van taken en verantwoordelijkheden.

Voorstellen

Het Dagelijks Bestuur is daarom na overleg met de Adviesraad met de volgende voorstellen gekomen.

* Het bestuur wordt uitgebreid tot circa 7 (3 DB+4) actieve leden. De aangesloten klassenorganisaties krijgen zitting in het bestuur. De bezetting wordt in onderling overleg geregeld, actieve betrokkenheid bij en deelname aan de uitvoering van het afgesproken jaarplan is vereist;
* De Adviesraad houdt op te bestaan en wordt vervangen door bestuursvergaderingen, circa 3-4 keer per jaar. De bestuursleden communiceren met hun achterban en zetten acties uit;
* Doel van de Federatie is behoud van klassieke polyester zeiljachten door middel van belangenvertegenwoordiging in relevante platforms, kennisoverdracht en promotie;
* Het bestuur stelt ieder jaar in het najaar een werkplan op voor het volgende jaar inclusief de aansluitende winterperiode. Dit plan bevat concrete afspraken over wat de Federatie onderneemt inclusief begroting van de geplande werkzaamheden en wie die zal uitvoeren. Het werkplan zal een concretisering zijn van de doelen van de Federatie;
* De Federatie verbetert haar financieel management en houdt de leden op de hoogte over de stand van zaken. De penningmeester wordt voorgedragen door de aangesloten klassenorganisaties;
* Het bestuur van de Federatie communiceert via het bestuur en de netwerken van de aangesloten verenigingen. De verenigingen melden hun communicatie over (activiteiten van) de Federatie terug aan de Federatie;
*De Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten (BKPJ) heeft zich aangesloten bij de Federatie. De Omni-club zal daarom worden opgeheven en de leden wordt voorgesteld om lid te worden van de BKPJ. De aansluiting van de BKPJ heeft er verder toe geleid dat de Federatie de eigenaren van de in aanmerking komende schepen voor gaat stellen deze te registreren in het register Varend Erfgoed. Dit versterkt de positie van de Polyclassic Zeiljachten.

Het bestuur verwacht op deze manier het organiserend vermogen van de Federatie te vergroten en tegelijk de effectiviteit van de communicatie met de aangesloten klassen)organisaties te verbeteren. Bovendien kan het aangeboden programma beter worden aangesloten op de behoeften van de individuele leden. Een Federatie bestaat bij de gratie van haar meerwaarde voor de aangesloten organisaties, en vooral hun leden. Vooralsnog gelooft het bestuur dat er een bestaansgrond is voor een behoudsorganisatie voor klassieke polyester zeiljachten.

Tijdens de Algemene ledenvergadering van de Marieholmvereniging op 12 januari zal een toelichting gegeven worden op de voorstellen.

Ben Verhaaf
voorzitterz FPZ

De FPC klasse van de 24 Uurs werd gewonnen door Dingeman Boogerd (rechts) met een Francis 26.

Algemene ledenvergadering 13 januari 2018

20e Ledenvergadering

Het feit dat dit de 20e Algemene ledenvergadering was werd door niemand benoemd, als ik het verslag van de vergadering van secretaris Paul van den Hoek goed lees.

Tweeënvijftig mensen in totaal waren naar het clubgebouw van de GWV De Vrijbuiter in Loosdrecht gekomen, inmiddels een plek waar we al een aantal jaar komen voor de ledenvergadering. De bezoekers werden welkom geheten door Frans Roodbeen, architect van het prachtige gebouw en lid van onze vereniging. Onlangs ruilde hij zijn IF in voor een M26. Voor aanvang van het programma konden leden een jubileumkalender kopen of overtollige bootspullen verhandelen op de tweedehandsmarkt. Aan het begin van het programma

vertelden Wouter Versluis en Michiel Veldkamp over de deelname, samen met Michel Zandbergen, aan het Zweedse kampioenschap ten westen van Stockholm. Ze lieten een mooi filmpje zien dat de Zweden gemaakt hadden.

Daarna opende voorzitter Hanz Zwart de vergadering. Het ledenbestand is gestegen naar 240, een toename met 11 leden ten opzichte van 2016. We groeien langzaam maar gestaag. Elk jaar zijn er ook leden die hun boot verkopen en hun lidmaatschap opzeggen. Sommigen blijven lid (4% van de leden heeft geen boot), 36% van de leden heeft een M26, 30% een IF en 23% een IF-e.

In 2017 heeft Francesca Musina de taken van penningmeester Carel Rikken overgenomen. Ze gaf een helder overzicht. 2017 was een bijzonder jaar voor de NMV waarin we het jubileum van de IF gevierd hebben. Daarvoor was extra budget begroot voor promotiedoeleinden. De deelname aan de Hiswa was duurder dan verwacht en de de verzending van de MarieTeam kwam duurder uit. Nieuw was het budget dat het bestuur beschikbaar stelt voor sponsoring van bijzondere promotieacties door leden. Toch werd door besparingen in totaal zo'n 600 euro minder uitgegeven dan aan het begin van het jaar begroot was. De kascontrolecommissie heeft de boekhouding ingezien en de stukken steekproefsgewijs gecontroleerd. Corstiaan Kleiwegt deed verslag. Ze was van mening dat de geheel gedigitaliseerde administratie goed georganiseerd is en en daardoor makkelijk te controleren. Ze kwam met de volgende aanbevelingen voor het bestuur: Beraad je over de hoogte van het eigen vermogen van de vereniging in relatie tot ambitie en risico's enerzijds en de contributie anderzijds. En zet de financiële verantwoording op de agenda van elke bestuursvergadering.

De andere bestuurswisseling die in 2017 plaats vond was die van de Commissaris Evenementen. Wouter Versluis volgde Hans Verdel op. Het laatste evenement dat hij organiseerde was het Zomerevenement in Uitdam met een een recordaantal van 35 boten. Beide oud-bestuursleden kregen tijdens een etentje een mooie herinnering: een zeilfoto van hun boot op aluminium geprint. De Ludo Kengtel jaarprijs voor het beste resultaat in de alle wedstrijden werd dit jaar weer gewonnen door Hans Verdel. Namens het team nam Len Verdel de prijs in ontvangst. Ferdinand Postma, onze technische man en oud-bestuurslid is ziek. In de ledenvergadering werd hij onder applaus benoemd tot erelid.

Na de ledenvergadering volgde een presentatie van Klaas Wiersma. In plaats van de aangekondigde lezing over 'Fotograferen op het water' kwam hij tot onze verrassing met een presentatie over de Volvo Ocean Race. Ook prachtige beelden en boeiend.

Redactie MarieTeam

Van boven naar beneden: Hanz Zwart opent de vergadering, Corstiaan Kleiwegt doet verslag van de kascommissie, Len Verdel ontvangt de Ludo Knegteljaarprijs, Klaas Wiersma over de Volvo Ocean Race.

Wouter Versluis werd onze nieuwe Commissaris Evenementen

Belangrijke data 2019

Dit is een voorlopige agenda. Check desbetreffende websites en www.marieholmvereniging.nl/evenementen

12 januari	NMV ledenvergadering (WSV Vrijbuiter, Oud-Loosdrecht)
6 - 10 maart	Hiswa, Amsterdam (stand Federatie Polyclassics)
9 -10 mei	NMV regiotreffen Noord (Sneekermeer, jachtwerf Kuiper)
16 - 17 mei	Harlingen-Terschelling race (Harlinger Watersportvereniging)
25 - 26 mei	Sprintwedstrijden (Kaag, KWV De Kaag)
15 - 16 juni	Summerregatta (Braasem, ZV Braassemermeer)
28 - 30 juni	Deltaweekend (Colijnsplaat
3 - 6 juli	Zweeds kampioenschap (Uppsala, Ekolns Segelbåtsklubb)
5 - 6 juli	NMV zomerevenement 2018 (Hellevoetsluis, WSV Hoorn)
24 - 28 juli	Kaagweek (Kaag, KWV De Kaag)
24 - 25 aug.	24 Uurs zeilrace (Markermeer/IJsselmeer, Kustzeilers)
31 augustus	Kruis van Heeg (Heegermeer, WSV Heeg)
7 - 8 september	Pampusregatta (IJmeer, ZV Het Y)
14 - 15 sept.	Rond en plat (Westeinderplassen, Westeinderzeilwedstrijden.nl)
14 - 15 sept.	NMV nazomertocht Wadden of Markerwadden)
20 - 22 sept.	Kilorace (Ketelmeer, www.kilorace.nl)
24 - 25 oktober	Cooling down (Braasem, ZV Brassemermeer)
2 november	NMV ledenbijeenkomst (de Barg, Boskoop)

Berichten uit de vereniging

Medvind

Uw redacteur schreef op verzoek van de Zeedse vereniging een artikel voor de voorjaarseditie van hun blad Medvind. Eric van den Bandt's foto van Hans Verdel en zijn twee zoons werd geplaatst op de voorpagina van de Medvind. Zie de foto in de avertentie van jachthaven Juffermans. Een bewerkte versie van het artikel staat op pagina 15.

Fotograaf Eric van den Bandt met zijn foto op de voorkant van de Medvind

Najaarstreffen Zuid

Petra Cranen nam het initiatief om een ontmoeting te organiseren voor de Marieholm zeilers 'beneden de grote rivieren'. De bijeenkomst vond plaats op 7 en 8 september. Het werd een succes. Acht boten kwamen naar Willemstad en namen deel aan een informeel programma waarbij een zeiltochtje werd gemaakt op het Haringvliet. Een uitgebreid verslag staat op pagina 34 van deze MarieTeam. Bedankt Petra!

Najaarstreffen Zuid in Willemstad

Doop van de Nieuwe IF

Op vrijdag 7 september werd de Nieuwe IF feestelijk ten doop gehouden tijdens de Hiswa te water. Initiatiefnemer Peter Grönlund was uit Duitsland overgekomen en vertelde vol enthousiasme hoe hij de 'ziel' van de IF gevangen had door de romp van twee oude IF's te gebruiken voor de nieuwe mal. Merdeka Kuiper van Jachtwerf Kuiper voerde de doopplechtigheid uit door een fles prosecco leeg te schenken over het voordek. De

Peter Gönlund en Karel Kuiper worden geinterviewd door de Hiswa te water

Hiswa te water besteedde een nieuwsflits aan de doop van de Nieuwe IF. Meer over de Nieuwe IF op pagina 13.

De Barg

Ondanks het mooie herfstweer waren 20 leden naar Boskoop gekomen om met het bestuur mee te denken over de vereniging. De houtkachel was aan, thee en koffie stond klaar en er werden foto's van het zomerevenement in Hoorn geprojecteerd. Het bestuur was in het bijzonder blij met de delegatie wedstrijdzeilers van de Kaag want de 'Professionalisering van het wedstrijdzeilen' was een van de thema's waar ze het die middag over wilde hebben. De andere thema's waren: Toertochten, Workshops en Kennis over de boot. Michiel Veldkamp had 'Mindmaps' voorbereid waarop de thema's in groepjes besproken konden worden. De techniek van 'mindmappen' biedt de mogelijkheid om alle facetten van een onderwerp te belichten waarbij door middel van beelden, kleuren en associaties de creatieve kant van ons brein gestimuleerd wordt. Het was voor sommigen wel even wennen maar spoedig waren de deelnemers lekker aan het werk. Met behulp van 'stickeren' werd binnen de groepjes een Top3 vastgesteld en de deelnemers kregen daarna opdracht een 'Actieplan' op te stellen.

Workshops in De Barg, foto's Ronald van der Horst

De wedstrijdzeilers kwamen tot de conclusie dat, nu hun groep groeit, het belangrijker wordt om de wedstrijd- en klassenregels preciezer toe te passen. Voorgesteld werd een groeimodel om op termijn toe te groeien naar een echte eenheidsklasse. De eerste stap is juiste voorlichting over de klassenvoorschriften, bijvoorbeeld als leden nieuwe zeilen kopen, de afmetingen van het zeil vallen binnen de afgesproken marges. Een tweede stap is dat we voorafgaand aan een wedstrijdevenement een zeil gaan meten.
Het groepje Toertocht introduceerde het begrip 'stertocht' waarbij vanuit alle windstreken boten naar een -ruim van te voren bekendgemaakte – locatie komen en hield een pleidooi om 'op te stappen'. Er bleek behoefte te zijn aan praktijkgerichte meteo- en navigatieworkshops in de winterperiode en praktische op zeiltechniek gerelateerde training tijdens het zomerevenement.
De groep die zich bezighield met 'Kennis' kwam met het radicale voorstel om te betalen voor de klus waar kennelijk niemand zin in heeft: het structureren en documenteren van de beschikbare informatie over de boot. Een extra bestuurslid met deze opdracht zou een alternatief zijn.

Er werd veel opgehaald die middag. Gemeenschappelijke delers waren: vroegtijdig publiceren van datums, gestructureerd dingen samen doen en het nader uitwerken en monitoren van de aangegeven voorstellen. Het bestuur zal tijdens de Algemene ledenvergadering van 12 januari 2019 terugkomen op de aangedragen onderwerpen.

IF-boat International sailors discussion group

Karin Charlottta Hårding heeft een Engelstalige Facebookpagina aangemaakt zodat makkelijk berichten gedeeld kunnen worden over zeiltrim, onderhoud en zeilwedstrijden. De internationale samenwerking krijgt steeds meer vorm.

Redactie MarieTeam

Maarten Rader

Even voorstellen

Dertien was ik, toen ik voor het eerst met vriendjes met de open catamaran van mijn ouders, een Hydra 16, de zee op mocht. We snapten weinig tot niets van wind en golven en we slaagden er die eerste keer niet in door de branding te komen maar wisten de boot wel heel te houden. In de daaropvolgende jaren behoorde ik tot de groep feuten van de zeilvereniging, een groep jongetjes dat om hun lichte gewicht werd gevraagd om als fokkenist mee de wedstrijden in te gaan. Het enige wat je moest kunnen was luisteren en instructies opvolgen. Catamarans waren in die tijd nog betrekkelijk simpel en zonder spi. Mijn eerste Ronde van Texel voer ik op mijn 16e, wat een foto op de voorpagina van de Waterkampioen opleverde. Later ben ik instructie gaan geven en op mijn 21e heb ik de zeilschool overgenomen maar kwam er al na één seizoen achter dat ik me het strandleven iets te romantisch had voorgesteld. Vooral omdat ik zelf niet meer aan zeilen toe kwam.

Maarten ontvangt een 'spik' tijdens het Zomerevenement in Hoorn

Na nog 30 jaar lid te zijn geweest van die vereniging, Sailcenter 107 in Kijkduin, verhuisde ik vier jaar geleden naar Wassenaar, het dorp waar ik ben opgegroeid en stopte ik met catamaranzeilen. Ik was de natte wetsuits en het gesleep met boten over het strand beu. Ik liep tegen de 50 en kreeg de leeftijd voor een boot met een koelkast maar voorlopig nog even niet. Ik was mijn hele leven op het strand te vinden geweest maar had nog niets van Nederland of de wereld gezien.
Na drie jaar 'stil te hebben gezeten' kreeg ik toch weer jeuk. Maar wat te doen? Ik heb eens een wedstrijdseizoen meegedraaid op een First 40.7. Moest ik kiezen voor een 'grote' boot en groot water, hetgeen vanaf Wassenaar zeker drie kwartier rijden is, of moest ik kiezen voor kleiner water, de Kaag het dichtsbij, waardoor je makkelijker even een avondje gaat zeilen? Die overvolle Kaag, ik was daar tamelijk sceptisch over. En welke boot dan? In het streven naar comfort en stahoogte vind ik de verhoudingen in moderne boten ver te zoeken, wat erger wordt naarmate de boot korter wordt; drijvende caravans zijn het. Komt nog bij, mijn lief en haar kids, het zijn geen zeilers. Eerst

Maarten Rader bracht de Lättja terug naar De Kaag, foto Chris Lansink

eens kijken of ik haar kan enthousiasmeren voor het zeilen. Dat kan je dan maar het beste doen bij mooi weer en in een prachtige omgeving, dus vorig jaar hebben we in Kroatië deelgenomen aan een flottielje. Een doorslaand succes!

Bij toeval stuit ik op een veiling van een klassiek jachtje, een Defender 15. Het bootje is prachtig opgeknapt en ik werd verliefd op de klassieke lijnen. Zouden er meer aansprekende klassiekers rond varen? In mijn zoektocht stuit ik al snel op de IF. Als dan ook nog blijkt dat er een groep fanatiekelingen is die de Kaag onveilig maakt, is mijn keuze snel gemaakt. Op zoek naar een IF! Vele IF's heb ik gezien, de meeste in matige staat van onderhoud en dat is een 'understatement'. Omdat ik geen klusser ben valt mijn oog op een scheepje dat te koop ligt in Friesland. Het zag prachtig uit, maar er hing wel een elektromotor aan met circa 100kg accu's en een hoog prijskaartje. Toch maar eens gaan praten in Grou. Blijkt dit scheepje door de eervorige eigenaar en zijn zoon jaren lang liefdevol te zijn onderhouden met als vaargebied.... de Kaag, die eigenaar Carel Rikken woont in Wassenaar. Dit bootje, de Lättja is voor mij bedoeld. De Lättja komt weer thuis!

Nu zijn we precies een jaar verder. Vele wedstrijdjes hebben we gezeild en ontzettend veel geleerd. Telkens weer verbeteringen doorvoerend aan de boot waarmee we doorgaan totdat we de boot niet meer de schuld kunnen geven. Samen met mijn lief Conny in Hoorn meegedaan, ontzettend veel plezier gehad en veel mensen leren kennen. Het zeilen op de Kaag druk? Ja, als je het verkeerde moment kiest wel maar bijvoorbeeld de zomeravonden zijn er heerlijk. Geen moment spijt gehad van mijn keuze.

Enne, die koelkast, die komt later wel, als we oud zijn.

Maarten Rader

Jeroen en Hetty van der Plaats - Wessels

Even voorstellen

Mijn eerste kennismaking met een Scandinavische volksboot was op het Ketelmeer, er stond een flinke noordwestenwind en dan kan het daar best spoken. Wij zeilden richting IJsselmeer in onze opgeknapte Dehler Varianta. Opkruisen dus, we hadden er best moeite mee, want we waren beginnende zeilers.

Een stukje verder voer een prachtige houten zeilboot ook richting IJsselmeer en dat ging met groot gemak terwijl wij aan het worstelen waren. Dat beeld van die oude zeer fraai gelijnde zeilboot, ploegend door de venijnige golfjes maakte zoveel indruk op mij dat ik direct ben gaan uitzoeken wat voor schip het was. De boot in kwestie was een Scandinavische Folkboot gebouwd door Kroes uit Kampen.

Ik ben me toen gaan verdiepen in de geschiedenis van de boot, en dan stuit je op de ontwerper Tord Sundén, die later ook de polyester variant heeft ontworpen. Tja dan raak je eigenlijk nog meer verliefd! Want een houten boot vraagt wellicht wat te veel onderhoud voor een beginner.

We zijn nu iets meer dan een jaar eigenaar van onze Sjöfn, een Marieholm IF uit 1970. De naam is die van een godin uit de Noorse mythologie; godin van de affectie.

We hebben er al best veel aan opgeknapt: we hebben de knieverstevigingen aangebracht, een vriend heeft een nieuw roer gemaakt met red ceder als kern en het onderwaterschip is

volledig kaalgehaald en afgewerkt in koper epoxy. De mast (met dank aan IJsbrand Jepma) en verstaging zijn vervangen net als alle wantputtingen. De zeereling hebben we van dyneema gemaakt. Nu zijn we met het interieur bezig. Op het forum van de Marieholmvereniging kun je onze werkzaamheden aan Söfn volgen. Ik doe regelmatig verslag.

Het hoogtepunt van ons eerste jaar als eigenaar van een Marieholm vinden we onze eerste zeilwedstrijd, waarin we tegen een Scandinavische Folkboot zeilden. De boot waar ik zo op verliefd werd. Aan deze tweedaagse KiloRace op het Ketelmeer deden nog twee andere IF's mee.

Jeroen van der Plaats

foto's Kilorace.nl

Hagoort Sails
Original Dutch Quality
RACE
HIGHTEC
50 boot
Hall 11
Stand G54
19.–27.1.2019
boot.de
OFFSHORE
PERFORMANCE
CRUISING
www.hagoortsails.nl tel: +31 (0) 79 34 22 641 e-mail: info@hagoortsails.nl

Over ‘de grens’

Over ‘de grens’ is het thema van deze MarieTeam. Een thema waarbij je lekker kan wegdromen naar verre bestemmingen en dat inspiratie biedt voor het schrijven van stoere verhalen waarin persoonlijke grenzen verlegd werden. Maar het biedt ook mogelijkheden de grens metafysisch te beschouwen en de ‘grens’ zelf als onderwerp te nemen in deze MarieTeam. Daarom staat ‘grens’ tussen aanhalingstekens.

De Nederlandse Marieholmvereniging vierde verleden jaar het 50-jarig jubileum van de IF met de aanwezigheid van een IF op de Hiswa in de RAI en de Hiswa te Water. Dit jaar werd een nieuw hoofdstuk toegevoegd aan de geschiedenis van de IF: de IF is opnieuw in productie genomen. Het Duitse bedrijf Seacamper van Peter Grönlund kocht de rechten van de zonen van ontwerper Tord Sundén en liet de boot in Polen bouwen. We hebben er even op moeten wachten maar we konden dit jaar de nieuwe IF op de Hiswa te Water bewonderen en de vereniging organiseerde een kleine happening rondom de feestelijke doop. Het is waarschijnlijk uniek in de watersport dat vijftig jaar na de introductie een klassiek schip weer in serieproductie genomen wordt.

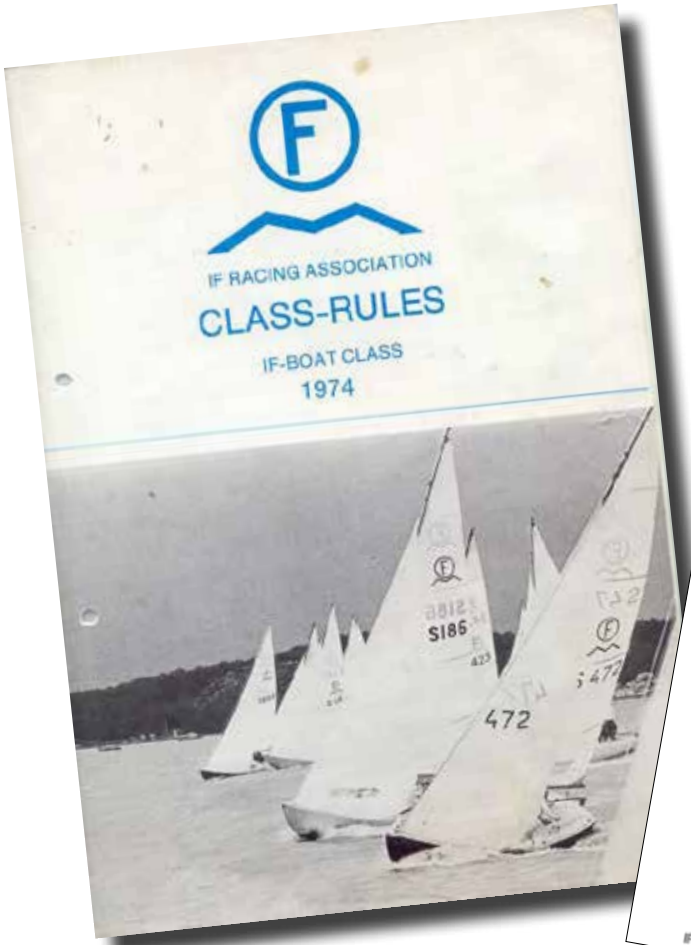
Voorbeelden van herintroductie van klassieke modellen komen voor in de auto-industrie. Denk maar aan de Volkwagen Beetle, de Fiat Cinquecento en de Mini Cooper Clubman. In veel gevallen deed het de markt voor de klassieke versies instorten. Gaat de Marieholm IF dezelfde kant op? Het is nog veel te vroeg om daarover iets te kunnen zeggen. Veel hangt af van de acceptatie van de nieuwe IF als wedstrijdboot. Als de boot het goed doet op de wedstijdbaan dan zal de concurrentie geneigd zijn er ook een aan te schaffen. Het prijsverschil is voorlopig dermate groot en er zijn nog voldoende goede (stijve) boten in omloop dat te verwachten valt dat het verdringingsproces pas op termijn zal plaatsvinden.

Nieuwe IF

Deze herintroductie van de IF roept ook vragen op. De boot wordt conform de klasseregels gebouwd maar de techniek heeft in die jaren niet stilgestaan. In theorie zou er een veel betere boot gebouwd kunnen worden. Peter Grönlund heeft er, met oog op de Zweedse markt, voor gekozen alleen de ‘looks’ enigszins te moderniseren en enkele praktische verbeteringen door te voeren maar geen constructieve. Alleen de mastbalk is niet meer van hout maar van carbon. Peter Grönlund: “Waarom zou je een ontwerpfout terugbrengen terwijl je de mogelijkheden hebt deze te verbeteren zonder dat het de zeileigenschappen beïnvloedt en je tegelijkertijd de levensduur van het schip verlengt? “. Wat echter blijft is: Al bouw je een schip volgens de klassenregels, een nieuw schip is stijver, droger (en dus lichter) en zal daardoor hoger kunnen varen dan een schip dat al minimaal 32 jaar in de vaart is, weer en wind heeft doorstaan en water heeft opgenomen.

Huidige klassenregels voor de IF dateren uit 2014 en zijn vastgesteld door de IF Racing Association, een samenwerkingsverband tussen de Zweedse, Noorse en Deense IF-bootverenigingen. De klassenregels werden voor het eerst vastgesteld in 1974 toen de Zweden begonnen waren met klassenwedstijden. De laatste aanpassingen maakten het voeren van een high-aspectfok in wedstrijden mogelijk. In de klassenregels (en bijbehorende tekeningen) zijn essentiële zaken zoals vorm, gewicht, maatvoering en materiaalgebruik vastgelegd, ze maken het mogelijk om met zoveel mogelijk gelijkwaardige boten wedstrijd te varen. Een deel van de regels gaat over de veiligheid van het schip, wedstrijdzeilers zijn geneigd de marges op te zoeken en onderdelen, bijvoorbeeld de mast en de verstaging, zo licht mogelijk uit te voeren. Andere regels zijn soms minder logisch en gaan erg ver. Zo moet het schip voorzien zijn van een kajuitinrichting met vier bedden (logisch qua gewicht) maar moet er tevens een hangkast aanwezig zijn van tenminste 35 cm. breed, moeten er matrassen op de bedden liggen en moet er een kooktoestel van 2 kg. aan boord zijn. Niet echt relevant en zelfs onhandig als je winterwedstijden op de Kaag zeilt. Je ziet hieruit dat de klassenregels van Scandinavische origine zijn en mogelijk gericht op langere wedstrijden in koudere omstandigheden.

In Nederland volstaan we met een het verwijzen naar bestaan van de Scandinavische klassenregels en kan elke IF-boot zich inschrijven voor een eenheidsklassen-



evenement. Echter nu de IF als eenheidsklasse in Nederland aan populaititeit wint komen er ook meer en fanatiekere wedstrijdzeilers. Moeten we nu werken aan regels voor een eigen Nederlandse klasse? Je kan je afvragen of we hier ons druk over moeten maken. We halen allemaal onze bootkussens van boord tijdens de winterwedstrijden omdat ze anders in de vochtige omstandigheden beschimmelen. Maar hoe ver gaan we daarin? Plafondplaten eruit, kasten eruit, rompversterkingen, lichter anker aan boord, zeilen met losse broek, volledig doorgelat grootzeil, laminaatzeilen of verstaging van Dyneema? Je moet het wel heel bont maken wil je bij onze eenheidsklassenwedstrijden gediskwalificeerd worden, wij controleren daar niet op. In Zweden is die controle er wel en die is streng. Elk schip dat deelneemt aan eenheidswedstrijden moet voorzien zijn van een certificaat, een meetbrief die verkregen wordt na controle door een bevoegd vertegenwoordiger van de klassenorganisatie. De zeilen moeten gemeten zijn en worden per evenement geregistreerd.

Ook dit jaar stak een Nederlands team de grens met Zweden over om daar deel te nemen aan het nationaal kampioenschap. Ze kwamen terug met een schat aan ervaringen. Verleden jaar nog werden de meegebrachte zeilen afgekeurd. Dit jaar waren de zeilen goed en werd de door ons getrailerde boot aan een minutieus onderzoek onderworpen. Het was niet zo maar een boot maar een van de beste, voor wedstrijd uitgeruste, boten van de vereniging. Onder voorwaarde dat bepaalde aanpassingen volgend jaar aantoonbaar zijn uitgevoerd, is het certificaat verstrekt. We staken de draak met hoe serieus en hoe strikt de regels worden toegepast maar de grens werd duidelijk getrokken. Het werd duidelijk dat als wij eerlijke onderlinge wedstrijden willen varen of deel willen nemen aan internationale wedstrijden we toe moeten werken naar een ‘cultuur’ waarin de klassenregels meer centraal staan. Deze discussie werd tot nu toe niet gevoerd. Daarentegen is het gesprek over toepassing van en kennis over de regels van het wedstijdzeilen inmiddels opgang gekomen. Dit is dus die ‘grens’ uit het thema.

Over ‘de grens’ is ook van toepassing op de toerzeilers binnen onze vereniging. Ook zij verlegden persoonlijke grenzen of zeilden over de grens. Een aantal van hen nam -ervaren of onervaren- met plezier deel aan wedstrijden tijdens ons zomerevenement. Ik zelf kwam uit mijn ‘comfortzone’ door als schipper deel te nemen aan de HT-race en 24uurs. Anderen maakten zeiltochten die zij nog niet eerder dorsten, voerden reparaties uit na jarenlang uitstellen of innoveerden hun schip. Waarschijnlijk is dat wat voor mij zeilen zo fascinerend maakt: het verleggen van je grenzen; bewust en onbewust. Het verkennen van je grenzen confronteert je; zo leer je die grenzen en jezelf steeds beter kennen.

Namens de redactie MarieTeam
Michiel Veldkamp

Nieuwe IF

De Hiswa te water had de primeur: de presentatie van de eerste IF die is gebouwd nadat de fabriek In Marieholms Bruk 34 jaar geleden haar deuren sloot. De NMV organiseerde een kleine doopplechtigheid op 7 september. De verwachtingen waren hoog gespannen.

Het is een intrigerend vraagstuk. Als je de kans hebt om een nieuwe IF te bouwen zoals Peter Grönlund van het Duitse bedrijf Seacamper, welke verbeteringen breng je dan aan? Grönlund bood op zijn website de mogelijkheid suggesties te doen. Niet alleen kreeg hij veel feedback maar creëerde hij ook veel betrokkenheid. De Zweedse associatie stond erop dat de boot gebouwd zou worden volgens de klassenregels als hij mee zou willen doen aan eenheidswedstrijden. Hierdoor viel het gebruik van veel nieuwe materialen en bouwtechnieken af maar werd de markt aanzienlijk vergroot. Waar het toegestaan was werden de modernste materialen toegepast. De buitenste laminaatlaag is in vinylesterhars uitgevoerd. Op deze manier is de osmosebestendigheid ongeveer achtmaal verhoogd. Als opvulmateriaal in de sandwichconstructie tussen buiten- en binnenschaal wordt niet - zoals vroeger - hout gebruikt maar het moderne materiaal Divinycel. Het voordeel hiervan is dat het niet rot en het schip licht geïsoleerd is.

Peter Grönlund

De nieuwe IF heeft 'modernere ' looks gekregen met de zwarte doorlopende ramen en het transparante voorluik. Opvallend is dat de teakhouten handrails weer terug zijn (als extra optie). Ze vormen een verzachtend contrast met de moderne vormgeving. Er zijn een paar verrassende verbeteringen: een ankerbak in de punt zodat je het anker niet meer hoeft te bergen in de achter bakskist (waar je het eigenlijk niet wil hebben), de luiken van deze bakskist zijn kleiner zodat de ze niet meer blijven haken achter het achterstag, de bodem van de kisten loopt door tot op de kiel zodat ze diep zijn en de afsluiters direct bereikbaar zijn. De afwatering van de vloer is verbeterd waardoor je droge voeten houdt. De kuiprand heeft aan de binnenzijde een kleine knik gekregen zodat je iets beter in de kuip zit, maar zeilend is de rand nog net zo dun.

Het interieur maakt een lichte en ruime indruk, dit wordt door een aantal slimme ingrepen bereikt. De hoge kast aan stuurboord is vervangen door een lage, het plafond is voorzien van indirecte led-verlichting (extra optie), de

Ankerbak in de voorpunt, Verbeterde afwatering kuip en diepe bakskisten zijn voorbeelden van aangebrachte verbeteringen.

De kajuit is door slimme trucs optisch veel ruimer geworden.

lichtbruine mahonie betimmering heeft afgeronde hoeken wat een aangenaam effect geeft. De bedden staan op een witte polyesterschaal waardoor vloer en banken in elkaar overlopen en de boot stijver is geworden. De wanden van de kajuit zijn een fractie rechterop gezet zodat de kajuit ruimtelijker geworden is; aan de buitenzijde zie je het alleen als je het weet. Er is meer ruimte gecreëerd tussen bed en de rij kastjes door de kasten een paar centimeter minder hoog te maken; zo kun je je 's nachts omdraaien zonder je te stoten.

Wat valt er te zeggen over de tuigage? Er staat een slanke Sélden mast op die speciaal ontwikkeld werd voor de boot, de lijnen kunnen naar de kuip worden geleid. De giek (Sélden) heeft een intern snelreefsysteem. Het beslag op deze boot is van Harken, Andersen lieren zijn standaard. Opvallend is dat de binnenrail op het gangboord ontbreekt,terwijl wij die voor wedstrijdzeilen juist aanbrengen. De boot die op de Hiswa gepresenteerd werd was geen standaardboot, was het weekend ervoor afgeleverd en nog niet helemaal klaar. De werf zou nog een aantal aanpassingen doen. We zijn natuurlijk ook zeer geïnteresseerd in de wedstrijduitvoering. Deze boot heeft ondertussen meegedaan aan wedstrijden op de Berlijnse Wannsee: de boot loopt hoog en hard. Het zeilnummer is GER 5001.

De Marieholmvereniging organiseerde op de Hiswa te water een feestelijke doop en en wenste de initiatiefnemer veel succes met de kwalitatief geweldig uitgevoerde boot.

Op de site https://if-boat.com/index.php/aktuelles staan foto's van het bouwproces. Importeur voor Nederland is Jachtwerf Kuiper in Sneek. www.if-boat.nl. Hier vind je ook alle informatie. Kostprijs zeilkaar vanaf 44.950 euro. De boot wordt standaard uitgerust met zeilen van Hyde Sails, speciaal ontworpen voor deze IF.

Winterwedstrijden in Holland

Eerste plaats voor Hans Verdel
met Sister Ray
Foto Eric van den Bandt

De redactie van het Zweedse verenigingsblad vroeg mij iets te schrijven voor het voorjaarsnummer van Medvind. Ik bedacht dat het voor hen interessant zou zijn om te schrijven over het winterzeilen in Nederland. Dat kennen zij daar niet omdat de meren en de Oostzee 's winters dichtvriezen en wij steeds meer zachte winters hebben.

Wij konden afgelopen winter maar drie dagen schaatsen en de unieke situatie deed zich voor dat ik moest kiezen tussen schaatsen en zeilen. Het werd beide: de ene dag schaatsen op de Vuntus bij Loosdrecht en de volgende dag zeilen op het zoute water van de Oosterschelde.
Voor de Zweedse (en ook Noorse en Deense) zeilcollega's gaf ik een overzicht van de lokaties van winterwedstrijden in Nederland waar Marieholms aan meededen. Het volledige artikel "Shall I skate or sail?' is te downloaden via Marieholmvereniging/publicaties. Tot mijn grote vreugde plaatste de redactie van Medvind Eric van den Bandt's foto van Hans Verdel met zijn Sister Ray op de voorkant (zie pag. 5).

Tweede plaats voor Rino van Schie met Red Devil 2.0

Winterwedstijden De Kaag

Vijf jaar geleden startte een groep Marieholmzeilers op initiatief van Hanz Zwart met deelname aan de wintercompetitie op de Kaag. Afgelopen winter waren er 11 Marieholms met een eigen startveld. Qua zeilprestatie komen de boten steeds dichter bij elkaar. Waar voorgaande jaren nog een IF-e of M26 meedeed in het veld waren het afgelopen jaar allemaal IF's. Een bovenboeironding van zes boten tegelijk en finishes van vier boten binnen één minuut laat zien dat er serieus gezeild wordt. Het is een prachtig gezicht de Marieholms met hun gekleurde rompen en spinnakers te zien varen tegen de donkere winterluchten. De Kaag vereniging heeft de Marieholms dan ook omarmd; drie van de leden hebben inmiddels een IF gekocht en er zullen er

De Kaag, februari 2018, foto's Eric van den Bandt

meer volgen. Hans Verdel werd winnaar van onze klasse. Michel Zandbergen en Rino van Schie eindigden ex aequo. De laatste wedstrijd in maart had uitsluitsel moeten geven maar door vorst en harde wind werd deze wedstrijd afgelast en kreeg Rino de tweede plaats.

Goofies, Oosterschelde

Een andere veld waar een Marieholm IF prominent aanwezig was, was op de Oosterschelde bij de Goofie Races. De Goofies worden georganiseerd vanuit WSV Noord-Beveland in Colijnsplaat. De naam komt van twee zeilers met de voornaam Goof die deze vriendschappelijke wedstrijden begonnen. Omdat er veel Belgische deelnemers zijn hebben de wedstrijden een internationaal karakter. Totaal deden 70 boten mee. In de SW klasse waarin onder andere twee Contessa's 32, een First 7, een Dehler en een Halfton, wist Adri van de Velde met de Spotgaai de 'overall' prijs te bemachtigen. Het resultaat van de minste wedstrijd 'een 3-tje' kon weggestreept worden.

2018 Kaag en Braassem

In de winterwedstrijden hebben we ondertussen drie wedstrijden gevaren. Tot nu toe was het weer goed. Er wordt gevaren op twee wedstrijdlocaties: op de Kaag (9 boten in eigen startklasse) en op de Braassem (7 boten). Een aantal zeilers had behoefte om zich met elkaar te meten op een internationale op en neer baan en koos voor de winterwedstrijden van WSV Braassemermeer. Het plan is dat beide groepen elkaar in het voorjaar treffen voor een gemeenschappelijke wedstrijd.

Michiel Veldkamp

Team Verdel: winnaars van de Marieholmklasse op De Kaag

Toen Nederland schaatste zeilde ik op de Oosterschelde

Adri van de Velden - winnaar in de Goofies: De overall-prijs ging naar zijn kleinzoon Lars, die is er ondertussen is uitgegroeid.

Winterwedstijden Braasemermeer 18 november 2018

Wad 'n ervaring!

Harlingen - Terschellingrace 2018

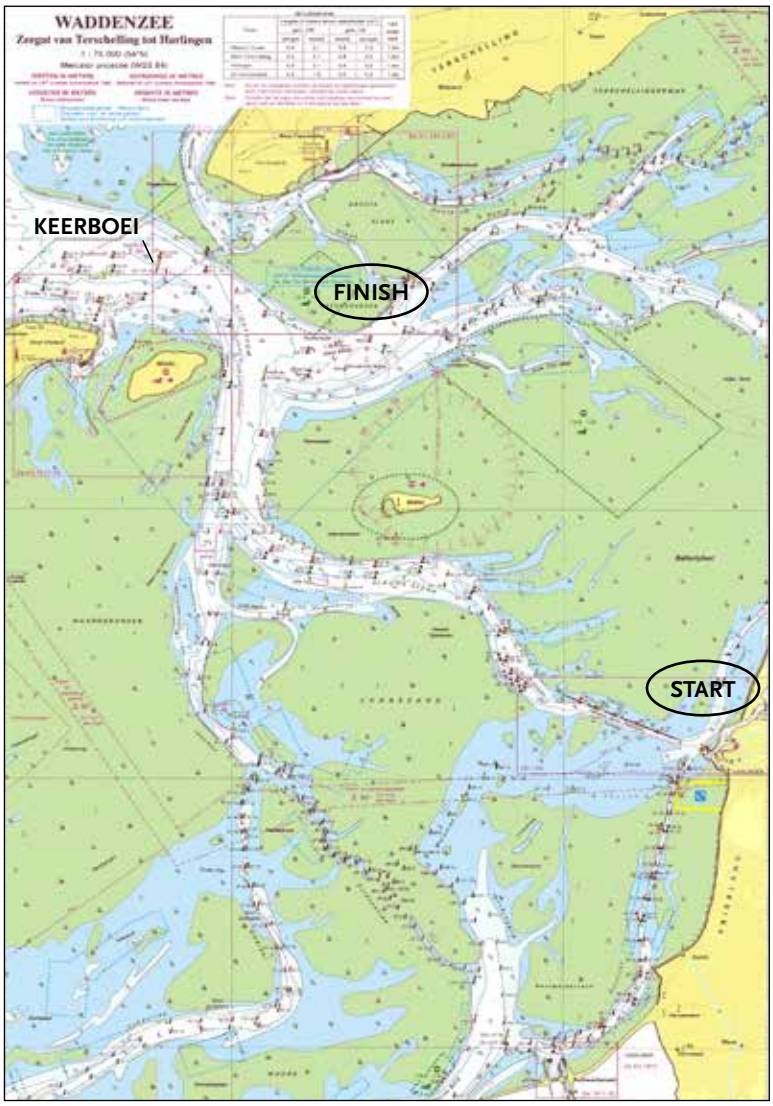
foto Menno Onnes

De zilte geur, stromend water, varen langs zandbanken vol zeehonden en overnachten op idyllische Waddeneilanden...
Maar ook zeegaten en zandbanken, dwars- en tegenstroom en stress voor de sluis. De Waddenzee lokte maar de grote stap dorst ik nooit te nemen. Totdat Michiel Veldkamp liet weten op zoek te zijn naar bemanning aan boord van de IFO voor de Harlingen-Terschelling race.

Zeilmaat Wiljan en ik monsterden aan op de IFO om zo snel mogelijk heen en weer het wad over te steken. Maar eerst moest de IFO nog naar Harlingen toe. Het weekend vóór de HT-Race werd daarvoor uitgetrokken. Michiel zeilde solo van Uitdam naar Stavoren vanwaar we samen via Vlieland naar Harlingen zouden varen. Mijn waddenvuurdoop en leertraject om alvast te oefenen voor de HT. Het aanbrengweekend staat er weinig wind. Naar Vlieland vaar je het gemakkelijkst wanneer je ongeveer met hoogwater van Kornwerderzand kunt vertrekken om over het grootste deel van de route stroom mee te hebben. Op de motor bereiken we Kornwerderzand waar we enige tijd moeten wachten voor we de door mij gevreesde zoet-zoutsluis in te varen. Tijdens dat wachten besteden we de tijd aan het bepalen van de definitieve route.

'horror'-sluis Kornwederzand: van zoet naar zout

Met een kielboot zijn er grofweg twee mogelijkheden, de lange route via Boontjes en Vliestroom (feitelijk vaar je dan bijna via Harlingen) of een stuk afsnijden via het Molenrak. Dat laatste is plaatselijk ondiep dus zocht Michiel met behulp van de app 'Het Getij' het tijverschil tussen eb en vloed op die dag nabij Kornwerderzand op. Met behulp van de 'twaalfdenregel' maken we een schatting hoeveel water er nog ongeveer in het Molenrak zal staan als we daar zouden passeren. Omdat het schutten niet bepaald vlot gaat en we al aan de late kant waren, zal er nog maar ca. 1,2 m. water staan. Dat risico vinden we te groot dus kiezen we de lange route. Maar goed, we liggen nu nog in de sluis. 'Zoet en zout' is 'stroom en stress' werd mij verteld. Inderdaad, maar de stress komt meer van vreemd manoeuvrerende buurboten dan door de stroom bij het schutten. Gewoon een lijntje voor en achter en IFO werd keurig op zeeniveau gebracht. Dit kan ik weer afvinken van de stresslijst!
Bij gebrek aan wind moeten we verder op de motor. Om de paar kleine vlaagjes toch te benutten zetten we het grootzeil bij maar veel helpt het niet. De afstand is dacht ik een mijl of 25, dus er is wel enige gang nodig om die dag Vlieland nog te halen. Weer een leermoment. Niet koste wat kost alles op de zeilen willen doen, met dit weer kom je er dan simpelweg niet en de afstand is groter dan Sneek-Goingarijp. Voldoende brandstof meenemen is dus ook verstandig. Omdat we stroom mee hebben schiet het wel lekker op. Met behulp van de stroomatlas is per uur te zien hoeveel stroom er waar staat. Nog zo'n wakker-lig verschijnsel. Totaal wegspoelen. Uit de stroomatlas blijkt dat de stroom maximaal zo'n 3,5 knoop is. Daar is nog net tegenin te varen als het moet. Met die stroom in de rug gaat het daardoor juist weer veel sneller dan de 4 kopen die ik voor binnenwatertochten als gemiddelde houd. Zo motoren we een paar uur door waarna er een briesje opsteekt en we de



Zeekaart met route van donderdag. Vrijdags omgekeerde route.

laatste paar mijl voor het zeegat kunnen zeilen. Voor de SM7-ZS16 (middenin de Vliestroom) kunnen we linksaf slaan. Maar hé, wat doet die boei nu? Shit, we spoelen hard richting de boei! Als een magneet lijkt hij de IFO aan te trekken. Michiel heeft het al bemerkt en start de motor. Op het nippertje schieten we langs de boei. Weer een leermoment. Stroom in de rug betekent stroom naar de Noordzee toe, dus ook stroom van onder de eilanden richting Noordzee en daarmee dwarsstroom in het zeegat. Én tegenstroom in de geul naar de haven van Vlieland. De Volvo doet zijn uiterste best en perst er krap 3 knopen uit en zo varen we de haven binnen. Of eigenlijk, spoelen we de haven binnen. Er staat een forse dwarsstroom dus om niet tegen het havenhoofd te spoelen vaar je als het ware met een ruime bocht binnen. Volgens sommige handboeken dan ook alleen voorbehouden aan ervaren schippers. Maar het blijkt niet ondoenlijk, gewoon scherp zijn en bewust zijn van de stroom en ... afkijken bij de boot die voor je vaart mag.

Ruben en Wiljan

Om het verhaal niet onnodig lang te maken zal ik jullie de tocht naar Harlingen besparen. Deze vond plaats onder prachtige omstandigheden waardoor ik onderweg goed kon oefenen met routebepalen en daarmee alvast de route voor het volgende weekend kon 'beproeven'.

Een paar dagen later. Donderdagochtend 8 uur melden Wiljan en ik ons op de IFO die in de haven van de Harlinger watersportvereniging ligt te wachten op wat gaat komen. Met z'n drieën bestuderen we de route, maken notities van hoog- en laagwatertijden en -standen en spreken de startprocedure door. Spannend! Er staat een mooie oostenwind kracht 4 Bft, die mogelijk aan zal trekken in de loop van de dag. Daarbij is het ook nog eens warm en zonnig dus gunstiger kan het niet.
Voor de start varen we een paar slagen en verkennen de wind en de beste taakverdeling. Onder begeleiding van kapitein Michiel is Wiljan stuurman en ondergetekende bedient de zeilen.

De start vindt ruimwinds plaats, dat is even omschakelen voor mij. Daarnaast moeten we ook nog aan elkaar wennen maar we starten desondanks toch mooi aan de voorkant van het middenveld van onze klasse. Vlak na de start gaan we stuurboord uit richting Terschelling en zetten we de spi bij. We zijn niet de enige. Een prachtig gezicht!
De vooraf bepaalde taakverdeling blijkt goed te werken. Wiljan stuurt de IFO, Michiel trimt en is voordekker en ik doe de navigatie en help Michiel door af en toe aan lijntjes te trekken. Halverwege Terschelling begint ons te dagen dat we in alle starthectiek zijn vergeten om op het startschip te kijken naar de te volgen baan. Er zijn er namelijk meerdere mogelijk. Nu is het een voordeel dat we niet helemaal voorop varen, we varen gewoon achter de concurrenten aan. Een groot deel van de route tot aan het zeegat is ruimwinds en het gaat hard. De wind trekt nog wat aan en er verschijnen schuimkoppen op de golven maar IFO snort van genoegen. Het blijkt dat er voor een lange route is gekozen en we dus tot in het zeegat moeten varen en vanaf de Stortemelkkardinaal 'terug' moeten varen naar de West Meep. De West Meep is niet bezeild en daar zal er gekruist moeten worden. We merken dat we onvoldoende hoogte lopen ten opzichte van de andere boten en besluiten de kruis-

fok op te zetten. Als een ware acrobaat kruipt Michiel dan ook naar voren om de genua voor de kruisfok te verwisselen. Met de inmiddels kleine windkracht 6 en flinke helling is dat geen pretje. Het kruisen gaat onder kruisfok goed, het blijkt maar een klein stukje te zijn en achteraf hadden we misschien beter de genua kunnen laten staan. Het finishschip ligt namelijk al bij de ingang van de Slenk omdat die met de drukke scheepvaart te smal is voor wedstrijden. De stoere zeesleper Holland markeert de finishlijn. We finishen - tot Michiel's frustratie- helaas net achter een Albin Vega. Die daarna net buiten de Slenk hard aan de grond loopt en zo varen we hem toch nog (een beetje) voorbij: er is geen beter vermaak dan ..

Eenmaal op Terschelling is het tijd voor een havenbiertje om de veilige aankomst te vieren. Michiel duikt in de bilge en ... krijgt bijna natte voeten. De vlonders drijven nog net niet. Dat betekent bij een Marieholm dat er flink wat water onder in het schip staat. Dat verklaart waarom we geen hoogte liepen. Na wat speuren blijkt dat het motorluik in de kuip niet vergrendeld zat en al het buiswater gewoon het schip is ingelopen. We pompen het water weg om daarna alsnog van een biertje (met lichte dieselsmaak) te genieten.
Op Terschelling is het gezellig druk en we eten in de Walvis met zicht op het Groene strand. Sommige buurboten maken er 's nachts een waar 24-uursgebeuren van. Niet alleen met hijsen van zeilen maar vooral hijsen van bier, terwijl de volgende dag er toch weer een wedstrijd op het programma staat.

Die volgende dag zijn de omstandigheden zowaar nog mooier. Minder wind en nu ook weer uit het oosten. We starten op de spi en varen als derde richting keerton. Er wordt weer de lange baan gevaren. Na de ton moeten we opkruisen richting Blauwe Slenk. Halverwege komen we tot de ontdekking dat we een ton hebben gemist door er aan de buitenzijde langs te varen, en dat is niet toegestaan. Na even wikken en wegen -de concurrentie heeft het gezien- besluiten we terug te varen om deze boei alsnog te ronden. Dat kost natuurlijk erg veel tijd. Extra frustrerend is dat de M26 waar we achteraan joegen eveneens buitenom voer maar gewoon doorzeilde.
Het is een prachtige zeildag en en met lange slagen in de Blauwe Slenk komt Harlingen spoedig dichterbij. Langs de Pollendam varen we met vol stroom mee en maken super slagen; een hele bijzondere gewaarwording, we spoelen bijna langs de ton van de finishlijn.

Ruben Oetzes
opstapper IFO 1383

Start in het Kimstergat voor Harlingen, foto Menno Onnes

Vaste tegenstanders Scilla en Vrije Vogel

Kruisen in de Blauwe Slenk, foto Menno Onnes

De Holland markeert de finishlijn, foto Menno Onnes

(Advertorial)

Bootverzekering op maat

De bootverzekering van Nationale-Nederlanden is voor iedereen die met een gerust hart het water op gaat. Of dat nu met een motorboot, jacht, sloep of een zeilboot is. U stelt zelf de verzekering samen die het best bij u past.

Alle voordelen op een rij

- Keuze uit Aansprakelijkheid, Beperkt casco of Volledig casco
- Extra dekkingsmogelijkheden voor rechtsbijstand, ongevallen en/of particuliere verhuur
- No-claimkorting tot wel 35%
- Uitgebreide dekking voor inboedel aan boord
- Uw (eventuele) eigen risico neemt af per jaar dat u schadevrij vaart
- Nautische apparatuur is standaard verzekerd
- Na schade snel weer het water op dankzij ons eigen Schadeherstelnetwerk

Snelle en professionele schadeafhandeling

Met uw Bootverzekering van Nationale-Nederlanden bent u verzekerd van deskundige reparatie als u gebruikmaakt van een schadeherstelbedrijf dat is aangesloten bij ons Schadeherstelnetwerk.

De watersportherstelbedrijven binnen dit landelijke netwerk zijn door ons geselecteerd vanwege hun kwaliteit en service. Bovendien zijn al deze bedrijven in staat schade aan uw boot volledig te herstellen.

Voordelen van ons Schadeherstelnetwerk:

- Wij regelen de financiële afwikkeling direct met de hersteller. U betaalt alleen uw eventuele eigen risico aan de hersteller
- U hebt twee jaar garantie op de reparatie
- Een snelle afhandeling van uw schade; u hoeft niet te wachten op een expert

Meer weten?

Vraag het uw verzekeringsadviseur of neem contact op met ons zeer ervaren team watersportspecialisten via 070 513 01 30 of bootverzekeringen@nn.nl

nationale nederlanden

Marieholm zomerevenement 2018 - Hoorn

foto's Michiel Veldkamp

WSV Hoorn

Als kersvers bestuurslid mocht ik het Zomerevenement in Hoorn organiseren van 28-30 juni. In Zweden had ik een aantal dingen gezien die ik graag wilde uitproberen. We begonnen op donderdag zodat we het diner op zaterdag konden houden en dat ieder de zondag had om naar huis terug te keren. En ik liet 'spiks' maken in onze sociale werkplaats voor de mensen die een race wonnen. Een 'spik' is Zweeds voor spijker en staat ook voor het getal 1.

Diverse banen

Ook wilde ik experimenteren met wedstijdbanen: een driehoeksbaan, een korte op-en-neerbaan met veel starts en een verkorte versie van de 24 Uurs op zondag.
Als ik het weer had kunnen bestellen, had ik niet mooier kunnen kiezen. Beter kon niet: er was zon, zwoele temperatuur én er was wind. De boten lagen bij elkaar aan de gastensteiger, de sfeer was goed en we hadden professionele wedstrijdbegeleiding. De scheiding tussen de toer - en de wedstrijdklasse werd gehandhaafd. De nieuwe Toerklasse-prijs die we introduceerden is een beauty. Een pechpuntje was dat het roer van de Spotgaai beschadigd raakte, nota bene toen ik zelf aan het roer zat. Een oproep aan allen, inclusief mezelf om gas terug te nemen in spannende wedstrijdsituaties: veiligheid en het voorkomen van schade moet voorop staan.

Totaal 22 boten in de haven

Aan de wedstrijden deden 19 boten mee: elf in de toerklasse en acht in de wedstrijd-klasse. Drie boten bleven in de haven en fungeerden als hotelboot. Het was leuk om te zien hoe de toerzeilers genoten. De wedstrijdzeilers moesten wennen aan en puzzelen op de mini-24 Uurs maar hadden toch ook een spannende dag.

lees verder op pagina 32

Wedstrijden zaterdag, foto's Chris Lansink

“We plakten een grote 3 op onze boot”

Foto Selma Hensen

In 2017 hebben we onze eerste kajuitboot gekocht: een Marieholm 26 genaamd ‘Linnea’. en zijn toen meteen lid geworden van de Marieholmvereniging. We hadden twintig jaar geleden al eens een Marieholm gehuurd en dat was ons goed bevallen. Dit jaar zijn we nog volop bezig geweest om de “Linnea” uit te proberen en een aantal dingen aan te passen aan onze wensen. Omdat het ons leuk leek om andere Marieholmzeilers te ontmoeten, hebben we ons ingeschreven voor de toerklkasse van het Marieholmweekend. Samen met onze buren uit de jachthaven in Friesland (Willem en Pauline van der Wal van de ‘Omega’) zijn we op donderdag via Stavoren en Enkhuizen naar Hoorn gezeild. De eerste wedstrijddag hebben we dus gemist.

Vrijdag

Vandaag gaan we voor het eerst met onze eigen boot een wedstrijd varen. Zes starts in een driehoekbaan is de bedoeling. We gaan maar eens informeren bij andere Marieholmzeilers hoe zo’n wedstrijd in zijn werk gaat. Hoe ga je over de startlijn ? Wat betekenen de vlaggen? Welke geluidsseinen worden er gegeven? Hoe passeer je de finishlijn?

We ondervonden bij hen veel bereidwilligheid om dat aan ons – beginners - uit te leggen. We hebben geen zeilnummer, daarom plakten we op advies van de wedstrijdleiding met duct tape een hele grote 3 aan weerszijden op de boeg. Zo waren we goed herkenbaar. Voorzichtig begonnen we aan de wedstrijd, want we wilden onze boot natuurlijk heel houden. Gaandeweg kwamen we wat meer op dreef.

Vrijdagavond gaf de organisatie uitleg aan de deelnemers over de zaterdagwedstrijd: een kleine ‘24-uurs race’. Hoe gaat zo’n race in zijn werk? Hoe moeten de boeien worden gerond? Waar moet je vooral op letten? Langzamerhand werd het een beetje duidelijk.

Zaterdag

Op zaterdagochtend zijn we maar gewoon gestart; we zouden wel zien hoe het liep. Er stond een flinke wind. Onze start ging rommelig. We hadden deze dag wat extra ballast in de vorm van twee gasten, misschien goed voor het gewicht, maar met vier personen is de kuip vol en zit je elkaar ook wel eens in de weg. We hadden ons voorgenomen om zo min mogelijk of helemaal niet aan de wind te varen: dat lukte aardig, alhoewel we wel wat snelheid hebben verloren doordat we af en toe moesten knijpen. Verder hadden we ons voorgenomen om zo weinig mogelijk strafminuten te maken: liever te vroeg terug dan te laat. Dat is aardig gelukt, slechts een paar minuten te laat binnen.

Spanning bij de prijsuitreiking ’s avonds. Hoe hebben we het gedaan? Geen 6e, geen 5e, geen 4e, geen 3e, geen 2e maar 1e plaats: we hebben vandaag de toerzeilerswedstrijd gewonnen! Beginnersgeluk? Voordeel door extra ballast? Of toch wel een beetje begrepen waar het om ging? Waarschijnlijk een combinatie van dit alles :-)

Bedankt

We hebben veel leuke mensen met een Marieholm ontmoet. Het was een geslaagd weekend, voor herhaling vatbaar. Heel goed georganiseerd ook, nogmaals hartelijk dank daarvoor organisatoren!

Janny Reinders en Ineke Dibbits
M26 Linnea

Foto Selma Hensen

Wedstrijden zaterdag, foto's Chris Lansink

Opperste concentratie, foto's Selma Hensen

Op bezoek bij Jantine Kroeze

Ter aanmoediging van de toerzeilers die tijdens het zomerevenement meedoen aan de wedstrijden in hun klasse, moest er een nieuwe trofee komen. Het bestuur heeft die laten maken door kunstenares Jantine Kroeze, die wij kenden van de prachtige prijzen die zij voor de wedstrijden op de Braassemermeer en voor de 24 Uurs maakt. Het bleek financieel haalbaar en Francesca Musina stuurde haar de klassetekeningen en foto's. We gaven haar de vrije hand. Ze kwam met twee opties. De mooiste lieten we haar uitwerken en werd verfijnd. Het zeilteken moest neutraal zijn want de prijs is voor alle Marieholm toerzeilers.

Daags voor het zomerevenement haalden Wouter Versluis en ik de trofee op bij haar atelier in Amsterdam Noord. Jantine bleek een bijzonder hartelijke en warme persoonlijkheid. Een echte vakvrouw met een groot opmerkingsvermogen. Ze zag dat mijn blik getrokken werd door prijzen voor de aankomende 24-uurszeilrace en vroeg ons naar onze mening. We konden alleen maar beamen dat ze prachtig waren en ik nam me heilig voor er één te winnen. Onze prijs stond al te schitteren en na een korte toelichting van haar op het maakproces, stonden we met een grote doos weer buiten. Een beetje beduusd; wat een inspirerende vrouw.

Michiel Veldkamp, Wouter Versluis

Met onze trofee tellen we als vereniging helemaal mee, zie de indrukwekkende reeks van zeiltrofeeën op haar website: www.jantinekroeze.nl/galerij/sporttrofee/3

Hoe een koe een haas vangt .. én de Fortuna er met de hoofdprijs vandoor ging.

foto Chris Lansink

Het is rond 1 juni als ik voor eind juni een kamer reserveer in hotel De Magneet, dicht bij de haven van Hoorn. Dat blijkt achteraf een gouden greep te zijn in een poging om Antoinette, mijn vrouw over te halen om de wedstrijden van het zomerevenement mee te varen. Wij zeilen zo'n 8 weken per jaar langs de zuid Bretonse kust met een 36 voeter. Alle luxe aan boord... beetje varen, beetje fietsen, visjes, mosselen en oesters eten... relaxed, maar wat zeilen betreft niet echt spannend.

De Kapitein heeft een verleden van wedstrijdzeilen in eenheidsklassen, NKK en IOR en dat uit zich nog steeds in onrustig gedrag. Zit er ergens een zeiltje voor ons dan moet dat bootje ingehaald worden. Trimmen dus... traveller omhoog en omlaag, ...beetje meer twist..., onderlijkspanning veranderen... lij-oog van de genua een tikje naar voor of naar achter... schootspanning minder of een pietsje meer... ik ben er de hele dag zoet mee. Wat een onrustig gedoe... waarom doe je niet als je zeilvriendje Niek, verzucht Antoinette. Hij zet zijn zeiltjes er 's morgens op dan hij doet er verder niets meer aan en leest een boek. Geen wonder dat Niek inmiddels een motorboot heeft gekocht. Nee, wedstrijdzeilen is helemaal niet "haar ding". Zo is de IF mijn pleziertje en die vaar ik eigenlijk altijd in mijn eentje.

Het mag duidelijk zijn dat ik, wil ik haar laten bemannen tijdens het zomerevenement behoorlijk wat concessies moet doen. Met nadruk werp ik het comfortabele hotelbed in de strijd... niet behoeftig 'kramperen' in de Marieholm. En niet starten tussen al die griezelig dichtbij komende bootjes, geen bevelen, maar... "zou je alsjeblieft de genua een tikje willen geven"... geen haastige manoeuvres en geen fanatiek gedrag. Oké, we doen mee, zo heb ik haar plechtig beloofd "voor de lol" ...

Als Antoinette donderdag op de haven komt en ziet dat ik bezig ben de motor er af te halen... de anderen doen dat ook, zo spartel ik zwakjes tegen... komt er al een deukje in het vertrouwen... Donderdagmiddag de eerste drie wedstrijden dus. Zoals beloofd starten we elke keer als laatste, of in een onmogelijke positie in het veld. Als iedereen over bakboord weg is en elkaar het leven zuur probeert te maken gaan we over stuurboord niemandsland in en ziet... we zijn prinsheerlijk als eerste bij de bovenboei en we varen op wonderbaarlijke wijze een eentje. Geen enkele reden om bij de volgende start de tactiek aan te passen, dus weer als laatste weg en wederom een eigenwijze koers... en tenslotte weer een Spiek! En dan gaat het mis... als eenzaam bootje komen we weer als eerste bij de bovenboei... de bemanning waant zich inmiddels in een roes van euforie en onoverwinnelijkheid en we vergeten het tweede rondje... Ai, een domper en een DNF.

Inmiddels is Antoinette een beetje gretiger geworden en kan ik de "bevelen" wat krachtdadiger geven zonder dat de stemming aan boord daar onder lijdt. Dat is handig want we krijgen in de volgende reeks op vrijdag te maken met wat ongemakken, zoals een gebroken genuaschoot... Wat een gemartel om op een glibberig voordekje de rondvliegende genua weer in toom te krijgen terwijl de boot ongewild overstag gaat... Met een paar eentjes, een tweetje, twee drietjes en een viertje zijn we aan het eind van de dag nog aardig in de race. Wat een feest...!

Voor de 5-uurs van zaterdag gaan we ons degelijk voorbereiden. In het schemerlicht van het bedlampje op de hotelkamer bestuderen we de routes en de koersen die ik op groot formaat in kaart heb gebracht. Tactiek ?...we laten de andere deelnemers hun gang gaan en we varen onze "eigen" rakken. Een dergelijke wedstrijd is eigenlijk best saai maar gelukkig geeft de Lättja van Maarten en Connie, die dan nog meedoet voor de hoofdprijs, in het laatste aandewindse rak nog stevig partij. Jammer dat Lättja vanwege Connie's zeeziekte moest opgeven. Met ruim 29 gevaren mijlen winnen we de wedstrijd en na later blijkt ook de hoofdprijs en de wonderschone wisselprijs.

Wij kijken met veel plezier terug op dit fantastische evenement, de gezelligheid en de kameraadschap en wij zullen ons ook de paradijselijke weersomstandigheden in Hoorn nog lang herinneren.

Sipco en Antoinette Drijber
IF Fortuna

98e Kaagweek met negen IF's aan start

Voor de derde achtereenvolgende keer was er tijdens de Kaagweek een startgroep voor de Marieholm IF. Elk jaar groeit het aantal inschrijvingen. Het is mijn droom om tijdens de 100ste Kaagweek in 2020 met vijftien IF-schepen aan de startlijn te verschijnen. Misschien wordt die droom werkelijkheid.

Er is namelijk een groeiende groep die plezier heeft in wedstrijdzeilen met de IF. Die toename blijft niet ongemerkt voor een grote groep zeilliefhebbers en elk jaar komen er een paar bij.
De groep Marieholmliefhebbers hebben tijdens de Kaagweek een eigen plek dichtbij de Kaagsociëteit aan twee dekschuiten waarvoor we Rino van Schie zeer dankbaar zijn. De eigen ligplaats zorgt voor een gezellige sfeer onderling en is een fantastische plek voor de zeilers en de supporters. De supporters hebben vanaf de dekschuit goed zicht op een deel van de wedstrijdbaan en kunnen het eindspel naar de finish mooi volgen. Na de wedstrijden is het gezellig op de dekschuit met een finishbiertje gezellig nakletsen met je medestrevers.
Maar ook de avonden zijn geweldig, met elkaar eten en een bandje kijken in de feesttent. Een avond hebben we op het water met elkaar genoten van de traditionele Holland-Friesland regenboogwedstrijden. Zes regenbogen met de Friese vlag in de fok strijden tegen zes regenbogen met in de fok het wapen van Zuid-Holland. Het gaat erom wie als team de minste punten haalt. Op de Kaag winnen meestal de Hollanders. Na de zeilende provinciestrijd zijn we een keer per sloep naar een restaurant gevaren en hebben daar gezellig met elkaar gegeten. Een andere avond hadden verschillende mensen zelf eten gemaakt en meegenomen. Aan een lange tafel op de dekschuit heerlijk gegeten met de zeilschepen om ons heen.

foto's Eric van den Bandt

Gezelligheid op de dekschuit, met dank aan Rino en Marieke van Schie. Foto's Michiel Veldkamp

Gedurende vier zeildagen -van donderdag tot en met zondag- zijn er elke dag twee wedstrijden verzeild. Voor het eerst in 14 jaar zijn alle wedstijdseries gevaren. De start is altijd 'in de wind' met een kruisrak naar een grote gele boei, de X-boei genoemd. Van daaruit volg je een baan waar het wisselend spinakeren, opkruisen dan wel aandewind varen is. Een wedstrijd duurt gemiddeld een uur en een kwartier. Naast snelheid houden is het in het begin vaak ook even puzzelen hoe je moet varen en waar de boeien liggen. Verder is het goed opletten op andere wedstrijdvelden, soms ben jezelf zo druk dat je plotseling verrast wordt. Het overkomt me wel eens een keer, ...gelukkig vaar ik altijd over bakboord.
De eerste twee dagen van de Kaagweek was de Yansã van Michiel Zandbergen het best presterende team. Na twee dagen stonden zij ongenaakbaar en vol zelfvertrouwen aan kop. Wedstrijdzeilen heeft ook iets mysterieus en kent een combinatie van verschillende elementen waar je rekening mee moet houden. Trim van de boot, teamwork aan boord, een goede start, tactiek, de zeilwedstrijdregels kennen en concentratie. Als je dat voor elkaar hebt kom je al een heel eind. Dan komt het belangrijkste, geen domme dingen doen.
In een goede positie in het wedstrijdveld raakte bij ons op een dag de spinakerval los uit de klem op de mast. Voordat we het doorhadden viel de hele spinaker voor ons in het water en voeren we er overheen. Schip gelijk in de wind gestuurd, spival en een spischoot losgemaakt. Gelukkig hebben we met voorzichtig binnenhalen de spinaker schadevrij kunnen bergen, maar de mooie positie was weg. We hadden veel geluk dat het licht weer was en als door een wonder en een gunstige windshift klommen we weer naar de voorhoede van het veld. Een andere les van een ervaren wedstrijdzeiler is: "Stay out of trouble". Bij een van de wedstrijden was ik deze tip vergeten en werkten we ons als team geweldig in de nesten. In het laatste rak naar de finish leek het mij een goed idee om met halve wind de spinaker te laten staan. Net voor ons lag het schip van Rino van Schie, zonder spinaker. Het lukte bijna om hem onderlangs voorbij te lopen, maar even later had Rino weer meer snelheid en wilde hij bovenlangs voorbij. Om dat te voorkomen gingen wij oploeven, zelfs zolang dat we bijna voorbij de finish raakten. Ondertussen voer het team van Adri van der Velde op een wat ruimere koers met veel snelheid ons voorbij naar de eerste plaats.

Hanz Zwart
Mission IF possible

Punten houden rekening met 2 aftrekwedstrijden

No	Zeilno	Naam	Punten	1	2	3	4	5	6	7	8
1	117	Hans Zwart	9,0	2	~~3~~	~~4~~	1	3	1	1	1
2	2642	Michel Zandbergen	13,0	1	1	2	2	~~5~~	4	~~7~~	3
3	455	Rino van Schie	14,0	~~3~~	2	3	3	2	2	~~6~~	2
4	1417	Adri van der Velden	21,0	4	~~ocs~~	1	5	1	~~6~~	4	6
5	6477	Gijsbert van der Laan	26,0	~~5~~	4	5	4	4	~~7~~	5	4
6	1438	Marcel de Jong	30,0	~~6~~	5	6	6	6	5	2	~~ocs~~
7	1410	Hans Verdel	38,0	~~dnc~~	7	~~dns~~	dns	ocs	3	3	5
8	2875	Ralph Holland	41,0	7	6	7	7	7	~~8~~	~~9~~	7
9	1176	Marco Snelderwaard	48,0	8	~~ocs~~	8	8	8	~~9~~	8	8

Svenska Mästerskapet 2018 Uddevalla

Ook dit jaar deed weer een Nederlands team mee aan het Zweedse kampioenschap. Dit jaar met een eigen boot en een getrainde bemanning. Hoe deed team Spotgaai -Adri van de Velde, Wouter Versluis, Michiel Veldkamp- het aan de Zweedse westkust?

foto Ingemar Billquist

Pssht, ... Pssht, Pssht, ... Pssht. Met onregelmatige tussenposen worden blikjes bier open getrokken. Duitse jongens met rugzakken en een palet bier naast ons. Adri zegt 's ochtends dat hij er de hele nacht niet door heeft kunnen slapen. Op zich waren ze rustig maar elke keer weer dat Pssht. Ik kijk om me heen. Ik lig tussen de stoelen op de vloer van de vijfde verdieping van de ferry. We naderen Zweden en ik heb heerlijk geslapen, althans ik heb het gevoel dat ik wat ben uitgerust na de spanning van afgelopen dagen.

Gisterochtend was het nog de vraag of we überhaupt konden vertrekken uit de jachthaven van Naarden. Beteuterd zat ik te wachten op de wegenwacht; op een boomstam bij de slagboom van de haven. We waren klaar geweest voor vertrek. Wouter had mij en Adri verrast met een ontbijt bij het oranje Volkswagenbusje en de stemming was opperbest tot bleek dat de -voor deze reis aangeschafte- Volkswagen Touareg niet wilde starten. Accu helemaal plat; de koelbox wellicht? Met startkabels verbonden wij de accu van de bus met die van de Touareg. Adri start en bijna gelijk vliegen de startkabels in de fik. Vlammen en een enorme rookontwikkeling door brandend plastic van de kabels. Wouter trekt de gloeiende kabels los en de mannen beginnen een indianendans om de brandende kabels uit te stampen. Ik sta al klaar met de brandblusser. De wegenwacht vertelt later dat de startmotor van een diesel-Touareg 700 Ampère trekt bij starten. Eerst dus de accu wat laten opladen en dan pas starten, luidt het advies. We wisten het wel maar waren ongeduldig. Pfff -twee volgetankte auto's en een polyester boot- het had ook heel anders kunnen aflopen. Even later rijden we weg met een uur vertraging. Alsof er niks gebeurd is volgt trailer met boot soepel de Touareg. We zijn op tijd in Rostock.

We hadden de Volkswagen Touareg (3.0 liter, automaat, trekkracht 3500 kg) dus speciaal voor deze tocht gekocht. De trailer konden we huren van Bart Kalksma maar hoe kwamen we aan een auto of busje dat 2900 kg kon trekken? Huren bleek erg duur, kopen en daarna snel verkopen leek de beste oplossing. Tanken en de wegenbelasting was schrikken maar wat een geweldige auto. We merkten nauwelijks dat we zo'n gewicht achter ons hadden hangen. Bergopwaarts kon het busje ons niet bij houden. Het was even wennen, rijden met zo'n combinatie, ruime bochten nemen maar dat hadden we snel onder de knie. Ik had gelijk mijn vuurdoop op de smalle Zijldijk bij de Kaag. Na afloop had ik spierpijn in mijn armen, zo krampachtig had ik het stuur vastgehouden. Adri vroeg zich af of we ooit in Zweden zouden komen als ik zo langzaam aan bleef rijden. Maar ja, hij heeft jarenlange ervaring met een J24 achter de auto.

De laaddeur van de Huckleberry Finn staat open, het vroege ochtendlicht schijnt naar binnen. Stapvoets rijden we door de metalen buik van de ferry. Zweden wacht; het is nog 400 km van Trelleborg bij Malmö naar Uddevalla, 100 km. ten noorden van Göteborg. Dit deel van Zweden lijkt heel erg op Denemarken dat we spoedig aan de overkant van de Sont zien liggen. De reis verloopt vlot. Het oranje busje rijdt trouw achter ons aan en voorziet in de catering als we om de 2,5 uur stoppen. Wouter heeft die stops zeker nodig, het busje is veel minder comfortabel dan de Touareg. Maar wij zijn blij als hij ons afdekt als we van rijbaan moeten veranderen en helemaal in de verkeersdrukte van Göteborg.

Uddevalla (30.500 inwoners) blijkt een industriestadje te zijn, gelegen aan een fjord achter het eiland Tjorn. Boomstammen worden er met het spoor aangevoerd. Later lees ik dat de Zwaluw lucifers hier vandaan komen. Over de fjord ligt een tuibrug die de komende dagen onze achtergrond vormt. In de haven laten we de boot in het water takelen. De volgende dag zetten we de mast en varen we de boot over naar het jachthaventje van zeilvereniging Viken Ägir bij Gustafsberg. De omgeving is hier prachtig. Het landgoed Gustafsberg ligt aan een kleine baai waarin een beek uitmondt. Het water van deze beek werd gebruikt in het oudste badhuis van Zweden. Rond 1800 werden er prachtige houten villa's omheen gebouwd. Het badhuis zal voor de komende dagen het Vandrarhem (hostel) voor Adri en mij zijn. Wouter slaapt in de bus bij de jachthaven. Het is tien minuutjes lopen over het kustpad van Gustafsberg naar de jachthaven.

Het weerzien met deelnemers van vorig jaar is hartelijk. En net als vorig jaar moet er gemeten worden. Dit jaar ook onze boot. We gaan opzoek naar Marec Janieck, de vertegenwoordiger van de Zweedse associatie. 's Avonds zijn Adri en ik toeschouwers van een toneelstuk voor twee heren. Essentiële onderdelen van de Spotgaai worden minutieus gemeten. Wouter houdt het ene end van het meetlint vast, Marec het andere. De maat wordt afgelezen, het formulier erbij gepakt, leesbrilletje op en genoteerd, brilletje af en nog eens gecheckt. De klassenregels worden erbij gehaald en Wouter krijgt college. Het herhaalt zich, brilletje op, brilletje af. Adri en ik zitten op campingstoeltjes op de kade en voelen ons als de oude mannetjes van de Muppetshow: "What a good show! .. Then it must be the wrong one". Het lachen vergaat Adri als hij hoort dat zijn spiboom 35 mm te lang is. We krijgen de meetbrief op voorwaarde dat volgend jaar de boot voorzien is van een hangkast van 35 cm breed en dat de lengte van de dek-romp versteviging is ingekort. De volgende ochtend zijn de zeilen aan de beurt om gemeten te worden. We kennen dat ritueel al van vorig jaar. Dezelfde gebaren: meten, noteren, checken, brilletje op, brilletje af. Maar al onze zeilen krijgen het begeerde stempel. We kunnen varen.

De 'tuning up'-race is aan het begin van de avond. Wedstrijdleider Pär Back heeft een baan in de fjord uitgelegd: twee keer op en neer naar de boei bij de brug. De wind is kalm. Wij zijn 's middags het water al op geweest en hebben gemerkt dat er bij de steile kanten van de fjord meer wind staat. We zeilen mee in de middenmoot. De wind neemt af en slechts één boot weet een volledige baan te varen voordat de wind geheel wegvalt. De boten worden terug naar de haven gesleept.

De volgende ochtend ontbijten we in het clubhuis van de zeilvereniging. Ronde platte kleffe broodjes worden belegd met kaas, ham, paprika en komkommer. Op elke

foto Peter Szamer

boterham een laag smør (boter). Doe je nu om en om of stapel je door zoals ik de meeste Zweden zie doen? Adri bekent dat hij geen hap door zijn keel kan krijgen; het is de eerste serieuze wedstrijddag. We gaan al vroeg het water op want we willen de baan verkennen. Waar zit wind en waar niet? We maken een plan maar na de start blijkt alles weer anders. Het lijkt de Kaag wel. Het is fris helder weer met lichte wind. We zien lokale boten dicht onder de kust varen om optimaal te profiteren van de opstuwing van de wind tegen de wanden van de fjord. De tweede race maken we ook gebruik van dit effect, het is bijzonder om vlak langs de rotswand te varen. We zeilen die dag vier wedstrijden. Voor de wind doen we het goed en lopen in op andere boten maar aan de wind lopen de andere boten van ons weg, hoger en sneller. Na de wedstrijd zoeken we de anderen op. Hoe doen ze dat? Van Karin krijgen we tips: de kar iets omhoog om wat meer druk in het grootzeil te krijgen en het achterstag iets aan om het grootzeil wat vlakker te trimmen.

Vanuit Nederland krijgen we berichten door: stormwaarschuwing, code oranje. Die wind zal de volgende dag bij ons in Zweden zijn. We verwachten dat er niet gezeild zal worden. Het ontbijt is een kopie van de vorige dag maar ik heb wel ontdekt dat je echt paprika en komkommer tussen de schijven moet stoppen anders wordt het echt klef en is het niet weg te krijgen. Zo blijft het fris. Pas op de steiger, vlak voor het uitvaren schoot organisator Pär Bäck de wedstrijd af. Een verstandig besluit blijkt later. De wind giert door de smalle doorgang van de jachthaven en Spotgaai ligt te dansen. We maken van de gelegenheid gebruik om een nieuwe accu voor de Touareg te gaan kopen. We hebben drie uur nodig om, met inschakeling van de Zweedse wegenwacht, één laatste bout waarmee de voorstoel vast zit, los te krijgen om de accubak te kunnen bereiken. Ik kan er nog niet over uit dat zo'n basale handeling zo veel last kan geven.

Zaterdags is de wind gaan liggen maar het is aanmerkelijk kouder. De lucht is bewolkt. De eerste race is het nog droog en de wind stabiel. Door de tips hebben we nu meer hoogte en snelheid en doen het goed. Tijdens de tweede race begint de wind te draaien en met onze ervaring op de Kaag varen we met een windshift zo naar de bovenboei. We komen als derde bij de ton aan. Helaas weten we bij de ronding die positie niet vast te houden en moeten we meteen vier boten voor laten gaan. Maar het wordt wel onze beste race, we eindigen op 10. Het begint te miezeren en de wind wordt steeds instabieler. De tweede race wordt in de tweede ronde afgebroken: de bovenboei is bezeild; pech voor het Deense team dat voorop ligt. Het wordt steeds moeilijker voor de leiding om de baan uit te leggen, de startlijn moet steeds verlegd worden. Een hele klus want de fjord is 40 meter diep. Telkens moeten de kettingen van startschip, spreader en pin end weer opgehaald worden. Wij hebben respect maar het veld wordt onrustig. De volgende start is collectief vals; te veel boten te vroeg. Ook de herstart is niet probleemloos. De Stella (Joakim Axelson) heeft nog een gaatje gevonden tussen startschip en veld en

Bekijk de film NED 1471 i got fart op de Facebook pagina van Tord Ørnelund Nilsen

Het winnende team: v.l.n.r. Sven Holmer Frederik Wigelus, Patrik Erlandsson, foto Tiina Andersson

speert voorlangs. Als de White Lady dit ook probeert is het gat al gedicht en raakt ze klem tussen mededingers en startschip; touché. Op het filmpje op Facebook zie je ons even later rustig over de lijn gaan, we hadden geen behoefte in het gedrang te zitten en gingen direct na de start overstag op zoek naar vrije wind.

De wind is weer gedraaid en het klaart op maar we zijn ondertussen koud en nat. De laatste droge trui wordt aangetrokken. De baan ligt nu 180 graden gedraaid, we varen voor de verandering richting stad en Wouter heeft het roer overgenomen. Je hebt van die boten die ongeveer gelijkwaardig zeilen en je steeds tegenkomt. Zo was een van onze vaste tegenstanders de blauwe Carpe Diem van Ingmar Ädahl en zijn vriendin, een jong stel dat voor het eerst meedeed aan de SM en steeds beter ging zeilen. Deze race zitten ze plotseling vooraan na een winddraaiing die alle snelle boten van het klassement de verkeerde kant op stuurde. In het voordewindse rak weten we bij hun te komen maar zij zijn net eerder weg bij de boei en lopen weer uit. Na ronding van de bovenboei besluiten ze af te kruisen en wij slagen er weer in bij ze te komen. Ze finishen net voor ons. Voor de kampioenen werd dit de aftrekrace.

En dan, dan is het plotseling over. Op weg naar de jachthaven worden we aangeroepen door de wedstrijdleiding: we kunnen gelijk takelen in Uddvalla. Het laatste stukje worden we gesleept. Het gaat snel nu: de mast gaat er af en de Spotgaai wordt met een strop op de trailer gezet. We hebben nog even werk en zijn net op tijd terug om te zien hoe hoe de winnaars het water in worden gejonast. Goed gedaan Frederik Wigelius, Patrick Erlandsson en Sven Holmer!

Het diner is in de feestzaal van Gustafsberg. Een beetje onwennig na een koude dag op het water kijken we rond naar de met damast gedekte tafels en de kroonluchters. Een uitgebreid buffet staat op ons te wachten. Het eten doet ons goed en al snel zijn we met anderen in gesprek. Adri vraagt Patrick Erlandsson naar details van zeiltrim en de voordelen van de high-aspect fok die hij voor de IF heeft ontwikkeld. Ik praat met de winnaars van verleden jaar, Pontius en Thomas. Ze zijn verrukt als ik hun de MarieTeam geef, met hun overwinning in het Nederlands beschreven. Wouter praat met Leif Leckström, een echte Viking met een hart van goud. En waar hebben ze het over: het kampioenschap van volgend jaar in Uppsala. Ze zijn gelijk weer enthousiast.

We eindigden op plaats 13 in het klassement van 21 boten. We merkten dat we serieus partij waren en dat we met de Spotgaai mee konden komen. Dat werd ook gezien door de Zweden. We gingen steeds beter zeilen en als we een dag langer hadden kunnen varen hadden we misschien nog wel een paar posities kunnen stijgen in het klassement. We beseffen ook dat we nog meer zouden moeten oefenen in up- en downwind banen om boothandling te optimaliseren en betere tactische beslissingen te kunnen nemen. Dit soort wedstrijden varen we binnen de vereniging te weinig. Er valt nog steeds veel te leren in Zweden en we hebben onze contacten verstevigd. Ons ideaal is meer internationale uitwisseling en we blijven proberen Zweden naar onze wedstrijden te laten komen. Totaal zijn we 14 dagen bezig geweest met het Zweedse kampioenschap waarvan we drie dagen wedstrijd hebben gezeild. Het was intensief, maar het was het waard.

Team Spotgaai: Adri van de Velde, Wouter Versluis. Michiel Veldkamp

---

Vervolg van pagina 21 Zomerevenement 2018 Hoorn

foto Chris Lansink

Als bestuur hebben we het weekend geëvalueerd en natuurlijk gaan we volgend jaar dingen anders doen. Die verbeteringen zie je vanzelf als je er bij bent in Hellevoetsluis.

Wouter Versluis
Commissaris Evenementen

Uitslag Toer SW factor

Punten houden rekening met 2 aftrekwedstrijden

No	Zeilno	Naam	Punten	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Toer_z_spi 6054	Sipco drijber Fortuna	31,0	1	1	dnf	1	4	3	3	1	2	3
2	Toer_z_spi 807	Maarten Rader Lättja	36,0	3	2	2	2	2	9	1	2	1	dnf
3	Toer_m_spi 218	Paul van den Hoek Alk	51,0	2	3	3	5	3	7	7	5	9	7
4	Toer_z_spi 17	Romke Woudstra Alacity	55,0	4	5	1	6	9	5	9	3	7	6
5	Toer_z_spi 9	Ton Roelofsen Hamelen	60,0	5	4	4	8	7	6	8	9	5	4
6	Toer_z_spi 458	Willem van der Wal Omega	63,0	dns	dns	dns	7	1	1	6	4	3	5
7	Toer_z_spi 3	Reinders/ Ineke Dibbits Linnea	67,0	dns	dns	dns	4	5	4	4	7	6	1
8	Toer_m_spi 384	Gerard Janssen Thetis	73,0	dns	dns	dns	9	6	2	2	8	8	2
9	Toer_m_spi 246	Hans Bartels Belone	79,0	dns	dns	dns	3	8	8	5	6	4	9
10	Toer_z_spi 3452	Ab Jansen Sunrise	116,0	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	8
11	Toer_z_spi 1	Hans Thijs Sophie	118,0	dns	dns	dns	dns	dns	dns	dns	dns	dns	10

Uitslag Wedstrijd

Punten houden rekening met 2 aftrekwedstrijden

No	Zeilno	Naam	Punten	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1410	Hans Verdel Sister Ray	18,0	4	1	2	3	1	1	3	1	1	1
2	117	Hans Zwart IF Possible	27,0	1	2	1	2	4	3	2	5	2	5
3	2642	Michel Yansä	28,0	3	3	3	1	5	2	4	2	3	2
4	1987	Menno Mostert -	52,0	6	5	5	4	7	6	5	7	4	3
5	2013	Jan Bredius FIFTY	52,0	5	4	4	7	6	4	7	6	5	4
6	3100	Peter van Santen BeeTill	59,0	dns	dns	dns	6	3	5	1	3	7	7
7	2407	Wouter Versluis eeve	63,0	dns	dns	dns	5	2	7	6	4	6	6
8	1417	Adri van de Velde Spotgaai	83,0	2	ocs	dns	dns	dns	dns	dns	dns	dns	dns

Even voorstellen

Hans ten Cate en Selma Hensen

April 2018: een mail van Merdeka en Karel Kuiper: Beste Selma en Hans, Gefeliciteerd met jullie aankoop, leuk dat jullie de nieuwe eigenaren zijn geworden van deze mooie IF-E. We hopen dat jullie er veel plezier mee gaan beleven. Deze mail was het eind van een lange zoektocht en het begin een fantastische zomer. De IF-E is mooi; nee fantastisch !
Selma en Hans zijn wij; Selma Hensen en Hans ten Cate. Woonachtig in Mook, begin 50, kinderen min of meer de deur uit en na verandering van werk het gevoel dat er tijd komt om te zeilen.
Ik, Hans, kom uit een echte watersportfamilie. In de 70-er jaren was op het Zuidlaardermeer het moederschip een Regina, daarnaast was er een Fries jacht. Op mijn 7e kreeg ik een Flits en op mijn 14e stapte ik over op een Finnjol. Toen ik in 1992 bij Philips in Nijmegen ging werken besloot ik dat het tijd werd om een andere watersport te gaan beoefenen. Naar mijn smaak was er in de omgeving van Nijmegen geen leuk zeilwater en ik wilde altijd al eens leren roeien. Dus heb ik me zodra het kon bij een roeiclub aangesloten. Selma en ik hebben elkaar daar ontmoet. Na verloop van tijd ging ik het spel met de wind missen en ben ik gaan windsurfen. Een paar jaar later kocht ik voor ons samen twee Hobie kayaks met trapvoortstuwing en zeiltjes om toertochten te maken.
Langzamerhand kwam toch de drang weer om echt te zeilen. Dat kwam met twijfel. Zeilen is voor mij leuk als je ruimte en wind hebt en dat heb je op de Maas bij Mook niet. De aanschaf van een boot zou daarom gepaard gaan met reizen. Om te zeilen, maar ook voor onderhoud. Vraag was of we daarvoor tijd zou vinden. Verder zeil ik het liefst in een open boot.

Ik wil graag dicht bij het water zitten, de boot alleen kunnen varen. Maar ver van huis is het wel fijn een weekeinde aan boord te kunnen verblijven. Van meet af aan kwam er maar één oplossing bij me op: een IF. Indien je een goed exemplaar hebt is dat redelijk onderhoudsarm en hoef je voor onderhoud weinig te reizen. Verder is de IF handzaam, je zit lekker dicht bij het water, maar is er ook net voldoende ruimte om samen op te verblijven. Wat meer meetelde in de overweging dan ik mezelf wilde toegeven, was dat ik de IF al zolang ik me kan herinneren zo mooi vond en dat de boot zo fantastisch zeilt. Na het huren van een IF, een IF-E, een M26, en een lang gesprek met Michiel Veldkamp over aandachtspunten bij aankoop, zag ik na bezichtiging van zeker 10 boten, bij Merdeka en Karel Olijffje liggen. Bij de eerste aanblik wist ik al: deze gaat het worden. Olijffje was puntgaaf, na de oplevering van de werf was er niets aan toegevoegd, de motor was net gereviseerd. De mooie olijfgroene kleur kwam er dan nog bij! Mijn verwachting was dat ik hiermee de eerste tijd zonder noemenswaardig onderhoud kon gaan zeilen.
Een van de eerste tochten was van Sneek naar Hoorn om het zomerevenement mee te maken. Een geweldige tocht achter de halfwinder aan, gevolgd door een sfeervol Marieholmtreffen en een lekkere ruige thuisreis heeft ons alleen maar blijer gemaakt met de aankoop. Olijffje is net als al haar zussen een geweldige zeilboot. We kijken alweer uit naar zomer 2019. Met een nieuwe set zeilen gaan we weer zeilen vanuit Sneek.

Selma Hensen en Hans ten Cate
IF-e Olijffje

Hel en vermoeienis

24 Uursrace 2018

Wat als je net eigenaar bent geworden van een IF-e én niet kunt wachten om de boot te leren kennen? Wat als je graag zo nu en dan een wedstrijd zeilt? En wat als Michiel Veldkamp je dan vraagt of je zin hebt om in de Kustzeilers 24 Uurs Zeilrace bemanning te zijn op de IFO? Ik heb niet nagedacht en direct "Ja" gezegd. Voor mij een buitenkans!

Nadat ik had toegezegd vernam ik dat Ruben Oedzes het andere bemanningslid zou zijn. Daarna bleef het een tijdje stil. Michiel had het druk met een of andere activiteit in Zweden en liet pas krap een week voor de wedstrijd weer van zich horen. Een paar berichten over en weer regelden de essentiële afspraken. De crew zou op vrijdag 24 augustus tegen drie uur 's middags in Uitdam verzamelen, de boodschappen werden verdeeld en er werd een iPad geregeld voor het plannen van de te varen rakken.
Het concept van de race is dat op het IJsselmeer en Markermeer rakken zijn gedefinieerd tussen de navigatietonnen. Het gaat erom in 24 uur zoveel mogelijk mijlen zeilend af te leggen gebruikmakend van die rakken. Deelnemers zijn vrij om te kiezen hoe de rakken aan elkaar worden geregen. Voorwaarde is dat een rak maar tweemaal gebruikt mag worden. Starten kan op een aantal plaatsen op Marker- en IJsselmeer. De finish is na 24 uur plus of min 1 uur voor het havenhoofd van Medemblik. Elk boot houdt een log bij waarin wordt genoteerd wanneer welke boei werd gerond en over welke boeg.
Bij andere wedstrijden start je tegelijk met alle andere boten en probeer je zo snel mogelijk de finish te halen. In de 24 Uurs kies je zelf een van de startpunten en daar vind je dan maar een klein deel van de deelnemers. Juist aan het einde van de wedstrijd komt iedereen bij elkaar. In principe probeer je om zo laat mogelijk over de finish te komen want dat geeft je de meeste tijd om mijlen te verzamelen. Maar kom wel op tijd binnen: na de finishtijd gelden strafmijlen en een uur daarna is alles voor niks geweest.
Terug naar de race. Weeronline beloofde een herfstachtig weekeinde met in de avond en nacht felle buien. Vooral

Hans ten Cate

in ons vaargebied was er kans op onweer en hagel. Lokaal werd tot 60 mm neerslag verwacht en windstoten met een snelheid van maximaal 80 km/uur. Vraag is of je dan wel wilt gaan varen. Het antwoord was ja. De IF is een robuuste boot en de bemanning kan wat hebben. Besloten werd om te starten voor Volendam. Dat is dicht bij de thuishaven en vanaf Volendam konden een aantal mooie lange rakken gemaakt worden om rond middernacht bij de sluis bij Enkhuizen uit te komen. Eenmaal de sluis gepasseerd zouden mijlen op het IJsselmeer worden verzameld. In een ritme van twee uur op, een uur af hebben we dat plan ook aardig uitgevoerd.
Het weerbericht bleek volkomen juist. Snel na de start kwamen we in een oog van lage luchtdruk in volkomen windstilte terwijl in de verte onweer op kwam zetten. Het oog loste gauw op en daarna kwamen onweer, wind en regen. Tot ergens in de ochtend was de wind zodanig dat we met genua, één rif en stevig aangetrokken achterstag konden varen. Wat kan een IF op deze manier veel hebben! Ergens aan het eind van de zaterdagochtend voor de kust van Workum wakkerde de wind wel heel erg hard aan. Vraag was of dat lang ging duren en of het de moeite waard was om zeil te minderen. Les is dat als je wacht met wisselen van zeilen tot het echt niet anders kan, het al erg ruig is op het IJsselmeer. Ik heb op dat moment de boeg regelmatig tot voorstag in de golven zien duiken. Lekker ruig, maar wanneer dat gebeurt is het verwisselen van een fok geen simpele klus.
Op naar de finish. Na nog een aantal rakken met de high-aspect fok kwam langzamerhand de finish in zicht. Leuk om in de laatste rakken te zien hoe alle overgebleven deelnemers langzamerhand naar elkaar toe kruipen om allemaal zo laat mogelijk voor Medemblik te finishen om daarna Medemblik te bevolken. Gedurende de race heb je geen idee hoe tegenstanders presteren. Iedere boot volgt zijn eigen route langs de rakken. Pas bij binnenkomst, na het uitwerken van de logs en het inleveren ervan kun je op schermen bij de wedstrijdleiding volgen hoe de uitslag zich opbouwt. We hebben het niet gek gedaan. Helaas had Michiel ingeschreven met spinnaker. Die hebben vanwege de harde wind niet kunnen gebruiken maar leverde ons wel een ongunstige correctie op. We hebben in 24 uur 104.28 mijl, na correctie 104,28 mijl, gevaren en zijn daarmee in de FPC-klasse vijfde in een veld van 16 boten geworden. Deze 52e 24 Uurs ging de boeken in als de 'heftigste ooit'. Van de 433 inschrijvers finishten er maar 193 reglementair; 133 deelnemers staakten de race. De wedstrijdleiding verklaarde veel respect te hebben voor degenen die de race hebben uitgezeild, maar ook voor hen die de beslissing hebben genomen niet te starten of tussentijds te stoppen.
Voor mij was de wedstrijd erg de moeite waard. Ik heb genoten van het ruige weer. Hoewel het natuurlijk niet handig is om met onweer op het IJsselmeer te zijn, vond ik de aanblik van bliksem in het donker met alleen maar water om je heen fantastisch. Niet elk bemanningslid dacht daar zo over. Ook het varen op navigatieapparatuur in het donker en het zo nu en dan opduiken van toplichten in het donker is een ervaring op zich. Verder heb ik ervaren hoe waanzinnig veel de IF aankan. En hoe heerlijk het is om, terwijl de boot zich door de golven ploegt, een uur in een kooi te liggen slapen. Laatste punt is dat het waanzinnig leuk was om te merken hoe in een team dat nog nooit eerder samen had gevaren, de taken verdeeld werden en er in prima sfeer werd samengewerkt. Gezien de weersomstandigheden was het 'geven en nemen' en werd samen de tocht volbrengen doel boven het wedstrijdresultaat.

Hans ten Cate
opstapper IFO 1383

"De 212 deelnemers die zaterdagavond over de finishlijn kwamen vonden het echter een prachtige editie en hadden fantastisch gevaren. Het was zwaar, maar geweldig om mee te maken. De weersomstandigheden leverden prachtige foto's op met een decor van neerslaande buien, zware wolkenpartijen en doornatte deelnemers. Een wolkenfoto van fotograaf Laurens Morel haalde zelfs het achtuurjournaal van de NOS."

Klaas-Jan Kroon, voorzitter van het 24-Uurs comité

Marieholmtreffen Zuid 7-8 september

In de laatste ledenvergadering jaar werd de terloopse opmerking geplaatst dat het leuk zou zijn om ook in 'Zuid' een treffen te organiseren. Zoals altijd zijn ideeën leuk, maar onder het motto niet lullen maar poetsen besloten wij op een zonnige dag in april dat we een poging gingen wagen.

Na het her en der inwinnen van informatie hebben we nog een aantal bekenden uit regio Zuid gepolst en gingen daarna om te beginnen op zoek naar een locatie. Het Haringvliet leek ons voor 'Zuid' een goede keus en na wat over en weer mailen met Romke Woudstra bleven er drie mogelijkheden over.
Uiteindelijk kwam Jachthaven De Batterij in Willemstad als beste uit de bus. Een mooie, moderne haven waar we erg gastvrij zijn ontvangen. Ook was er een mooi maritiem verenigingsgebouw waar we alle faciliteiten in goed vertrouwen mochten gebruiken.

Grote vraag was natuurlijk of we voldoende boten bij elkaar zouden krijgen. We hadden voor onszelf gezegd dat we met vijf tot zes boten tevreden zouden zijn. Uiteindelijk zijn er tien boten aangemeld, waarvan er acht zijn gekomen. De bemanning van de andere twee boten kwamen met de auto om als opstapper met de toertocht mee te varen of van de barbecue te genieten

Op vrijdag kwamen de boten een voor een binnenlopen. We lagen mooi bij elkaar in de kom voor het havenkantoor. Na een gezellige borrelavond zocht iedereen zijn kooi op. Volgens afspraak gooiden we zaterdagochtend om 9.30 uur de lijnen los voor een rondje Tiengemeten. We hadden het heen mooi hoog aan de wind en terug

een ruime wind, die halverwege nog even flink aantrok. Mooie donkere luchten en de Marieholmers in de achtervolging.

Zaterdagavond hebben we een heerlijke barbecue gehad waaraan ieder wat betreft verzorging en gezelligheid zijn steentje heeft bijgedragen. Op zondagochtend nog een zonnig samenzijn met de bijbehorende steigerpraat. Uiteraard ging het nog steeds over bootjes. Hierna ging ieder langzaam zijn eigen weg.

Alle deelnemers bedankt voor de aanwezigheid. Dankzij jullie was het een zeer geslaagd en vooral gezellig weekend!

Petra Cranen

Pampusregatta: élke seconde telt!

foto's Twirre Bogaard

Zondagavond. De tweede prijs staat op mijn schouw en het geluid van de Eeve die door het water snijdt bruist nog na in mijn oren. Met 8.3 kts. over de finishlijn, wat een zeildag was dit!

's Zaterdagsochtends haal ik stuurman Sander Bosma op in Durgerdam. Bemanningsleden lopen al richting zeilvereniging Het Y. Wij moeten nog naar jachthaven Naarderbos, de thuishaven van Eeve. Wouter Versluis heeft zijn boot al klaar als we aankomen. Op het Markermeer is het grijs en er staat een stevige zuidwesten wind. We vinden daarom het startschip ten oosten van Pampus. De organisatie maakt gebruik van de diepe zandwinputten om wiervrij de wedstrijden te kunnen varen. We herkennen veel boten van de dinsdagavondcompetitie. We puzzelen hoe het zit met de 'outer' baan. Met de start komt ook het overzicht: we varen eerst een kruisrak naar de bovenboei van de 'inner' baan om vervolgens half wind naar 'onze' bovenboei te steken en daar twee keer op en neer te varen om vervolgens naar de finishlijn te varen. Het banenplan zit slim in elkaar, zo kun je met veel boten tegelijk in verschillende klassen varen. We varen boeg aan boeg met de

Inja, een Dufour 2800 met bijna dezelfde SW-rating. We zijn eerder bij de benendenboei dan zij. Maar kunnen we de spinnaker ophouden richting finishschip? Vergeten te kijken naar de kwarttonnerklasse voor ons. We droppen de spi maar Inja vaart door met spi en is even eerder over de lijn. We weten het dan nog niet maar die tien seconden zullen later heel bepalend zijn voor het klassement.

De tweede ronde doen we het minder. De Dufour vaart met zijn grote genua hoog aan de wind en wij

varen te ver van de kust en hebben last van de golven. We worden derde, tweede is het met laminaatzeilen gepimpte rode Waarschip Hebbes. De laatste race varen we dichter onder de kust en zeilen we beter. De Dufour Inja leidt het klassement met drie 1-tjes. Een uitdaging voor de volgende dag. 's Avonds is het feest op de jachthaven van Durgerdam: een goed verzorgde barbecue en een knetter goede band. Toch gaan we vroeg naar bed; we moeten morgen vol aan de bak.

Zondagochtend is de wind nog steeds zuidwest, 11-20 kn. maar de lucht is blauwer en minder bewolkt. We varen een langbaan die gelijk is voor alle klassen. Het startschip ligt nagenoeg op dezelfde plek. Na de start aandewinds naar de M2 bij het havenhoofd van Muiden, stuurboordronding naar de gele ton (halfwinds rak), weer stuurboordronding naar oranje ton (ruimwinds rak), weer ronding op stuurboord voor een kruisrak terug naar M2. Dat rondje nog een keer en dan finishen vanaf de M2. Alle windrichtingen komen aan bod. Een veel leukere baan dan de 'kamelenrace' van vorig jaar en spectaculair omdat de ORC en J80's de zelfde baan varen. Groot en klein gemixt. Onze start is prima en we bleven keurig dicht onder de kust. Op weg naar de gele ton kunnen we net de spi zetten. Het gaat ruig en we gijpen bij de ton. Dat gaat keurig maar achter ons horen we een hoop geklapper. We liggen voor op de Inja. Ook zwaardere boten als de Facet en het Witte Paard doen nu serieus mee. De Facet weet met haar grote grijsblauwe gennaker steeds dichterbij te komen maar verliest het op boothandeling. We gaan als eerste over de finishlijn maar de verschillen in rating zijn groot. Het Witte Paard wint (met een rating van 112 en een binnenkomst van 7.50 minuut na ons).

Over onze tweede start zij we niet tevreden: we liggen halverwege en onder andere boten. De lijn met boten trekt echter al snel uit elkaar en er ontstaan gaten omdat schepen overstag gaan. We krijgen vrije wind en kunnen hoger. Door lang over bakboord door te varen weten we de Facet en de Inja 'weg te brengen' en als ze overstag gaan klappen wij later zodat we ze vuile wind geven. Dit tactische spelletje maakt dat we in de kopgroep komen. De wind ruimt en we maken een goede slag. Het rak naar de gele ton levert geen voordeel voor de spinnaker meer op. De anderen proberen het nog en dat geeft hectische taferelen achter ons. Op ons gemak gijpen we rond de boei en maar ook wij krijgen moeite met hijsen van de spi. Hij zit vast tussen grootzeil en verstaging en als hij eenmaal staat zien we een gat. Hij houdt het gelukkig tot de oranje benedenboei. Na het kruisrak hebben we in het halvewinds rak even tijd om de spi te plakken. Na de gele ton kan hij weer omhoog. De wedstrijdleiding meldt dat de race ingekort wordt, we kunnen direct naar de finish. Met een stevige bries is het ondertussen echt Marieholmweer geworden. De snelheid loopt op, 7.5, 8.0 en de voorsprong groeit. Is echt bewezen dat een IF niet kan planeren? 8.6! Met 8.3 kts. gaan we over de finish, nu is de voorsprong wel groot genoeg voor een 1-tje!

Bij de zeilvereniging worden de uitslagen opgehangen. Het verschil in de gecorrigeerde tijden van de eerste wedstrijd zaterdag is nul, maar omdat de Inja als eerste over de lijn was kregen ze het winnende punt en wonnen daarmee de regatta. "Ach, het is maar een spelletje"zegt Wouter als hij de winnaars feliciteert, die zondag beduidend minder goed voeren dan zaterdag. Maar wij hebben zó heerlijk gezeild dat niets dit genot kan bederven. Zelfs die éne seconde niet, die we nodig hadden om eerste te worden..

Michiel Veldkamp
voordekker Eeve

SW-2 Race 1

Starttijd: 2018-09-08 10:40:00,0 SW factor

Zeilno	Naam			Finish Tijd	Gezeilde Tijd	Gecorr. Tijd	Formule
SW-2 552	P Toornstra, Dufour 2800 Inja	1	1,0	11:38:06,0	58:06,0	55:13,7	=GT * 100 / 105,2
SW-2 NED 2407	W.Versluis, Marieholm IF Eeve	2	2,0	11:38:16,0	58:16,0	55:13,7	=GT * 100 / 105,5
SW-2 NED 2289	Kolenbrander, Waarschip 1/4 Ton Hebbes	3	3,0	11:40:24,0	1:00:24,0	[illegible]	=GT * 100 / 106,5
SW-2 509	J.Schapendonk, Lemster Zeekruiser Moos	4	4,0	11:47:51,0	1:07:51,0	[illegible]	[illegible] 100 / 116,0
SW-1 7	Leering, Albin Accent Nipper	5	5,0	11:40:54,0	1:00:54,0	[illegible]	[illegible] 102,0
SW-2 137	Wijnbergh, S-spant Facet	6	6,0	11:44:16,0	1:04:16,0	[illegible]	[illegible]
SW-2 NED 3340	Hentzepeter, Albin Vega Lyra	7	7,0	11:45:06,0	1:05:06,0	1:01:07,6	[illegible]
SW-2 NED 6574	B.Piels, Bavaria 820 Team Windroee	8	8,0	11:44:36,0	1:04:36,0	1:02:34,1	=G[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11:47:52,0	1:07:52,0	1:05:45,7	=GT[illegible]

Het verschil met de Inja is maar 10 seconden, gecorrigeerd naar SW rating eindigen we de eerste race ex equo maar omdat de Inja als eerste over de lijn was, winnen zij de race. Hun '1-tje' is bepalend voor de einduitslag. Ze winnen de regatta in onze klasse, wij worden tweede. Wij hadden de eerste race genoeg gehad aan één seconde om op rating te winnen en dan waren de rollen omgedraaid geweest. "To close to call".

Rond & Plat Westeinder

Tjotters, tjalken, aken, zeeschouwen, westlanders. Elk jaar verzamelt zich een groep liefhebbers van drijvend Nederlands historisch erfgoed om een wedstrijdje te varen op de Westeinder. Daartussen varen vier vreemde eendjes: twee IF's, een H-boot en een Folkboot. Maar zo vreemd ziet het er ook weer niet uit. Drie typen klassiek gelijnde boten van Scandinavische makelij. Vanaf het hout en staal klinkt zelfs: wat een mooie schepen!

De omstandigheden zijn perfect, na een lange zomer worden we half september getrakteerd op een zomers weekend met een heerlijk lopend windje. Er worden vier mooie potten gevaren op een baan met voornamelijk aandewindse en voordewindse rakken. Wij hebben voorgenomen dit weekend te gebruiken om eens van posities te wisselen op de Sister Ray. Een goede manier om als team beter te worden en leuk om eens een andere positie te hebben. We kunnen concluderen dat we alle drie alle posities beheersen.

We zien onze tegenstanders gedurende het weekend steeds dichterbij komen. Het is voor de andere boten ook een goed trainingsweekend en alle zeilers zijn enthousiast na de wedstrijden. Onder het genot van een berenburg worden plannen gesmeed om gezamenlijk de winterwedstrijden op de Braassem te gaan varen.

Voor ons is deze wedstrijd al jaren vaste prik als seizoensafsluiter. Goede wedstrijden maar vooral veel gezelligheid. Voor iedere boot op de Kaag, Braassem of Westeinder ook lekker dichtbij. Wie is er volgend jaar bij?

Len Verdel | Sister Ray

foto's WV Nieuwe Meer en Len Verdel

Kustzeilen voor Dummies

Flinke rollers lopen onder onze IF door

Ons eerste doel is mooie zeiltochten maken en fijne overnachtingsplekjes zoeken. Gewoon ongecompliceerd. Onze tweede wens was dit jaar een zeetocht maken, en stiekem merkten we dat dat ons wel prettig bezig hield. Een zeiler wil toch altijd zijn grenzen weer wat verleggen.

Toen we via de Maas bij Willemstad arriveerden leken de weerberichten gunstig genoeg om rechtdoor te gaan en direct bij Stellendam naar buiten en dan bakboord uit richting de Oosterschelde te gaan. Maar de weerberichten veranderden ongunstig.

Toen we na twee weken rondzwerven in Zeeland in Zierikzee lagen leek de kans zich voor te doen.
We gingen nog bij de havenmeester checken of onze getijdenberekening klopte, maar die had daar geen idee van. Bijzonder voor een havenmeester op stromend water. Hij verwees ons wel naar een stel zojuist binnengelopen zeezeilers uit Breskens. Die zouden het wel weten. We werden die avond gastvrij uitgenodigd aan boord en we kregen een lesje kustnavigatie voor dummies.

Aanvaren Roompotsluis

Volgende dag zijn we via de Roompotsluis naar buiten geschut maar de zee bleek zo glad als een spiegel. Windfinder zat er goed naast; geen wind dus. Met afgaand tij zijn we naar buiten gedobberd maar we zagen het uiteindelijk niet zitten om de hele weg te moeten motoren, we hebben tenslotte een zeilboot. Bij de kentering zijn we maar weer omgedraaid en hebben ons met het tij mee terug laten stromen. Enigszins teleurgesteld gingen we weer door de sluis. Nou ja, we waren in ieder geval buiten geweest.

De komende dagen zag het er qua windverwachting onstuimig uit, we hielden het nauwgezet in de gaten. Na een paar dagen verwaaid te hebben gelegen in Ouddorp ontstond plots zaterdagochtend een weergat dat ons de volgende dag prima van Stellendam naar Roompot zou kunnen brengen.
Dus de stoute schoenen aangetrokken, de zeilen gehesen en 70 km via de Grevelingen, Volkerak en Haringvliet naar Stellendam gezeild.

Zondagochtend lagen we aan de wachtsteiger voor de Goereese sluis. Er zat nog wel wat twijfel in ons hoofd want in de voorspelling was er 1 Bft bijgekomen. Eerst was het NNW 3. Gelukkig sprak post Ouddorp van Bft 2-4. Het zou dus gewoon moeten kunnen. Voor ons gevoel was het nu of nooit, ook omdat de sluis in deze laatste week van onze vakantie nog een paar dagen voor onderhoud dicht zou gaan. En wat kan ons nou gebeuren in een IF?

We hadden de route zorgvuldig in de zeekaart getekend, met bijbehorende kompaskoers. Dit als back-up voor het geval iSailor of onze iPad dienst zou weigeren. De vertrektijden hadden we bepaald door ons in de stroomatlas te verdiepen. Uiteindelijk zijn we een uur eerder vertrokken. We zagen meerdere boten vertrekken en dan is het wel heel lastig om dom achter te blijven aan de steiger. Zeker omdat de verwachte aankomsttijd bij de Roompotsluis net voor schemer zou zijn.

Een beetje spanning voor het Slijkgat was wel aanwezig omdat de wind af en toe flink doorzette. Tot ton P6 was het voor ons kustzeil-dummies best pittig omdat we varend op de motor de wind met de bijbehorende golfslag pal op de kop hadden. Zoals verwacht konden we bij ton P6 genoeg afvallen om de zeilen te hijsen en toen gingen we als een speer. Dat gaf vertrouwen. Door post Ouddorp werd de hele dag al uitvoerig gemeld dat ton SG8 volledig uit positie was. Hij was inderdaad uit positie, we zagen hem op het strand liggen.

Bij het einde van de betonning van het Slijkgat konden we verder afvallen tot bijna halve wind en stoven we in drie uur op rompsnelheid langs de kardinaaltonnen SH, de Ooster en de vuurtoren van Ouddorp richting de geul van Banjaard. Het voelde fantastisch en de wind was super. Er stond aardig wat deining (golfhoogte 0,8 meter) maar we raakten snel gewend aan de beweging. We voelden ons trots, we zaten eindelijk op zee met onze IF.

Voor de geul van de Banjaard moesten we steeds verder afvallen en kwamen we uiteindelijk voor de wind te varen. Dat is wel iets minder prettig met een IF. Flinke golven van achteren deden de boot behoorlijk rollen. Toen maar het voorzeil omlaag gehaald en de giek vastgezet met een bulletalie. Het oncomfortabele voordewindse uurtje moesten we gewoon uitzitten. We wisten dat we daarna weer een stuk konden loeven om met halve wind de Roompot aan te lopen. Met trots en een voldaan gevoel arriveerden we veilig tussen de pieren, een prachtige avondzon op zee achterlatend.

Het was een mooie zeiltocht en een bijzondere ervaring, die we iedereen aan kunnen raden. En het ergste is, het smaakt naar meer.

Arno Roelofs en Petra Cranen
IF-E Vår Eric

Passeren van kardinaalton SH

Voor mede-zeezeildummies nog wat cijfers:

Wind:	**NNW 3-4, in de avond afnemend**
Golfhoogte:	**75 cm**
Vertrek Stellendam buiten:	**14.15 uur (1 uur na HW Stellendam)**
Aankomst 1e kardinaal:	**16.30 uur**
Aankomst 2e kardinaal:	**16.55 uur**
Aankomst GB1:	**18.00 uur**
Aankomst GB8:	**18.30 uur**
Aankomst OR2:	**19.15 uur**
Aankomst Roompotsluis:	**20.15 uur**

Wind, stroming en getij sturen ons avontuur

Voorhaven van Le Tréport bij eb

Zo tegen het voorjaar begint het te kriebelen. Over drie weken gaat de boot het water al in. We moeten maar eens bedenken wat we deze zomer willen. Zo'n vier weken weg, maar waarheen?

Oostzee? Twee keer geweest. Heerlijk zeilwater, leuke steden en dorpjes, maar wel dezelfde tocht heen en terug, met dat lange Kielerkanaal op de motor en de altijd lastige Duitse Bocht. De Duitse wadden? Dat is toch meer een reserveoptie als de lange tochten niet lukken.
Naar Weymouth in Zuid Engeland, waar de kleindochter met de RS Feva WK wedstrijden gaat varen? Wel een heel eind voor alleen dagtochten. Tot nu toe was Wight het verste punt daar.
In Noord Frankrijk eindelijk eens verder dan Dieppe komen? Best een goed idee! Als de wind maar niet te lang zuidwest blijft en het met de stroming uitkomt.

En zo werd het juni. Eerst maar naar het Marieholmevenement in Hoorn, zoals altijd weer een feest, en het weer werkte daar ook nog eens extra aan mee! Daarna via Medemblik naar Workum en Heeg het jaarlijkse familiebezoek met de boot. Via Stavoren, Amsterdam, IJmuiden, Stellendam naar onze thuishaven Rhoon en weer thuis. De rest van juli was het met de hitte en weinig wind thuis in de tuin onder de notenboom best uit te houden.... Eind juli, eindelijk wind, 's ochtends definitief besloten en 's avonds weg, met als plan: naar het Zuiden, lekker varen waar de wind ons brengt! We pakken op het Haringvliet de eerste de beste boei die vrij is en ons avontuur is begonnen. De volgende dag een mooi tochtje via het Volkerak naar Oude Tonge om nog even de proviandvoorraad aan te vullen.

Vertrek

Dinsdag 31 juli door de Krammersluizen de Keeten op, prima temperatuur, stroom mee, maar wind zuid 5-6 bft, dat wordt dus kruisen. Er kwam behoorlijk wat water over.. daarom gingen al die anderen op de motor. De wind draaide naar het ZW en om 13.00 in het Brabants-vaarwater, langs de zeehonden op de banken, kregen we vloedstroom mee, nam de wind af en via de Bergse Diepsluis ging het naar het rustige zonovergoten Tholen. De reserve dieseltankjes nu ook weer gevuld. De volgende morgen bijtijds op en met een WNW windje door naar het gezellige Colijnsplaat.

Op naar België

Donderdag 2 augustus via de Roompotsluis langs Walcheren. In de Rassen valt de WNW-wind weg, het wordt motoren naar Vlissingen, niet de drukke stadsha-

In Dieppe aan de kade: 9 meter hoogteverschil

Ferry voor Dover

Krijtrotsen van Beachy Head

Zicht op sluis van Sovereign Harbour

Pier van Eastbournel

We verlaten Dover

ven, maar via de sluis naar WSV Vlissingen. Vrijdag 3 augustus weer de sluis door en de Westerschelde 'recht' overgestoken, stroom mee, een via ruimend windje langs de kust. Om 10.30 kan het gastenvlaggetje van België gehesen worden, maar helaas nu motorzeilen naar Nieuwpoort, met zijn vissende toeristen met vierkante netten op de pier. Om 16.15 meren we bij KYCN af.

Oversteek naar Dover

Zaterdag 4 augustus is het prachtig weer, met een noorden windje 2, later 3 bft. Om acht uur zitten we al tussen de pieren. Lunch en koffie (voor Rita melk, die drinkt geen koffie op zee, voorkomt zeeziekte) hebben we vast klaar gemaakt, zoals altijd op zee. Het is hoogwater, we kunnen dus makkelijk over de banken, wat doen we nu, zuidwest of west? Eigenlijk zit alles mee voor een oversteek en het werd dus onze mooiste oversteek tot nu toe. Langs de boeien Nieuwpoortbank, BT Ratel, DY3, DY2 en DY1 snellen we met 8 knopen via de geul Dyck Occidental naar het zuidwesten. Inmiddels heeft het Belgische vlaggetje plaats gemaakt voor de 'Union Jack'. Bij de boei Ruytingen SW kruisen we haaks de noordgaande scheepvaartroute zonder problemen. Na de MPC boei volgt de zuidgaande trafficlane; nu moet de motor er wel bij en bij wegvallende wind wordt het tot de westingang van de haven van Dover motorzeilen. Na onze melding worden de havenlichten groen-groen-wit en mogen we doorvaren naar het Granville Dock. Om 18.15 na 57 mijl en 10 uur op zee meren we af aan steiger A34. Een recordoversteek!

Zondag 5 augustus. Het is weer prachtig weer, maar de NO wind is wel heel zwak, dat wordt dus motoren en de stroom is eerst nog tegen. Na zo'n 15 mijl krijgen we stroom mee, maar het blijft helaas motorzeilen langs Dungeness en Hastings. Het dolfijntje naast de boot kan het sneller! Vlak voor we de prachtige krijtrotsen van Beachy Head bereiken, gaan we stuurboord uit en langs de boeitjes tussen de pieren van Eastbourne door. Bij eb is goed te zien dat je hier die boeitjes echt moet volgen! Na 46 mijl liggen we om 17.15 voor de sluis in Sovereign Harbour. Eén voor één worden we door de sluismeester de sluis in geperst. Vervolgens dondert het water de sluis in en gaan we snel omhoog. Afhouden die boten! Om half zes meren we af in een wel erg moderne haven, met luxe flats en restaurants rondom. Gelukkig is er een goedkope supermarkt op loopafstand. Eigenlijk is dit de eerste aanloophaven na Dover, dus veel keus is er niet.

Geen wind in Eastborne

Onze dochter in Engeland belt: waar liggen jullie? Geen wind, blijven jullie daar dan? Komen we morgen langs, kunnen we ook lekker afkoelen in zee! Een beter idee dan tien uur motoren in deze hitte. Inderdaad, er is de komende dagen amper wind, daarna gaat hij uit de westhoek waaien en neemt daarna tot stormachtig toe. We blijven hier dus een paar dagen en Wight of nog verder naar Weymouth gaat het niet worden. Met 28 graden en geen wind is het ook echt warm. Het wordt een gezellige dag in de Sovereign Harbour. We zien nog een 'redding' door de enorme reddingsboot op een mijl uit de kust: fuik in de schroef. De redders begrijpen niet, dat zo dicht bij de aanloop van de haven die dingen er nog steeds neergelegd mogen worden. De volgende dag nemen we de bus naar Eastbourne zelf. De pier, net gerenoveerd, ligt in de zon te blinken. In de stad valt het verschil tussen rijk en arm ons op.

Op naar Frankrijk

Woensdag 8 augustus verlaten we om 8.00 uur met nog een aantal boten de sluis, maar zijn de enige die koers naar het Zuid Oosten zetten. Een bootje met sportvissers komt ons achterop en is zo druk met het volgen van een

school vissen op z'n plotter, dat wij er even voor moeten wijken... De wind zit mooi West en is eerst matig en later best pittig, de lange blauwe golven nemen ons goed mee. Met een knik in de schoot steken we om half elf bij boei CS2, na even een containerschip voor hebben laten gaan, de eerste TTS route over. Om twaalf uur de oostgaande TTS. Met hulp van de AIS en zelf uitkijken gaan we voor een Hollandse vrachtvaarder en achter een groot containerschip langs, daarna komen er meer: het is hier best druk. We zien drie puntjes in de verte boven zee, kijker erbij, inderdaad een driemaster, op de AIS zien we dat het charterschip Oosterschelde naar het zuiden vaart. En wij waanden ons de hele tijd alleen...
De Franse vlag kan nu omhoog. Hoe dichter we bij Dieppe komen – de krijtrotsen zijn al van verre zichtbaar– hoe minder wind, alleen de golfslag blijft. Het is hier lagerwal, ook vissersbootjes liggen te stampen. De motor moet erbij en het laatste stuk van de 62 mijl is zwaar; een tegenvaller op deze prachtige zeildag. Om 19.45 meren we af aan steiger 10 en krijgen een plekje in de hoek tegen de kade aangewezen: bij eb 9 meter muur.

Regen in Dieppe

Donderdag 9 augustus is het even ander weer: regen, de hele dag en de noorderwind stuwt de vloed de haven in, we gaan behoorlijk heen en weer. Maar dat blijken alle boten te doen. Bij afgaand tij wordt het minder, maar daarna stijgt het water weer.... Rustig is het niet bepaald. Vrijdag waait het 6 Bft uit het Westen, dus nog een dagje Dieppe met 's avonds vuurwerk. Weersverwachting: aanhoudende ZW-wind, dat wordt dus geen Normandië. We passen ons plan weer aan: terug naar het NO maar wel leuke haventjes aandoen.

Noordwaarts

Zaterdag 10 augustus in de ochtend met de stroom mee, langs de krijtrotsen, naar het NO en na 15 mijl met hoogwater bij LeTréport naar binnen: achter de sluis is nog plaats voor een Marieholm, voor de sluis is geen optie, daar valt de haven helemaal droog. Le Tréport kennen we, we waren hier eerder. Dus 's middags met de bus- via de route over de krijtrotsen- naar Eu. Vroeger was dit plaatsje via een kanaal vanuit zee bereikbaar, nu is de haven dichtgeslibd. We volgen de erfgoedroute en komen langs de enorme kerk, het prachtige kasteel uit de 16e eeuw (Jeanne d´Arc heeft hier nog gevangen gezeten), klooster, middeleeuwse huizen en zaagmolen; kortom zeer de moeite waard. Voordat de bus weer terug naar Le Tréport gaat, is er nog net tijd voor een Leffe op een zonnig terrasje.

LeTréport is gezellig

Zondags is het bewolkt, 28 graden en amper wind. Het is de verjaardag van één onzer dochters, dat wordt dus gebak bij de koffie. We wandelen naar Mers-les-Bains, mooie boulevard met badhokjes op het strand. Aan het eind beginnen weer de krijtrotsen, die bij Le Tréport even ophielden en een haven aan zee met dorpen aan iedere kant mogelijk maakten. Na een behoorlijke klim zijn de uitzichten vanaf de krijtrotsen over de blauwe zee de beloning. Maandags waait het behoorlijk en het regent gestaag. We nemen een vervangende SNCF-bus naar Abbeville (de spoorbaan wordt de komende jaren gerenoveerd) maar dat betekent dat we nu alle kleine dorpjes in de omgeving doorkruisen. Ook in Abbeville regent het nog pijpenstelen en in deze door de oorlog geteisterde en daarna saai opgebouwde stad is, zeker op maandag, niets te beleven. Terug naar het station. We zoeken de bus naar St-Valery-sur-Somme. Daar kan je toch ook naar toe varen? Ja, maar dan je moet wel vlak voor hoogwater het estuarium in, goed de boeitjes en prikken volgen en de dwarsstroom corrigeren. Het kan dus, maar gelet op de harde wind leek ons dat geen goed idee. Met de bus is ook leuk. Met wat omwegen levert hij ons netjes bij het dorp af: "Zo ongeveer om vijf uur rij ik

Dieppe

Le Tréport

In de sluis van Le Tréport

Boulevard van Le Tréport

Mer les Bains

terug". Saint-Valery blijkt een druk toeristisch dorp vol vakantiegangers. We maken een wandeling over de zeer lange boulevard, met schitterend uitzicht over het estuarium waar de kracht van de vloedstroom duidelijk zichtbaar is. Daarna lopen we door het middeleeuwse dorp, met leuke straatjes (zonder toeristen) terug, op zoek naar de bushalte. We zijn net op tijd en laten ons terug brengen naar Abbeville. Daarna weer de bus naar Mers-les-Bains zoeken ("Ja, die moet straks hier bij het station wel komen"). De chauffeuse heeft geen kassa bij zich, dus "stapt u zo maar in"! Daarna lekker in Mers-les-Bains gegeten en de boot weer opgezocht.

Op naar Boulogne

Dinsdag 14 augustus. Een lekker zonnetje en een westenwind van 3-4 Bft. We willen wel verder. Maar pas om 12.00 uur kunnen we de sluis in. Eenmaal op zee gaat het snel: 5,7-6,0 knopen door het water en met meer dan 7 knopen over de grond! De wind neemt nog wat toe en al om half zeven, na 44 mijl ronden we de pier van Boulogne-sur -Mer en kunnen de zeilen opgeborgen worden. Het is er niet druk, dat zijn we hier wel anders gewend. Het is springtij dus trappen klimmen om je aan te melden, de douche te gebruiken en brood te halen!
Woensdag 15 augustus. Het is een grijze dag en maar 18 graden, maar de wind moet volgens de gribfiles zuid 3-4 zijn. De vloedstroom gaat pas om 13.00 lopen en die willen we bij Cap Gris-Nez oppakken. We vertrekken om 11.00 uur met eerst wat tegenstroom, voor de haven staat nog een beste wind tegen stroom, maar dat moet beter worden. Wie zien ook andere boten de haven verlaten, die lopen ons vlot voorbij. Rond 13.30 en zo'n 9.5 mijl verder passeren we Cap Gris-Nez; zo'n 8 knoop over de grond noteren we in ons logboek. De planning pakte goed uit. Het komt ook mooi uit dat we rond vier uur voor Gravelines zijn, want dan kun je met de vloed door de openstaande sluis het haventje in. De kades van het aanloopkanaal staan vol met zwaaiend publiek. Dat blijkt niet voor ons te zijn.. Een stroom boten komt ons tegemoet, op de eerste sleepboot staat Sinterklaas, oh nee het is de priester van het dorp, die de zee gaat zegenen, het is 15 augustus, 'Maria Hemelvaart' iedereen is vrij en er is nog kermis ook. Wij zoeken een rustig havenrestaurant, nou rustig...

Boulogne sur Mer: trappen klimmen om brood te halen

Van hieruit weer verder noordwaarts kan in de nacht of 's middags, pas om 14.45 gaan de sluisdeuren weer open. Het waait ook nog, maar de wind neemt af. Na vieren vertrekken we uiteindelijk om na 15 mijl in Duinkerken bij Port du Grand Large af te meren. Bij het binnen varen is het even opletten geblazen, een paar sleepboten zijn met een sleep bezig, wat gaan ze nu precies doen? De lichten gaan op rood. We roepen de haven op: "Even wachten, dan kunt u achter de sleep naar binnen", een vijftal boten achter ons doen dat dus ook maar. 's Avonds bestuderen we de weerkaarten en gribfiles: we willen de volgende morgen vroeg weg om nog stroom mee te hebben, maar hoe laat zal het laatste frontje passeren? Om half zes waait het nog hard, we blijven nog maar even liggen. Om 7.00 uur gooien we los en eenmaal buiten de pieren is de WNW wind tot 3-4 Bft geluwd en later neemt hij nog verder af.

De Trappegeer

We volgen de Franse kust, maar voor we België in gaan, moeten we door de Trapegeer, het is daar goed beboeid maar je moet de geul hier wel volgen. De Franse vlag gaat naar beneden, de Belgische omhoog. Na 16 mijl zijn we om 10.15 ter hoogte van Nieuwpoort; gaan we naar binnen of gaan we door? De stroom is tegen. Inmiddels is er een lekker zonnetje en met de WNW wind is het bezeild, dus door richting Oostende.
Daar zijn we. Dus vroeg. De haven is niet aantrekkelijk weten we van een vorige keer, dus toch maar door. Om half vijf, na 35 mijl, varen we bij laag water tussen de pieren van Blankenberge door.
De havenmeester wijst ons een grote steiger aan, waar precies de wind op staat. Dat maar niet, we gaan naar de volgende steigers van de andere vereniging, daar is het rustig. Nou rustig.. de buurman komt met kinderen binnen en ze gaan met z'n allen de boot afspuiten en ons erbij! 's Avonds heeft Rita zin in een ijsje op de boulevard.. wij erheen, maar de WNW wind is hard en koud, ook de vakantievierende Belgen in zomerkledij zoeken de luwte op. Een tegenvallertje na zo'n mooie dag.

Cadzand, de nieuwe haven

Zaterdag 18 augustus is het zon met wolken en een ZW windje. Eigenlijk willen de nieuwe haven van Cadzand zien. We gaan dus pas in de middag weg om met de vloedstroom Nederland weer in te varen. Eerst moeten we nog een werkschip voor laten gaan; waar gaat die nu eigenlijk heen? Dan maar er achter langs. Om vier uur kan de Belgische gastenvlag weer naar beneden. Alleen de Nederlandse vlag op de achterpreekstoel blijft nog staan: we zijn in eigen land. De ingang van de haven van Cadzand ligt wat dwars, dus we halen de zeilen maar in

en krijgen een passantenplaats toegewezen: die zijn hier in overvloed, het is er leeg. De exploitatie is in handen van de Royal Yacht Club uit Antwerpen (net als in Wolphaartsdijk, de pas is ook daar voor het sanitair te gebruiken). Op het mooi ontworpen havenplein is een Foodfestival aan de gang, een prima plek, maar de zon is weg en het waait een frisse 5 Bft. Jammer voor zo'n zaterdagavond in de vakantie, maar men vermaakt zich best: eten, drinken, met ribs de zee op en je kan zelfs op zeilboten meevaren! Martieme promotie van de Belgen.

Vernieuwde havenplein van Cadzand

Zeeland is ook mooi

Zondag 19 augustus 7.15 van de steiger los en met een lekker ZZW briesje en de stroom mee naar
Vlissingen. Toch maar niet via de Roompot: wind moet toe nemen en het komt met het tij slecht uit.
We zijn snel door de sluis maar dan is het bij de Keersluisbrug wachten op de 'blauwe golf'. Om 10.45 gaan we het kanaal door Walcheren in en om 12.40 zeilen we het Veerse meer op. Bij de Zandkreekbrug is het uitkijken, er staat een dikke 5 knopen wind en we zijn niet de enige boot die ligt te wachten. Eenmaal op de Oosterschelde, met de ebstroom en gereefd, richting Zeelandbrug en dan weer met de vloedstroom de Keeten in. Door de sluis bij Bruinisse, daar een Grevelingen weekkaart gekocht en om 19.15 op de Mosselbank afgemeerd. Het wordt tijd om wat eten te maken. We genieten nog van een prachtige rode zonsondergang!

Er komen weer een paar mooie dagen aan met een leuk windje, geen haast dus. Eerst maar boodschappen doen en water tanken in Herkingen en door naar de Middelplaatsteigers (zolang Brouwerseiland met vakantiewoningen niet is aangelegd, zijn die er nog). We liggen hier bijna alleen: de schoolvakanties zijn kennelijk voorbij. Dinsdags gaan we met een Zuidenwind 3 Bft weer richting Bruinisse en de Krammersluis door. Op de Vlie kan de spi (jawel) omhoog. Na het Volkerak en de Volkeraksluis vinden we een mooring bij de Ventjagersplaten op het Haringvliet.

Terug aan de vertrouwde mooring bij Stad aan het Haringvliet

Via Haringvliet terug naar Rhoon

Woensdag 23 augustus schitterend weer en ZW 2-3, uitstekend voor nog een rondje Haringvliet, morgen wel naar huis. Tussen de Slijkplaat en Stellendam komt ons een Marieholm onder spi tegemoet. Rita pakt de kijker, nr. 3018, ja dat zijn Marc Fluttert en Marleen Gaillard met de Skibladnir. Met volle snelheid passeren we elkaar: er wordt druk gezwaaid. ´s Middags pakken we weer een ons zeer vertrouwde mooring bij Stad aan het Haringvliet. In een heerlijk zonnetje genieten we van onze avondmaaltijd.

Donderdagmorgen 23 augustus varen we onder zeil en met de ebstroom het Spui op, tot de Oude Maas kunnen we zeilen en om 11.15 ligt Alacrity na 25 dagen, 622 zeemijlen en 44 motoruren, weer aan onze steiger in Rhoon. Het is er warm, of erger nog: heet! Waarom zijn we eigenlijk terug?

Rita en Romke Woudstra
Marieholm 26 nr. 17, Alacrity

Gebruikte papieren kaarten: DKW 1801, Imray C30, C8, C9 en C31. Op de laptop: het Stentecprogramma Voyager met kaarten DKW 1800 en ID 20 English Channel

Zo takel je een IF

Takelen van een IF aan het hijsoog van het schip heeft als voordeel dat de mast kan blijven staan. Handig als je alleen het onderwaterschip wil schoonmaken. Bijkomend voordeel is dat er geen krassen op het vrijboord kunnen ontstaan door zand aan de singels zoals bij de gangbare manier van hijsen.

In Zweden leenden we een hijsset en takelden we de Spotgaai perfect. We namen de maten op en Adri van de Velde bestelde zo'n hijssetje via Hijswinkel.nl. Het bestaat uit: een gele hijsband (3000 kg), een gekeurde D-sluiting van 3000 kg en een paarse hijsband (1000 kg) van 8.6 m om te voorkomen dat de boot voorover kiept. De paarse band is geen standaardmaat en moet apart besteld worden. Kosten bijelkaar ca. 30 euro.

De gele hijsband wordt met de D-sluiting aan het hijsoog van de boot bevestigd. De band moet helemaal voorlangs buiten het want om. Het is handig om tijdens het schoonmaken van het onderwaterschip op een punt op de grond te laten rusten.

In Zweden wordt ook wel een rondstrop gebruikt; dan moet het achterstag losgehaald en de strop van achter naar voren geschoven worden. Ook wordt er wel een hijssysteem gebruikt van een hijsstrop van 3.8 m met verbindingen van 1.8 m naar de wantputtingen. Volgens Adri zijn deze ook zelf te maken uit Dyneema. Deze methode van takelen moet ook werken bij de IF-e.

Adri van de Velde

Colofon MarieTeam
Dit is het 25e verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging, jaargang 17 (2018)

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
Telefoon: 035 7731445

www.marieholmvereniging.nl

redactie.nmv@marieholmvereniging.nl

Copyrights Marieholmvereniging, Eric van den Bandt, Menno Onnes en Twirre Boogaard.
De foto's bij de artikelen zijn veelal gemaakt door de auteurs of de redactie tenzij anders vermeld.

GESPOT!

Ab Jansen heeft in zijn gangboord bij de kuip teakhouten bankjes gemonteerd waarop je onder helling lekker kan zitten. De bankjes zijn met RVS insteekscharnieren op de dekrand bevestigd. De ondersteunende balkjes klemmen met een afgeschuinde kant tegen de kuiprand. "Ik had eerst de dwarsbalkjes te dun gemaakt waardoor het bankje doorzakte", volgens Ab. Na afspraak kan je deze constructie bekijken op de boot die in Haven Oost in Warmond ligt. Ab zal een mal van het bankje op de kennisbank plaatsen.

JACHTWERF
KUIPER

Waar zeilen klasse wordt
en klassiek nooit verveelt

De nieuwe IF-Boat: een tijdloos ontwerp in een nieuw jasje

Vanaf voorjaar 2019 in de haven van Jachtwerf Kuiper in Sneek

Jachtwerf Kuiper is dealer van de nieuwe IF-BOAT. Ook hebben wij een wisselend aanbod van mooie, pre-owned Marieholm IF en 26. Met onze kennis en ervaring met deze fantastische boot adviseren wij u graag bij de mogelijkheden van refit, aankoop nieuw of gebruikt en onderhoud.

Verkoop IF-New & Pre-owned

Refit & Onderhoud

Onderdelen voor IF/M26

Neem contact met ons op of kom langs in Sneek

Jachtwerf Kuiper
Karel & Merdeka Kuiper
Jan Kuipersweg 10
8606 KD SNEEK

06-34088548
info@jachtwerfkuiper.nl
www.jachtwerfkuiper.nl
www.if-boat.nl

Jachtwerf Rexwinkel
NUMANSDORP

Veerweg 3-5 3281 LX Numansdorp info@jachtwerfrexwinkel.nl 0186 650 410

Het adres voor uw klassieker

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp, voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht.
U bent van harte welkom op onze nieuwe en moderne jachtwerf. Met 50-tons botenlift en 27m mastenkraan hebben we de juiste materialen in huis voor alle mogelijke plezierjachten. Voor grote klussen, kleine klusjes, op klassieke en moderne jachten in hout, staal of polyester. Houtwerk, techniek, motoronderhoud, rvs op maat, teak dekken, polyesterreparaties, metaalwerk, alles is mogelijk. Op ons terrein is volop ruimte voor winterstalling, met de geruststellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik. Voor advies, of het uit handen geven van alle onderhoudswerkzaamheden. We staan voor u klaar!

www.jachtwerfrexwinkel.nl