

de CLASSIC Zeiler

gratis

E-MAGAZINE VOOR LIEFHEBBERS VAN
KLASSIEKE ZEILJACHTEN

nr 13, jaargang 3, maart/april 2015

WWW.OLDSALTWATERSPORT.NL



"Radboud"

Een 80 jarige Englyn Harrison
Butler. Zijn geschiedenis.



"Red Dot on the Ocean"
around the America's met een Albin Vega

De Twaalfvoetsjol
"een verdomd handig bootje!"



**Boat
Clubs**
in de
V.S.

DUTCH
1/4 TON
CUP
2015

Serie
Prominente
Classic Zeilers

Ed
Conyn

Van de Stadt
Classic
De Trotter Pandora
van Jan en Katrien



Zoek je
iets
schipper?

Klassiekers
te koop
met link naar
UKSJ aanbod

Watersportblad met diepgang

de CLASSIC Zeiler

E-MAGAZINE VOOR LIEFHEBBERS VAN
KLASSIEKE ZEILJACHTEN

E-magazine "de CLASSIC Zeiler" is voor liefhebbers van klassieke zeiljachten ontworpen vóór 1975. Ook wordt aandacht gegeven aan algemene watersport onderwerpen, van belang voor klassieke zeiljachten, hun eigenaren en organisaties.

Artikelen zijn door de redactie geschreven, tenzij anders vermeld.

Old Salt Watersport Publicaties
Graaf Willem de Oudelaan 70
1412AW Naarden
Redacteur: Rob Kloosterman

ISSN 2405-7150
Tel: 035/6910562; 06/12454986
E-mail: info@oldsaltwatersport.nl
www.oldsaltwatersport.nl



Overname van artikelen alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie. Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, aanvaarden OldSalt Watersportpublicaties en de auteurs geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten en onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan.

Adverteren:
E-mail: info@oldsaltwatersport.nl
Tel: 035/6910562 ; 06/12454986

www.oldsaltwatersport.nl



Inhoud

Classics Zeilkalender 2015

Classic Boeken

Passie voor hout

Klassiekers te koop

EOS Godin van de dageraad

Dutch Kwarterton Cup 2015

Van de Stadt's Trotter Pandora "Blue Bird"

Ed Conyn, Prominente Classic Zeiler

Red de Huizer botter HZ108!

Heeft uw V snaar de juiste maat?

Holwerd aan Zee?

Kort watersport nieuws

De Radboud van Cor Jansen

Met de Albin Vega "Solo around the America's"

Twaalfvoetsjollen

Windturbines op het IJsselmeer?

Geschiedenis polyester zeiljachten

Recht door Zee. Friesland op zijn smalst!

Kanaal 16

Vaarwijzer nieuwsbrief

Het fenomeen "Boatclub"

Planologie voor de jachtschipper

Doorvaarthoogte

VKSJ
agenda 2015

CLASSICS ZEIL KALENDER Europa 2015

Evenementen
agenda 2015
Old Gaffers
Ass. (GB)

7 januari	<u>Panerai Transat Classique</u>	Lanzarote - Martinique
6 februari 6 t/m11 februari	<u>Classic Yacht Symposium</u> <u>Boot Holland</u>	Hamburg/Duitsland Leeuwarden
27 feb - 1 maart	<u>Boatfit</u> <u>Refit en klassieker beurs</u>	Bremen/Duitsland
11-15 maart	<u>HISWA 2015</u> . Op onderdeel HISWA Klassiek hebben Federatie PolyClassics, VKSJ en BKPJ een stand	RAI Amsterdam
30 maart-5 april	<u>Race of the Classics</u>	Rotterdam - Engelse kust - Amsterdam
mei mei 22-24 mei 25-30 mei 28-31 mei 29-31 mei 30-31 mei	<u>Elbe Klassik</u> <u>Oldtimerregatten</u> <u>Calanques Classique</u> <u>Regates Imperiales</u> <u>Bodensee Woche</u> <u>Max Oertz Regatta</u> <u>Peter Norlin Memorial</u> (Classic Yacht Cup Sweden)	Hamburg/Duitsland Rapperswil/Zwitserland Marseille/Frankrijk Ajaccio/Corsica/Frankrijk Konstanz/Duitsland Neustadt/Holstein/Duitsland Stockholm/Zweden
3-7 juni 11 juni 12-14 juni 13-14 juni 18-21 juni 18-21 juni 18-21 juni 26-28 juni 26-28 juni 26 juni - 5 juli 27 juni 28 juni 29 juni - 5 juli juni juni	<u>Les Voiles d'Antibes</u> <u>Porquerolles Classique</u> <u>The Run, Nachtreghatta</u> <u>Traditionsklassen Meeting Ammersee</u> <u>Klassiker Rendezvous zur Kieler Woche</u> <u>Argentario</u> <u>Spetses Classic Yacht Race</u> <u>Golowan Maritime Festival</u> <u>Havel Klassik</u> <u>Delta Week</u> <u>ÅF Inshore Race Classic</u> (Classic Yacht Cup Sweden) <u>ÅF Offshore Race Classic</u> (Classic Yacht Cup Sweden) <u>WM der 8 M Klasse</u> <u>Holzboot 2014</u> <u>Les Voiles du Vieux Port</u>	Antibes/Frankrijk Hyeres/Frankrijk Flensburg-Kiel/Duitsland Ammersee/Duitsland Kiel Porto Santo Stefano/Italië Spetses/Griekenland Penzance Cornwall GB Berlijn/Duitsland Zeeuwse Delta Stockholm/Zweden Stockholm/Zweden Geneve/Zwitserland Gross Heidorn/Steinhuderme/Duitsl. Marseille/Frankrijk
11-18 juli 12-19 juli 15-22 juli 16-19 17-20 juli 22-26 juli juli juli	<u>Classic Channel Regatta</u> <u>British Classic Week</u> <u>Europe Week</u> <u>Barcelona Classic Week</u> <u>Österreichische Traditionssegelwoche</u> <u>Dutch Classic Yacht Regatta</u> <u>Bodensee Traditionswoche</u> <u>PolyClassic Cup Federatie Polyclassic Zeiljachten</u>	Dartmouth - Paimpoll GB Cowes/GB Oslofjord/Noorwegen Barcelona/Spanje St. Gilgen/Oostenrijk Hellevoetsluis Bodensee/Duitsland Middelharnis

29 juli - 2 augustus	Baltic Classic Masters (Classic Yacht Cup Sweden)	Turku /Finland
7-9 augustus	<u>Nynäshamn Yacht Club 100 years (Class YachtCup Swe)</u>	Nynäshamn/Zweden
8-11 augustus	<u>Branlebas des Regates</u>	St. Malo/Frankrijk
9-16 augustus	<u>Falmouth Classics</u>	Falmouth/GB
16-17 augustus	<u>Old Fashion Race</u>	Zürich/Zwitserland
20-23 augustus	<u>German Classics</u>	Kiel/Laboe/Duitsland
19-23 augustus	<u>Sail Amsterdam</u>	Amsterdam
22-30 augustus	<u>Corsica Classic</u>	Calvi/Corsica/Frankrijk
28-29 augustus	<u>51e Delta Lloyd 24 Uurs Zeilrace. www.kustzeilers.nl aparte klassen Fed. PolyClassic Zeiljachten (Ricus van de Stadt Trofee) en VKSJ</u>	Diverse startplaatsen IJsselmeer. Finish Medemblik.
29 augustus	<u>Hyundai Cup Classic Class</u>	Nynäshamn/Zweden
augustus	<u>Vela Classica Menorca</u>	Mahon Menorca/Spanje
september	<u>HanseClassics</u>	Rostock/Duitsland
28 sept/ 4 oct	<u>Les Voiles de Saint-Tropez</u>	Saint Tropez/Frankrijk

Deze kalender is niet compleet. Wilt u meerdere klassieke zeilevenementen melden?
Mail: info@oldsaltwatersport.nl

Open CLASSIC zeiljachten

niet alle programma's zijn ingevuld

Sharpie programma
2015

Nederland

Groot Brittannië

Duitsland

Twaalfvoets jollen
2015

Nederland

Duitsland

Frankrijk

Italië

Sailhorse
2015

Nederland

Duitsland

GFK Klassiker e.V.
Vereinigung für klassische Kunststoff-Yachten



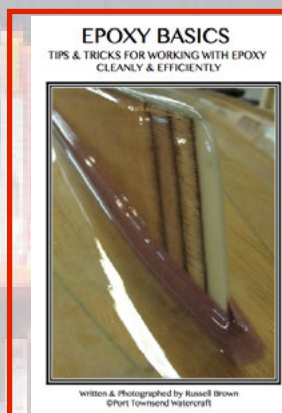
Agenda Duitse PolyClassics Beweging

Heeft u zich nog niet aangemeld voor dit gratis e-magazine?
Automatische toezending van nieuwe edities van
"de CLASSIC Zeiler" via info@oldsaltwatersport.nl

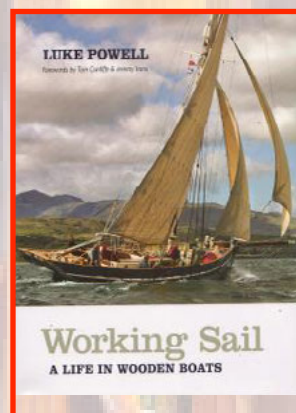
Check www.oldsaltwatersport.nl voor eerdere edities.



CLASSIC BOEKEN



“Epoxy Basics” door Russel J. Brown en Ashlyn E. Brown. Over het werken met epoxy. Paperback en e-book.



“Working Sail” door Luke Powell (engels) 240 pagina's in hardcover over de klassieke houten schepen van botenbouwer Powell.



“Klassiek zeemanschap in de praktijk”. Dick Huges. Zowel in druk als in e-boekvorm. Huges vertelt hoe “old school” zeemanschap niet alleen praktisch nut oplevert, maar ook hoe deze aanpak de zeiler kan verrijken. Te bestellen bij www.watersportmedia.net



“Eigenlijk kon het niet”. Door Wim van Dijk en Elly de Jong. Het verhaal over de schier onmogelijke reis op een zeilscheepje ruim 7 meter van Zeeland naar Nieuw Zeeland. Paperback 258 pagina's.



Keurmeester van je eigen schip. Een praktische gids voor kopers en eigenaren. Alles wat u moet weten voor een grondige inspectie van een zeil- of motorboot. Met handige checklists. Bestellen kan bij www.vaarwinkel.nl



“Pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee” Henry Havard. (nederlands) In 1873 maakte de Franse cultuurhistoricus Henry Havard (1838-1921) met een tjalk een zeiltocht over de Zuiderzee. In dit boek zijn relaas.

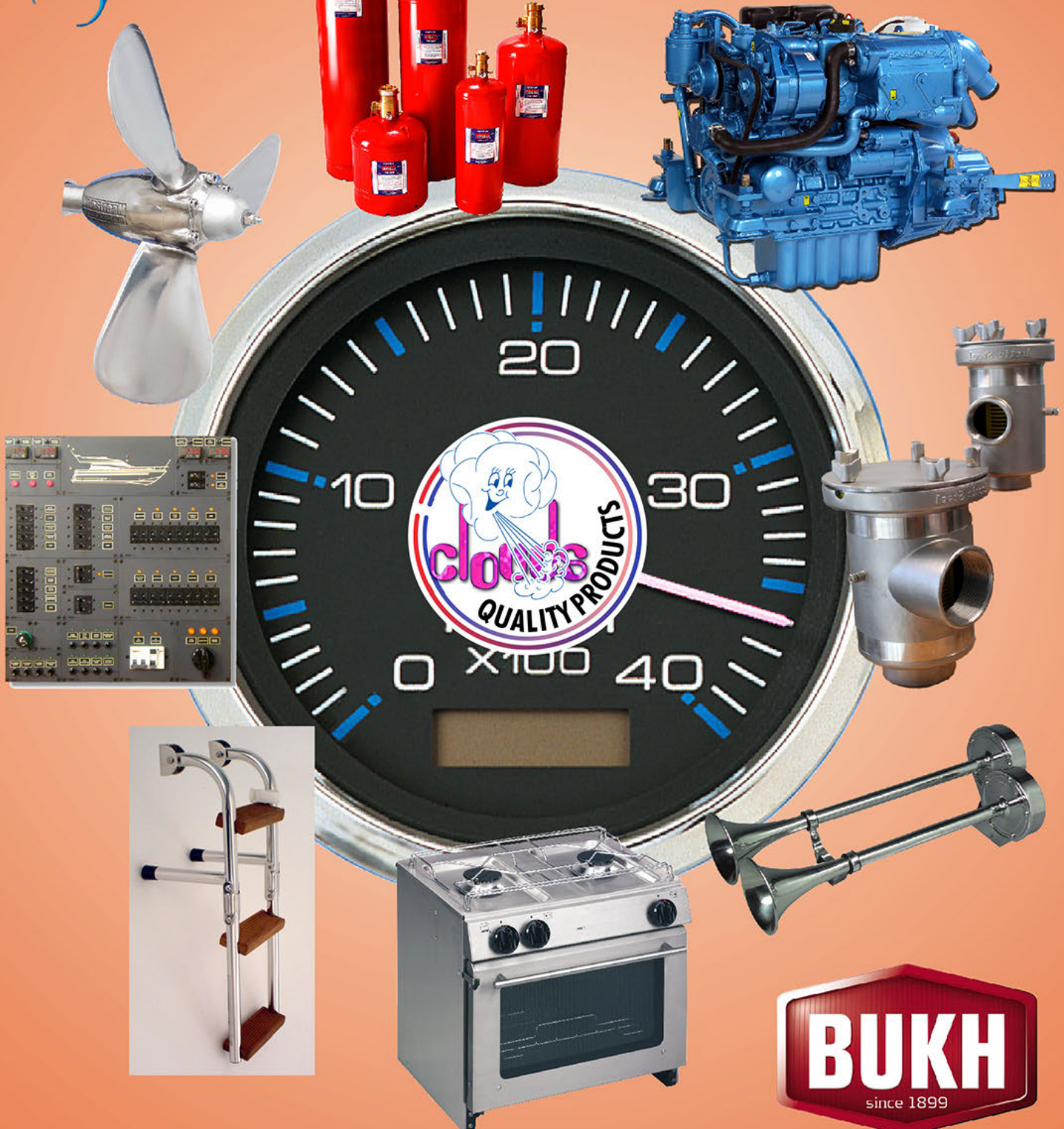


100 jaar Twaalfvoets jol klasse. (1914-2014) 240 pagina's hardcover uitgave van de Twaalfvoetsjollenclub. Een compleet overzicht van het reilen en zeilen van dit populaire schip en zijn klasse. Te bestellen op www.twaalfvoetsjollenclub.nl

KIJK OOK EENS IN DE MOTORKAMER VAN CLOUDS



www.clouds.nl



Alles voor uw schip in- en rond de motorkamer

Tel: 0348 - 55 16 44 **CLOUDS International B.V.** E-mail info@clouds.nl

Over
de passie van
Jay Smith
voor het
botenbouwen
met hout



Anacortes
Washington State





tuoh roov e-issap

Jay Smith, traditioneel botenbouwer uit Anacortes, Washington in de Verenigde Staten beleeft zijn passie voor hout al een kwart eeuw in dezelfde kleine werkplaats. Tijdens een podcast opname, onlangs opgenomen door "Woodenboat Dan", vertelt Jay over de gunstige eigenschappen en aantrekkelijkheid van het boten bouwen met hout.

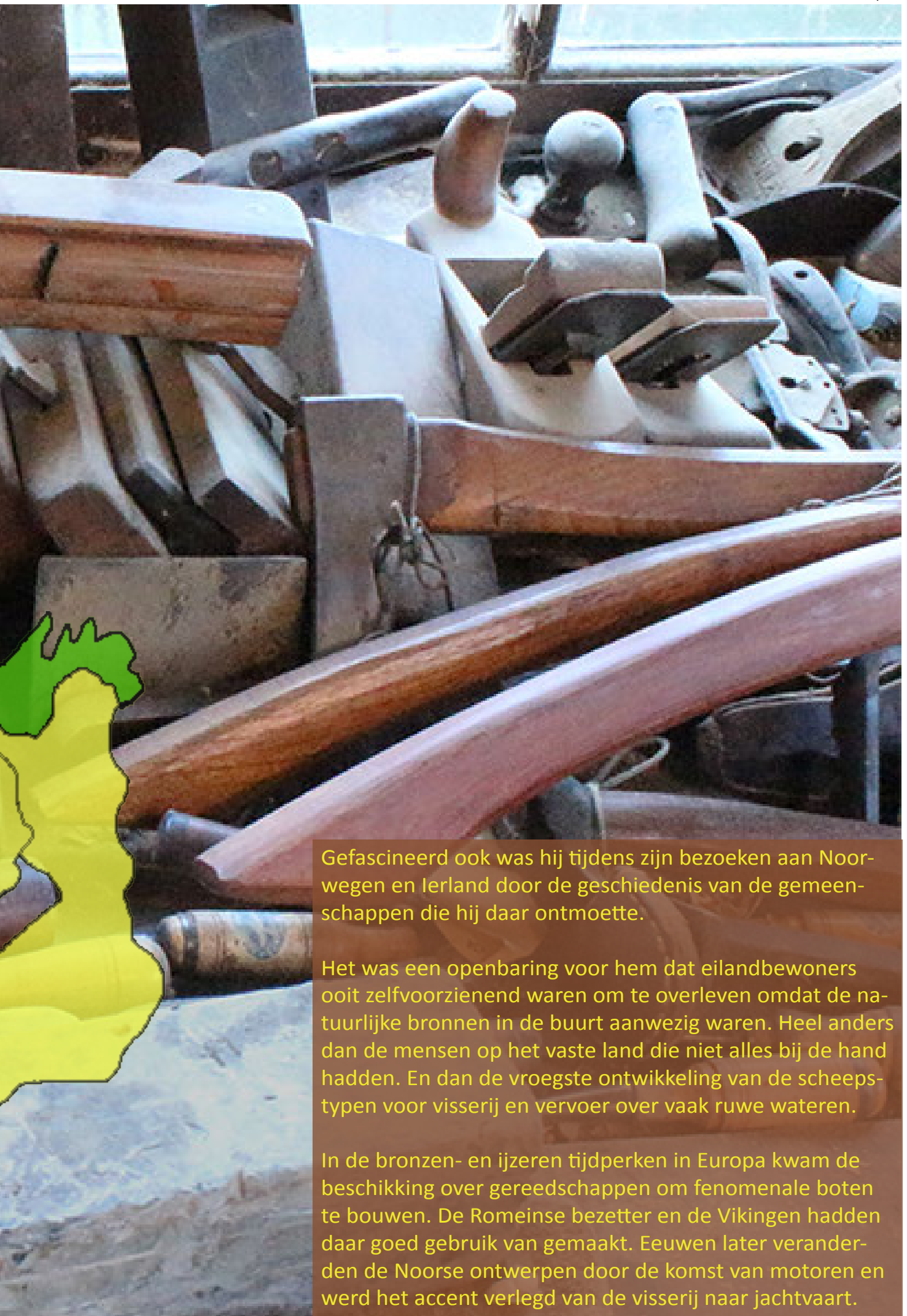
De ooit in Noorwegen als Viking expert "overnaads bouwen" opgeleide jachtbouwer is daarnaast ook verslingerd geraakt aan het verzamelen van "vintage" gereedschap. Zijn werkplaats is er dan ook bezaaid mee, alles in tip top conditie want hij knapt de beitels, schaven en hamers zelf op! En gebruikt het zo veel mogelijk. "Zonder de spookschaaf kan ik niet bouwen" aldus Jay. "En de Bailey houten handschaven nrs 4 en 5 zijn mijn werkpaarden. Later maakten Stanley en Bailey die van gietijzer."

In Noorwegen gegrepen door hout!

Zijn oudste schaaf is een Noor uit het jaar 1820.

Smith was gegrepen door de bouw van houten boten, "hooked on". Vooral door de lange traditie, begonnen met rieten Polynesische schepen en Ierse vaartuigen ooit gemaakt van dierenhuid. Al duizenden jaren geleden hadden leefgemeenschappen al vaak voldoende beschikking over hout door de vele bossen in hun omgeving. Maar ook hun dieren leverden het benodigde materiaal zoals paardenhaar voor de tuigage.





Gefascineerd ook was hij tijdens zijn bezoeken aan Noorwegen en Ierland door de geschiedenis van de gemeenschappen die hij daar ontmoette.

Het was een openbaring voor hem dat eilandbewoners ooit zelfvoorzienend waren om te overleven omdat de natuurlijke bronnen in de buurt aanwezig waren. Heel anders dan de mensen op het vaste land die niet alles bij de hand hadden. En dan de vroegste ontwikkeling van de scheepstypen voor visserij en vervoer over vaak ruwe wateren.

In de bronzen- en ijzeren tijdperken in Europa kwam de beschikking over gereedschappen om fenomenale boten te bouwen. De Romeinse bezetter en de Vikingen hadden daar goed gebruik van gemaakt. Eeuwen later veranderden de Noorse ontwerpen door de komst van motoren en werd het accent verlegd van de visserij naar jachtvaart.

Op twintig jarige leeftijd werd Smith gegrepen door de tradionele houten botenbouw. Zoals veel van zijn leeftijdgenoten zette hij zich in de tienertijd af tegen alles wat ouderen beweerden. Zij dachten het wel zonder hen te kunnen. Later kwam het besef dat die ouderen toch veel wijsheid meebrachten. Hoe meer hij met ouderen in contact kwam, hoe meer hij hen bewonderde. Ook zijn buitenlandse reizen leerden hem dingen vanuit een ander perspectief te zien. Jay stond open voor andere tradities dan die hij gewend was. Vooral in die van de botenbouw. Boten die niet alleen erg functioneel waren, maar ook nog heel mooi om te zien.

In Noorwegen werd Jay twee en half jaar opgeleid in de houtbouw van jachten en leerde hij de Noorse taal.

Zijn Noorse leermeester was de eenvoud zelve

Veel indruk had zijn Noorse leermeester op hem gemaakt. Door zijn nederigheid, een man zonder groot ego en eerste klas botenbouwer. Maar ook musicus, skier, scherpschutter en schilder. Vooral ook een verbazingwekkend gevoel voor lijnen en balans en nooit voor dit vak naar school geweest. Hij had er simpelweg oog voor. Zijn eenvoud sprak hem aan en inspireerde hem. Trots en plezier in

het werk, dat was belangrijk. Hij sprak ook nooit over het werk. Er heerste discipline op de werf. Op tijd werken, in de winterkou soms met maar 3,5 uur daglicht. De hele dag snel en goed werken en niet klagen. Geadverteerd werd er ook nooit voor de boten.

Kwaliteit verkocht zichzelf. Eén boot per maand werd tijdens zijn opleiding gemaakt, vooral speedboten van 6 tot 12 meter.

Tot in lengte van dagen is Jay van plan met hout te werken, hoewel hij er ook zo langzamerhand zijn rust van kan gaan nemen. Waarom?

Samenleven met hout

Hij is gebiologeerd door het hout. “Heeft er iets mee”. Het hout zelf vertelt hem hoe er mee om te gaan en werkt mee als je daar oor en oog voor hebt. Elk stuk hout heeft karakter en heeft geleefd. Ook als het bewerkt is heeft het nog zijn karakter. Het is werken met levend materiaal dat een ander leven krijgt. De houten boot heeft weer een nieuw leven gekregen. Dat is het verschil met polyester en metaal. Een ander aspect is dat een houten boot en water elkaar aanvoelen op een manier die ik niet kan omschrijven. “Het lijkt of zij een relatie aangaan. Al die zaken houden ons, arrogante wezens, nederig”.



Dit artikel is een vertaling van
Dan Mattson's podcast inter-
view met Jay Smith. De origi-
nele podcast is hier te
beluisteren

HOOKED ON
WOODEN BOATS.COM

Weekly podcast celebrating the art, craft, history, and tradition of wooden boats!





Zoek je iets schipper?

Kijk hier!!

KLASSIEKERS TE KOOP



Albin Vega nr 3334. (polyester)
Bj. 1979. In goede conditie.
Drie grootzeilen, spinnaker en boom. Lichtweer en standaard genua, fok, stormfok.
Prijs n.o.t.k. Tel. 0294-234787
e-mail: hh.3334@hetnet.nl

Lees ook het artikel Solo the America's in dit blad.
27.000 mijl zeezeilen met de Albin Vega



MAHONIE KLASSIEKE S- SPANT "Winga" klasse. Zweedse blank gelakte klassieker in uitzonderlijk goede staat, gebouwd in 1953. Dit prachtig gelijnde schip met teak dek is zeer compleet en comfortabel uitgerust. Met kleine keuken en 3-4 slaapplekken. Uitermate geschikt voor de kustwateren en IJsselmeer maar ook voor de binnen meren (diepgang 1.30). Heeft in 2007 complete refit gehad en voorzien van inboard Yanmar diesel welke in 2013 gereviseerd is. Complete zeilgaderobe van 2008 incl. gennaker. Deze Winga is in opdracht van de haven meester uit Gothenburg gebouwd. Totaal zijn er 26 schepen van deze klasse gebouwd aan de westkust van Zweden. De schepen staan bekend om hun goede zeileigenschappen, snel en handelbaar en geschikt voor single handed zeilen. Een meesterstuk van Zweedse botenbouw en vakmanschap dat beslist gezien moet worden. Meer info: www.woodensailclassics.com



FANTASI MAHONIE KLASSIEKE S- SPANT "Maiblom"

Een fantastische klassieker in topconditie, in 1967 gebouwd op de gerenommeerde Zweedse Fantasi werf. Mahonie romp op eiken spanten met teakdek. Zeewaardig kajuitzeiljacht met goede zee- zeileigenschappen, ook single handed. Zeer compleet, ruim en licht interieur met stahoogte.

Deze werf heeft meer dan 260 houten Volkboten gebouwd, voordat men begon met het bouwen van de Fantasi serie waar dit jacht er een van is. Er zijn er 20 van gebouwd. Het schip heeft de laatste jaren een complete en professionele restauratie ondergaan, zoals het onderwaterschip gesplined en verlijmd met hardhouten latten. Het resultaat is een altijd 100% droog schip en geen problemen met in en uit het water meer. Nieuw kajuitdak met nieuwe ramen en dakraam in kajuitdak en extra sterke dekbalken onder de mast. Ook is er een nieuwe Vetus diesel van 25 Pk met schroefas en schroef gemonteerd, tevens nieuwe rvs tanks, elektrische installatie en instrumenten ingebouwd (autopilot, plotter, log en dieptemeter). Nieuw toilet, kookstel, matrassen, doorgelat grootzeil en genua. Het schip ligt op de Lofoten in Noorwegen. Aflevering kan besproken worden. "Maiblom" is beslist een bezoek waard.

Meer info : www.woodensailclassics.com.

VERENIGING  KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN



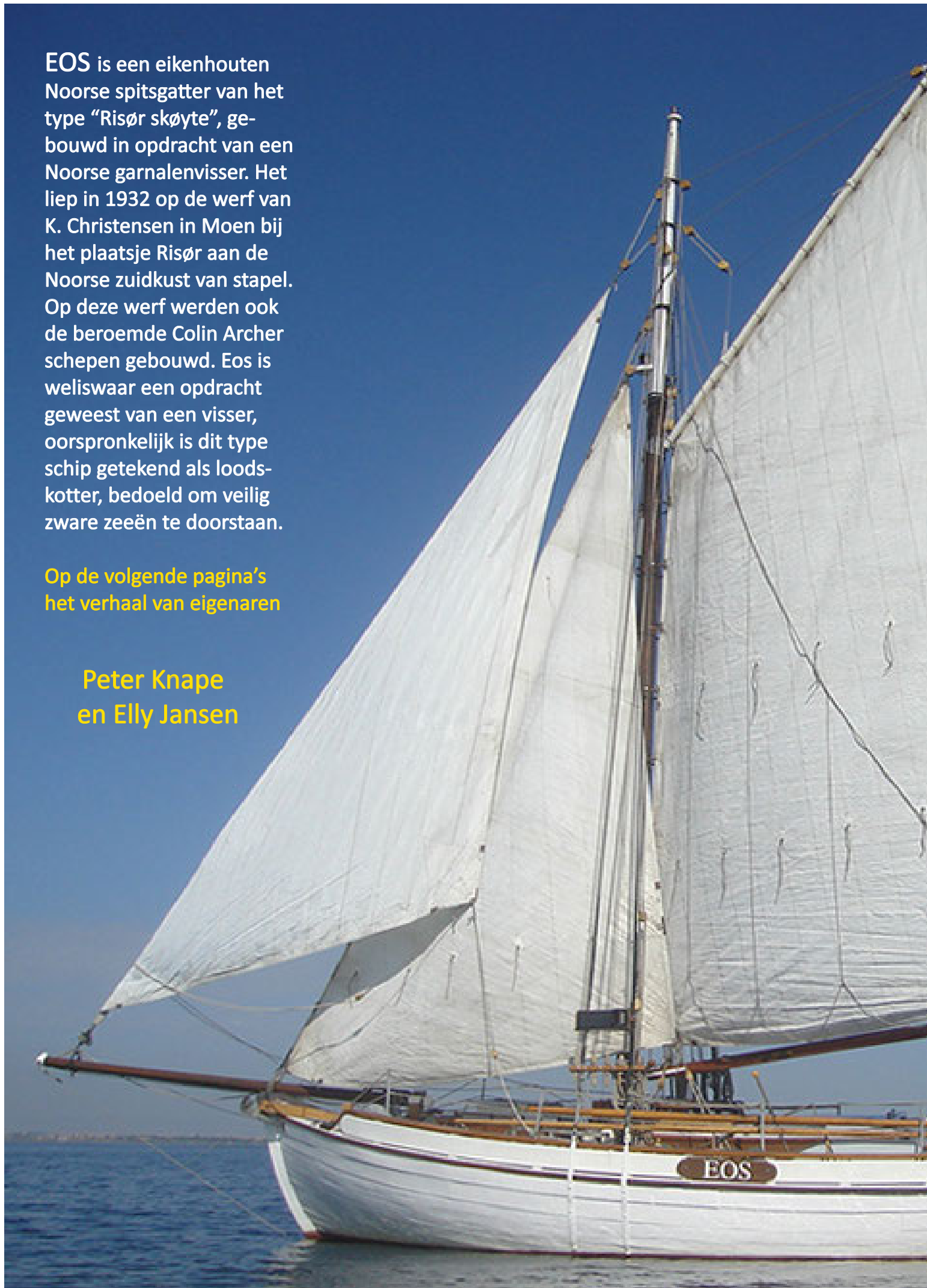
CHECK HIER DE **VKSJ** MARKTPLAATS

VAN TE KOOP
AANGEBODEN EN GEVRAAGDE
SCHEPEN, SCHEEPSONDERDELEN EN
ACCESSOIRES

EOS is een eikenhouten Noorse spitsgatter van het type “Risør skøyte”, gebouwd in opdracht van een Noorse garnalenvisser. Het liep in 1932 op de werf van K. Christensen in Moen bij het plaatsje Risør aan de Noorse zuidkust van stapel. Op deze werf werden ook de beroemde Colin Archer schepen gebouwd. Eos is weliswaar een opdracht geweest van een visser, oorspronkelijk is dit type schip getekend als loodskotter, bedoeld om veilig zware zeeën te doorstaan.

Op de volgende pagina's
het verhaal van eigenaren

**Peter Knappe
en Elly Jansen**



EOS

GODIN
VAN DE
DAGERAAD



Hollanders
restaureren en zeilen
een
Noorse schone

Moen

Risør



Ook geïnteresseerd
in de Drascombe?

Nederlandse Kring
van Drascombe Eige-
naren



Peter begon zijn grote hobby met een zeilkano en kwam via Stern en Drascombe in de Middellandse Zee terecht. Daar ontmoette hij opstapster Elly die besloot te blijven. Samen gingen zij op zoek naar een Colin Archer type schip voor de ruige zeeën.

Wie koopt er nou zo'n oude houten boot?

Opgegroeid in de buurt van de Hollandse kusten, was water een vanzelfsprekend onderdeel van Peters jeugd. De eerste natte avonturen beleefde hij met een zeilkano met twee masten, gevolgd door een klein lekkend bootje, gebouwd in Papoea-Nieuw-Guinea, letterlijk een uitgeholde boomstam.

Oorlog, HTS en militaire dienst zetten het varensleven lange tijd op een laag pitje. Zodra weer enigszins mogelijk, werd zeilen opnieuw de grote hobby. Van vrijdagavond vroeg tot zondagavond laat ging hij op ontdekkingsstochten met een tentje in een Stern van Van de Stadt. Door een roeivakantie in Lapland kreeg hij de smaak te pakken van het langer onderweg zijn, maar het duurde meerdere jaren voor een sluimerende droom omgezet werd in werkelijkheid.

Op de Hiswa deed de aanblik van een Drascombe zijn hart sneller kloppen en John en Douglas Elliott van de houten Drascombe-werf in Yealmpton kwamen

met plezier tegemoet aan zijn wensen voor diverse aanpassingen. De standaard opbouw was naar Peters smaak te hoog, dus: "Ga maar even binnen rechtop zitten" en John zette een potloodstreep op het schot net boven zijn kruin. Roeiriemen en een rolbankje en voilà, daar was het volwassen vervolg op die eerste zeilkano, wederom met twee masten. De Maas op, België door en via de Franse kanalen en rivieren naar het zuiden, roeiend en zonder motor.

Tijdens de reizen door de Middellandse Zee kwamen er een buitenboordmotor bij en opstapper Elly. Vervolgens ontstonden de wensen voor een grotere boot. Op hun vaartochten troffen ze diverse schepen die ideeën genoeg opleverden en de conclusie was: hout moest het worden – want dat is prettig om mee te werken – met een mooie zeeg, kortom iets klassieks. Dus: je hebt animo voor een restauratieproject, ziet een Colin Archer-type schip dat ontworpen is voor ruige zeeën én dat binnen het budget past...



Visserman Peder Nilsen gaf in 1932 opdracht tot het bouwen van een boot aan K. Christensen & Co. in de buurt van Risør aan de zuidoostkust van Noorwegen.

De boot kreeg de naam Eos, naar de Griekse godin van

de dageraad, en Peder Nilsen viste met haar naar garnalen vanuit het eiland Tromøy bij Arendal.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog namen Duitse soldaten de boot in beslag om ermee van Noorwegen naar Duitsland te vluchten en later werd de boot teruggevonden in Denemarken.



De oorlog had nog meer invloed op het leven van deze Noorse visser. Door de vervuiling van de Russische rivieren als gevolg van de oorlogsindustrie ontstond er massale sterfte onder de garnalen in de Oostzee en Peder Nilsen paste Eos daarom aan voor de haringvisserij.

In 1964 verving hij de oude 1-cylinder 2-takt Rapp semi-diesel door een Lister Blackstone 4-cylinder 4-takt, hij liet de mast inkorten en voegde een bezaanmast

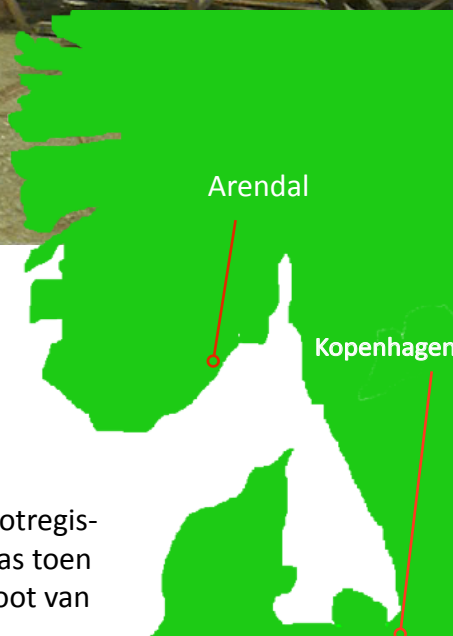
toe, waardoor het hoge stuurhuis verlaagd moest worden.

Eos staat vermeld in de Noorse vissersvlootregistratie tot 1978. Ze was toen de grootste vissersboot van Tromøy.

Voor zover te achterhalen viel, was Eos verkocht aan zeeverkenner in Oslo en later aan een groep duikers.

Ergens in de jaren 80 werd ze gekocht door een Zweedse acteur, die haar naar Kopenhagen bracht om te gebruiken als pied-à-terre.

Enige jaren later werd de boot in beslag genomen door de haven als betaling voor achterstallig liggeld. Vervolgens werd een herstelpoging ondernomen in een sociaal project voor werkloze jongeren, totdat de subsidiestroom ophield, waarna Eos verwaarloosd bleef liggen in Christianshavnskanal in Kopenhagen, tot 1989.



Na een levensloop van 57 jaar werd deze prachtige Noorse boot in Kopenhagen afgedankt. Ontworpen als loodskotter, gebouwd als garnalenvisser, omgebouwd tot haringvisser, gebruikt door een ieder die een boot zocht en uiteindelijk van de ondergang gered door Peter en Elly die EOS rigoureus gingen restaureren.

Paspoort EOS

Lengte over dek: 11.95m
(ingeschoven boegspriet)

Lengte waterlijn: 11.40m

Breedte: 4.50m

Diepgang: 1.90m

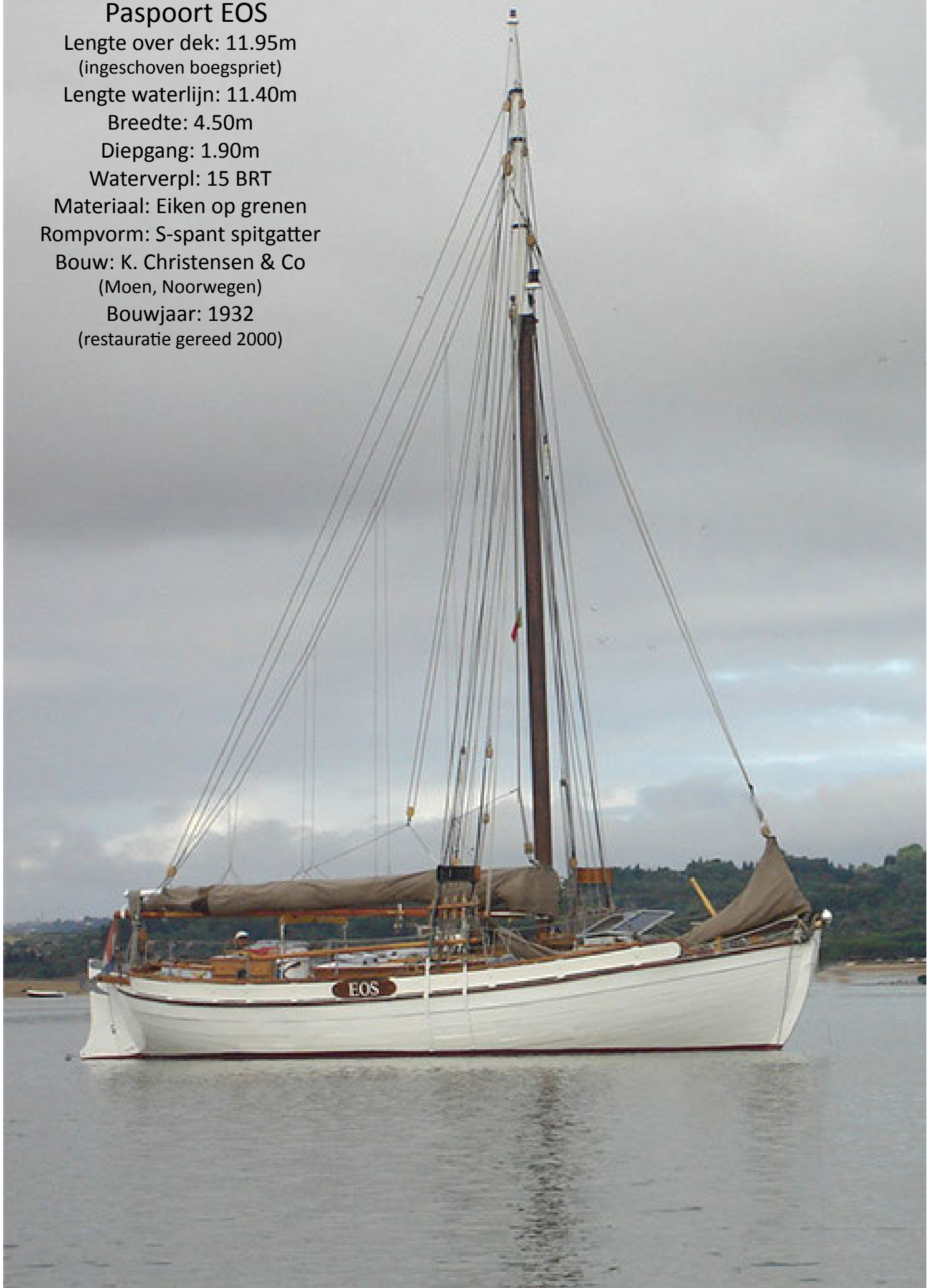
Waterverpl: 15 BRT

Materiaal: Eiken op grenen

Rompvorm: S-spant spitgatter

Bouw: K. Christensen & Co
(Moen, Noorwegen)

Bouwjaar: 1932
(restauratie gereed 2000)



De restauratie duurde natuurlijk langer dan gedacht. Onverstoord ging Peter door met het bouwen aan wat hij wist dat een goede basis was. Hij was bij Eos gevallen voor de manier waarop de huidplanken op de spanten zijn bevestigd, nl. met houten pennen. Deze zijn van jeneverbeshout, gegroeid in Noorwegen in de buurt van de poolcirkel, dus heel langzaam. De pennen tellen wel 40 jaarringen bij een doorsnee van 22 mm en zitten vol hars.

Als je een Noorse vriend hebt, afkomstig uit het poolcirkelgebied, werkzaam bij een vliegmaatschappij, dan maakt een dergelijke assistentie de wederopbouw van de boot extra plezierig.

Omdat de binnentimmering van Eos door de vorige eigenaar al bijna geheel weggenomen was, lag het voor de hand om de rest ook maar te slopen en om grondig werk te maken van de herbouw. In een lege romp, waar alleen nog de motor in stond, was het makkelijker spanten te vervangen en nieuwe kim- en dekweggers aan te brengen. Om het tuig weer terug te brengen tot een enkele mast, verstevigde Peter ook het zeilwerk (het hout rond de voet van de doorgestoken mast).

Een enorm karwei bleek het slopen van de oude ballast, zware ijzerertshoudende steenbrokken in cement. Als technicus wist Peter goed de hoeveelheid en de positie te berekenen van de nieuwe ballast, gegalvaniseerde ponsdoppen in cement. Op aanraden van een Deense vriend met een gerestaureerde viskotter bracht hij eerst een laag vilt, gedrenkt in Stockholm teer, tegen de huid aan. Enkhuizen was een goede plek om allerlei spullen te vinden voor de restauratie en ook een clubje flinke jongens om een dag mee aan de slag te gaan met cementmolen, vorkheftruck en veel emmers.



Op een ontdekkingsreis met tent en motorfiets naar de historie van Eos, ontmoetten Peter en Elly in Noorwegen een familielid van de eerste eigenaar, die vertelde dat de boot altijd afgemeerd had gelegen met stuurboord aan het steiger. Zodoende was te verklaren waarom aan bakboord diverse gangen vervangen moesten worden; die waren altijd minder beschut geweest. In Noorwegen zouden nieuwe gangen in een stoomkist gevormd worden, maar een goed alternatief bleek een natte spons, een gasbrander en een zware steen op het uiteinde van de plank om die te laten buigen. Het vinden van goed Europees eikenhout is in Nederland niet eenvoudig, maar een bof was dat in die tijd de Batavia in Lelystad werd gebouwd die ook hout nodig had. Houtwerf Almenum in Harlingen leverde veel aan de Batavia en zodoende vielen er ook voor Eos de nodige planken te vinden en mooie kromgegroeide stukken voor nieuwe spanten en de leeuwepoten.

Het onderwaterschip heeft Peter volgens traditie met hennep gebreeuwd en het bovenwatergedeelte met katoen. Het dek is van bilinga planken, gebreeuwd met katoen. Iedereen riep dat het dek kaal moest blijven omdat bilinga zo'n fraaie kleur heeft, maar om werking van het hout te voorkomen, werd het toch maar geschilderd.

Elly maakte zich bij de restauratie nuttig met schuurmachine en verfkwast. Vernissen heeft ze inmiddels maar een hobby van gemaakt. "Veel mensen houden van tuinieren maar vernissen is ook heel ontspannend én het geeft zo'n fraai resultaat om van te genieten."

Peter heeft veel uitzoekwerk verricht om de renovatie zo authentiek mogelijk te maken. In het pre-Google tijdperk betekende dit het aanschrijven van musea en behoudsverenigingen en zo kreeg hij na veel speurwerk de beschikking over oude zeilplannen, tekeningen en zelfs een kopie van de bouwovereenkomst van de werf met Eos' eerste eigenaar. Hij stoort zich vaak aan de hoge rechte "dozen" van kajuitopbouwen op veel schepen, dus voor Eos ontwierp hij lage opbouwen met subtiële lijnen.



Na de tewaterlating, nog zonder mast, tuigage en zeilen tuf-
ten Peter en Elly een rondje Nederland door de binnenwater-
ren en legden aan bij tuigerij De Groot in Staveren, die fraai
gesplitste wanten leverde én gesmart en gekleed. In thuisha-
ven Enkhuizen konden ze goed terecht bij Cees Kapteyn voor
het ontwerp van het zeilplan, en voor de aanschaf van de
zeilen bij UBS. Toen een seizoen van uitproberen en aanpas-
sen van tuig en zeilvoering en daarna eindelijk de landsgren-
zen voorbij. Op pelgrimstocht, eerst naar Kopenhagen, waar
ze Eos gevonden hadden, en door naar de Oslofjord, naar de

oorspronkelijke th
deelnemen met Eo
in Risør. Daar troff
cher-specialist, die
zeilvoering.
Hoe mooi het vaar
het vaarseizoen du
een paar jaar later
meerdere seizoen
gezeild, de toegan



de Kanaaleilanden vanwege de poes aan boord, langs Noord-Spanje en
Portugal, en door de Straat van Gibraltar. Na een aantal jaren was weer
eens wat onderhoud nodig aan het onderwaterschip maar dat bleek in
Mediterraan Spanje niet eenvoudig. Op veel werven is het niet toegestaan
aan je eigen boot te werken, zelfs poetsen mag je er niet, en ook lukte het
niet aan goed hout te komen. Omdat ze wisten van een goede scheeps-



uishaven en werf. Een hoogtepunt was het
os aan het jaarlijkse houtenbotenfestival
en ze ook Jeppe Jul Nielsen, dé Colin Ar-
e hen van nog wat advies voorzag voor de

gebied in de Noordelijke landen ook is,
uurt er altijd maar kort, dus ze wendden
de boeg naar het zuiden. In etappes van
en langs de kusten van België en Frankrijk
g tot de havens ontzegd in

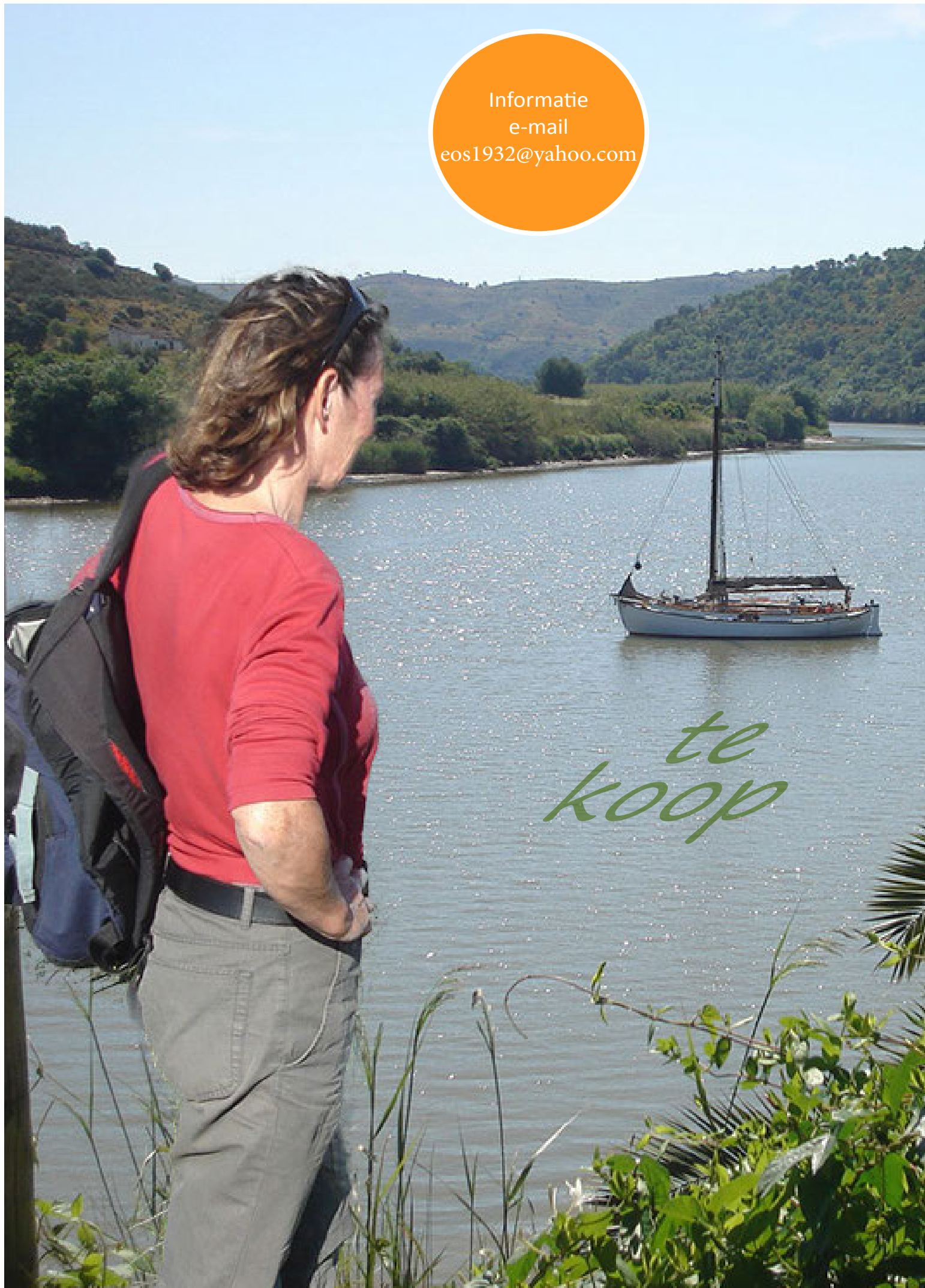


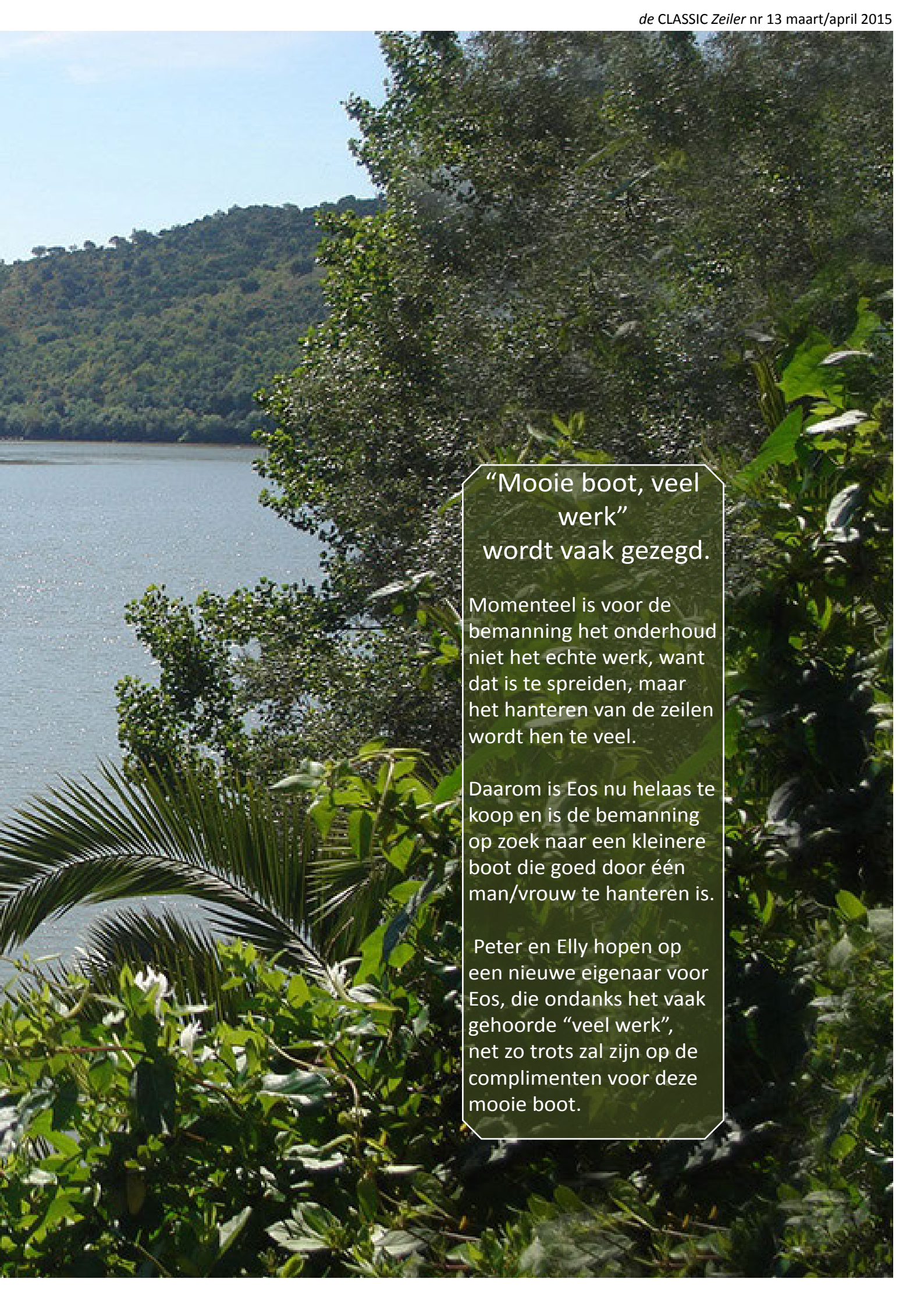
werf in de Algarve, besloten ze daar hun geluk te beproeven en de werf
van Dias & Sabino in Olhão is inmiddels een favoriete plek geworden voor
het zwaardere werk. Het was even wennen om dat werk aan Eos uit han-
den te geven, maar met veel snelheid en tegen lage kosten wordt prima
kwaliteit geleverd.



Informatie
e-mail
eos1932@yahoo.com

*te
koop*





“Mooie boot, veel
werk”
wordt vaak gezegd.

Momenteel is voor de bemanning het onderhoud niet het echte werk, want dat is te spreiden, maar het hanteren van de zeilen wordt hen te veel.

Daarom is Eos nu helaas te koop en is de bemanning op zoek naar een kleinere boot die goed door één man/vrouw te hanteren is.

Peter en Elly hopen op een nieuwe eigenaar voor Eos, die ondanks het vaak gehoorde “veel werk”, net zo trots zal zijn op de complimenten voor deze mooie boot.



Refit Vindö 32

Bouwnummer 457

In ons vorige bericht in “de CLASSIC Zeiler” nr 12 kwam de Vindö 32 van onze buitenlandse klant reeds in beeld. Al jaren vaart hij met zijn gezin vanuit Makkum op het IJsselmeer en het Wad. Hij woont echter op grote afstand en goed communiceren is dus belangrijk.

Na een analyse en kostenbegroting heeft onze klant een beslissing genomen. Ondanks de flinke investering kiest hij ervoor door te pakken.

De liefde voor zijn Vindö heeft de doorslag gegeven. Zijn boot past hem als een jas, emotie gaat hierbij boven de ratio.

Dit jaar hebben we de romp aangepakt, gepolijst en de waterlijn op-



nieuw opgezet. De kuip en kajuitdeurtjes zijn weer in orde gemaakt, evenals de stuurstand.

Volgend jaar staat het dek op het programma, verstevigen van het laminaat, het teak renoveren of vernieuwen, dat is nog de vraag. En eventueel zijn apparatuur. Voor ons een mooi proces,

waarin we al ons vakmanschap en vaardigheden kunnen tonen.

De klant verheugt zich op het nieuwe seizoen en wij op zijn reactie. Foto's zijn dan toch anders dan het echte 'plaatje'.

Onze klant verheugt zich op het nieuwe seizoen!

Raymarine

installatiedealer

Jachtwerf | Jachtservice | Jachthaven | Jachtbemiddeling | Stalling
info@sailcentremakkum.nl www.sailcentremakkum.nl

FRANS MAAS *One-off* !

Zeiler, ontwerper en bouwer van zeewaardige jachten

Schitterend boek over het
leven van een zeilicoon.
190 pagina's in hardcover
Editie 2002 ongebruikte exem-
plaren. Prijs € 15.-- plus € 6.75
verzendkosten in NL. Bestellen:
[mail info@oldsaltwatersport.nl](mailto:info@oldsaltwatersport.nl)
Klik hier voor de
inhoudopgave.

DUTCH **1/4 TON** **CUP** **2015**

door Hylke Steensma



Foto Hanneke de Boer.

De schitterende 'Cool Kid' (Starbuck 1/4 tonner) van de familie Sepers zit de rode 'Hebbus' (Waarschip 1/4 ton) van Hans Colenbrander op de hielen tijdens het tweede evenement van de Dutch Quarter Ton Cup 2014, de Lenco regatta. Achter de 'Cool Kid' is nog net de witte 'Spoon' (Waarschip 1/4 ton) van Leo Loman te zien.



Na succesvolle eerdere edities van de Dutch Quarter Ton Cup in 2013 en 2014, volgt dit jaar wederom een landelijke competitie. De organisatie heeft in samenwerking met het Watersportverbond en de Noordzee Club een kleine wedstrijdserie opgetuigd: de Dutch Quarter Ton Cup 2015.

In totaal zijn vijf bestaande evenementen van de wedstrijdkalender aangewezen die meetellen voor het klassement. We verwachten niet dat veel eigenaren van een ¼ tonner gaan reizen en daarom is het op deze manier mogelijk voor eigenaren in Zeeland en eigenaren rond het IJsselmeer aan een evenement mee te doen.

Programma 2015

Van Uden Reco
18-19 april
Stellendam
www.vanudenreco.nl

North Sea Regatta
onk/orc
22 - 25 mei
Scheveningen
www.nsr.nl

Lenco Regatta
(1/4 ton klassen-
kampioenschap)
6-7 juni Lelystad
[www.lenco.eu/
regatta](http://www.lenco.eu/regatta)

Deltaweek
27 - 28 juni
Zierikzee
www.deltaweek.nl

Pampus regatta
12 - 13 september
Durgerdam
www.pampusregatta.nl

Het idee om de eens zo populaire klasse nieuw leven in te blazen, kwam in 2013 van een aantal enthousiaste eigenaren. Want hoewel de laatste jaren steeds minder Nederlandse ¼ tonners aan wedstrijden deelnamen, blijven het goed zeilende boten. Waarmee je bovendien met een kleine bemanning en relatief weinig investeringen prima kunt varen. Om die jachten weer op de baan te krijgen, werd de Dutch Quarter Ton Cup in het leven geroepen. We begrijpen dat niet iedereen zin heeft om wedstrijden te zeilen met hun ¼ tonner, maar een evenement bijwonen, kennis met elkaar te maken, bootjes te kijken en vergelijken en ervaringen te delen is natuurlijk ook super!

Achtergrond

In Nederland liggen honderden jong bejaarde ¼ tonners. Een ¼ tonner is een kajuitzeilboot van circa 7 – 8 meter die in het verleden is ontworpen voor deelname aan de Quarter

Ton Cup. Dat evenement gold jaren als het officiële wereldkampioenschap offshore zeilen. Quarter Ton Cups zijn georganiseerd van 1967 tot en met 1997; Nederlanders hebben regelmatig goed gepresteerd. Zo werd Hans Kortekaas 1e in 1968 in Breskens (proto Challenger), Klaas Kremer 2e in 1969 (prototype Waarschip ¼ ton), en werd Cees van Tongeren 6e in 1977 in Helsinki (Oceaan 25). Veel informatie uit die tijd is te vinden op www.histoiredeshalves.com

Veel beroemde ontwerpers van nu zijn ooit begonnen met het ontwerpen van ¼

tonners. Een professionele bemanning voer vaak een prototype naar de overwinning, waarna de productie op gang kwam. Voorbeelden zijn de Spirit 24 (winnaar 1967), Ecume de Mer (1970), Eygthene 24 (1973) en de Albin Accent (1974). Andere ¼ tonners die in Nederland varen zijn de Drifter 25, Oceaan 25, Robber 3E, Westerly GK24, Zeeton 24 en natuurlijk het Waarschip ¼ ton.

**Velden van meer dan
20 boten waren
geen uitzondering**

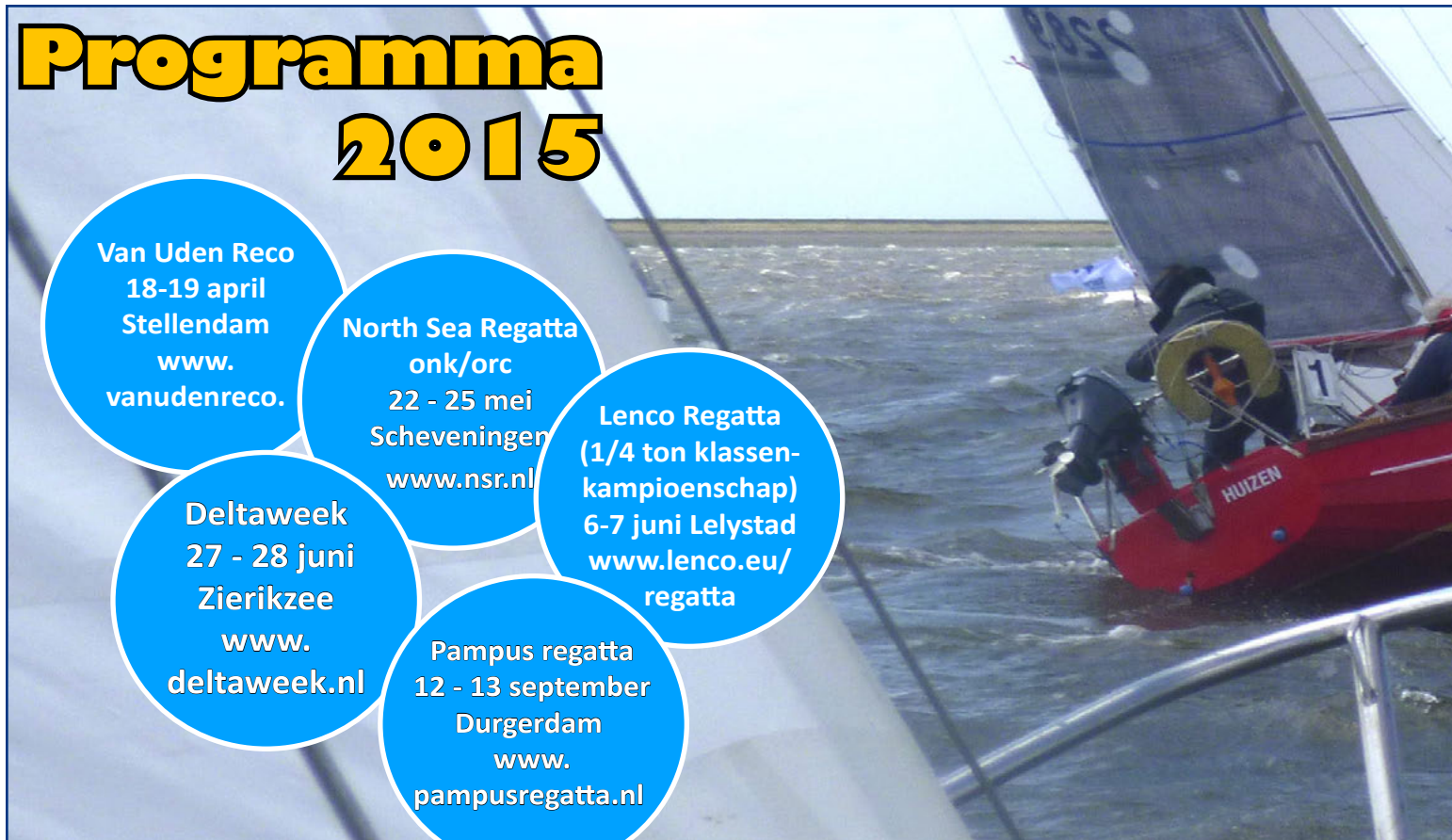


Foto Joost Ensink
Lenco Regatta 2014



Lees hier een
Yachting World
artikel over de
Quarterton revival in
Groot-Brittannië.

In de jaren '70 en '80 hebben veel van deze boten in Nederland meegedaan aan wedstrijden. Velden van meer dan 20 boten waren geen uitzondering. Die tijden zijn vervlogen, maar de introductie van de Dutch Quarter Ton Cup zorgt hopelijk voor een opleving. Meer info

Op de website www.kwarttonzeilers.nl van de Dutch ¼ ton fleet staat, naast een uitgebreid overzicht van typen en een overzicht van Nederlandse ¼ tonners, informatie over de Dutch Quarter Ton Cup 2015. Zaken als rating en deelname staan daar helder omschreven. Op de website zijn ook twee interessant boeken over de geschiedenis van de ¼ tonners te downloaden. In de boeken onder andere interviews met ontwerpers, bouwers en zeilers heel veel foto's.

De ¼ tonners zijn ook op Facebook (www.facebook.com/kwarttonzeilers) te vinden.

We hopen de komende jaren weer meer ¼ tonners op de wedstrijdbanen te mogen begroeten. Er liggen tegenwoordig veel mooie rappe ¼ tonners voor een prikkie te koop, dat kan wellicht ook een handje helpen.

Voor vragen kunt u contact met de Dutch ¼ ton fleet opnemen via info@kwarttonzeilers.nl



De Westerly GK 24 'Racykaltrant' van het team van Sylvia ter Meulen in actie bij de Lenco regatta, onderdeel van de DQTC 2014. Foto Hanneke de Boer

DE TROTTER

VAN DE STADT
CLASSIC



R PANDORA

VAN JAN
EN KATRIEN



Paspoort Trotter Pandora

l.o.a.	6.65m
breed	2.10m
diep	1.00m
ontwerp	E.G. Van de Stadt
bouw	E.G. Van de Stadt
bouw v/a	1965



Ons verhaal met de Blue bird begint in de zomer van 2002. Toen huurden we de boot van Fred, een cursusgenoot van Jan. Een jaar later bleek dat Fred een grotere boot gekocht had en was de Blue bird te koop.

April 2003 werd ze de onze,

vanaf dan waren we de trotse eigenaars van deze Trotter Pandora, gebouwd in 1965.

Die zomer vierden we vakantie op ons schip en bereikten we, met veel tussenstops, Willemstad.

Dat najaar zetten we koers richting Antwerpen, met

het plan ons scheepje een flinke opknabbeurt te geven. Dat plan draaide anders uit dan verwacht. We gingen van de blauwe trotter een rode maken, maar stootten daarbij op een zeer onaangename verrassing: osmose in de gelcoat.

Wat volgt zijn twee en een

Jan Selleslags en Katrien Bruyndonx

over hun
“BlueBird”

half jaar intense renovatie. Eigenlijk komt het erop neer dat de Blue bird werd uitgekleeft tot op de polyester en volledig werd vernieuwd, tot op de laatste schroef. Bij nader toezien zijn mast en roer de enige onderdelen die niet vervangen werden. Mooi detail: samen met een bevriende schrijnwerker

creëerde Jan een houten stootrand, origineel was die van vinyl. Het resultaat van al die hard labeur mocht gezien worden. Met ons juweel van een old timer vaarden we, voorjaar 2006, terug naar het sas van Goes, tot op heden onze geweldige thuishaven.





Waarom een Trotter Pandora?

Eerlijk gezegd is dat een kwestie van toeval geweest. We waren destijds niet direct op zoek naar een boot of van plan er een te kopen. Eigenlijk huurden wij regelmatig een BM. Op het Veerse meer altijd voor een dag, op de Maasplassen voor meerdere dagen. Het dekzeil maakte dan een kajuitje voor de nacht.

Mits wij in onze vrienden en kennissenkring geen booteigenaren hadden, kwam het ook niet in ons op dat je een boot kan bezitten.

Enfin, nadat we met de BLUEBIRD op trot waren geweest hadden we wel geproefd van de voordelen van een kajuit.

Toen de vorige eigenaar ons deze Trotter, voor een zacht prijsje, te koop aanbood, waagden we de sprong.

De Trotter Pandora is een vinnig scheepje waarmee je sportief zeilt, regelmatig laten we grotere schepen achter ons. De geringe diepgang, 90 cm, laat ons toe op plekken te komen waar andere boten niet kunnen komen. Voeg daarbij de behendigheid van de kapitein en zo vinden wij, zelfs op drukke zomerdagen, altijd wel een plekje om aan te leggen.

De lage vrijboord en de buitenboordmotor zorgen ervoor dat wij ons toch niet bij elk weer op het water wagen.



Jan en Katrien
zijn lid van de
Facebookgroep
“Van de Stadt Klassieke
Zeiljachten”.
Een groep voor liefheb-
bers van Van de Stadt
ontwerpen van voor
1975
[klik hier](#)

De kajuit is heel klein. Om te slapen wordt deze getransformeerd tot één groot bed, geschikt voor 3 personen. Desalniettemin hebben we echt alles aan boord, noem het en het bevindt zich ergens in de strategische puzzel.

Over het algemeen zeilen wij met z'n tweeën. Tussendoor varen we wel eens met vier, op meerdaagse tochten is er slechts plaats voor één passagier.

Onze thuishaven is het Sas van Goes. Gezien mijn job in de horeca, met weekendwerk en de zomer als drukste periode, spenderen wij meestal twee tot drie dagen aan boord. Zo bevaren wij voornamelijk de Oosterschelde en

het Veerse meer.

Als er meer tijd is vertoeven we heel graag op het Grevelingenmeer.

In het begin overwinterden we in Antwerpen. Nadat we een keer in Goes bleven en zo tevreden waren over de service en het comfort, staat die jaarlijkse tocht niet meer op ons programma.

PROMINENTE CLASSIC ZEILERS

Ed Conyn

Zeezeiler en entrepreneur
van het eerste uur

(artikel met medewerking van zoon Fritz Conyn)



mr. A.J.Th. Conyn (1916-2005)

De avontuurlijke pionier van het grote water stond al vóór W.O.II aan de wieg van het zeezeilen met “kleinere jachten” en bouwde zijn eigen onderneming na een noodlottig ongeval.

Na het eerst met een Staverse jol op het IJsselmeer te hebben uitgetoerd, daagde de Alkmaarse rechtenstudent Ed Conyn eind jaren '30 van de vorige eeuw het grote water uit met zijn nieuw verworven stalen zeekruisertje “Radboud”. De telg van een Alkmaarse houthandelarenfamilie kon het jacht kopen omdat hij succesvol was geweest in de aandelenhandel. Zijn Englyn Harrison Butler van ruim 7 meter werd een ideaal zeescheepje gevonden voor IJsselmeer, Waddenzee en Noordzee. Opmerkelijk voor die tijd want niet veel zeilers durfden die wateren met “kleine” jachten aan. Vandaag staat zo’n uitdaging dan ook in een compleet ander perspectief. Zonder moderne elektronische navigatie-apparatuur, dieselmotoren en veiligheidsmiddelen waren wij ook weer terug bij af zodat velen zouden afhaken.

Hoe het ook zei, Conyn, ervaring opgedaan bij o.a. Kees Bruynzeel, stak regelmatig van wal en maakte in die vooroorlogse jaren met zijn in Amsterdam bij de NDSM gebouwde scheepje zeiltochten door de Duitse Bocht, Oostzee, Belgische-Franse- en Engel-

se kustwateren. Vaak met zijn vaste vriendenkring maar ook wel solo. Het was op een van die solo tochten dat hij op de Waddenzee met zijn dubbel-loops jachtgeweer op robbenjacht ging. Niet alleen het spek dat altijd in de kajuit hing stond hem wel aan, maar ook de toentertijd door de overheid ingestelde premie op de huid van deze visserijconcurrent. De Waddenzee was in die tijd dan ook het domein van robbenjagers en garnalenvissers.

Vastlopen, benzinemotorproblemen en een ont-

Zeezeilen langs de Noordzee- en Baltische kusten en robbenjagen op de Waddenzee.

wricht roer blijken problemen van alle dag want onze student maakte het

allemaal mee met “Radboud”. Die motor werd in het begin dan ook met groot wantrouwen bekeken, want zeilen daar ging het toch om! “De luiheid heeft het gewonnen van de sportieve geest”, vond Ed dan ook. Maar ook toen werd voor Oostzeetochten vaak voor het Kielerkanaal gekozen. Een zegening van de scheepsmotor. Tijdens zo’n Oostzeetocht werd de Hollandse zeiler geconfronteerd met de Duitse oorlogsvloot. Het waren andere tijden!

De Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers

“Een etmaal wedstrijdzeilen op het IJsselmeer”

Zilver voor Conyn na Hein Kaars Sypestijn

Na de oorlog werd in 1946 door o.a. Ricus van de Stadt en Wim van Höevell de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers opgericht, met het doel het kustzeilen met kleinere jachten te stimuleren.

24 uur wedstrijdzeilen

Vanuit Scandinavië kwamen berichten dat daar een bijzonder evenement werd georganiseerd: een etmaal lang wedstrijdveren om de meeste mijlen te halen. Dat paste natuurlijk mooi in de Kustzeilers filosofie, dus werd in 1950 zoiets uitgetoet. Helaas haalden slechts 2 van de 22 deelnemende schepen de finish. Winnaar werd Hein Kaars Sijpesteijn met de Starnakel, een van Höevell ontwerp uit cortenstaal, gevolgd door Ed Conyn met de Femmy, een houten Oceankruiser klasse 4.

Maar het was niet eerlijk gegaan vond men, want er was sprake van een plotselinge windstilte. Het experiment werd als mislukt beschouwd.

Van de Stadt ondernam nog een vergeefse poging het evenement nieuw leven in te blazen maar het zou tot 1965 duren voordat de Kustzeilers het weer eens probeerden. Ditmaal met succes. De “24 uren” was geboren en geldt tot nu toe als een van de succesvolste Nederlandse zeilraces.



Radboud

Lees hier
artikelen
uit eerdere
edities

Geschiedenis
Kustzeilers
“24 uren”

Hein
Kaars Sijpesteijn

Een noodlottig ongeval met ingrijpende gevolgen.

Intussen was Ed betrokken bij het Alkmaarse familiebedrijf waar hij het niet alleen bij hout hield. Een ander bouw materiaal, glasvezel en polyester, had zijn intrede gedaan uit de Verenigde Staten en daar moest iets mee gebeuren, dus werd begonnen met het vervaardigen van polyester dakkoepels.

Een dramatische gebeurtenis veranderde Ed's leven. Een van zijn zoons verongelukte met zijn polyester Stern op het Alkmaardermeer en dit noodlot veranderde veel. Zo richtte hij in Medemblik de scheepswerf Conyplex op om zich volledig op de productie van polyester zeiljachten te werpen. In eerste instantie de Flying Dutchman. Ook werd o.a. Dick Zaal aangetrokken, een succesvol ontwerper die het vak van de grond



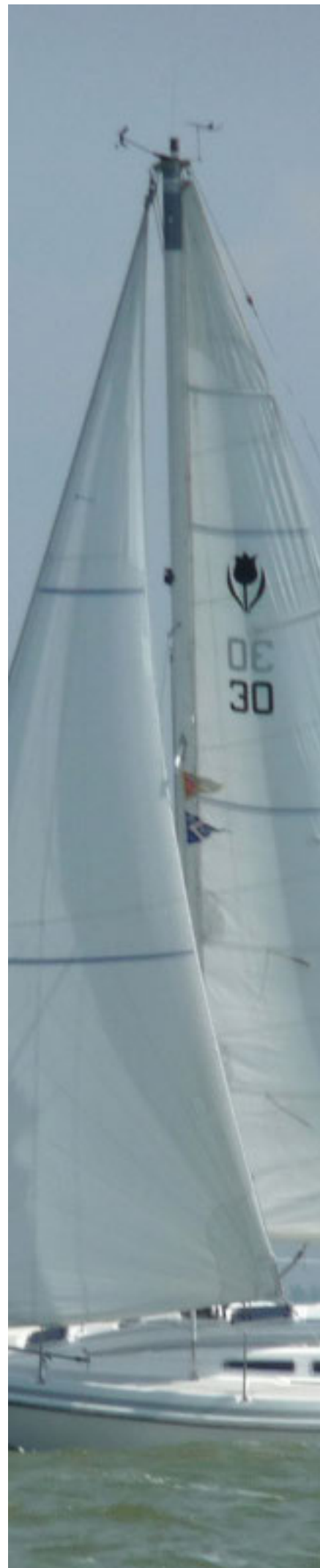
af bij Van de Stadt onder de knie had gekregen.

CONTEST en CONYPLEX

Zaal ontwierp grotendeels de onmiddellijk populaire Contest serie. Hoewel de Contesten ook toentertijd vaak op het IJsselmeer te zien waren, werden de meeste jachten naar jachtimporteur van Breems in de Verenigde Staten geëxporteerd, een activiteit die de ruggegraat van Conyplex vormde. Arie van Breems, Nederlands emigrant, importeerde daarvoor ook al de Flying Dutchman. De gunstige dollarkoers en het "nieuwe" van polyester waren hier mede debet aan. Het tekort van honderdduizenden ligplaatsen in de V.S. was het enige "luxe" probleem. De jachten werden in Medemblik op de trein gezet en via Rotterdam per vrachtschip naar de V.S. verscheept. Jawel, in die jaren was Medemblik nog in het NS spoornet opgenomen.

Ondanks zijn drukke zakelijke bezigheden zag Conyn kans met echtgenote nog veel te zeilen met zijn Contest 48CS en van 1954 tot 1971 de functie van voorzitter van de Kustzeilers te vervullen. De laatste 8 jaar van het echtpaar's "nautische" leven werd het toch nog een motorschip, een Super Van Craft.

Ook na Ed Conyn's overlijden in 2005 produceert het familiebedrijf nog steeds met groot succes de Contest, zowel de zeil- als motorjacht versie. De firma opereert onder de naam "Contest Yachts"





Lees hier het
artikel over
Dick Zaal uit
een eerdere
editie



Huizen HZ.

“Taeje”

schimmels proberen deze
fraaie 80 jarige vissersboot te gronde te
richten!

Maar even taaie botterschippers
en hun bemanning
vechten terug.



r botter 108



**“Het is een prachtige botter
met mooie lijnen”**

secretaris Gert Jan Schaap van de Stichting Huizer Bidders



Foto L. van Loenhout



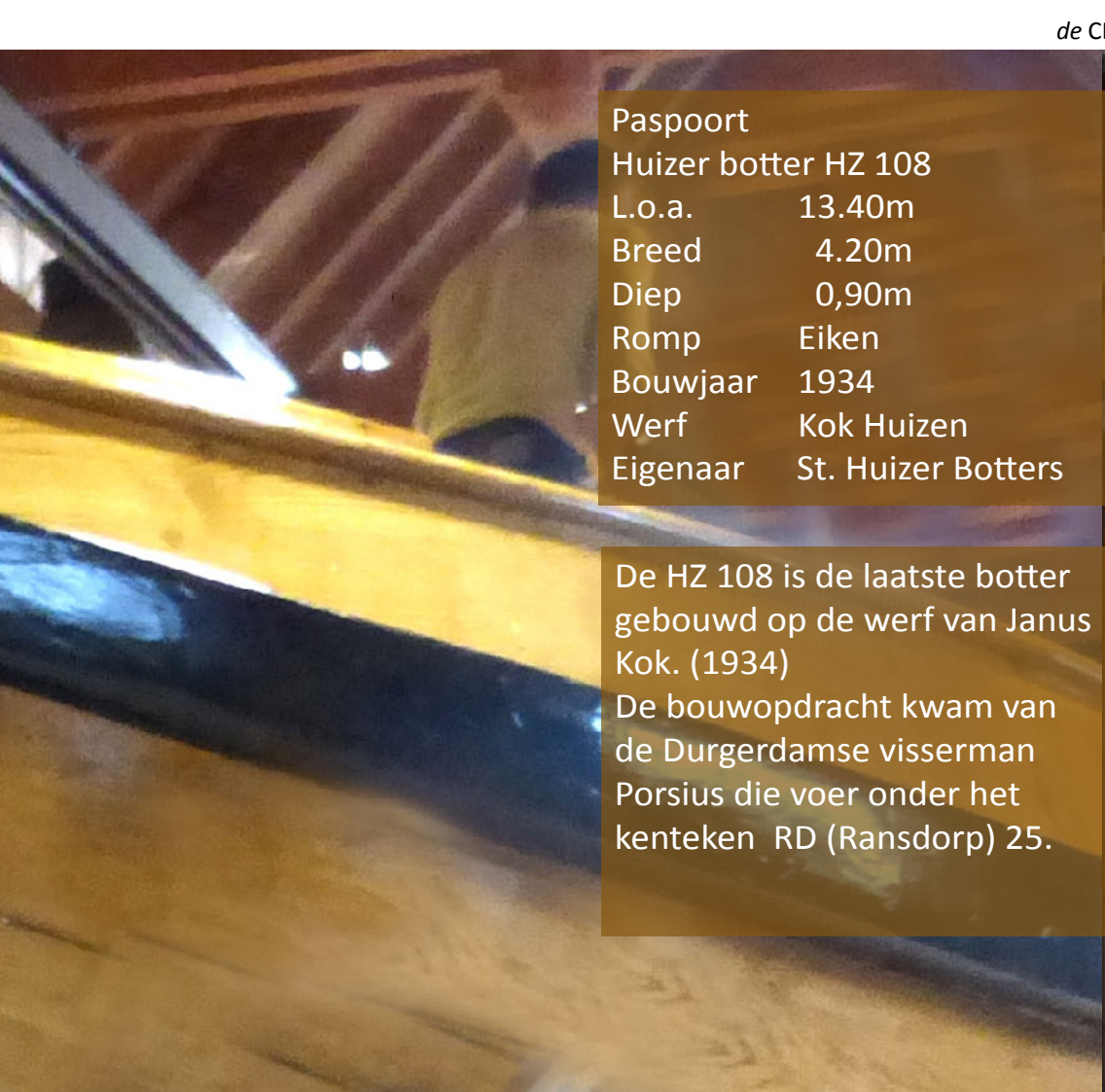
Wij spraken Gert Jan Schaap, secretaris van de Stichting Huizer Botters. Als telg van Huizer botterbouwers is hij een gedreven promotor van ons varende visser-serfgoed.

Vol ontzag vertelt Schaap over de schimmels in het hout van botter HZ.108, één van de pronkstukken van de stichting. Een paar jaar geleden kondigden de schimmige houtverdelgers zich al aan. Toen werd nog gedacht de aanval eenvoudig te kunnen bestrijden. Maar een antivriesoplossing bleek geen oplossing te zijn. Boorzuur werd geadviseerd door experts. Het liet zich aanzien dat dit panacae uit vroeger tijden de schimmel had verjaagd. Tot de botter onlangs naar Scheepstimmerwerf De Hoop in Warkum werd gevaren voor groot onderhoud. Grote schrik, want daar werd weer veel bruinrot veroorzakende schimmel ontdekt.

Foto: Botter HZ 45 in onderhoud in het gehuurde onderkomen in de Botterwerf Nautisch Kwartier Huizen



In 1974 we gerestaureerd aankocht. daar deel bestaan van werd een geen sprake houtrot zij



Paspoort
Huizer botter HZ 108
L.o.a. 13.40m
Breed 4.20m
Diep 0,90m
Romp Eiken
Bouwjaar 1934
Werf Kok Huizen
Eigenaar St. Huizer Botters

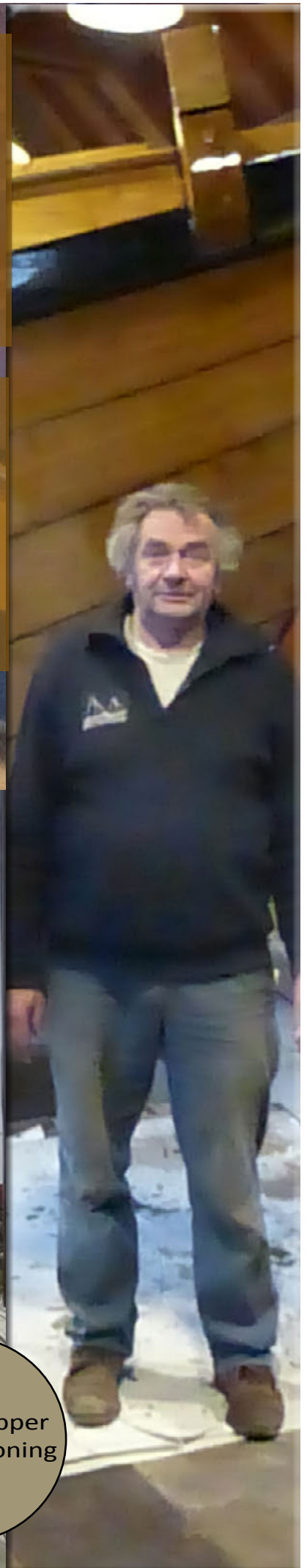
De HZ 108 is de laatste botter gebouwd op de werf van Janus Kok. (1934)
De bouwopdracht kwam van de Durgerdamse visserman Porsius die voer onder het kenteken RD (Ransdorp) 25.

De botter werd door de gemeente Huizen gekocht en overgenomen, waarna de St. Huizer Botters de boot in 1997

In 2009 ging hij als deklust naar New York om deel te nemen aan de viering van het 400 jarig bestaan van de stad. Weer terug in het Gooimeer werd de boot op een nieuw vlak aangebracht. Toen was nog veel werk van schimmel. In 2011 kondigde de gemeente Huizen aan.



Hoofdschipper
Andries Honing



Steunactie

Toch ziet Scheepstimmerwerf De Hoop goede restauratiemogelijkheden. Begroting: € 130.000.-- in 2 jaar. Hiervoor komt de stichting € 50.000.-- tekort. Handen uit de mouwen! Huizers denken in oplossingen. De stichting begint in maart een steunactie onder bedrijfsleven, overheden en bevolking. Er wordt op gerekend dat zij zullen helpen de botter niet te laten zakken.



Kijk voor de
steunactie op
www.redHZ108.nl

Laat de HZ 108 niet zakken!

En er zijn nog maar 69
botters in Nederland,
waarvan er 26 in Huizen
gebouwd zijn. Daarvan
nog 12 door de werf
J.Kok en Zn. Dat kan je
niet zomaar laten lo-
pen!

“Om te weten
waar je naar toe
wilt, moet je eerst
weten waar je
vandaan komt” is
het adagium van secre-
taris Schaap.
Hij doelt uiteraard op
de Huizer geschiedenis
van vissersdorp aan het
IJsselmeer. Een be-
langrijke reden om het
varend erfgoed te be-
schermen!





De V-snaar, gebruikt om verschillende motor accessoires zoals waterpompen en dynamo's te laten draaien, is een beproefd onderdeel voor het overbrengen van energie. Het concept is al eeuwen oud; de vroege, door een watermolen aangedreven fabrieken gebruikten een centrale aandrijfrol met verscheidene riemen die elk een onafhankelijke machine aandreven. Die riemen waren plat, zoals de tegenwoordig moderne serpentine riemen. Maar het concept blijft hetzelfde; energietransport van een aandrijfmeganisme, via de riem naar een aan te drijven apparaat.

Bij scheepstoepassingen, wanneer goed ontworpen en geïnstalleerd, zijn V-snaren duurzaam en betrouwbaar. Problemen duiken vaak op bij modificaties, meestal wanneer een oud type dynamo wordt gemonteerd. Het is noodzakelijk dat alle snaarschijven waarover de snaar draait met elkaar parallel staan en uitgelijnd zijn.

V snaar vervangen?

Kijk hier op
Waterkampioen TV

Als de middellijn van één schijf niet parallel staat met de anderen zal de snaar er ongelijk over lopen, buitensporig slijten en vaak slijpsel verliezen. Dit soort defecten zijn gewoonlijk het resultaat van slecht gemaakte dynamo ophangingen. Of zij

buigen onder druk door, of de geometry is al in beginsel niet correct. Wanneer de snaar wordt geïnspecteerd

is zo'n verkeerde uitlijning vaak al zichtbaar wanneer de snaar tegen één kant van de schijfgroef loopt en er onder een hoek binnenkomt.

Op de foto hierboven wordt nog een ander defect zichtbaar, dat van een snaar met een te kleine maat voor de schijf. In dit geval komt de bovenkant van de snaar duidelijk onder de schijfrand en is er dus onvoldoende contact tussen de snaar en de schijf. Het draait allemaal om contact, uitlijning en druk. Wanneer er daar één niet correct van is, komen de problemen.

De snaar zou net zo breed moeten zijn als de top van de binnenzijde van de schijfsleuf. Ook, hoewel het niet mogelijk is om de tijd vast te stellen waarin het zich verzameld heeft, bevestigt de hoeveelheid snaarslijpsel dat de snaar incorrecte slijtage vertoont.

Check je V-snaren en verzeker je er van dat diameter, druk en uitlijning kloppen.

Als "Steve D'Antonio Marine Consulting, Inc." (www.stevedmarineconsulting.com), biedt Steve consulting diensten aan (toekomstige) boot eigenaren, botenbouwers en overigen in de scheepvaart industrie. E-mail: info@stedmarineconsulting.com

Holwerd aan Zee



Onlangs organiseerden de stichting “Holwerd aan Zee” en de Waddenacademie een symposium over “Holwerd aan Zee”. De kern van het plan is om het historische dorpje Holwerd weer aan de Waddenzee te leggen. Dit moet gerealiseerd worden door een opening in de waddendijk. Cruciale onderdelen van het plan zijn het valmeer, gereduceerde baggerkosten voor de vaargeul en het concept “Hotel Holwerd”. (hotelkamers in verschillende panden in het historisch centrum)

Holwerd toegangspoort Waddenzee-Friese Meren?

De financiële haalbaarheid blijkt afhankelijk te zijn van de baggerkosten en de toename van opbrengsten uit recreatie en toerisme. In totaal worden de aanlegkosten geraamd op 148 miljoen euro.

Opgeroepen werd door Wetterskip Fryslân dijkgraaf Paul van Erkelens om te komen tot een concreet actieplan om het project daadwerkelijk te realiseren.

KORT WATERSPORT NIEUWS

"WHaMM"

"Watererfgoed Vlaanderen", koepel van meer dan honderd publieke- en private maritieme organisaties, heeft plannen voor een in Antwerpen te bouwen superstar attractie, het Wereld Haven- en Maritiem Museum, kortweg "WHaMM". De plannen staan beschreven in het gloednieuwe boek "Op koers naar het Wereld Haven en Maritiem Museum"



TRINTELLA4GREEN

Tjerk Zweers en Niels Tammeling schaften enige jaren geleden een Trintella 4 aan. Tijdens een wereldreis willen zij mensen bewust laten worden van de mogelijkheden van duurzame energie. Het schip wordt dan ook



omgebouwd naar 100 procent duurzaamheid. In "de PolyClassic Zeiler" nr 11 een uitgebreid artikel over hun plannen. Onlangs namen zij een voorproefje met een reis naar Noorwegen. Klik op de afbeelding voor de film die zij over hun reis maakten. Kijk ook op www.trintella4green.nl

Brochure Pleziervaart in Vlaanderen



De brochure "pleziervaart op bevaarbare wegen in Vlaanderen" geeft nuttige informatie over het verkeer op de Vlaamse waterwegen en is bestemd voor individuele pleziervaarders en pleziervaartrederijen. Ze bevat onder andere een kaartje met de bevoegdheden per waterweg en de openingstijden van de bruggen en sluizen. [Download hier.](#)

Nieuw Regatta Center

Het nieuwe Regatta Center Muiderzand opent begin maart 2015 de deuren bij Marina Muiderzand aan het IJmeer/Gooimeer. Het is een uitstekend gefaciliteerde zeilstek waar alles draait om de jeugdzeilsport. Het Regatta Center Muiderzand ligt aan een eigen strand en biedt unieke faciliteiten voor de jeugdzeilers, inclusief een zeilschool én een Jeugdzeilvereniging. www.regattacentermuiderzand.nl

WSV De Merwede in de knel

Leden van de Watersportvereniging De Merwede bieden maandag 2 februari rond 16.30 uur een petitie aan aan wethouder Arjen Rijdsdijk van de gemeente Gorinchem. Zij doen dit uit protest tegen de plannen die Rijkswaterstaat heeft in de Vluchthaven van Gorinchem. De club moet plaats maken voor binnenvaartschepen.

Film Golden Globe Race

Er is weer een nieuwe versie van de Sunday Times Golden Globe Race 1968 in de maak. De eerste non stop solo zeilrace rond de wereld had 9 deelnemers waarvan alleen Robin Knox Johnston de finish zou bereiken. Deelnemer Ronald Crowhurst, een beginnende, fleste de boel met valse posities en pleegde onderweg zelfmoord. Crowhurst wordt gespeeld door Colin Firth. De film wordt geregisseerd door James Marsh van o.a. 'The Theory of Everything'.

Illegale visserij op het IJsselmeer

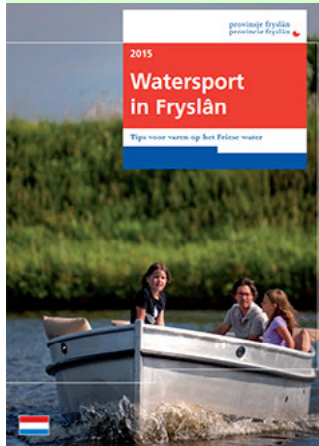
Op het IJsselmeer zijn onlangs meer dan honderd illegale grote fuiken ontdekt. Ze zijn vermoedelijk van vier visserijbedrijven, zegt de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA).

Visserij mogen maar beperkt staande netten gebruiken en mogen ze van januari tot en met april geen grote fuiken inzetten.

Deze week controleerde onder meer de waterpolitie Lelystad op het IJsselmeer of vissers zich aan de beperkingen houden. De controleurs stuitten op 110 grote fuiken.

Tegen de vier visserijbedrijven is proces-verbaal opgemaakt.

Brochure Watersport in Friesland



De Provincie Fryslân heeft de brochure 'Watersport in Fryslân' ontwikkeld. De brochure is gratis verkrijgbaar in het Nederlands, Duits en Engels en bevat tips voor watersporters.

www.fryslan.frl/watersport

Wieken breken van windmolens in IJsselmeer af

Het ongeluk deze winter in het IJsselmeer bij Medemblik waarbij de wieken van een windmolen plotseling afbraken, is veroorzaakt door metaalmoeheid, aldus een woordvoerder van Nuon. De windmolen had kort voor het incident een onderhoudsbeurt gehad.

Blauwe Golf op Westelijke Staande Mastroute per 1 april a.s.

De Blauwe Golf heeft tot doel een knelpunt vrije doorvaart te realiseren tussen het Noordzeekanaal en de Kaag en wordt op 1 april 2015 ingesteld. Uitgangspunt is het traject zo te kunnen varen dat het wegverkeer daar nauwelijks hinder ondervindt van brugopeningen ten behoeve van de recreatievaart. Hiervoor worden de bedieningstijden van vooral de rijksbruggen (brug Rijksweg 44, brug rijksweg 9 en de Buitenhuizerbrug) zo op elkaar af gestemd dat het traject in 4,5 tot 5 uur afgelegd kan worden in plaats van tot voor kort soms 9 uur. De bedieningstijden van de 3 rijksbruggen worden in verband hiermee danig gewijzigd. Hierdoor is een knelpunt vrije doorvaart op het traject twee maal per dag zowel van Noord naar Zuid als omgekeerd mogelijk. Uiteraard in konvooivaart. Na het komende vaarseizoen zal een uitvoerige evaluatie van de Blauwe Golf plaatsvinden. Dit met het oog op verder invoering op de doorgaande vaarwegen in Noord-Holland. Voor 1 april komt een publiciteitscampagne waarin ook de bedieningstijden bekend worden gemaakt. Het regioteam West-Holland heeft in de realisatie van de Blauwe Golf een belangrijke rol gespeeld door actieve inbreng bij de besprekingen de afgelopen twee jaar. Bron: Watersportverbond

Algerabrug minder vaak open

De Algerabrug tussen Krimpen en Capelle aan den IJssel wordt in de zomermaanden nog maar een keer per uur geopend ...

Nieuwe erfgoedwet

De nieuwe Erfgoedwet ligt nu bij de Tweede Kamer. Neem hierin op dat de overheid waarde hecht aan behoud van historische schepen. De sector vraagt niet om extra middelen, maar om erkenning en bescherming. Behoud het maritiem erfgoed dat Nederland Waterland zo karakteristiek maakt. Erfgoedwerf Rotterdam.

Op zee verloren zeecontainers

Klik hier voor een "Yachting World" artikel over op zee verloren zeecontainers.

J Klasse partners America's Cup 2017

Gedurende de America's Cup in Bermuda 2017, heeft de J Class superjachtvloot zijn eigen race. Een historisch moment! Het is 8 decennia geleden dat deze beroemde jachten om "de Cup" strenden.

De J Class Association werkt voor deze gelegenheid samen met de America's Cup organisatie. The J Class race wordt in Juni 2017 gehouden, tussen het eind van de America's Cup Challenger Playoffs en de America's Cup race.

Zevenbergen Rode Vaart doortrekken naar de Mark

Onderzocht wordt of het gaat lukken om de Roode Vaart in Zevenbergen door te trekken naar de Mark. Daarmee zou de watersport in West-Brabant een flinke oppepper krijgen.

KORT WATERSPORT NIEUWS

Toerzeilers Trailersailingdag 28 maart a.s.

Dromen van zeilen op zuidelijke wateren met een prettig klimaat of de wens koesteren om interessante noordelijke kusten te verkennen, doen we allemaal wel eens. Met een trailerbaar zeewaardig jachtje, is dat mogelijk. Op de Trailersailingdag kunnen we je daar alles over vertellen. We combineren dit met een bedrijfsbezoek aan VANCLAES Trailerbouw in Alphen aan den Rijn, die 2 series nieuwegeneratie boottrailers met veel innovaties hebben ontwikkeld. We zijn daar de hele dag te gast en verzorgen lezingen over wat je wel en niet kunt doen met waardevolle tips. Robert Nipshagen belicht trailersailreizen naar o.a. Kroatië en Corsica. Lars Bosma, de jonge en bij velen al bekende solozeiler/trailersailer, zal ons vertellen hoe hij op zeer jonge leeftijd is begonnen met solozeilen en over een trailersailreis naar Denemarken. Aanmelden: voor 20 maart.

Meer informatie www.toerzeilers.nl

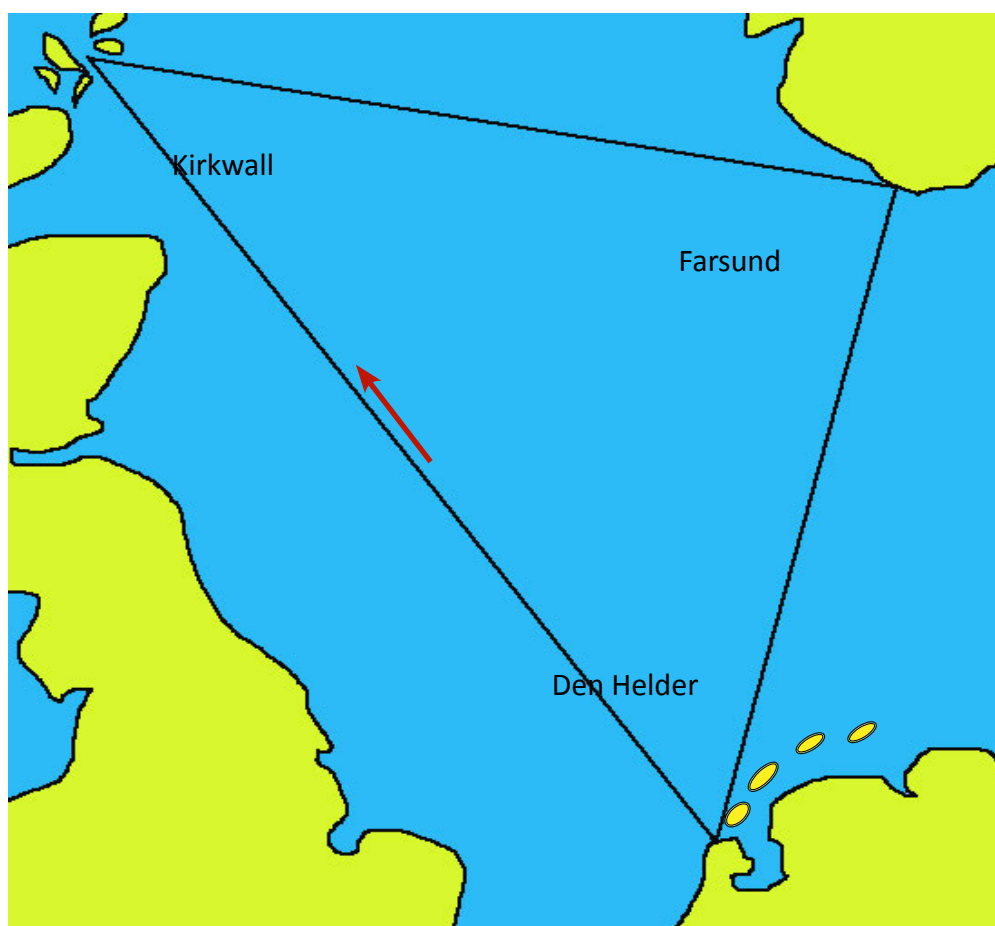
Lees ook het uitgebreide artikel over Lars Bosman in "de CLASSIC Zeiler" nr 12 jan/feb 2015.



Deze wimpel siert uw boot, maar vooral haar eigenaar!

Ontvang gratis eenmalig deze KNRM-wimpel bij een gift!*

KNRM-redders staan 24/7 voor u klaar. Vrijwillig. Wel zo sportief om ze ook vrijwillig te steunen.



Driehoek Noordzee

De Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers organiseert de twintigste Driehoek Noordzee Challenge van 20 juni tot 4 juli 2015.

De bestemmingen zijn Kirkwall (Orkney eilanden) en Farsund (Noorwegen).

Download hier [de PolyClassic Zeiler nr 5](#) voor een uitgebreid verslag van een eerdere deelnemer.

GB. Boetes op de Medway

Twee jachtschippers uit Kent kregen een boete van meer dan £1150 omdat zij op de Medway voeren zonder geldige registratie

België. Nieuwe wetten watersport op zee

Staatssecretaris voor de Noordzee Bart Tommelein wil een nieuw evenwicht realiseren tussen vrije sportbeoefening enerzijds en veiligheid op zee anderzijds. Dat heeft hij gezegd op de eerste "Staten-Generaal van de Watersporten", die vandaag gehouden is in Gent tijdens de Belgian Boat Show. **Info klik hier.**

Nieuwe jachthaven

HARLINGEN - De gemeente Harlingen start met een aanbestedingstraject om te komen tot een exploitant die de jachthaven in de Nieuwe Willemshaven gaat realiseren en exploiteren.

Platform de Hollandse Plassen

Het Hollandse Plassengebied moet meer bekendheid krijgen "Denk je aan watersport, dan denk je aan de Hollandse Plassen." Helaas is dat slechts een droom en nog geen realiteit. Het Hollandse Plassengebied is nog geen begrip onder waterrecreanten en toeristen. Terwijl het oppervlak van de Hollandse Plassen beduidend groot is en de centrale ligging in de Randstad ideaal is voor een ruim aanbod aan dag- en vakantiebestemmingen. Om het gebied te promoten is besloten tot de oprichting van het Ondernemers Platform de Hollandse Plassen, een initiatief vanuit het bedrijfsleven dat betrokken is bij de watersport en waterrecreatie, in samenwerking met de Kamer van Koophandel Den Haag.

App 112



112Pleziervaart is een app ontwikkeld voor de watersporter. De app is bedoeld om hulp in te roepen in geval van een noodsituatie aan boord. Informatie op www.112pleziervaart.nl

Sneller schutten in Almere

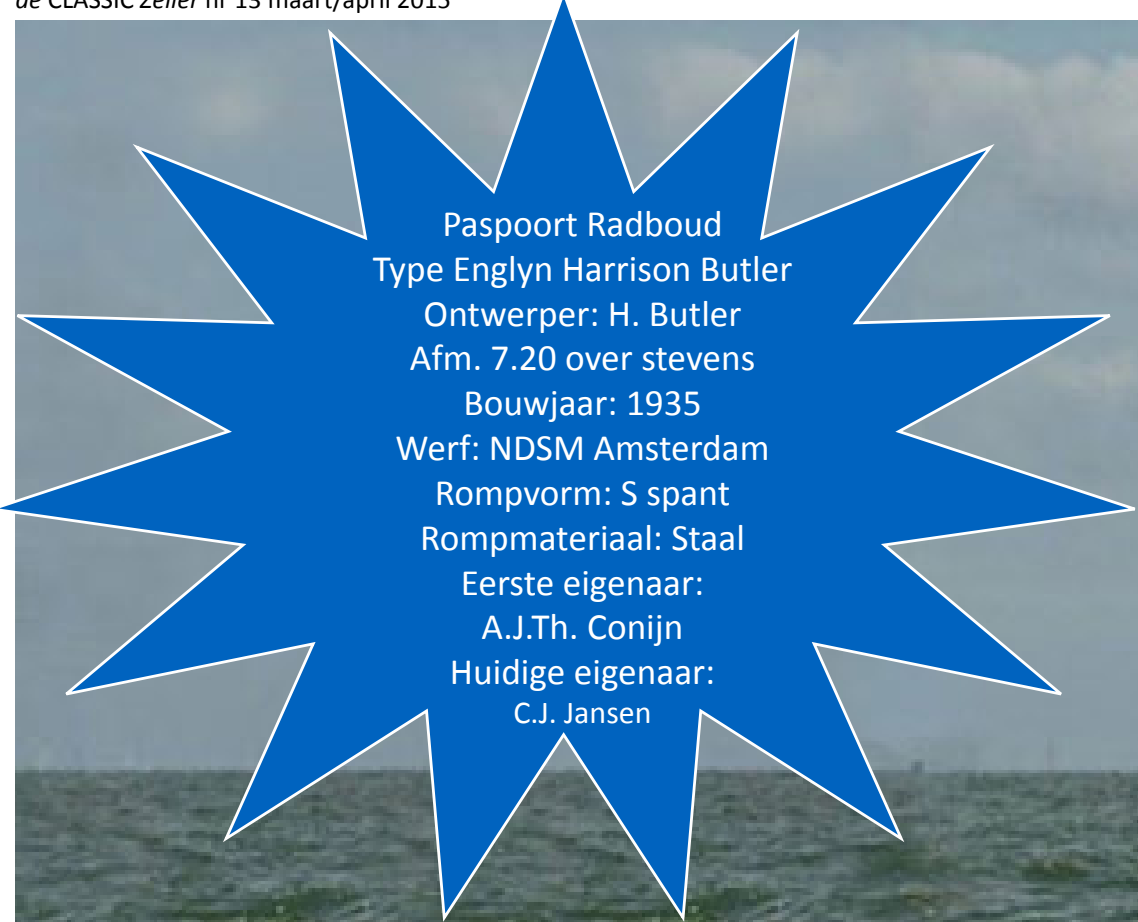
Almere – Twee sluizen in Almere worden nu aangepakt om een vaarverbinding tussen het Gooi- en het Markermeer aantrekkelijker te maken. Door de aanpassingen kan er sneller geschut worden.

Baggeren Linge

Begin oktober 2014 is Waterschap Rivierenland gestart met het baggeren van de Linge.

**Nieuwe
website
voor VKSJ**

Vereniging Klassieke
Scherpe Jachten



Paspoort Radboud
Type Englyn Harrison Butler
Ontwerper: H. Butler
Afm. 7.20 over stevens
Bouwjaar: 1935
Werf: NDSM Amsterdam
Rompvorm: S spant
Rompmateriaal: Staal
Eerste eigenaar:
A.J.Th. Conijn
Huidige eigenaar:
C.J. Jansen



DE R

“gezellig

CC



ADBOUD van gheidsaanstichter” OR JANSEN

Lid VKSJ
Vereniging Klassieke
Scherpe Jachten



“Radboud”

een 80 jaar oude stalen
spitsgat zeekruiser heeft in de loop van de tijd vele
eigenaren gekend.

Zo is Ed Conyn (zie het artikel “Prominente CLASSIC Zeilers” elders in dit magazine) de eerst bekende eigenaar van het in 1935 bij de Amsterdamse NDSM gebouwde schip. Een van de eerste “kleine” zeiljachten waarmee men zich op zee waagde.



Na afloop van de oorlog werd het in 1945 gekocht door de Amsterdamse burgemeester Feike de Boer, die het in co-eigendom had met Fokker directeur van Teijnen.

Vier eigenaren verder kwam het jacht via de familie Duquesnoij in 1995 in handen van de groente- en fruithandelaar Cor Jansen die het is nog steeds in bezit heeft. Hij heeft het intussen volledig gerestaureerd en “vertroetelt het als een kind”. Amsterdammer Jansen (1936) is ooit met zeilen begonnen in een bootje, vervaardigd uit door de geallieerden uitgewoide bis-kwieblikken. Daarna werd het

de zeeverkenner, een Flevokruiser en een 9 meter polyester Koopmans. En waarom schafte Cor eerder juist deze boot aan? Hij vond het erg veel op het schip van Kapitein Rob lijken van de vroegere Parool strip.

Jansen zeilt er hoofdzakelijk mee op het IJsselmeer en de Waddenzee, vaak vergezeld door zijn kleinzoon. Maar die vaart nu minder mee wegens andere interesses. Zo gaat dat met opgroeiende jeugd!



“Het schip van kapitein Rob”

De “Radboud” schipper is steevast te vinden in Hellevoetsluis wanneer daar de 2 jaarlijkse Dutch Classic Regatta wordt gehouden. Er liggen dan zo’n zeventig zeilende klassiekers, veel van VKSJ leden, Vereniging Klassieke Scherpe Jachten. Maar Radboud slaat die bijna allemaal. Qua leeftijd dan. De 80 jarige staat dan ook geregistreerd als “Varend Monument” nr 1156.



SOLO AROUND THE Non

Matt Rutherford's logboek
van zijn solo non stop 27.000 zeemijlen
met een

27ft **Albin Vega**

Exclusief vertaald voor de CLASSIC Zeiler
deel 5

klik hier voor een compilatie van alle vorige
afleveringen in de CLASSIC Zeiler.

"De Vega is een geweldig stabiel jacht," zei Matt Rutherford, toen hij op 21 april 2012 in Annapolis/Maryland/USA aan wal stapte na 27.000 zeemijlen en 10 maanden non-stop solo varen!

De 31-jarige zeezeiler uit Ohio/USA ondernam de reis om fondsen te werven voor CRAB, "Chesapeake Region Accessible Boating", een

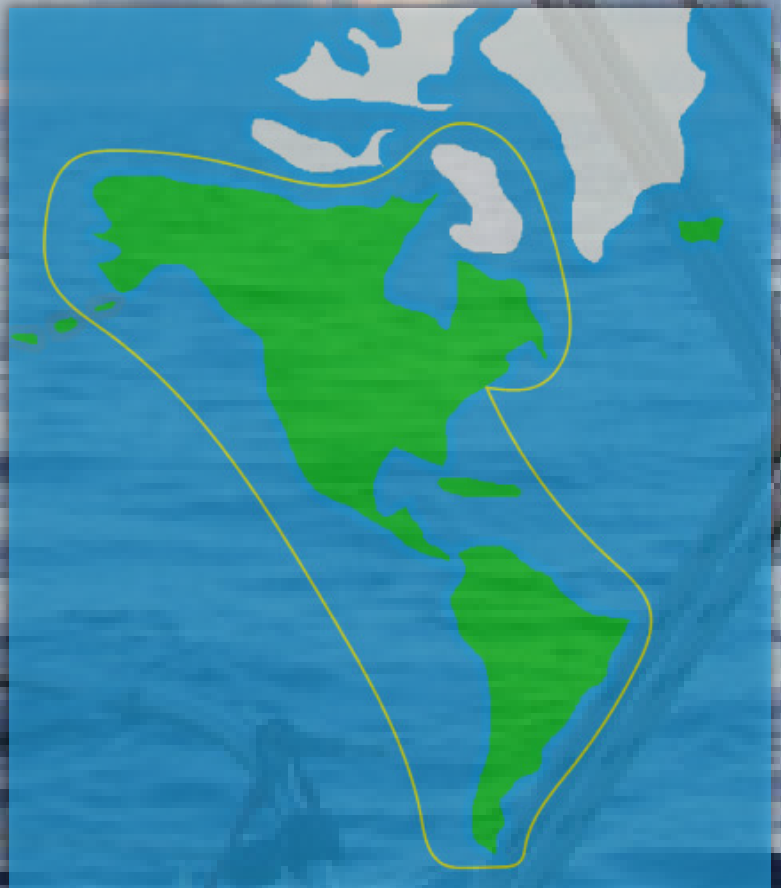
organisatie voor zeilers met een lichamelijke of geestelijke handicap.

Medio juni 2011 stak hij in Annapolis van wal, voer noordwaarts tussen de ijsschotsen door de Noordwest passage, rondde Alaska en stevende op Kaap Hoorn af. Daarna linksaf en rechtstreeks weer terug naar Annapolis aan de Chesapeake Bay.

THE AMERICA'S

Stop

"FORTITUDINE VINCIMUS"
(DE AANHOUDER WINT)



Deze aflevering:
Kaap Hoorn
De Zuid Atlantic

Kaap Hoorn

5 januari 2012

Het kostte mij 208 dagen en 18,341 zm om bij Kaap Hoorn te komen, maar eindelijk ben ik er dan! En het is een hele eer. Volgens mij droomt elke zeezeiler ervan de Kaap te ronden.

Het is een speciale plek en een eer in deze wateren te zeilen. 208 dagen is een hele tijd om opgesloten te zitten op een 27 voets boot. Ik kan er niet eens rechtop in staan zonder mijn hoofd te stoten. Het is een lange reis geweest van de top van de planeet naar de onderzijde. Het was al een hele trip om noord Alaska te bereiken vanwaar ik eindelijk zuidwaarts kon varen. Vervolgens had ik een prachtige tocht door de open Pacific.

Oorspronkelijk dacht ik bij het vertrek uit Annapolis tegen 16 januari de Kaap te ronden. Ik ben dus 11 dagen voor op schema en ook slechts 1,000 zm verwijderd van Zuid-Georgia. Het is verleidelijk daar even

Ernest Henry Shackleton

Anglo-Ierse ontdekkingsreiziger.

(Kildare Ierland 1874 -Zuid Georgia 1922)

te stoppen en bij Shackleton's graf te toasten op "de baas" met mijn laatste glas whiskey. Een leuk idee maar ik ben nu zo ver gekomen dat ik niet kan

stoppen. Nu kan worden gedacht aan de uiteindelijke bestemming, de finishline aan de mond van de Chesapeake Bay en mijn aankomst in Annapolis.

Mijn vriend Simon Edwards deed wat voorbereidend werk en zond mij 30 december de golfhoogten voor dit gebied. "Een stevige NW deining en golven van 4 tot 7 meter, afnemend tot 4 meter bij Kaap Hoorn. Na de Kaap zou de zee weer hoger worden. Er staat nu windkracht 5 uit het zuidwesten en het is half bewolkt. Wat een prachtige dag! Wel veel buiige regen, maar dat hindert niet.

Sinds de 27e was het een komen en gaan van stormen, maar voor dit gebied is het nog redelijk weer. De 2e en 3e was het redelijk rustig maar de wind kwam terug en blies acht uur lang uit het oosten. (jawel, het oosten) Het ging erg langzaam want er is bijna geen diesel meer. De 4e draaide de wind weer naar west en kon er 135 zm in 24 uur gezeild worden. Gewoonlijk vraag

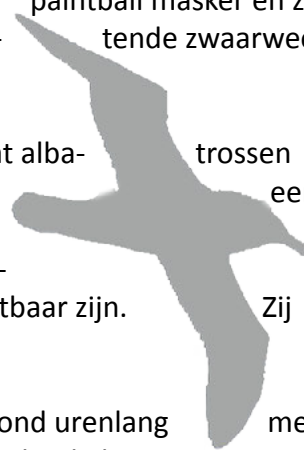
ik niet te veel van mijn Vega maar dit is geen plek om lang te blijven hangen. Ik moet vooruit alsof de duivel op mijn hielen zit. Er is maar een dun lijntje tussen óf de boot hard te laten varen óf te hard. Omdat ik tegen niemand aan het racen ben heb ik meestal de luxe om vaak en vroeg te reven. In de "furious fifties" is het voor een zeiler zaak zijn boot om de Kaap te krijgen en zo spoedig mogelijk weer noordwaarts naar veilig water. Maar je moet voorzichtig zijn. Hier bouwt de wind snel op met extreme vlagen. Elk onbewaakt moment kan een uitnodiging zijn voor mastbreuk. Het is hier regenachtig, bewolkt, winderig en koud! (vanmorgen 5°C) Maar na 3000 zm in de Arctic zijn deze temperatuur en vochtigheid niet te slecht.

Tijdens een storm begroette ik nieuwjaar 2012. De stemming zat er in! Soms kunnen stormen absoluut vervelend maar op andere tijden weer plezierig. Een gewone storm dan, niet een volle oceaan storm. Een volle storm is nooit plezierig. Ik was juist in mijn slaapzak aan het denken over golfpatronen toen een golf toesloeg en de kuip dusdanig volstroomde dat het water de kajuit in kwam. Ik vond het humoristisch omdat ik er net daarvoor over dacht. Ik ben ongevoelig geworden.

Het is lachwekkend te denken dat ik Kaap Hoorn aan het ronden ben zonder buiskap; die was in de Bering Zee onherstelbaar beschadigd. Ik heb hem ook helemaal niet nodig! Ik heb een paintball masker en zie er uit als een met golven vechtende zwaarweerninja.

De laatste tijd heb ik aardig wat albatrossen vliegen. Zij vliegen door een storm alsof het windkracht 5 is. Om hier te kunnen rondvliegen moeten zij wel onverwoestbaar zijn. Zij herinneren mij aan Jumbojets.

Vorige week speelde een zeehond urenlang met mijn boot, vierhonderd mijl van land. Ik was verbaasd hem zo ver van land te zien. Ik heb wel tweehonderd zeehonden gezien in de Arctic maar nooit bleven zij zo lang bij de boot hangen. Dit kleintje moet zich net zo eenzaam gevoeld hebben als ik ben. Nooit een zeehond gezien die zo gelukkig en speels was als deze.



Als je het januari nummer van "Cruising World magazine" in handen kan krijgen: Het hoofdartikel is van mij, geschreven in de Beringstraat. Het is voor het eerst dat iets van mijn hand werd gepubliceerd. De meesten van jullie kennen het verhaal al en hebben de foto's gezien, maar het is nog steeds interessant. Ik wil Mark Pillsbury en de Cruising World staf bedanken voor het bieden

van deze gelegenheid.

*"It's round Cape Horn we all must go, Bring 'em down;
Arms all stiff to the ice and snow, Bring 'em down;
Oh, rock and roll me over boys, Bring 'em down;
And get this damn job over boys, Bring 'em down"*
(19de eeuwse Sea Shanty)

Telefoontje van Matt

7 januari 2012 door Mike

Hallo iedereen. Ik kreeg zojuist een telefoontje van Matt! Matt. Hij wilde iedereen laten weten het uitstekend te maken en een gunstige noordoostelijke wind heeft. Hij is half door een fles champagne om het rond van Kaap Hoorn te vieren. Hij heeft het laatste uur gezelschap van een 2 meter grote albatros. Wees niet ongerust over de vreemde snelheid en koers op de tracker zo dichtbij de Hoorn. Zo lang het weer niet van kalm naar hurricane gaat is hij in goede doen!

Naar de Atlantic

10 januari 2012

De dag na het rond van de Kaap ging de wind liggen. Op dit punt van de trip, omdat ik gebrek aan diesel heb en bij gebrek aan wind, heb ik geen andere keus dan te doelloos te

dobberen. Ik zat dat rustig een paar uur en herinnerde mij plotseling dat Don Backe mij speciaal voor Kaap Hoorn een fles champagne had gegeven.

Tijdens het rond was ik te druk, maar nu het zo rustig is dacht ik dat het een mooi moment was het glas te heffen. Terwijl ik daar zo zat te drinken en bedacht hoelang het was geleden dat ik "bubbles" had gedronken, kwam een albatros aangezwommen die op een paar meter wel 45 minuten om St. Brendan begon te zwemmen. Albatrossen zijn te nieuwsgierig om bang te zijn. Toen deze vriend weer vertrokken was verschenen twee dolfijnen die een half uur bleven. Nooit gedacht dat dolfijnen zo zuidelijk zouden komen. Dus bracht ik de avond door niet verder dan 60 zmi oost van de Hoorn, al champagne drinkend en ronddobberend tussen het locale dierenleven.

De volgende ochtend keerde de wind langzaam terug uit het westen en kon ik de hele dag zeilen tot ik zo'n 10 zmi west van Staten eiland was en de wind weer ging liggen. Na
wat te heb-
ben gesla-
pen werd
ik wakker
en aan-

Het rijke dierenleven bij het ronden van de Kaap

schouwde een ongelooflijk panorama. Op deze tijd van het jaargaat de zon maar een paar uur onder en zelfs dan zie je nog rood en oranje in de hemel omdat de zon

nooit echt onder gaat. Dus werd ik om 01.30 wakker weer ronddobberend, gezeten in de kuip met zonsopkomst. De zee was glad en ik was omgeven door honderden vogels van allerlei soort. Zelfs zwommen een



paar Magelhaen pinguïns rondjes rond de boot. En toen verscheen een walvis op 15 meter afstand. Het was of de dieren besloten hadden allen tegelijk te komen. Het was ongewoon warm en droog met een frisse reuk in de lucht. Vanuit de kuip zag ik een van de mooiste zonsopkomsten ooit, omgeven door vogels en niet ver van een troosteloos eiland. Ik had het gevoel van absolute vrede en kalmte. Het was een van de ongelooflijkste ochtenden in mijn hele leven.

Mijn woorden schieten te kort. Juist in deze gevaarlijke wateren lijkt het nog onrealistischer. De schoonheid die men vindt aan de uiteinden van de aarde is veel groter dan welk tropisch eiland ook aan de evenaar. Het gevaar is groter, maar de beloning ook.

Er is veel te zeggen over “op de juiste tijd van het jaar op de juiste plaats te zijn” Vier jaar geleden, tijdens mijn eerste solo Trans-Atlantic, besteedde ik veel tijd aan het bestuderen van de Noord-Atlantic zeekaarten. Ik realiseerde mij dat de eerste helft van juli rustig weer geeft, niet stormachtig. Dus toen ik deze trip plande dacht ik dat de eerste helft van januari hetzelfde beeld zou geven op het zuidelijk halfrond. Dus mijn gunstige weer was deels geluk, deels strategie. Begrijp mij niet verkeerd, bij Kaap Hoorn kan altijd vreselijk weer treffen.

De uitzonderlijk zwakke wind hield vijf dagen aan, hetgeen ongelooflijk is. Ik had gemengde gevoelens over deze situatie. Aan de ene kant mooie blauwe luchten, warm weer en een kalme zee. Anderzijds was ik gehaast om noord te gaan en uit de “fifties” te komen. Uiteindelijk, wanneer er geen wind

staat, staat er geen wind en wordt St. Brendan gereduceerd tot een drijvend stuk “wrakhout”.

Dus hier zit ik, rustig drijvend voor de vijfde dag. Niet te geloven, die lichte wind en het begint aardig irritant te worden. Het lijkt wel of ik weer in de doldrums zit. Dit zal ook wel weer voorbij gaan en het ziet er naar uit dat er een storm om de hoek ligt. Beter een storm dan drijven voor de zesde of zevende dag! Het ziet er naar uit dat mijn trip naar het noorden gecompliceerder zal worden dan ik oorspronkelijk hoopte. In ieder geval stuur ik oost-noordoost zolang ik westwind heb. De Braziliaanse kust buigt naar het oosten af. Wanneer ik noord ga zal de wind oostnoordoost zijn, dus moet ik nu naar het oosten, nu het nog kan. Ik ben al blij als de wind terugkeert en ik weer op kan schieten. Terug in de Atlantic. Nogmaals!

“Doubling” de Hoorn

17 januari 5 2012
dag 218, 19.446zm

De Hoorn is “gedubbeld”, wat betekent dat ik van 50’ zuid naar 50’zuid ben gezeild, non stop. Honderd jaar geleden was dat gewoon maar tegenwoordig stoppen jachten

onderweg en ronden de Hoorn in etappes van veilige ankerplek naar veilige ankerplek. (begrijpelijk) Ik bracht 22 dagen door in de “furious fifties” en had een geweldige tijd. Vier stormen op een rij voor de Hoorn maar het weer was sindsdien altijd goed. De storm die ik zag aankomen zwakte af tot windkracht 7 en die daarachter hetzelfde. Ik houd van de temperatuur hier. Het is om de 13°C, net goed voor mij. s’Nachts wordt het iets kouder. Ik kan het aan het uitademen voelen wanneer ik in mijn warme slaapzak lig. Maar ja, ik ben een Kelt! Mijn voorouders leefden niet in zonnige, warme streken. Ik heb mijzelf elke ochtend verwend met Self Reliance bosbessenpannekoeken, samen met een kop koffie. Ik zeg je, het leven is goed!

St. Brendan is een soort baken geworden voor de zeevogels. Het is gewoon zeevogels te zien maar normaal gesproken volgen zij je niet. De laatste week circelde 24 uur lang een dozijn zeevogels om mijn Vega. Het lijkt of het vier verschillende soorten zijn, waarvan één constant kwettert. Wanneer ik verder van land kom zie ik ook dolende albatrossen. Ik denk dat dit de oudsten van de groep zijn. Het is mooi vrienden te hebben, hoewel je er niet mee kan converseren. Sinds de midden Pacific is er ook een kolonie zeepokken op de spiegel gegroeid. Het lijkt een beetje op een mierenfarm, Alleen bewegen zij niet. Maar het geeft tenminste een goed gevoel bij iets levends te zijn.

Sinds een paar dagen is mijn watermaker kapot. Gelukkig kon ik van mijn oude kapotte watermaker onderde-

len halen, zodat ik weer iets heb. In een paar uurtjes was het voor elkaar. Twee van mijn drie gps units zijn ook stuk. Ik had die van mijn Pearson 323 gehaald, tegelijk met de windvaan en de windgenerator. Er was niet genoeg geld om nieuw equipment aan te schaf-



fen, dus ik vertrok uit Annapolis met veel gebruikt spul. Soms moet je roeien met de riemen die je hebt.

Een van mijn gps units had 35.0000 zm op zijn meter voor hij er de brui aan gaf. Heeft tenminste wel zijn

Veel navigatieapparatuur bleek deze zware reis niet aan te kunnen

geld opgeleverd! De enige werkende kaartplotter, een Raymarine C70, is in goede conditie en ik denk dat die het wel uithoudt tot de finish. Mijn AIS unit is ook kapot en ik heb zo’n idee dat mijn marifoon ook niet meer werkt. Gelukkig hebben zij elk een aparte antenne!

Een paar dagen geleden werkte mijn windgenerator niet meer. . Het bleek de bedrading te zijn. Goed dat veel zelf te repareren valt. Ik ken elk draadje en elke bout op deze boot. Vooral de dwarssteun in de kajuit die de mast ondersteunt. De mast staat bij een Vega op het dek. Die steun zelf is ok maar drukt zichzelf langzaam naar beneden, net aan stuurboord van de mast. Op dek is die druk te zien. De laatste 8.000zm is dit langzaam slechter geworden. Dit klinkt erg maaar ik denk niet dat de mast door het dek komt. Zo ja, dan zal ik die zaak ondersteunen met hout en hars en vervolg mijn weg.

In het algemeen zijn meer zaken kapot gegaan dan heel gebleven maar daarom niet getreurd! Het goede nieuws is dat de windvaan stuurt als een kampioen. Al met al heb ik meer dan 40.000zm gevaren met dit ding op verschillende reizen. (ik houd van mijn windvaan!) Mijn PredictWind sateliet communicator geeft mij nog steeds weerberichten en laat mij berichten sturen voor mijn website. Dus alle belangrijke zaken werken nog goed.

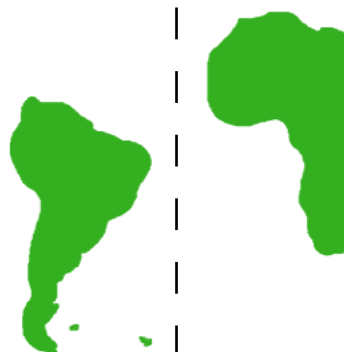
Er is geen reden haast te maken om in Annapolis te komen dus ik zal de Vega zeilen als een baby en ik ben terug als ik terug ben. Ik vind het prettig hier, dus waarom zou ik terug aan land willen?

Er zit nu meer dan 20.000zm op. In eerste instantie dacht ik dat deze trip 23.000zm zou zijn, maar het blijkt dat ik teveel met rechte lijnen heb gepland. Natuurlijk zeil je nooit in een rechte lijn, maar wordt er veel gezigzagd. Ook was mijn plan zowel west en oost dichter bij Zuid Amerika te blijven. Om een lang verhaal kort te maken: Deze trip wordt langer dan 25.000zm om de Chesapeake Bay te bereiken. Hoewel, mogelijk blijf ik onder de 300 dagen.

Noord!

26 januari 2012
+ 20.000 zm

Ik ben nu ver genoeg naar het oosten gevaren en koers nu noord. Dezelfde lengte als die van het eiland Flores op de Azoren is bereikt. Er was niet veel keus. Wanneer ik 30° zuid was gevaren, dan zou ik in de oostelijke passaat zitten en het is beter om die van achteren te hebben dan op de kop. Mooi, om hier te zitten! Ver van land en de scheepvaartroutes. Veel veiliger. Wanneer het zwaar weer gaat worden heb ik alle zeeruimte van de wereld. Het is vredig hier in mijn eigen wereld.



Het is niet alleen vredig en stil geweest op dit eentonige stuk oceaan. Wanneer de wind naar noor-noordwest draait staat er 25 tot 35 knopen en vallen hevige regenbuien. Ik ben vaker dan ooit drijfnat geweest van de regen maar nergens heeft het zo hard geregend als de afgelopen week. Ongelooflijke regen en onweer! Ik haat onweer op zee! Op mijn eerste boot had ik eens een blikseminslag zodat veel zaken verbrandden. Gelukkig werd ik niet gewond. Als het zo'n 30 knopen waait en zo'n onweersbui langskomt (wat steeds voorkomt), loopt de wind doorgaans op tot plus 45 knopen.

Onlangs zat ik er, net in slaap gevallen, midden in. Een golf raakte de boot zo hard dat alles in de kajuit dat niet vast zat van stuurboord naar bakboord slingerde. Ik werd begraven onder een stortvloed van onderdelen, kleding en levensmiddelen. De boot bleek 90° te zijn platgeslagen. Ik ben niet vaak zo hard door een golf geraakt. Het was of de oceaan mij er aan wilde herinneren dat ik op een 27ft boot zat. Ik kon er dit keer nietom lachen.

Wanneer het niet 25-35 knopen waait, is de wind gewoonlijk licht en uit het zuiden. Dan geen snelle voor-

uitgang maar wel een goede gelegenheid om te slapen. Sommigen wamdelen in hun slaap. Ik zeil in mijn slaap.

Dag 239

7 februari 2012

De laatste tijd is niet veel vooruitgang geboekt. Meestal lichte noordwestelijke wind. Ik heb al duizenden mijlen aan de wind moeten zeilen, dus ik maak mij er niet meer druk om. Het is rustig varen in deze kalme zee. Er was meestal goed koers te houden, hoewel het soms alleen maar doelloos ronddobberen was. Normaal gezien houd ik daar niet zo van. Maar nu, na de Noordwest Passage en Kaap Hoorn, maakt het mij niet zoveel uit. Nu zijn er niet zoveel obstakels meer op mijn pad en is het slechts een kwestie van de laatste 5.000zm terug naar de Chesapeake Bay.

Matt's reis
nu ook op
film

Rutherford's 27.000zm solo nonstop
met Albin Vega "St. Brendan"

"Red Dot on the Ocean"

Voor de liefhebber onder deze links te bestellen

<https://vimeo.com/ondemand/reddotontheocean>

<http://www.quaddvdgems.com/documentaries/>

Lachwekkend als 5.000zm een kort eindje zeilen lijkt.

Het weer is wat warmer geworden, dus kan ik nu emmers zout water over mijn hoofd gooien zonder verschrikkelijk koud te worden. Ik neem nu vaak een bad en ben nooit zo schoon geweest op deze reis. Schone kleren ruiken zo goed!

St Brendan heeft zich meestal erg goed gehouden. Zij lijkt meer water in te nemen dan normaal. Alle bilge pompen werken niet meer, dus ik gebruik de oudste pomp ter wereld, een leeg maisblik en een 20 liter emmer. Dat werkt ook.

Wanneer het rustig is en je bent alleen op zee, dan is het noodzakelijk om jezelf bezig te houden. Laatst hield ik daarom de eerste open oceaan competitie geweeschieten. Ik heb een kaliber 12 bij mij voor het geval ik in het ijs vast zou komen te zitten en schipbreuk lijden in de Noordwest Passage. Ik had iets nodig om hongerige ijsberen ervan te weerhouden mij als een lekker maaltje te gebruiken. Dus heb ik die kaliber 12 en ammunitie. Op een windstille dag bond ik een oud Self Reliance blik aan een touw

30 meter achter de boot en schoot er op tot het zonk. Dan haalde ik het blik uit het water en bond er een ander aan en herhaalde het proces. Omdat er geen tegenstander kwam opdagen kreeg ik de eerste prijs, een kop koffie. Alleen had ik de volgende dag een pijnlijke schouder.

Ik probeer niet te veel aan het vaste land te denken. Soms wilde ik dat het niet bestond, alsof daarom mijn negatieve gedachten zouden verdwijnen. Een belachelijk idee, ik kan niet eeuwig op zee blijven. Zonder voldoende voedsel of toiletpapier. Toch heb ik gemengde gevoelens over teruggaan aan land, dus probeer ik er niet aan te denken. Maar hoe dicht ik bij de finish kom, hoe moeilijker dat wordt. Ik denk dat ik blij zal zijn wanneer ik terug ben, maar zeker ben ik daar niet meer van. Wel, omstreeks de 25° zuid zit ik in de oostelijke passaat en heb ik die de meeste tijd op mijn terugweg. Ik zie er naar uit om uit deze lichte wind situatie te komen, waarin ik de laatste twee weken verzeild ben. Maar ik heb geen haast. Ik ben er als ik er ben!

De oostpassaat

12 februari 2012

Eindelijk ben ik dan in de oostpassaat aangekomen. Het lichte windje zal sterker worden al naar gelang noordelijker wordt gekomen. Tot de evenaar staat er een zwakke wind en wellicht uit een andere richting. Meestal echter oost tot 25° of 30° noord.

Een paar nachten geleden werd ik midden in de nacht wakker om de bilge te legen en de koers te checken. Ik merkte dat een van mijn vislijnen strak stond. Verse vis! Het water liep al uit mijn mond toen ik de lijn hand voor hand inhaalde. Wel, mijn vis bleek een stuk wrakhout te zijn. Ik kon daarna maar moeilijk in slaap komen. Uiteindelijk lukte dat bij zonsopgang.

Ik droomde dat ik rondzeilde in een superjacht met Keira Knightly aan boord die verliefd op mij was. Zij gaf mij een glas wijn terwijl ik haar kustte. Plotseling maakte zij een luid toeterend geluid. "Wat maakt zij

een vreemd geluid", dacht ik. Een seconde daarna ontwaakte ik en realiseerde mij dat niet Keira toeterde maar een groot zeeschip. Ik



haastte mij naar de kuip en daar ik sinds duizenden mijlen geen enkel schip meer had gezien moest ik even bijkomen van wat er gebeurde. Het vrachtschip (Yasa Team) was zo dichtbij dat ik bijna op roepafstand van de bemanning was die op de brug naar mij stond te wuiven. Mijn Vega moet verschrikkelijk klein hebben geleken vanaf de brug. Het schip moet mij hebben gezien en kwam nu checken of alles ok was. Vreemd voor een vrachtschip om te doen want normaal houden zij niet eens een behoorlijke wacht, laat staan dat zij komen kijken hoe het gaat.

Mijn marifoon werkt niet meer dus ik kon hen niet spreken. Yasa Team voer voorbij en keerde terug op zijn koers naar Brazilië. Daarna kon ik niet meer slapen dus pompte ik wat koffiewater met mijn watermaker. Een uur later zag ik nog een vrachtschip dezelfde richting uitgaan. Ik moest dus door een scheepsroute zijn gevaren.

De laatste vijf dagen drijft er veel rotzooi in het water. Vreemd, hoeveel troep er hier is. Een paar nachten geleden raakte de boot iets. Het was te donker om het

te zien maar het leek erg groot, zo te horen.

Met mij is het goed hier maar Don Backe (oprichter en directeur van C.R.A.B) heeft een bijna dodelijke soort infectie. Het laatste dat ik er over vernam is dat hij in het ziekenhuis ligt en te zwak was om zijn armen omhoog te krijgen. Deze hele reis ben ik al ongerust over zijn gezondheid. Zonder Don's hulp zou ik deze trip nooit hebben kunnen doen. Ik ben hem veel verschuldigd en kijk er naar uit hem weer gezond terug te zien. Wordt dus maar vlug beter Don!

Dave Sheinin, hartelijk dank voor je mooie artikel over deze reis. Het helpt zeker bij de "fundraising". Ik zou ook Victor willen danken voor de weerberichten die hij mij zond sinds Alaska. Hartelijk dank jongens!

600 zm oost van Brazilië

21 februari 2012

Volgens mij weet nog niet iedereen dat er een tracker staat op mijn website. Ik heb hier geen internet dus ik heb het zelf nooit gezien. Maar bovenaan de homepage is mijn exacte positie en snelheid te zien.

Het is een drukke en frustrerendeweek geweest.

Oostelijke winden en ofschoon niet snel, zeilde ik in de goede richting. Al met al wel plezierig. Helaas doken nu weer andere problemen op. Thuis kan je de stekker van je laptop in het stopcontact zonder bang te zijn hoeveel elektra hij gebruikt. Op zee moet je zelf energie opwekken om je elektrische apparaten te laten werken. Maar omdat ik alle zonnepanelen tijdens de tocht in de Stille Oceaan had verloren is het een uitdaging om genoeg power in de accu's te houden. Er was één voordeel: Ik heb diesel gespaard, dus kon de motor hiervoor gebruikt worden. Hoewel er onvoldoende diesel was om de motor in zijn werk te laten lopen kon hij wel in zijn neutrale stand af en toe de accu's opladen. Hiervoor is er nog 20 liter in reserve, maar het lijkt of de startmotor nu dood is. En zonder gaat het niet. Ook proberen met de hand te starten lukte niet want ik heb geen handzwengel. Nu heb ik alleen nog mijn windgenerator. Het kostte mij 3 dagen om een handgenerator om te bouwen tot watergenerator. Wat een werk! Mijn ijzerzaag is gebroken dus moest ik zagen met het roestige zaagblad in mijn hand. Uur na uur. Het voelde alsof een cartoonfiguur probeert uit de gevangenis te breken met een nagelvijl. Ik bouwde van een oude pikhaak een scheprad. Het ziet er goed uit maar zal wel niet lang werken. De ketting van het scheprad naar de dynamo loopt er steeds af, zodat ik maar ongeveer 1 amp rendemend heb. Dat is niet veel, maar alle beetjes helpen.



Mijn oude windgenerator loopt vast sinds Kaap Hoorn. Ik heb hem gesmeerd met WD 40. Als die uitvalt ben ik echt in moeilijkheden. Ook kan ik daarom nu maar af en toe berichten sturen voor de website. Mijn computer gebruik ik eenmaal per week voor het weerbericht. Dat kan wel nu ik in de rustige oostwind zit. Het is bekend dat de wind de komende maand met 10 tot 25 knopen uit het oosten komt.

Eenmaal bij Cape Hatteras en de Golfstroom zal ik het weerbericht weer frequenter moeten ontvangen. Maar dan zien wij wel weer. Met meer wind heb ik ook meer elektriciteit dus kan ik ook meer website updates sturen. Maar met weinig wind zullen jullie weinig van mij vernemen. Ik heb nog maar één werkende omvormer over. Dus wanneer die het begeeft, heb ik ook niets aan opgewekte elektriciteit. Maar afwachten wat er gebeurt! Twee van mijn watermakers werken iet meer en de laatste geeft nu ook problemen. Ik kon hem smeren

met wat olijfolie en het lijkt dat hij weer werkt. Ik moet er niet aan denken dat hij er mee ophoudt!

Ik heb mijn Bernard Moitessier instelling verloren: Denken aan eindeloos zeilen in een utopische zee. In plaats daarvan ben ik nu ingesteld op het idee aan land te moeten zijn voordat mijn Albin Vega uit elkaar valt. Wij zijn bijna over het randje. Qua structuur is de boot ok. Althans, zo lijkt het. Hoewel ik zoveel mijlen over bakboord heb gevaren dat de kajuitschotten weer langzaam in positie kwamen, maken zij soms een verschrikkelijk geluid. Soms is het brekende geluid zo hard dat je zou zweren dat het schot in tweeën breekt. Het geluid dat hout kan maken wanneer het in doodsangst is, is onvoorstelbaar. Dus ja, ik moet in Chesapeake Bay zijn voordat alles uitelkaar valt.

**Wordt
vervolgd**

De Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers organiseert de twintigste Driehoek Noordzee Challenge

Den Helder - Kirkwall - Farsund

Start 20 juni 2015

1100 mijl over de Noordzee

De meest uitdagende zeilrally van Nederland

Voor meer info: www.kustzeilers.nl



**NEDERLANDSCHE
VEREENIGING VAN
KUSTZEILERS**





In gesprek met Tries Scherpel
secretaris Twaalfvoetsjollenclub

Met foto's
van
Wietske
van Soest

T
w
a
a
l
f
v
o
e
t
s

J
o
-
i
e
n



“Het is een verdomd handig bootje!”

Aldus Tries Scherpel. “Je kan hem met zijn 115 kilo zelfs traileren achter een Lelijke Eend. Eens in de drie jaar goed in de lak zetten en even droog maken na het varen. Kleedje er over. Een kind kan de was doen. En het zeilt erg leuk! Zelf heb ik mijn “Brulboei” (jol 101) gekocht in 1999, nadat ik voor de “12 voets” was gevallen omdat een kennis er een had. Daarvoor heb ik gezeild in de Laser”.





George Cockshott

(1875-1952)

uit Southport, Groot-Brittannië, ontwierp de Twaalfvoetsjol in 1913.

Aanleiding was een door de British Boat Racing Association (BRA) uitgeschreven ontwerpwedstrijd voor een eenheidsklasse 12 voets midzwaard zeilboot.

Cockshott werd winnaar en de "BRA 'A' class 12 Foot One Design Dinghy wordt datzelfde jaar in The Yachtsman gelanceerd. De beoordelingscommissie over de boot: "The design is a very nice one!"

Olympische Klasse

Een jaar later wordt deze klasse in Nederland en België ingesteld als standaard jollenklasse. De Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei-Vereniging stelt datzelfde jaar de jol met succes als wedstrijdklasse voor. De IYRU, International Yacht Racing Union, erkent de boot in 1920 als internationale klasse.

Ook in 1920 wordt de 12-voetsjol geselecteerd voor de Olympische Spelen.



Paspoort
Twaalfvoetsjol
l.o.a. 3.66m
breed 1.45m
diepgang 0.20m
zwaard neer 0.92m
zeilopp. ca. 9.5m²
Romp overnaadse
gangen mahonie, ceder,
eiken

Het zou drie Olympische Spelen duren want in 1932 moet de jol het veld ruimen voor andere zeilboten.

In 1960 wordt dan de "Nederlandse Internationale 12-voetsjollen-klasse Organisatie", NIJO, opgericht.

De club telde 41 leden en 9 begunstigers. De eerste jaren gaat het belabberd en zelfs stond het Verbondsbestuur op het punt de jollenklasse te liquideren wegens gebrek aan belangstelling. Gelukkig kon dit worden voorkomen.





Scherpel: "Nu telt de Twaalfvoetsjollenclub ca. 350 leden en is vreselijk gezellig. Er wordt veel georganiseerd door het hele land. Vooral wedstrijden maar ook toertochten. Er is veel technische know how in de club, wat ook voor nieuwkomers erg handig is. Jaarlijks

worden open dagen georganiseerd waar aspirantkopers jollen kunnen bekijken en er eventueel een proefrondje in maken. Twee maal per jaar, in het voor- en najaar komt het clubblad "Twaalfvoetsjollenbulletin" uit met veel artikelen over het reilen en zeilen van de club en de jollen".

Tweede hands
jollen prijsindica-
tie:
van € 5.000 tot
€ 10.000
afhankelijk van de
staat van onder-
houd

Wedstrijdzeilen is uiteraard een hoofdactiviteit van deze eenheidsklasse club. Dat gebeurt in het hele land met concentraties, "nesten", vooral in watersportcentra als de Loosdrechtse Plassen, Snekermeer, Alkmaardermeer, Zuidlaardermeer en de Braassemermeer.

**TWAALF
VOETS
JOI**
100 jaar klas
1914-2014



Check hier
voor bestelinfo
van het
jubileumboek
en de dvd





Windturbines bedreiging voor watersport op het IJsselmeer!

door Eelco Wolbers

Veel is er al gesproken over windmolens. Voor- en tegenstanders hebben allen hun eigen, goede argumenten, hun eigen gelijk. Laten wij eens kijken vanuit watersportperspectief.

Ook wij hebben onze mening ten aanzien van windmolens. Natuurlijk zijn wij vóór alternatieve energie en is er oog voor de nadelen en eindigheid van fossiele brandstoffen. Wij hebben ondertussen veel gelezen over alternatieven, weten van alles over de nadelen van windenergie via molens. Wat te denken van opwarming van de aarde door windmolenparken, echt waar. Verstoring van het microklimaat, echt waar. Turbulenties achter de molens van soms wel honderden kilometers lang, echt waar. Allemaal wetenschappelijk onderbouwd. Daarover zal vast nog heel veel studie en discussie volgen. En verschillen van meningen natuurlijk.

Laten wij het probleem dus maar eens op bekende 'Hollandse' wijze bekijken. Wat kost het en wat levert het op. En wat is de bijkomende schade.

De bedreiging

Dus nu de bedreiging uit de aanhef. Concreet: er is een serieus plan om een mega windmolenpark in het IJsselmeer te bouwen. Er zijn er meerderen, maar dit plan is nu op de politieke agenda en gaat ons direct aan.

Het gaat om een stuk noordelijk IJsselmeer, vanaf de sluis Kornwerderzand, langs de Afsluitdijk en dan in een ruit naar 'beneden'. Langs de Friese kust tot ver voorbij Hindeloopen; feitelijk bijna tot aan Stavoren, Immers, binnen het park mag niet worden gevaren en er zal een vaarverbod gelden van 500 meter rond het windpark, een 'no go area'. De vaargeul moet worden verlegd, richting kust. Met de ondieptes daar langs de kust blijft een strook over om te varen, een soort randmeer. Niet echt aantrekkelijk voor ons, watersporters.

Ook de stranden ter plaatse, op het westen gelegen, ondiep en daardoor zeer aantrekkelijk voor ouders met kleine kinderen zullen 'minder gelukkig' zijn met deze ontwikkelingen. (Kite)surfers en zeilers in open boten zullen hun favoriete (wedstrijd) water teloor zien gaan.

Voortbestaan watersportbranche in gevaar!

Dat betekent een enorme deuk in overlevingskansen voor de belangrijke recreatie- en watersportsector. Plaatsen als Makkum, Gaast, Workum, Hindeloopen en Stavoren worden veel minder aantrekkelijk voor bezoekers en bewoners. Marina's, jachthaven- en service bedrijven zullen veel klanten verliezen, wegtrekkend naar aantrekkelijker gebieden. Daarmee staat de werkgelegenheid onder druk, ook van toeleveranciers en middenstand. Uitwijkmogelijkheden zijn er eigenlijk niet, of pas op grotere afstand.

Berekeningen volgens wetenschappelijk erkende normen vrezen verlies van 6.000 directe en indirecte banen. Vanuit onze drang naar een beter milieu hebben we ook gekeken naar alternatieven. Die zijn er volop. Zonne energie uit panelen, of temperatuurverlaging (1graad) van het oppervlaktewater, blue energy, stroom uit rivierwater(constant beschikbaar) en getijdenstroom.



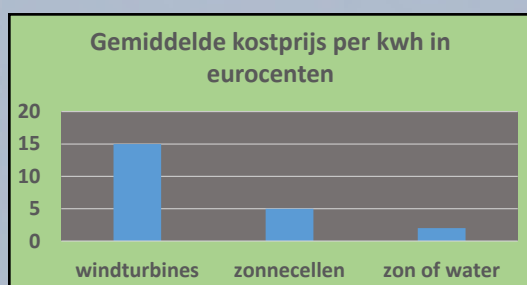


Veel mogelijkheden en vrijwel allen reeds nu bewezen en betrouwbaar. Met deze alternatieven zijn we 'de boer' op gegaan. Het is geen zaak meer van de Provinciale Staten, dit gaat hun mandaat te boven.

Thans vinden we gehoor bij de landelijke politiek. Enkele partijen hebben concreet belangstelling voor ons verhaal en onderbouwing. Niet alleen vanuit werkgroepjes van enthousiastelingen, maar vanuit de 2e Kamer fracties en ook 1e Kamer leden zijn geïnteresseerd.

“Wat kost het?”

En dan nu de Hollandse vraag, wat kost dat dan? De getallen zijn exclusief belastingen, om een goed vergelijk mogelijk te maken:



Zonnecellen ontwikkelen zich razendsnel in capaciteit met rendementen van (thans) 40% t.o.v. een oorspronkelijk rendement van ca. 15% en nog gaat de ontwikkeling verder. Vrijwel 50% is in proefopstellingen al gehaald. De massaproductie van panelen levert veel lagere prijzen op, ze zijn al met ca 80% gedaald. Een enorme verbetering dus. Die verbetering laat de windturbine niet zien, alleen door vergroting van de diameter kan er meer opgewekt worden.

Grotere molens leveren extra nadelen op zoals meer lawaai, meer slagschaduw en nog verdere horizonvervuiling.

De verwachtingen voor optimalisatie van wind zijn zeer gering, terwijl de rendementsverwachtingen voor zonnecellen geschat wordt op 80%, een verdubbeling van de huidige capaciteit.

Torenhoge subsidies

Aan subsidies kosten de windmolens ons als samenleving niet de 19 miljard euro, die thans worden genoemd, maar zeker 50 miljard. Mogelijk nog meer. Officieus spreken politici al over 100 miljard euro. Op te brengen door consumenten en bedrijven, u en ik dus. Die zijn nog niet in de boven genoemde prijzen meegenomen.

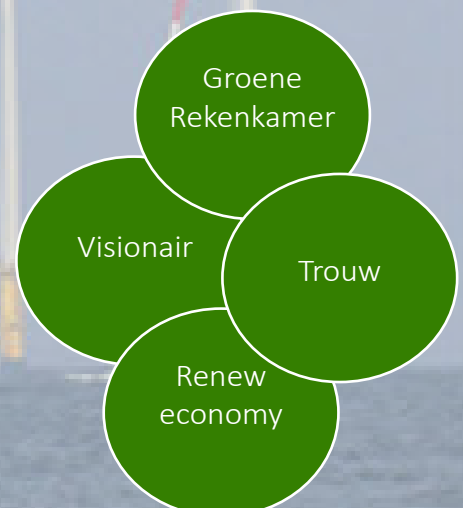
Alarm!

Daarom slaan wij alarm, roeren we de trom. De opbrengsten gaan naar investeerders en energiemaatschappijen. De rekening en de nadelen zijn voor bedrijven en consumenten.

En dus ook naar de liefhebbers van een vrij en bevaarbaar IJsselmeer en Wad. Waar kunnen wij heen om te varen en hoe kunnen wij als watersport – en recreatiesector overleven. De havens aan het Wad mogen of kunnen niet uitbreiden, de IJsselmeer havens liggen verder weg. Uit onderzoek blijkt dat de helft van de booteigenaren in de jachthavens uit de regio komen. Details en onderbouwingen van de berekeningen komen o.a. uit een recent rapport van Citi Group. Onafhankelijk dus.

Reacties: eelco.wolbers@stampplusw.nl

Meer informatie:



DE GESCHIEDENIS VAN POLYESTER ZEILJACHTEN

door Steve Mitchell

Artikel uit "Good Old Boat" magazine: Volume 2, Number 6, November/December 1999.
Vertaling: OldSaltWatersportpublikaties.

Ondanks de gangbare mening, waren glasvezels en kunsthars geen "nieuwe technologie" van de jaren '50 en ook was Clinton Pearson met de "Triton" niet de eerste kunststof zeiljachtbouwer. Dus rijst de vraag: Wie bouwde het eerste polyester zeiljacht?

Volgens Dan Spurr, auteur van "Heart of Glass", een boek over de geschiedenis van polyester zeilboten, was het waarschijnlijk Ray Greene uit Toledo, Ohio. Ray bouwde in 1942 al een polyester zeilboot, de Snipe. Dus een zeil "bijbootje" was de eerste? Laten wij de zaak eerst eens verder onderzoeken.

Het blijkt dat al eerder enige schepen van glasvezels en kunsthars waren gebouwd. Die waren echter te bros voor gebruik in de praktijk. Volgens Dan was het de ontwikkeling van polyester kunsthars

die de glasweefsel revolutie in gang zette. Eigenlijk draaid deze hele kwestie om de gescheiden, maar parallel lopende ontwikkeling van glasvezel en kunstharsen.

De oude Feniciërs en Egyptenaren maakten al glas en zouden ook al glasvezels hebben gebruikt voor het decoreren en versterken van hun aardewerk. De Feniciërs waren in hun tijd meester botenbouwers, dus stel je hun schepen eens voor als zij ook glasweefsel zouden hebben gebruikt als bouw materiaal.

Daarna zijn er nog veel beschavingen geweest die glasweefsel gebruikten, hoofdzakelijk als decora-

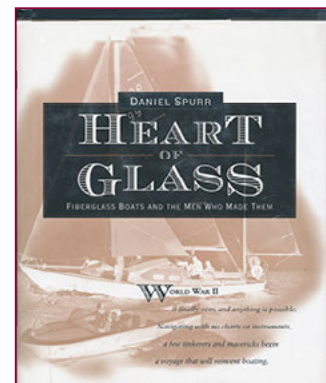
**"Glass Reinforced Polyester"
een gescheiden parallel lopende
ontwikkeling in de Verenigde Staten**

tie. In 1870 ontwikkelde John Player een "stoomstraal" proces voor de massaproductie van glasvezels. De bedoeling was mineraal wol te maken voor isolatiedoeleinden. Ook kreeg de Amerikaan Herman Hammesfahr een patent op een soort glasweefsel doek, gemengd met zijde.

Glasvezel zoals wij dat nu kennen, werd bij toeval ontwikkeld in 1932. Dale Kleist, een jonge onderzoeker bij Corning Glass probeerde twee blokken glas aan een te lassen met een vacuüm las. Tijdens dit experiment raakte een straal perslucht per ongeluk wat gesmolten glas.

De hieruit voortkomende spray van fijne glasvezels bleek dat te zijn waar onderzoekers jaren lang naar gezocht hadden.

In 1935, ontwikkelde Corning Glass samen met Owens-Illinois, waar ook geëxperimenteerd werd met glasvezels, het product verder. Het woord "fiberglas" (met één "s") werd beschermd in januari 1936 en de twee firma's fuseerden om in 1938 "Owens-Corning" te gaan heten. De glasvezels bleken licht maar zeer sterk te zijn. Met hetzelfde gewicht is een stukje glasvezel sterker dan staal.





Paspoort New Horizons	
L.o.a.	7.75m
Breed	2.36m
Diep	0,91-1.96m
Ontwerp	Sparkman@Stephens
Bouw	Ray Greene U.s.a.
Materiaal	Polyester
Bouw	1958
Aantal	+ 175

De ontwikkeling van plastic begon midden 19e eeuw. Onder anderen probeerde een biljardballenfabriek materiaal te vinden als alternatief voor ivoor. Eind 19e eeuw werden patenten uitgegeven voor een variëteit aan plastics. In de jaren '20 van de twintigste eeuw werd het onderzoek opgevoerd door de komst van W.O. II en tekorten aan veel natuurlijke grondstoffen. Carlton Ellis van DuPont kreeg in 1936 patent op polyester hars.

De Duitsers ontwikkelden de productie verder door het hardingsproces te verbeteren. In de eerste jaren van W.O.II stal de Britse geheime dienst dit proces en gaven het aan Amerikaanse firma's. American Cyanamid produceerde de directe voorloper van het hedendaagse polyester kunsthars in 1942.

**De New Horizons,
eerste polyester
seriebouw van een
zeiljacht ooit**

Dit vroege polyester kunsthars kwam al snel in handen van verscheidene producenten. Owens-Corning had al geëxperimenteerd met glasvezel en kunsthars combinaties om vliegtuigonderdelen te maken. Vanaf 1942 leverde de firma deze onderdelen uit glasvezel en polyester voor oorlogsdoeleinden.

Ondertussen had Ray Greene in Toledo, waar hij als student plastics had onderzocht, bij Owens-Corning aan glasvezel composieten gewerkt. Al in 1937 maakte hij boten uit composieten, maar bleef zoeken naar het juiste plastic voor zijn producten. In 1942 kreeg hij een zending polyester hars en maakte er een dagzeiler van.

Anderen volgden. Dan Spurr: "B.B. Swan maakte

een klein glasvezel bootje in 1947. Carl Beetle bouwde glasvezel bootjes in een GE fabriek in Pittsfield, Mass en toonde die op een show in januari 1947".

"De eerste echte glasvezel zeilboot verscheen in 1951. De "Arion", een 42 voet ketch", schrijft Spurr. "Het was een one-off ontwerp van Sidney Herreshoff. Daarna kwam Fred Coleman's Bounty II in 1956."

Dan vervolgt dat Ray Greene ook verder ging. "Hij zette zijn eigen jachtwerf op en bouwde in 1957 een 25 voet Sparkman & Stephens ontwerp, de "New Horizons". Daar heeft hij er 175 van gebouwd. Dat was een groot aantal voor die jaren en nog vóór de "Triton".

Tom Potter, de man achter de Triton is het er mee eens: "Ray Greene kwam met een glasvezel boot voor wij er mee kwamen. Hij was dus de eerste met een serieboot die goed verkocht.

Waarom men van mening is dat de Pearsons de "vaders" zijn van de moderne glasvezel industrie is niet duidelijk, gezien de vele schepen die aan de Triton vooraf gingen. Maar ondanks alles, de Triton stal het hart van de kopers in 1959. Uiteindelijk is dat wat geldt!



Paspoort Triton

L.o.a.	8.63m
Breed	2.51m
Diep	1.19m
Ontwerp	Carl Alberg
Bouw	Pearson U.s.a.
Materiaal	Polyester
Bouw	1959 tot 1967
Aantal	+ 700

Recht



door Zee



1. Pauzes:

Stel Fryslân schaft de pauzes op de bruggen af. Het gevolg kan zijn, dat er dan *in het voor- en naseizoen* later wordt gestart, of eerder wordt gestopt met draaien. Dat vind ik:

- ☐ goed
- ☐ niet goed

2. Openingstijden:

Stel er zou *in het voor- en naseizoen* korter bediend worden, dan kan dat het beste door:

- ☐ 's morgens later te beginnen
- ☐ 's avonds eerder te stoppen

3. Betalingen:

Het invoeren van een betaalbaar, algemeen vaarvignet voor Fryslân heeft de voorkeur boven het heffen van klompgeld op bruggen en sluzen

- ☐ eens
- ☐ oneens

Geloof het of niet, maar het hierboven afgebeelde bord zagen wij op de Boot-Holland stand van Marrekrite. De bezoeker kan enkele goed of niet goed vragen beantwoorden aangaande de eeuwige discussie over bedieningstijden van bruggen in het Friese vaarwater. Nog steeds wordt er dus gesteggeld over lunchpauzes etc. En dat in een tijd en een provincie waarin watersport als economische motor wordt geafficheerd! Het is lang geleden dat bij een zichzelf respecterende middenstander op winkeldeuren tussen de middag het bordje "gesloten, wij eten" werd gehangen. Wanneer breekt de tijd aan dat ook watersporters wat doorvaart betreft serieus worden genomen?

reageren?
hier



Federatie *PolyClassic Zeiljachten*

voor schip en eigenarendorganisaties

Informatie over aansluiting van uw club?
www.polyclassics.nl

De Federatie PolyClassic Zeiljachten is medio 2012 opgericht met als doel samenwerkende belangenbehartiging van eigenarenorganisaties en hun schepen.

Onder PolyClassic zeiljachten worden verstaan polyester kajuitzeiljachten, ontworpen vóór 1975 of een latere doorontwikkeling van het ontwerp. De federatie is sinds haar oprichting al actief geweest met workshops op het gebied van scheepselektra, polyesterreparatie, motoren en electronische navigatie. Ook werd tweemaal om de jaarlijkse PolyClassic Cup gezeild.

**Heeft uw schip
geen eigenaren-
club?**

**Vraag hier in-
formatie over de
Omni Classics
Club**

Aangesloten organisaties per
maart '15

Ballad Club Nederland
Contessa Club Nederland
Ecume de Mer Club Nederland
Hallberg Rassy Classics
Ned. Marieholm Vereniging
NicholsonKring der Lage Landen
Oceaanclub Nederland
Omni Classics Club
Pion Klasse Organisatie
Trintella Vriendenkring
Ver. Kring van Vegazeilers
Vindöclub Nederland
secretaris: Jeroen Groenendijk
j.groenendijk@htm.net

Jantine Kroeze



custom - made zeilprijzen
en gadgets
jantinekroeze.nl

Kanaal



16

Opmerkelijke berichten
uitgeluisterd op
marifoonkanaal 16



KNRM Tweets

De reddingboten van het Urker KNRM station zijn zondagmiddag 1 maart rond half twee uitgevaren, nadat een automobilist vanaf de Ketelbrug meldde dat hij een zeiljacht met een gebroken mast had gezien.

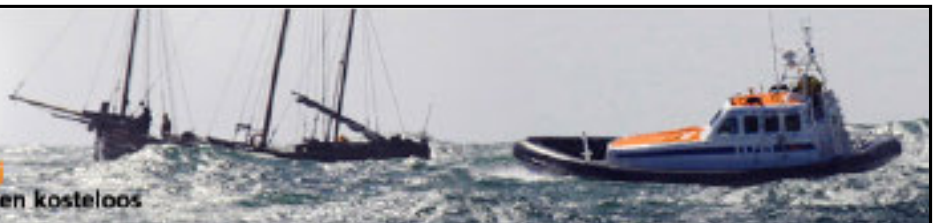
.....

Zaterdagmiddag is een ree gesignaleerd op het wad. De bemanning van reddingboot Maria Hofker werd gealarmeerd. Het dier was over de zeedijk gelopen en daarbij ter hoogte van de Ballumerbocht op het wad terechtgekomen. Passanten hadden de ree gezien en de hulpdiensten gewaarschuwd. Reddingboot Meerval is ter plaatse gegaan en heeft een opstapper overgezet op de plaat alwaar de ree zich bevond. Door de diepe sliklaag raakte het dier snel uitgeput.

Door gezamenlijk vanaf het water en vanaf de plaat de ree in te sluiten en op te jagen rende de ree uiteindelijk weer de dijk op.



Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
Mensen redden en helpen: snel, professioneel en kosteloos



*De KNRM zoekt vrijwillige redders!
Klik hier voor informatie*



VAARWINKEL.NL

Jaap van Goor

promanent

Vaarwijzer nieuwsbrief

Cowboys in Vaarbewijsland

Al eerder schreven wij over de wildgroei van online aanbieders van opleidingen voor het klein vaarbewijs. De drempel om een online vaarbewijs cursus te lanceren is dan ook erg laag. Voor nog geen paar tientjes heeft u al een website met domeinnaam en iedereen die een beetje handig is met een tekstverwerkingsprogramma kan digitaal lesmateriaal in elkaar draaien. Maar een lap tekst op een computerscherm is nog geen online cursus en een bak met oefenvragen is nog geen training. Er is dan ook veel kaf onder het koren van de online vaarbewijs cursussen en trainingen.

Helaas is het voor de consument niet altijd duidelijk wie nu waar voor zijn geld biedt en welke aanbieder er alleen maar op uit is u geld uit de digitale portemonnee te kloppen.

Graag geven wij u een paar handreikingen waar op te letten:

Lees hier het complete artikel.

Jaap van Goor is oprichter en mede-eigenaar van Promanent b.v.. Promanent maakt software voor de watersport en scheepvaart en is ook het bedrijf achter de online Vaarwinkel. Elke week publiceert Jaap de Vaarwijzer Nieuwsbrief.
www.promanent.com

De toekomst van navigatie

Dr. Larry Myer heeft in februari 2014 een video getoond aan het Amerikaanse Congres over de laatste mogelijkheden voor navigatie en oriëntatie. De video geeft een aardige animatie over wat er technisch nu al mogelijk is.

Klik hier ...

Dr. Myer werkt als docent en directeur bij het Centre for Coastal & Ocean Mapping in New Hampshire.

Tien vaarroutes door Friesland

Friesland is verreweg de populairste watersportprovincie. Door het waterrijke, open landschap en de vele aantrekkelijke dorpen en steden - en niet te vergeten de typisch Friese sfeer op en rond het water - is het een paradijs voor motorboot- en sloepvaarders. Deze handige gids bevat de mooiste dagen weekendtochten door de gehele provincie. Door de duidelijke plattegronden, vaste indeling per vaartocht en praktische tips is de gids makkelijk in het gebruik. Alle routes eindigen bij het vertrekpunt, zijn goed te combineren en bevatten veel extra informatie over bijvoorbeeld overnachtingsadressen en trailerhellingen. Dit nieuwe en handige boek is nu te bestellen in **de Vaarwinkel ...**

Aanmelden voor de gratis Vaarwijzer nieuwsbrief kan hier

OBSERVATIES UIT HET KRAAIENNEST

“BOATCLUBS”

Zij keren het tij in de V.S. Wie volgt?



Al langere tijd wordt in ons land een trend gesignaleerd van achteruitgang in de watersportbranche. Althans, vooral waar het de particuliere aanschaf van jachten betreft. Zo zien jachthavens en watersportzaken aanzienlijke omzetsdalingen en zelfs heeft een hele rits watersportwinkels de deuren moeten sluiten. Reden zou zijn vergrijzing en de gewijzigde vorm van vrijetijdsbesteding. Niet het bezit van een schip zou prioriteit hebben maar het varen er mee, het “beleven”. Een antwoord op deze ontwikkeling wordt niet duidelijk gezien. Dat is ook moeilijk zonder gedegen onderzoek naar de achterliggende oorzaken. Ouder worden en veranderingen van leefstijl zijn van alle tijden, dus dat alleen kan het niet zijn. Feit is wel dat met het almaar drukker en kleiner wordende vaarwater en de razendsnelle voortschrijdende technologie de uitdaging te groot is voor de potentiële starter. Zomaar even het water opgaan zoals weleer is vandaag eigenlijk geen optie meer. En dan de kosten. Een middelmatig jachtje onderhouden vergt maandelijks minstens een slordige tweehonderd euro. En dan is er nog niet gevaren. Kortom, naast vergrijzing en leefstijl komen ook kennis, ervaring en financiën om de hoek kijken.

Wat te doen? Jeugd faciliteren, opleiding en financiële spreiding lijken genoeg, maar is dat zo? Daar wordt veel aan gedaan in ons land, helaas vanuit een verouderde visie. Men heeft het oog wel meer op de jeugd, maar niet met veel nieuws. Opleiding wordt ook niet echt vernieuwd en op financieel gebied gebeurt er al helemaal niets. Nog steeds wordt door de

branche gefocussed op de aanschaf van een voor het grote publiek veel te duur nieuw jacht, terwijl het in ons land wemelt van oudere kwaliteitsjachten, gebouwd in de jaren '70 en '80, vaak nog wel eerder. Deze jachten zijn voor aantrekkelijke prijzen te koop. Maar nee, in plaats van dit marktsegment te stimuleren, stelt men zich liever de vraag hoe deze jachten het beste gesloopt kunnen worden. Kortom, er heerst een groot gebrek aan slimme vernieuwing en hervorming.

hervormen en vernieuwen

In de Verenigde Staten had men met vergelijkbare omstandigheden te maken. Nu gaan wij beslist niet mee met de gedachte dat ontwikkelingen daar altijd eerder in gang worden gezet, maar in de watersport markt gelden wel degelijk de grote getallen en dat hebben zij daar aan de overkant. Sinds geruime tijd al zijn daar de z.g. “boatclubs” ontstaan, al dan niet met hulp of in eigendom van dealers van bootmerken. Deze clubs bieden hun leden jachten te huur aan op een groot aantal locaties. Dat niet alleen, want er wordt gelijk ook geïnvesteerd in opleiding en ervaring opdoen van de leden. De clubs werken samen met jachthavens, watersportzaken, scheepswerven, kortom een marktomvattend gebeuren. Op deze manier wordt het voor de potentiële watersporter aantrekkelijk gemaakt de stap te wagen. De wind is uit een andere hoek gaan waaien. Het is dus zaak de koers te verleggen.





Stichting Sailability Nederland



Aangepast zeilen met Sailability *Geef anderen de kans zélf het zeilplezier te beleven!!*

Sailability is een non-profit stichting en wordt volledig gerund door vrijwilligers. Wij zijn voor onze Inkomsten volledig afhankelijk van sponsoring en donaties, en werken met beperkte middelen. Daarom vragen wij uw hulp!

Het is voor bedrijven mogelijk om Stichting Sailability Nederland als Sponsor te ondersteunen, met een directe en herkenbare bijdrage in zeilboten en/of faciliteiten. U kunt ons ook als Maatschappelijk Partner ondersteunen. Als Maatschappelijk Partner draagt u financieel bij aan meer algemene kosten (drukwerk, promotie, bestuurskosten, e.d.)

Voor een gesprek over de mogelijkheden neemt u contact op met onze voorzitter dhr. Cok Mooij via: voorzitter@sailability.nl



www.sailability.nl

Ken uw Vaarwater!

Dagelijks bereiken ons berichten over plannen en gerealiseerde veranderingen met, om en nabij het vaarwater. Van belang voor de jachtschipper om rekening mee te houden.

Met de tegenwoordige veelzijdigheid van berichtgeving is het niet altijd mogelijk alle informatie op te vangen. In deze publicatie wordt een poging gedaan die gaten enigszins te dichten. Het is geen weergave van artikelen maar een aantal steekwoorden om mee te "googelen". "Copy paste" op internet van onderstaande teksten levert meestal de gezochte informatie op. Let op! De meldingen zijn uiteraard niet uitputtend. Heeft u kennis van niet genoemde zaken? Informeer ons a.u.b. via info@oldsaltwatersport.nl



Wordt lid
van de Facebookgroep
"planologie voor de jacht-
schipper"
en help mee met het verze-
melen van informatie

PLANOLOGIE VOOR DE JACHTSCHIPPER

www.oldsaltwatersport.nl



Doorvaarthoogte

Op de waterkaarten van de ANWB zijn voor vele bruggen de doorvaarthoogten aangegeven. Die hoogten gelden t.o.v. een bepaald waterpeil van het betreffende kanaal of rivier.

Probleem is dat het waterpeil nogal kan variëren. Eb en vloed zijn bekende oorzaken maar het waterpeil kan ook beïnvloed worden door regen, droogte en/of wind.

Om er zeker van te zijn dat je met je boot onder een brug door kan varen is het dus zaak dat je de hoogte van het waterpeil weet. Die is meestal af te lezen van de blauwe NAP peilschalen die je bij veel bruggen en sluizen tegen komt.

Makkelijker zijn de peilschalen die op brugpeilers staan. Dat zijn die geel/zwarte “omgekeerde” peilschalen die aangeven hoe groot de actuele doorvaarthoogte is.



Geen peilschalen en dan?

Er zijn ook wateren waar het allemaal wat ingewikkelder is. Neem nu het Amsterdam Rijnkanaal.

NAP peilschalen zijn erg slecht te vinden en door de constante golfslag heel moeilijk af te lezen. De bruggen hebben geen van alle peilschalen op de peilers staan.

Nu schommelt het waterpeil op het Amsterdam Rijnkanaal niet zo erg als het gaat om het traject Amsterdam – Wijk bij Duurstede. Het peil op het stuk van Wijk bij Duurstede naar Tiel (Betuwepand) wordt echter direct beïnvloed door de waterstand op de Neder Rijn en Lek. Het waterpeil schommelt daar dus behoorlijk en dat betekent dat je goed moet kijken naar de actuele waterstand. Deze moet je vervolgens vergelijken met de gegevens op de waterkaart.

Nu zijn de bruggen over het Betuwepand erg hoog, 11.60 meter bij gemiddelde waterstand, dus voor veel schepen geen probleem. Kom je echter bij een hoge waterstand met je zeilboot die kant op zou ik eerst even goed gaan rekenen. De mast strijken is wellicht een veiliger optie.



Aad Roosemalen
is ex-waterpolitieman en werkzaam geweest in de rijn- en binnenvaart. Hij deelt zijn kennis en ervaring met lezers op zijn website
www.vaarkampioen.nl

fusion

