

Kuippraat

van de voorzitter



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

Wat gaat de tijd toch snel. Zo zit je nog midden in het zomerseizoen, ben je nog lekker aan het zeilen en bezig met allerlei natte evenementen, zo ben je de boot al weer aan het uitruimen. Ja, uitruimen, nog niet winterklaar maken. Er kunnen nog mooie zeildagen volgen, maar het jaargetijde begint z'n tol te eisen. De boot wordt vochtiger en niet alle levensmiddelen, kussens, boeken e.d. kunnen daar even goed tegen. Het hoort er bij, het wordt weer winter.

Winter, tja, ik kan wel zeggen dat ik grootse plannen heb om de hele winter gewoon door te varen – en die plannen heb ik wel hoor – maar vorig jaar lag ik vanaf half december, nog net na de snertrace Zuid, gewoon drie maanden ingevroren en kon er pas vanaf maart weer gevaren worden. We zien wel hoe het loopt. In ieder geval valt er weer genoeg te klussen aan de boot. Vooral de klussen, die vorig jaar ook waren gepland, maar er weer niet van zijn gekomen. Zou het me dit jaar lukken om bijvoorbeeld de kuip-tafel aan te passen? Wie weet, heb weer maanden de tijd om het uit te stellen.

Wat overigens wel bijzonder leuk is, is dat een oude "traditie" in ere wordt hersteld. Na enkele jaren heeft de Bavariawerf te Giebelstadt zich weer bereid verklaard een groep mensen van onze vereniging te ontvangen voor een rondleiding op de werf. Het begin is voorzichtig, maar we zullen ons best doen dit bezoek weer jaarlijks op de agenda te krijgen. Sinds het laatste bezoek, in 2006, zal er veel zijn veranderd.

Verder deze winter op een andere manier met zeilen bezig zijn is geen probleem. Het aantal workshops e.d. is groot. Een kleine greep uit het assortiment: trimmen, werf-bezoek, tuigage, poetsen etc. Een totaal-overzicht wordt elders in deze Langszij gepresenteerd. Gezien de tijd zijn de organisaties en inschrijvingen van een aantal van deze evenementen al in volle gang. Tenslotte zijn er dan boude plannen om het jubileumjaar uit te luiden in Willemstad, met de boot. Het zijn nog slechts plannen, maar waar een wil is ...

Fred Jansen



Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Vacatures & bestuurszaken	3
Bezoek Rijkswaterstaat	4
De heldin geëerd	5
Challenge Cup 2010	9
Drempels	12
En tot slot...	14
onvermijdelijke wistudatjes!	14
Cross-Over Blankenberge	16
Tussen de grote jongens.	24
Delivery	30
Impressie van een opstapper	39
Het Kielzog	48



veelzijdig professioneel met schepen



- ~ Motoren
- ~ Elektra
- ~ Boegschroeven
- ~ Elektronica
- ~ Reparatie
- ~ Onderhoud
- ~ Watersportwinkel

his
wa

 **SHIPSHAPE**
JACHTSERVICE

IJmeerdijk 12 Almere • T 036 - 536 78 74 • info@shipshape.nl • www.shipshape.nl



De Vries
Zeilmakers sinds 1830

www.zeilenvandevries.nl

Specialist in wassen van zeilen en tenten

**De zeilmaker voor
uw Bavaria
Voor de perfecte
buiskap,
bimini top
en/of
achtertent
Voor uw toer- of
wedstrijdzeilen
Voor perfecte
rolreef
systemen**



**De Vries geeft aan alle leden
van de BavariaClub een
korting van 5% op b.v.
nieuwe jachtzeilen,
rolreefsystemen,
sprayhoods, wintertenten,
spatzeilen enz.
gedurende het gehele
jaar!
Dit aanbod geldt
uiteraard niet
tijdens andere acties
van De Vries!
Bel ons.**

• Vuurtorenweg 1 • 8531 HJ Lemmer • Tel.: 0514-562015 • Ossemarkt 6 • 1398 AP Muiden • Tel.: 0294-263854 •

VACATURES BESTUURSZAKEN

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

Bestuursleden van de BavariaZeilclub worden voor een termijn van drie jaar gekozen. Voor Gerben van Bers (bestuurslid evenementen) en Fred Jansen (voorzitter) eindigt februari 2010 de bestuurstermijn. Gerben heeft te kennen gegeven zijn bestuurslidmaatschap niet meer te verlengen. Fred legt de voorzittershamer neer. Over de aanstaande wijzigingen in het bestuur is binnen het huidige bestuur al uitvoerig gesproken. Jan Dunnewind, onze secretaris, wil zich (nog) meer inzetten voor de vereniging. Een wijziging in bestuursfunctie, van secretaris in bestuurslid evenementen, is dan een denkbare stap. Dit betekent echter wel dat de functie van secretaris dan vacant wordt.

Ton Mommers maakt al vele jaren deel uit van het bestuur. Op dit ogenblik als vice-voorzitter. Ton heeft zich bereid verklaard zich kandidaat te willen stellen voor voorzitter. Zijn huidige bestuursfunctie wordt daarmee vacant. Dit mag overigens geen reden zijn voor andere geïnteresseerden om niet op de vacature te reageren.

Voor de komende drie jaar zijn we dus op zoek naar de volgende bestuursleden:

Voorzitter m/v

Inhoud van de functie

De voorzitter is, samen met de overige bestuursleden, verantwoordelijk voor het verenigingsbeleid en vormt samen met de secretaris en penningmeester het dagelijks bestuur. Hij of zij heeft alle bevoegdheden die in het belang zijn van de vereniging en legt verantwoording af aan de leden tijdens de algemene ledenvergaderingen.

Voornaamste taken

- in samenwerking met de overige bestuursleden opstellen en uitdragen van het beleid
- voorbereiden en voorzitten van de algemene ledenvergaderingen en bestuursvergaderingen
- aanspreekpunt vormen binnen het bestuur en voor de leden
- toezien op het naleven van de Statuten en het Huishoudelijk reglement
- benaderen van clubleden voor eventuele activiteiten voor de vereniging

Profiel

Gezocht wordt een enthousiast lid van de club (man of vrouw) die zich minimaal 3 jaar samen met de andere leden van het bestuur wil inzetten voor het reilen en zeilen van de BavariaZeilclub en zich herkent in de volgende beschrijving:

- enthousiast, open-minded en initiatiefrijk
- goede communicatieve, organisatorische en leidinggevende capaciteiten
- in het bezit van een PC en bekend met het gebruik van e-mail, internet en MS-Office
- uiteraard in het bezit van een Bavaria zeiljacht
- bestuurlijke ervaring is niet persé vereist

Voor meer informatie en aanmelden als kandidaat kunnen geïnteresseerden zich tot de voorzitter wenden. Kandidaten zullen door het bestuur aan de Algemene Ledenvergadering worden voorgedragen, waarna de kandidaat voorzitter door de vergadering wordt gekozen.

Bestuurslid m/v

Inhoud van de functie

Elk bestuurslid is, samen met de overige bestuursleden, verantwoordelijk voor het verenigingsbeleid. Nadere invulling van het takenpakket zal in onderling overleg binnen het bestuur plaatsvinden.

Profiel

Gezocht wordt naar enthousiaste leden van de BavariaZeilclub (man of vrouw), die zich minimaal drie jaar willen inzetten voor het reilen en zeilen van de club en zich herkennen in de volgende beschrijving:

- enthousiast, open-minded en initiatiefrijk
- goede communicatieve vaardigheden
- in het bezit van een computer en bekend met het gebruik van E-mail, internet en MS-Office
- uiteraard in het bezit van een Bavaria zeiljacht
- bestuurlijke ervaring is geen vereiste.

Voor meer informatie en aanmelden als kandidaat kunnen geïnteresseerden zich tot de voorzitter of één van de overige leden van het bestuur wenden. Kandidaten zullen door het bestuur aan de Algemene Ledenvergadering worden voorgedragen, waarna de kandidaat bestuursleden door de vergadering kunnen worden benoemd.



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



Zaterdag 24 april was er een bezoek aan Post Dordrecht georganiseerd voor de leden van de Bavaria zeilclub. Het werd een geweldige dag die we zeker niet hadden willen missen.

Na een warm welkom en een lekker kopje koffie werden we naar de "filmzaal" geleid waar we een leuke introductiefilm te zien kregen over het werk van Rijkswaterstaat. Dat ging gepaard met enkele leuke anekdotes. Er werd het een en ander verteld over het vaargebied van RWS en haar werkzaamheden. Het was heel leuk om ook eens deze kant van het varen te zien en te horen hoe zij ons zien; tupper ware met prikstokken, ja dat weet je dan ook weer.

Na afloop van de film kregen we allemaal een map met gegevens over diverse vaargebieden, zoals de standemastroute. Daarna een heerlijke lunch genoten, prima verzorgd door RWS. Na de lunch mochten we een kijkje nemen in de controlekamer van RWS. Erg interessant. Wees gewaar-

schuwd allemaal, want Big Brother RWS is watching you! Het was mooi om te zien hoe alles in de gaten gehouden wordt en wat er allemaal gebeurt in dit vaargebied. Men houdt toezicht op het vele vrachtvervoer en de pleziervaart.

Vervolgens nog een stukje meegevaren op de RWS 21, ook dat was genieten! Helemaal toen de kapitein het gas er op gooide. Ja dat lukt niet met een Bavaria, alhoewel... er kwam er één aan die we aangehouden hebben omdat hij te hard ging, maar het was wel een Bavaria sportcruiser!

Bij terugkomst in de haven mochten de liefhebbers (lees: mannen) nog even achter het stuur zitten van de nieuwste aanwinst van RWS, helaas werd er niet meer mee gevaren. Al met al een leuke zonovergoten dag met veel nuttige informatie en een fijn gezelschap!

*Piet & Marian Korteweg
One Day Fly*



In de vorige Langsij kon u lezen hoe Joke Sprengelmeijer op onverschrokken wijze haar man Cees redde van de verdrinkingsdood. BZC-lid Ted Beek hoorde ervan en meldde haar aan voor de Carnegie reddingsmedaille.

Een bloedstollende verhaal deel 2

De heldin geëerd

Op 25 oktober was het dan zover. Joke kreeg de eremedaille van het Carnegie heldenfonds in brons. Burgemeester Rabbelink van Zierikzee speldde het eremetaal op en dat bracht weer veel emoties teweeg bij Cees en Joke van de Bavaria 33 Elf-A.

De heer Hans de Vries van het Carnegie heldenfonds sprak een zeer lovend woord. Hij memoreerde dat de stichting volgend jaar 100 jaar bestaat en gemiddeld 40 medailles per jaar toekent aan mensen die hun eigen leven in de waagschaal hebben gesteld voor het redden van een ander (het criterium om een medaille te mogen ontvangen).

In hun dankwoord spraken Joke en Cees over wat de bijna-verdrinking bij hen

heeft losgemaakt en dat was een echt kippenvelmoment. Cees bepleitte uit volle overtuiging: "draag altijd een zwemvest, wees niet de reden dat een ander met ware doodsverachting achter je aan moeten springen, en denk eens aan welke trauma's je eigen onachtzaamheid bij de achterblijvers te weeg kan brengen".

Nu beste watersporters, ik ben alleen maar de aangever geweest naar de burgemeester en wethouders van Zierikzee en ik ben blij dat dit op mijn pad kwam. De ervaringen van Cees en Joke waren mij niet vreemd en hadden mij in mijn 48 jarige zeilervaring al dikwijls menige slapeloosheid bezorgd. En ik was nog wel lange afstandzwemmer.

Als je dan over Joke's daad hoort, verwacht je een soort



Jane van Tarzan, maar als je haar ziet dan is Joke gewoon een hele lieve vrouw van ongeveer 65 kg zonder overdreven spierballen die op dat moment dat ze Cees nadook, en de boot de boot liet, over oerkracht bleek te beschikken. Samen gered worden of samen sterven was de beslissing die ze zonder te twifelen heeft gemaakt.

Zo'n reddingsactie is één, maar de bijna-verdrinking verwerken is weer wat anders. Joke en vooral Cees zijn daar nog niet mee klaar, maar deze uitreiking van de Carnegie reddingsmedaille kan helpen om het gebeurde een plekje te geven en de draad van het zeilen weer op pakken. En onze Jane (Joke): "ik zou het zo weer doen", zei ze. Toch dragen ze nu altijd hun zwemvesten zodat Joke lekker in het kuipje kan blijven. Hopelijk gaan wij allen dit voorbeeld volgen, zodat men niet voor ons overboord moet duiken en Joke de laatste watersporter wordt aan wie de Carnegie reddingsmedaille behoeft te worden uitgereikt.

*Ted Beek
Permanent Wave*



De winter zit er aan te komen en voor velen is dat een periode van even niet het water op. Desalniettemin organiseert de BZc de komende winter weer tal van evenementen en workshops. Varende evenementen voor diehards en andere ontmoetingsmomenten voor clubleden die van de winter met hun schip aan de slag willen of zich terdege willen voorbereiden op het nieuwe vaarseizoen.

EVENEMENTEN

Naast de evenementen die de BZc organiseert, zijn er ook BZc leden die op eigen initiatief iets regelen. Zo organiseert Ernst Munnik een workshop "teakdek leggen" waarvoor hij de BZcleden via het forum heeft uitgenodigd. In de volgende Langzij zullen we lezen hoe dat verlopen is. Mooi voorbeeld dat de BZc een vereniging is voor en door leden! Heeft u nog een idee voor een evenement of workshop, laat het ons weten! (evenementen@Bavaria-zeilclub.nl)

17 november 2010: Werfbezoek Bavaria GmbH Giebelstadt

Na het succes in 2003 t/m 2006 is het dit jaar weer gelukt om op 17 en 18 november een excursie naar de Bavariawerf in Giebelstadt te organiseren. Bij het ter perse gaan van deze editie van de Langzij is het evenement reeds volgeboekt.

20 november 2010: Snertrace Noord

In het weekend van 20 november zal de Snertrace Noord weer worden gevaren. Dit keer vanuit de verenigingsjachthaven van Hoorn. Er is voldoende ruimte in de haven zodat u ook vrijdag al kunt aanvaren. Hopelijk zijn de weergoden ons goed gezind en mogen we genieten van een prachtig weekend.

26 november 2010: Avondje Zeiltrim

Martin Baas van Hagoort Sails nodigt ons uit voor een bezoek aan de zeilmakerij, gevolgd door een workshop over zeiltrim. Altijd weer een boeiend onderwerp.

De avond begint om 20.00 uur met een rondleiding door de zeilmakerij. Dit zal circa een uur in beslag nemen en wordt gevolgd door een koffiepauze. Aansluitend vindt de workshop plaats. Na afloop is er dan nog ruimte voor een drankje en een informele terugblik op de avond.

Er is plaats voor 30 deelnemers. Met zo'n kleinere groep is het mogelijk een interactieve workshop te houden. Als er voldoende belangstelling is, verzorgt Martin Baas later in het winterseizoen nog een "avondje zeiltrim". Ziet u op de website dat de workshop al is volgeboekt, schrijf dan toch in op de reservelijst zodat we de belangstelling voor een tweede ronde kunnen peilen.

27 november 2010: Bezoek post Dordrecht

Rijkswaterstaat Zuid-Holland beheert binnen de provincie Zuid-Holland de rivieren en kanalen. Jaarlijks varen op dit vaarweggedeelte zo'n 140.000 binnenvaartschepen, 6.000 zeeschepen en coasters en 22.000 pleziervaarders. Vanuit de verkeersposten assisteren verkeersleiders van Rijkswaterstaat schippers bij het varen over onoverzichtelijke en druk bevaren punten. Via de marifoon hebben de verkeersleiders contact met de schippers en geven informatie over de toestand van de vaarweg en het verkeersaanbod.

Op 27 oktober krijgen BZc leden de kans om een kijkje te nemen achter de schermen. Elders in de Langszij kunt u lezen hoe het bezoek aan Rijkswaterstaat eerder dit jaar is bevallen.

10 december 2010: Snertrace Zuid

De snertrace Zeeland is weer een feit. Ton Pannekoek heeft de organisatie wederom op zich genomen. Zoals de afgelopen jaren steeds het geval was, is Zierikzee de plaats waar het allemaal gaat gebeuren. Dat is nu eenmaal een perfecte en centraal gelegen locatie aan een prachtig zeilgebied. Nu maar hopen dat het weer van dien aard is dat het voeding kan geven aan weer een sterk zeilverhaal.

31 december 2010: Met de BZC spetterend het jubileumjaar uit!

Als afsluiting van een geweldig lustrumjaar willen we BZc leden de gelegenheid bieden gezamenlijk oud en nieuw te vieren. Daarvoor hebben we in Willemstad een ruimte gevonden aan jachthaven de Batterij. Het spiksplinternieuwe maritieme verenigingsgebouw staat ons ter beschikking. Aanvaren en aankomst op 31 december. Om 18.00 uur verzamelen we dan in het verenigingsgebouw voor een "steigerborrel met oliebollen". Voor hen die liever met de auto komen (of daartoe gedwongen zijn omdat het schip op het droge ligt), is er ruime parkeergelegenheid. Ook zijn er op loopafstand twee hotelletjes te vinden. Later op de avond geniet u van een overheerlijk buffet, waarbij we nog eens kunnen bijpraten over alle avonturen en belevenissen die we allemaal, met of zonder de club, hebben meegemaakt. Het jaar gaan we uit met champagne en vuurwerk. Neem zelf je oude fakkels en vuurpijlen mee! De andere dag, 1 januari, sluiten we het evenement af met een gezamenlijke brunch. Schrijf je zo snel mogelijk in zodat we de verdere afspraken kunnen vastleggen.

22 januari 2011 (o.v.b.): Bezoek Scheepstuigerij Stavoren

Tijdens deze dag krijgt u uitleg over o.a. de verschillende moderne high tech touwsoorten en staaldraad constructies die voor staand en lopend want gebruikt worden. Ook komen bijv. de diverse splitsmethodes en het persen en walsen van eindverbindingen aan staaldraad aan bod. Verder aandacht voor sluitingen (gesmede en gekeurde), lierconstructie- en onderhoud, diverse rolreefsystemen en een bezoek aan de afdeling voor aluminium mastbouw (nieuw en refit).

Daarnaast is het interessant om te zien hoe staalkabel- en touwwerk exact op lengte wordt gemaakt en wordt afgewerkt. Er is er veel te vertellen over spanners, dek-, eind- en mastverbindingen. Ook is een rondgang langs diverse grote Tuig-projecten, zoals onlangs nog de dwarsgetuigde Wylde Swan en de Gulden Leeuw, bijzonder interessant. Tenslotte een demonstratie van de unieke Elektronische Verstaging Inspectie (EVI).

5 februari 2011: Algemene Ledenvergadering

Reserveer alvast 5 februari in uw agenda voor de algemene ledenvergadering. Naast de gebruikelijke formaliteiten, die nu eenmaal moeten gebeuren, zal er zeker ook ruimte zijn voor ontmoeting en om iets leuks en/of educatiefs te doen.

Winterprogramma 2010/2011

Meer weten over bovenstaande evenementen? Bezoek dan www.bavariazeilclub.nl Voor de eerste maanden van het nieuwe jaar zijn ook al plannen zoals: een workshop poetsen, een tweede avondje zeiltrim en een derde bezoek aan de RWS-post Dordrecht.

In de volgende Langszij leest u meer over het winterprogramma 2011 en ook een vooruitblik op het komende zomerprogramma.

Colofon

Bestuur Bavaria Zeilclub

Voorzitter:

Fred Jansen (010-4358902)
voorzitter@BavariaZeilclub.nl

Vicevoorzitter:

Ton Mommers (030-6775702)
vicevoorzitter@BavariaZeilclub.nl

Penningmeester:

Petra Verbeek (013-5713436)
penningmeester@BavariaZeilclub.nl

Secretaris:

Jan Dunnewind
secretariaat@BavariaZeilclub.nl

Evenementen:

Gerben van Bers (0346 - 553444)
evenementen@BavariaZeilclub.nl

Correspondentie:

Schoener 28, 3891 DD Zeewolde

Bankrelaties:

postbank: 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub
ABN-AMRO: 48.83.39.235

Redactie:

Jan Janse (hoofdredacteur) & Marianne Schot
langszij@BavariaZeilclub.nl

Vormgeving en opmaak:

Ton Mommers



GA VOOR ELEKTRISCHE BEDIENING VANUIT DE KUIP VOOR MEER ZEILPLEZIER



Furlex: 's wereld meest verkochte rolreefsysteem, makkelijk elektrisch te maken.

- . Drukknop bediening vanuit de kuip.
- . Draadloze bediening optioneel.
- . Beveiligd tegen overlasting.
- . Voor alle systemen, boven of onderdeks van het type 200-300-400.
- . Zonder aanpassing aan het zeil, voorstag of profiel.
- . Gepatenteerde rvs distributie kogellagering.
- . Ontworpen en geproduceerd door Seldén.



Vanachter het stuurwiel uw grootzeil bedienen met een simpele druk op de knop. Geen dubbele bedieningslijn meer of de kans dat u in zwaar weer per abuis uw grootzeil geheel uitrolt. Beveiligd tegen overbelasting. Geschikt voor alle Seldén rolmasten vanaf ca 36 voet. Kan met staande mast worden ingebouwd.

Profiteer nog deze maand van de verlaagde prijzen

Ervaar het gemak en vergroot uw zeilplezier. Ga voor elektrisch.

www.seldenmast.com

 **SELDÉN**
for sailing

Tuigages, blokken en dekbeslagen voor open-, kielboten en jachten. Masten en gieken in aluminium als ook in carbon. Wereldwijd meer dan 750 gespecialiseerde dealers. SELDÉN en FURLEX zijn geregistreerde merken van Seldén Mast AB.

Seldén Mid Europe BV. Tel 0111698120, info@seldenmast.nl

onderwerp	Algemeen
 Diva 07-12-09 11:21 	Challenge Cup 2010 8 t/ 11 september 2010 wie doet er mee? De Diva doet mee. Ik heb van Ton en Evelyn Mommers begrepen dat ze ook mee gaan doen dus winnen wordt erg lastig maar niet onmogelijk 😊 Groeten Rob Visee

Challenge Cup 2010

Logboek
Groep

Bovenstaand fragment verscheen in december 2009 op het forum van de BZc.

Rob Visee had natuurlijk al de benodigde ervaring in deze, maar wij nog niet! Kortom, even met collega bavariaan en goede vriend Henk Holtman van de "Miss Money Penny" gebeld en een paar dagen later hadden wij beiden ook ingeschreven.

Merkenklasse

Gaandeweg de voorbereiding (dan noem ik nog niet alle artikelen die men aan boord dient te hebben ... pfff) van dit jaarlijkse evenement bleek dat wij, bavarianen, kans maakten op een eigen merkenklasse. En jawel, een aantal weken voor de start bleek dat er voldoende Bavaria's meededen om een eigen merkenklassement te voeren! De volgende stap was een team samenstellen.

Al gauw bleek dat de "Global Buccaneer" voorzien was van 4 personen t.w.: Richard (BZc "la Belle Vie"), Flip (BZc "The Jolly Roger"), Alexander (BZc "Tappa Tappa") en ondergetekende. Voor de "Miss Money Penny" leek ook geen vuiltje aan de lucht totdat een paar weken voor de start de nodige personen i.v.m. werk of een ziekenhuisbezoek af moesten haken... Gelukkig dat collega bavariaan Koen (BZc "Nou Goed") te hulp schoot en Henk dus samen met Koen en mijn werkcollega Peter meer dan(!) voldoende was voorzien.

Stremming Schellingwouderbrug

Op dinsdagavond 7 september rond 20.00 uur vertrokken de "Miss Money Penny" & de "Global Buccaneer" vanuit de Marina Volendam richting Seaport IJmuiden. Onderweg bleek dat de Schellingwouderbrug de hele dag gestremd was wegens technische problemen. Even dachten we nog om via Den Oever buitenom naar IJmuiden te gaan, maar na wat rekenwerk bleek dat toch wel iets teveel van het goede. Bovendien zou het wel heel erg krap worden om nog op tijd voor de start aanwezig te zijn. Door-

varen en hopen op.... was dan ons (enige) motto. Na telefonisch contact te hebben gehad met de organisatie en met het "thuisfront Margreet" bleek dit de enige en juiste beslissing. Toen we rond 22.15 uur bij de Schellingwouderbrug aankwamen, werkte deze zo goed als normaal. We moesten wel een kleine 5 minuten wachten om door te kunnen varen. Een hele opluchting, want ik had al even gedacht dat onze eerste deelname op een vroegtijdig fiasco zou uitlopen. Uiteindelijk liepen we even na middernacht Seaport Marina IJmuiden binnen.

De Start

Woensdagochtend kregen wij bij de aanmelding een poloshirt en de nodige info. Daarna genoten we van een welverdiend ontbijtje. De start voor de tour- / merkenklasse was om 15.20 uur. Rond 14.00 uur verlieten wij de haven om ons wederom aan te melden bij het startschip. Nou..., dit schip kon je ook echt niet missen! De HMS De Witt, Nederlands grootste Marine bevoorradingsschip van ca. 178 x 38 mtr. lag buitengaats netjes te wachten



dan is onze 50ft maar een hééél klein bootje!

Dan de start: het gehele veld koos ervoor om, met de zeilen over bak, vanachter het startschip de startlijn over te varen, richting de verplicht te ronden NMA22 boei nabij Katwijk. Dit i.v.m. geologische metingen voor de kust van IJmuiden, waardoor een rechte oversteek naar Lowestoft UK onmogelijk bleek. Wij kozen echter (zoals zo vaak) het tegendeel en voeren vanaf de andere zijde, met de zeilen over SB, achter een stilstaand sleepvaartuig de startlijn over. Dit





was een juiste keuze, maar jammer genoeg wel iets te laat (1 min). Al gauw bleek dat menigeen zich verslikt had in de wind en stroom tegen. Wij wisten echter al snel aardig wat boten van de ROC 2&3, die 5 minuten voor ons gestart waren, in te halen. Zelfs een open 40 genaamd "Tuned" (voor velen van ons bekend van de items in deze Langzij genaamd "Tuned & Riggs") wisten we in te halen en tot aan het rondenvan de boei achter ons te laten...

Fantastisch! Dit was voor het eerst dat wij met onze boot een wedstrijd op zee voeren en we gingen lekker!!! "Cayenne" en de "Miss Moneypenny" bij de start afgetroefd en sparren met boten die normaal gesproken niet bij te houden zijn!

Oversteken shippinglane

Al gauw trad de duisternis in en begonnen we aan boord een ploegendienst te draaien. Rond middernacht kwamen we bij de shippinglane aan en Flip riep naar mij dat hij een aantal lichtjes aan bakboord zag die hij niet vertrouwde. Ik keek nog snel even naar de AIS gegevens op de plotter en ik kon hem geruststellen dat het om een vrachtschip ging welke wel makkelijk voor ons langs zou passeren. 'Sicco, weet je dat wel zeker?!' Ehhh..., Ja Flip geen probleem, 'we gaan lekker zo!' Sicco, dat gaat 'm niet worden hoor... wij voorlangs?!' Kortom, communicatie storing en we moesten overstag!



gezellig na te praten in de kuip van de "Cayenne"

Aanlopen Lowestoft

Stroom tegen en de wind viel weg. Bij het ochtendgloren waren we nog maar 25 mijl van Lowestoft verwijderd. Een mooie zonsopgang en een ieder genoot van de zonnestralen in de kuip (Richard lag lekker onderuit met z'n ogen ... DICHT). Al gauw viel de wind helemaal weg, hadden we stroom tegen en schoten we dus niets op. De log gaf aan 1,6 kn over de grond? Achteruit! Uiteindelijk besloten we rond 16:30 uur de motor aan te zetten daar we allen honger hadden en geen zin hadden om het besproken diner mis te lopen.

In de haven van Lowestoft aangekomen, bleken we als één van de laatste tourboten binnen te zijn gekomen maar dat alle schepen voor ons ook op de motor gefinisht waren (lees: DNF) Dat maakte voor ons de teleurstelling leefbaar en al gauw zaten we, onder het genot van een welverdiend "aanleg biertje" leuk en gezellig na te praten in de kuip van de "Cayenne". 's Avonds genoten we van een buffet en de nodige lokale biertjes, daarna ging een ieder op de "Global Buccaneer" redelijk vroeg z'n mandje in.

Ontbijt met een verrassing

De volgende ochtend, na een vroege wandeling door Lowestoft, waarbij zelfs "Miss Lowestoft" ons passeerde, (God, wat zijn de mensen daar... minder mooi en stralen ze dat ook uit), bleek tijdens het ontbijt, dat er wel degelijk een Bavaria na ons, én op zeil, gefinisht zou zijn.... (geen wind en stroom tegen (!)). Kortom een flinke verrassing. Nee, ik ga me hier niet nogmaals verbijten en wederom boos worden, maar de verhalen op het Forum zeggen genoeg!

Terugreis naar IJmuiden, wat een snelheden

's Middags om 15.20 uur begon de terugweg naar IJmuiden. Tegen de wind én (sterke) stroom in dit keer. Al gauw bleek dat wij ons behoorlijk vergisten in de kracht van de stroming en derhalve rondden wij als één van de laatsten de boei naar de overkant. K..! 'Dat betekent dat we een leuke uitdaging hebben jongens, we moeten alle boten voor ons inhalen!!', zei ik derhalve tegen de bemanning. We hadden bakstag wind, soms halve wind, en olopend naar af en toe een 7 Bft! Fantastisch!! Wat een snelheden!! De "Global Buccaneer" wist bij tijd en wijle en surfend over de golven, snelheden van 13,6 STW & 13,8 / 14,0 SOG te halen! Heerlijk!



Ook neem ik nu mijn "petje" af voor Margreet. Koken (wat zij normaal gesproken doet) onder een hellingshoek van 35 graden (!) én aan de verkeerde zijde was, op z'n zachtst gezegd, voor mij ook Challenge!

Bij het rondenvan de NMA22 bij Katwijk terug naar boven naar IJmuiden, bleek dat een aantal deelnemers het niet konden laten om de boei af te snijden. Wij zagen een X-Yacht en de "Cayenne" dacht een Bavaria voor hen gezien te hebben die dat gedaan had. De "Miss Money Penny" lag voor het rondenvan de boei nog ruim 4,5 mijl voor ons maar tijdens de laatste, recht voor de windse 18 mijl, wisten wij dat in te lopen naar een ruime 1 mijl achterstand (Henk, Peter en Koen, nogmaals gefeliciteerd!).

Meerdere Bavaria's in de top.

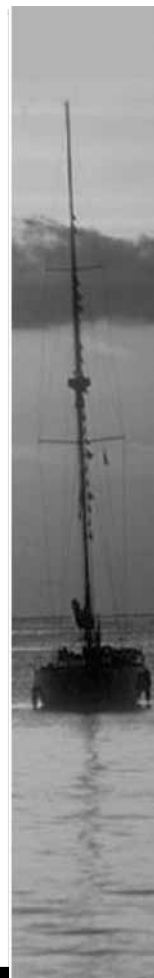
In de haven van Seaport Marina IJmuiden bleek al gauw dat een ieder er gemiddeld 14.50 uur over gedaan had om ca. 120 mijl af te leggen! Waanzinnig!!! 's Avonds was de prijsuitreiking en het buffet. Al vrij snel

bleek dat de Bavaria's het helemaal niet verkeerd gedaan hadden: 62 deelnemende boten en in de top 15 maar liefst 6 Bavaria's! De complete ROC 3&4 zijn door meerdere Bavaria's weggevaren en in de top 10 van de ROC 1&2... 3 Bavaria's!

BZc'ers... we kunnen trots zijn op onze boten. (Voor zover we dat al niet waren!)

Ik mag toch wel stellig en met trots concluderen dat de organisatie, welke dit evenement voor de 12e keer organiseerde, een puntje kan en mag zuigen aan de georganiseerde evenementen die wij bij de BZc tot nu toe hebben gehad! Daarnaast hebben gelukkig bepaalde boten zich "teruggetrokken" uit de race i.v.m. het niet juist rondenvan de NMA22 boei, waaronder de organisatieboot zelf. (!) Desalniettemin was het een waanzinnig leuke ervaring en zijn persoonlijke snelheden verbeterd. Ik heb heel veel geleerd en kan niet wachten om volgend jaar revanche te halen op bepaalde boten ;-). Ik hoop dan ook meerdere BZc'ers te mogen ontmoeten bij dit evenement.

*Sicco Broekman
Global Buccaneer*



Het Bavaria klassement;

1. Bavaria, wiens naam ik vertik te noemen en met reden genoeg (geen BZc'er)
2. Diva, Rob Visee,
3. Miss Money Penny, Henk Holtman
4. Cayenne, Ton Mommers
5. Global Buccaneer, Sicco Broekman

BC Retail Property BV

Retail Vastgoed Acquisiteurs, Architecten, Ingenieurs en Managers

BC retail property bv is gespecialiseerd in het bouwen en verbouwen van uw winkelpand, horeca gelegenheid of commerciële ruimten in de Benelux en Duitsland.

Vanaf acquisitie tot en met opening! Maar ook voor onderhoud en beheer. Wij regelen voor u het gehele proces (ruwbouw/interieur) en besparen voor u geld en tijd met maximale kwaliteit!

Als onafhankelijk bureau kunnen wij u van dienst zijn met:

acquisitie (huur/aankoop) - conceptontwikkeling - opdrachtdefinitie - ontwerp (vo/do, tekenwerk, inmeten) - budget (investeringsbegroting) - bouwmanagement, turnkey of advies - vergunningen en voorzieningen - engineering - procurement - werkvoorbereiding en uitvoering - oplevering en nazorg - service en onderhoud (facilitymanagement).

Meer informatie: bel ons of mail ons op info@bcretailproperty.com.

BC Retail Property BV, ZEKERHEID IN WINKELBOUW !

BC Retail Property BV
Hollandse Hout 302
8244 GN Lelystad
The Netherlands

www.bcretailproperty.com
info@bcretailproperty.com
+31 (0)320 785326
+31 (0)320 255265

DREMPELS

Met "drempels" wil ik het over drempels in figuurlijke zin hebben. En wel over de drempels die genomen moeten worden ter uitbreiding van je vaargebied.

Bijna niemand van ons is geboren aan boord van een zeezeilend jacht. De enkeling die zulks wel is overkomen, vaart dan ook al op tienerleeftijd rond de wereld of doet pogingen daartoe. Zij die zichzelf net als ik als "toerzeiler" hebben bestempeld, moeten vroeg of laat drempels nemen. Drempels om de overstap te maken van die plas waar je bijvoorbeeld jaren met je open bootje de kneepjes van het zeilen bent bijgebracht, naar ruimer water.

Tussen je oren

Zo'n drempel neem je om verschillende redenen. Een plas waar je jarenlang met je Schakeltje goed uit de voeten kon, blijkt toch wat te krapjes voor je onlangs aangeschafte 40-voeter. Of je bent van nature toch wel avontuurlijk aangelegd en wil je grenzen verleggen, je blik verruimen, je wereld vergroten, of om wat voor andere reden dan ook. Die figuurlijke drempel kan hoog zijn. Waar dat vanaf hangt? Van jezelf! Die drempels zitten tussen je oren en zullen voor ieder individu in meer of mindere mate een hindernis vormen.

Risico's inschatten

Als voorbeeld is het misschien wel aardig om mijn eigen "drempels" voor wat betreft genoemde context te beschrijven en hoe ik hier overheen ben gekomen. Zonder jullie nu mijn gehele geestestoestand toe te vertrouwen, moet ik tóch beginnen met iets over mijzelf te vertellen. Van nature ben ik voorzichtig. Niet bang, want dan zou ik geen drempels nemen, maar wel voorzichtig. Van het "onbekende" wil ik vooraf eerst proberen de risico's in te schatten. De drang die



ik had om drempels te trotseren, is gelukkig altijd sterker geweest dan de drang om binnen de "comfort-zone" van het vertrouwde te blijven. Maar ik moet toegeven, de drempels waren en zijn soms hoog en bij het verstrijken van de jaren lijken drempels ook hoger te worden. Jeugdige overmoed verdwijnt...

Uniek vaargebied

Na jaren van zeilscholen en zeilvakanties met vrienden kocht ik op twintigjarige leeftijd mijn eigen boot. Een 19 voets kajuitjachtje (Hunter Europa). Thuishaven was Zeewolde aan het Wolderwijd. De Randmeren waren een prima vaargebied voor een bootje met geringe afmetingen. Zeker in de periode waarover ik het heb, een jaar of 30 geleden (ai, wat word ik al oud...). De begroeiing op het "nieuwe land" was nog niet zo hoog als tegenwoordig en er waren dus nog niet van die vervelende "draai-winden". Maar op een gegeven moment werd de drang groter om het vaargebied te verleggen naar Friesland. Friesland is de provincie waar ik het zeilen heb geleerd en ik heb altijd een zwak voor deze provincie gehad. Daarbij biedt, zoals bekend, Friesland een uniek vaargebied.

IJsselmeer

Dus op zekere dag heb ik de waterkaart en de almanak erbij gepakt om eens te kijken hoe ik vanaf het Wolderwijd binnendoor op de Fluessen kon komen. Ketelmeer oversteken en via Giethoorn noordwaarts moest wel lukken leek mij zo. De eerste dag voer ik naar Schokkerhaven. Toentertijd een schamel vluchthaventje in "the middle of nowhere" ten noorden van het Ketelmeer. Daar zit je dan in je uppie in een vluchthaven. Nogmaals de tocht voor de volgende dag voorbereiden. Hé wat was dat? Zit daar toch nog een vaste brug in m'n route?! SH.T!!! Probleem was, dat de mast niet makkelijk strijikbaar was in m'n eentje en ik dus van

beweegbare bruggen afhankelijk was. En dan komen de alternatieven...met de drempels... IJsselmeer... voor 't eerst... alleen...

Ik zal niet de hele reis hier gaan verhalen, maar in het kort komt het erop neer dat ik, eenmaal aan de overkant (Stavoren), ongetwijfeld hetzelfde gevoel moet hebben gehad als iemand die de Atlantische Oceaan heeft overgestoken. De drempel was genomen en de jaren daarna heb ik nog heel, heel veel mijltjes gemaakt met datzelfde bootje op dat IJsselmeer.

Zeeland

Goed, het IJsselmeer beschouw ik nu wel als "vertrouwd" water. Wat overigens niet inhoudt dat ik het onderschat. Daarvoor heb ik teveel op dit water meegemaakt. Maar er is geen drempel meer om het te bevaren. En toen kwam, jaren later, een nieuwe boot, de *Adiós*. Een reuzenschip met haar 33 voet in vergelijk met ons eerste notendopje. Je wilt het schip leren kennen en dat doe je dan op vertrouwd water, dus je vaart het eerste jaar op het IJsselmeer, zonder drempels. Maar ja, zo'n boot kan meer. Je wilt verder. Zeeland is de bestemming in de tweede zomer. Nog niet buitenom hoor..."drempel Noord-zee" is nog veel te hoog. Veilig binnendoor. Leer je gelijk goed met de boot op de motor varen. Beetje stromend water in Zeeland, beetje beroepsvaart in de Dordtse Kil en Hollands Diep, maar goed te doen. Hebben wij niet echt als drempel(s) ervaren. Hoewel er vooraf en tijdens de tocht toch wel sprake was van enige spanning, maar dat houdt je scherp zullen we maar zeggen.

Waddeneilanden

Nee, onze drempels lagen ergens anders, die lagen in de Afsluitdijk en bij IJmuiden. De Wadden moesten het worden in het derde jaar. Op eigen kiel naar de Eilanden. Zoveel over gelezen, zoveel over geleerd. Een paar keer in de startblokken, maar steeds weer een excuus gevonden om toch maar niet te gaan. En dan ligt er iemand bij je in de haven met de nodige ervaring en die zegt gewoon "volgende week gaan we samen naar Texel" en jij zegt "ja"... En zo werd de eerste tocht vanuit Kornwerderzand naar Texel gemaakt op de gereefde *Genua* met 6 Bft in de rug. Kicken!!! En dan een "high-five" maken met je vrouw wanneer je met je eigen boot de haven van Oudeschild binnenloopt om weer dat gevoel te hebben van "ik heb 't geflikt"! Dat 's zomers de Waddenhavens stampend vol zitten met dagjesmensen, die allemaal op eigen kiel zijn overgestoken komt dan helemaal niet in je op. Maakt ook niet



uit. Het is jÓuw drempel die je hebt genomen. JÓuw prestatie. Daarmee is de drempel verdwenen, of in ieder geval flink lager geworden. Wij hebben dat jaar nog diverse Waddentochten gemaakt.

Het buitenland!

Dan het vierde seizoen...een nieuwe drempel?... IJmuiden..de zee op?! Ja hoor, daar staat hij weer, dezelfde ervaren schipper in jouw haventje, die zegt "volgende week een rondje Noord-Holland?" En jij zegt weer "ja". En zo vaar je dan, dit keer op zijn boot, je eerste reisje buitengaats. Het weer was weliswaar niet "spannend", de gehele ronde hebben we helaas op de motor moeten varen, maar dat maakte voor mij niet zoveel uit. Voor mij was het belangrijk dat ik die drempel had genomen. En ja, later dat seizoen ben ik samen met mijn echtgenote de zee opgegaan. IJmuiden, Scheveningen, Stellendam, Roompot, Blankenberge. Op eigen kiel naar het buitenland! Dat gevoel toen we tussen de karakteristieke staketsels de haven binnenvoeren... onbetaalbaar!

Zijn er nu nog drempels? Jazeker... Engeland... Scandinavië... Ik wacht op die ervaren schipper in m'n haventje, tot ie zegt "volgende week retourtje Lowestoft?" En ik zeg "JA!"

*Walter van Megen
S/y Adiós*



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J





En tot slot... **onvermijdelijke wistudatjes!**

Zeiltechniek
Zeiltechniek

Het laatste artikel voorlopig van Vester Knibbe. Meer dan twee jaar was hij een vaste waarde in ons clubblad en deelde hij zijn kennis over staand en lopend want. Vester, namens de lezers bedankt!

Lifelines

Ik krijg regelmatig de vraag om RVS lifelines te maken voor op dek, met een mooie PVC mantel eromheen. Als je de lifelines wilt gebruiken om aan boord te blijven is dit zo ongeveer de slechtst denkbare oplossing. De ronde kabel rolt over dek, een voet in slecht weer (of gewoon in de haven) glijdt hier spontaan over uit met alle gevolgen van dien...

Neem voor lifelines webbingband bij de zeilmaker en laat dit ongeveer 30 cm te kort op maat maken. Maak vervolgens een bindsel aan beide ogen naar de vaste punten op dek zodat de lifelines plat op dek gespannen liggen. Klaar voor gebruik en geen struikel-lijn.

Bulletalie

Een bulletalie of giekpreventer is een veilige zwaarweer voorziening als het schip op ruime koersen vaart. De bulletalie voorkomt dat de giek in geval van klapgijp overkomt en letsel en schade veroorzaakt. Maar dan moet de talie wel goed gemonteerd zijn!

De bulletalie moet zover mogelijk achter op de giek aangrijpen. Men wil de talie nog wel eens bij het neerhouderbeslag zetten, ik heb daardoor ook wel eens een giek naar noord Spanje moeten versturen. De krachten die op de giek worden uitgeoefend bij een klapgijp zijn enorm, als meer dan de helft van de giek dan niet ondersteund wordt breekt de giek op het (toch al zwaar belaste) neerhouder beslag. Dus: achterop of op het grootschoot beslag!

Het lastigste van de bulletalie is het bevestigen aan de giek. Om bij de achterzijde te komen moet de giek worden binnengehaald, iets dat met ruime wind net niet de bedoeling is. Een eenvoudige oplossing is een permanente voorloop, gemaakt van zeer licht en sterk Dyna-One. De voorloop wordt op het grootschoot beslag ingesplitst en loopt onder de giek naar voren tot het neerhouder beslag. Hier wordt de voorloop, indien niet in gebruik, met een stuk elastiek strak gehouden. Op ruime koers hoeft alleen de

bulletalie op de voorloop te worden ingeklikt (met een HR snapsluiting natuurlijk) en nabij de boeg vastgezet. Helemaal luxe is het om de lijn via een keerblok weer terug naar de lieren op de kuiprand te leiden.

Bakstagen

Veel oudere jachten varen met RVS bakstagen met zware talies eraan. De stagen slijten in het grootzeil en krassen op de giek, de blokken van de talies worden bij zwaarweer vliegende projectielen.

Ik gebruik al jaren bijna geen RVS meer bij bakstagen. Het alternatief is Dyna-One, een dyneema lijn zonder mantel en voorzien van een UV filter. De lijn weegt een fractie van RVS en is in dezelfde dikte even sterk of zelfs sterker. De lijnen worden gesplitst, dus terminals zijn overbodig. Alleen voor de T-terminal in de mast is een verloop nodig. De bakstagen kunnen worden voorzien van de bestaande talie, maar het mooiste is om de talie totaal weg te laten en de lijn, plaatselijk voorzien van een mantel, via een keerblok rechtstreeks op het loefwaartse lier te zetten (die wordt toch niet gebruikt). Geen rondvliegende blokken meer, betere controle op de bakstagspanning. Bij fractioneel getuigde schepen kan het achterstag natuurlijk ook op die manier gemaakt worden.

Dyna-One is iets duurder dan RVS, maar door het ontbreken van de terminals scheelt de totaalprijs weinig. Natuurlijk is de slijtage wel iets meer, maar daar tegenover staat dat de slijtage tenminste zichtbaar is, ook voor een ongetraind oog.

Grootschoot systemen

Loopt de grootschoot te zwaar? Hiervoor zijn meerdere oplossingen mogelijk. Kijk eerst eens of de schoot wel lekker door de blokken loopt, vaak wordt een grootschoot te dik gekocht. Als de schoot in elkaar twist, fixeer dan alle blokken! Een grootschootblok (m.u.v. het halende blok) mag niet wartelen. De meest eenvoudige oplossing voor een zwaar lopende grootschoot is het vervangen van de blokken door kogelgelagerde

blokken. Let hierbij wel op de breeksterkte, een gelagerd blok in dezelfde maat als een ongelagerd blok kan minder kracht aan.

Iets ingewikkelder, maar vaak wel goedkoper, is een fine-tune systeem. Je zet een kleine 1:4 talie tussen het hondsvot van het onderblok en het vaste part van de grootschoot. De talie is uitgetrokken net lang genoeg om aan de wind tussen het bovenblok en onderblok van de grootschoot te hangen en vertraagt de grote talie 4x. Dus een 1:5 grootschoot wordt met fine-tune 1:20 vertraagd. Dat nodigt uit tot aan de winds trimmen!

Helemaal mooi is het om de fine-tune op de kuipvloer te bevestigen en naar beide zijden van de kuip een halend part te leiden. Zo wordt de overloopslede niet naar loef getrokken en is de fine-tune altijd binnen bereik.

Giekophouder versus kraanlijn

Op veel schepen zit tegenwoordig standaard een vaste giekophouder, trimbaar met een talie, schroefdraad of hydrauliek. Wat is nou het nut van zo'n ding?

De giekophouder zorgt voor drie dingen: veiligheid, gemak en betere zeileigenschappen.

Als eerste veiligheid: de giekophouder zorgt ervoor dat de giek tijdens zetten, strijken en reven van het grootzeil niet onverhoopt op dek (of hoofd) stuitert. Een kraanlijn wordt vaak losgemaakt of losgezet en wordt wel eens vergeten.

Gemak: de giek wordt automatisch opgeduwd, de kraanlijn is overbodig en hoeft dus niet meer bediend te worden. Als de neerhouder en grootschoot gevierd worden gaat de giek zelfs automatisch tot buiten bereik van hoofden omhoog, handig bij zware zee-gang.

Zeileigenschappen: Een kraanlijn verstoort de (zeer belangrijke) uitstroom van lucht uit het grootzeil, door deze weg te halen wordt het grootzeil optimaler gevaren.

Door de kraanlijn te verwijderen wordt gewicht boven in de mast uitgespaard, vlak boven dek is de zwaardere giekophouder van minder invloed op de stabiliteit.

Met de (omhoog duwende) giekophouder kan in licht weer het gewicht van de giek geneutraliseerd worden waardoor het grootzeil mooier open twist.

Op bijna alle schepen is een vaste giekophouder te plaatsen. Bij een schuivend lummelbeslag (komt voor op oudere schepen)

is het aan te raden dit beslag te fixeren en de voorlijkspanning met grootzeilval en cunningham te regelen.

De mast in

Klimt u zelf weleens de mast in? Een paar handige tips.

- monteer twee inklapbare maststeps op een meter onder de masttop. Tijdens werkzaamheden aan de masttop zult u me dankbaar zijn!
- Voor de vertrekken onder u: plaats inklapbare maststeps tot aan de 1e zaling en bekleed de zalingen aan de bovenzijde met antislip. Perfect voor het spotten van door-gangen in riffen!
- Zorg voor minimaal één vrije val naar de masttop, liefst rekvrij. Zo wordt het klimmen een stuk eenvoudiger.
- Wilt u alleen de mast in? Een goede oplossing is de "Top Climber", een stoel waarin u zelf langs een strak gespannen val naar boven kunt klimmen. Niet goedkoop, wel zeer praktisch.
- Kijk voor de zekerheid alle ankerplaten van de T-terminals na voor u op vakantie gaat. De platen zijn gestanst en diverse merken zijn eigenlijk niet goed berekend op de krachten die op de platen komen. Controleren kan door in het gat van de ankerplaat te kijken naar scheurtjes aan de bovenzijde van het gat. Let wel, de scheurtjes zijn zeer moeilijk te zien! Ik vervang ieder jaar van minimaal 10 tot 15 schepen de ankerplaten vanwege die scheurtjes....
- Als u nou toch boven bent: plak op de bovenste zaling om de 10 cm trimstrepen, ongeveer 3 stuks vanaf de zalingtips. Zo kunt u de twist in de genua gemakkelijk inschatten en over beide boorden gelijk houden.
- En als we nou toch over genua twist bezig zijn: plak ook eens telltales in het achterlijk van de genua. Die vertellen een heleboel over de uitstroming en de stand van de genua ten opzichte van het grootzeil.

Nu kan ik nog tijden doorgaan over allerlei interessante onderwerpen, maar mocht u zelf nog vragen of suggesties hebben, neem dan contact op met mij of met de redactie. Wie weet willen meer zeilers hetzelfde te weten komen. Natuurlijk kan ik ook één en ander persoonlijk aan boord komen bekijken.

Goede vaart!

Vester Knibbe
TUNED Rigs & Ropes, Enkhuizen



Cross-Over Blankenberge

Woensdagmiddag de eerste september jl. waren wij vanuit Duinkerken op weg naar Blankenberge. Ongeveer 5 mijl voor de haveningang heb ik telefonisch contact gezocht met de havenmeester van De Vrije Noordzeezeilers. Hij gaf aan dat hij op weg was naar de haven en dat hij ons op zou vangen bij de steiger. Bij binnenkomst stonden er in de nieuwe haven twee mannen met hun armen te zwaaien; kom maar hiernaar toe. Even later aan de langsteiger afgemeerd en kennisgemaakt met de havenmeester en de opvarende van de Troy; Petra Verbeek en Cees Zoontjens, die ook net waren afgemeerd. Cees bood ons meteen een steigerborrel aan. Ook een aantal personen van het organisatiecomité was hierbij aanwezig. Dit waren Erve en Jacqueline Vanderschaeghe en Jan en Ria Pouillon. Het was heel gezellig om zo ontvangen te worden en bier en wijn vloeide er in overvloed. Jacqueline kwam ook nog met een tas met zoals Erve zou zeggen "rode tonnetjes" aan.

Op 3 september hebben wij een gezellige middag aan boord van onze Lady Afiena gehad. In onze kuip zaten Kees en Jannie de Wee van de Lady Jane, Paul en Yvonne Breet van de Sea Drive, Gerben van Bers van de Senang en opstappers Jaap en Karel, Jan en Ria Pouillon van de Allegresse, Ton Mommers en Evelyn Eman van de Cayenne (die met de auto naar Blankenberge waren gekomen), Petra Verbeek en Cees Zoontjens van de Troy en opstappers Justin en Wilma Lewis.



Wij hebben heerlijk geborrelt en Maria heeft lekkere toastjes met tonijn klaargemaakt en nootjes op de kuintafel erbij gezet. Rond 18:15 uur hebben wij ons klaargemaakt om naar het clubhuis De Sloepe van de VNZ De Vrije Noordzeezeilers te gaan op de hoek van de Smet de Naeyerlaan en de

Waterkasteelstraat voor een welkomstborrel op de eerste etage. Maria riep om 18:25 uur dat iedereen nu echt wel van boord moest gaan om op tijd in het clubhuis te zijn. Wij werden op de eerste etage door Ria Pouillon ontvangen met een glaasje Champagne en Jacqueline Vanderschaeghe deelde enveloppen uit met het programma en scheurstrookjes met Welkomdrink, Ontbijtbuffet, Stadswandeling, Scuteloods en Barbecue. Ook kregen wij een plastictasje met veel informatie en een klokje als presentje aangeboden.

Na de toespraken van Erve Vanderschaeghe en de voorzitter van de VNZ Paul De Caluwe kregen wij te horen dat wij de eerste twee uur gratis drankjes aangeboden kregen van de VNZ. Omdat onze voorzitter van de Bavaria Zeilclub Fred Jansen nog niet aanwezig was heeft Petra Verbeek onze penningmeester, van de voorzitter Paul De Caluwe een clubvlag van de VNZ in ontvangst mogen nemen.

Tijdens het borrelen hebben Magda Ooms



en Jacqueline de inwendige mens versterkt met diverse belegde stukjes stokbrood en andere lekkere hapjes. Bij diverse tafeltjes en aan de bar werd druk gediscussieerd over allerlei onderwerpen en Ria stond als een volleerd barvrouw de glazen achter de tap weer te vullen.



Alles werd op film vastgelegd door Robert Maertens van de VBZR Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst. Hij vertelde dat hij via zijn telefoon te horen krijgt als er een reddingsboot moet uitvaren. Hij gaat dan zo snel mogelijk naar huis om daar via semafoons iedereen te waarschuwen dat er één of twee reddingsboten moeten uitvaren. Maar aan alles komt een eind en de laatste ronde werd ingeluid. De glazen werden nog een laatste keer door Ria gevuld en daarna ging een deel terug naar de boot, terwijl een paar anderen nog een afzakker-tje namen in de bar van het clubhuis De Sloepe.

Ontbijtbuffet Bavaria Zeilclubvlag hijsen



Wij werden zaterdagmorgen tussen 08:30 uur en 10:00 uur verwacht in het clubhuis van SYCB Scarphout YC voor het ontbijtbuffet. Hier heeft iedereen gezellig aan tafeltjes met elkaar kunnen praten en genieten van een perfect verzorgd ontbijtbuffet.



Het ontbijtbuffet bestond uit diverse verse broodjes, ham, kaas, jam, gekookt eitje, koffie en thee en voor de liefhebber om zelf een glaasje verse sinaasappelen te persen en voor de ander een lekker appeltje voor de dorst.

Na verloop van tijd werd iedereen buiten onder de vlaggenmast verzocht om getuige te zijn van het hijsen van de Bavariazeilclubvlag. Bij de vlaggenmast stonden twee havenmeesters, Jan Pouillon en onze eigen voorzitter Fred Jansen die inmiddels met zijn vrouw Debora per auto waren gearriveerd.

Fred kreeg de eer om de vlag te hijsen en Jan hield met de onderlijn van de vlag alles onder controle.

Nadat de vlag gehesen was, klonk er een luid applaus van alle aanwezigen en heel mooi wapperde onze clubvlag aan de vlaggenmast van De Vrije Noordzeezeilers. Fred gaf aan dat hij bij het wegvaren uit de haven iets in de schroef had gekregen. Hiervoor moest zijn schip uit het water gehaald worden zodat niets anders restte dan met de auto afreizen naar Blankenberge.

Stadswandeling o.l.v. Rita



Nu was het de beurt van Rita onze stadsgids van vandaag, leunend op de reling van het hek gaf zij tekst en uitleg van wat wij zoal vandaag konden verwachten. Wij liepen als eerste over het parkeerterrein naar het begin van de haven aan de stadskant naar de Paravang.

BZCWaypoints
BZCWaypoints



Zij vertelde dat je afhankelijk van de wind onder de Paravang heerlijk uit de wind op een bankje kan genieten van het stadsgezicht of naar de haven met zicht op de vissers. In 1908 liet de gemeente de Paravang bouwen: een sierlijk overdekt windscherm met aan weerszijden een promenade.

De badgasten konden er heerlijk kuieren en genieten van de zeelucht terwijl ze naar de activiteiten in de vissershaven keken. De Paravang heeft gietijzeren steunen, kleurrijk geglaazuurde daktegels, nokpannen met schelpmotieven en spitse gotische torentjes. Vandaar gingen wij naar de boulevard. Onze gids vertelde dat wij daar wel in de schaduw kwamen te lopen. Op de boulevard aangekomen vertelde zij over de strandhuisjes die daar het hele seizoen worden verhuurd. De plekken worden in het begin van het jaar toegewezen door loting, wel moet iedere eigenaar van de strandhuisjes twee of drie oude huisjes op wielen hebben staan. In deze oude huisjes op wielen konden in vroegere tijden rijke dames zich omkleden en een zwempak aantrekken. Daarna werd het huisje door bedienden naar het water getrokken, waar de rijke dame met behulp van de bediende even het water in konden en af en toe zelfs ondergedompeld werden. En als men er weer genoeg van had dan trok men het huisje weer op het strand, waar de rijke dame zich dan weer kon omkleden.





De legende

Het ontstaan van Blankenberge is niet met precisie te achterhalen. Men mag aannemen dat zeevaarders, vermoedelijk uit Holland, zich vestigen op een strook zand gelegen tussen duin en zee. Ze voorzien hun vestingen van scherpe, houten palen met de punt in de hoogte om zich te beschermen tegen invallen. Die zandstrook krijgt de naam Scarphout (scherphout) maar is niet bewoond. De vissers bouwen hun hutten achter de duinen om beter beschermd te zijn tegen noorderwinden en stormen. De historicus Gramaye beschrijft dat de eerste bewoners een kapel bouwen in de duinen. Dat gebouwtje wordt opgedragen aan Onze-Lieve-Vrouw van Scarphout. Langzamerhand komen meer vissershuisjes rond de kapel en wordt het dorp Blankenberge genoemd.

Begin 14de eeuw wordt Blankenberge geteisterd door een geweldige storm. De golven slaan bressen in de duinen en het water stroomt ver in het binnenland. De kustafslag is zo groot dat een groot gedeelte van de duinen door de golven verzwolgen wordt. Vandaar het feit dat de duinen van Blankenberge zo smal zijn. Niettemin kan men stellen dat de waterlijn sinds de 19de eeuw dezelfde is gebleven.

De geschiedenis

De verwarring tussen de namen Blankenberge en Scarphout en de daaruit voortvloeiende legende zijn te verklaren door de oorspronkelijke aanwezigheid van de parochiekerk op de grond Scarphout. Deze verwarring heerst echter niet bij de wereldlijke instanties zoals de graven en de schepenen. Zij gebruiken de naam Scarphout slechts om de kerk en de aanhorigheden aan te duiden en niet de stad zelf. De naamgeving Blankenberge kan in verband gebracht worden met de oorspronkelijke betekenis van blank: in de streektaal is blank nooit 'wit' maar wel 'effen'. Een blankaard is geenszins een wit duin maar wel een bloot, onbegroeid duin. Zo betekent Blankenberge 'in de onbegroeide blote duinen'. De eerste bevolkingskern dateert uit de tweede helft van de 11de eeuw. In 1270 wordt 'la ville de Blankenberghe' vermeld in de bronnen. Dit is de oudste vermelding en Blankenberge wordt reeds als stad aangeduid. Zeer waarschijnlijk begunstigt gravin Margaretha van Constantinopel tussen de jaren 1265 en 1270 Blankenberge met stedelijke voorrechten. Vooreerst haalt gravin Margaretha haar inkomsten uit de uitbating van het grafelijk tolrecht en uit de jaarmarkten. Daarnaast werkt ze ook de ontwikkeling van de opkomende bevolkings-

- Inbouw boeg- en hekschroeven
- Installatie en reparatie van apparatuur
- Installatie van alarmsystemen
- Polyester en gelcoat reparaties
- Polijsten en poetsen
- Teakdek reparaties
- Onderhoud en reparaties aan motoren
- Bavaria specialist
- Winterstalling (binnen en buiten, buiten met staande mast)

*Bosma
Nautische
Services*

www.bosmanautischeservices.nl



**VOLVO
PENTA**

Webasto

Raymarine

SIDE-POWER
Thruster systems

 **victron energy**
BATTERY SYSTEMS

E-MARINE

Willem Barendszstraat 18 • 8531 KW Lemmer • [t] 0653 54 91 79 • [e] info@bosmanautischeservices.nl • kvk Leeuwarden 01111225

centra in de hand met de bedoeling uit de plaatselijke handel hogere inkomsten te halen. Zo krijgt Oostende in 1267 stadsrechten en staat zij gronden af om er hallen en een plaatselijke markt te laten oprichten. Wellicht heeft ze met Blankenberge dezelfde bedoelingen. In een oorkonde van 1270 wordt een regeling getroffen betreffende de rechten van Jan van Uytkerke binnen het grondgebied Blankenberge. Vermoedelijk heeft ze het Blankenbergs grondgebied uit de heerlijkheid Uytkerke afgescheiden en er stedelijke voorrechten aan gegeven. Hierna zijn wij doorgelopen richting Pier (elegant amusement boven zee).

Zeepier constructies waren heel populair in Groot Brittannië. Oorspronkelijk waren het aanlegsteigers voor schepen, maar rond 1850 ontdekten ook toeristen de pier. Ze konden er zonder gevaar een wandeling in zee maken en genieten van de gezonde lucht en een grandioos uitzicht.

In 1894 bouwde men een pier in Blankenberge. Met zijn 350 meter lengte, zijn sierlijk restaurant in art-nouveoustijl en zijn elegante kiosken viel dit gietijzeren kunstwerk erg in de smaak bij de toeristen. 's Namiddags en 's avonds werden er concerten gegeven, er werd gedanst en er waren allerlei attracties met zangers, acrobaten, goochelaars en buiksprekers.



Vanaf de boulevard zijn wij een trap naar beneden gelopen, links van ons staat het hedendaagse Casino. In vroegere tijden: Kursaal en Casino: trefpunt van de beau monde. De zomergasten ontmoeten elkaar onder meer in het mondaine kursaal, een sprookjesachtig gebouw dat in 1859 zijn deuren opende. Elke avond was er een chic bal. Met zijn grote feestzaal, restaurant, leeszaal, muziekzaal, biljartzaal en salon de conversation werd het meteen een trefpunt voor de beau monde. Reeds in 1865 denkt het stadsbestuur eraan om zelf een casino te bouwen. Pas in 1886 liet het gemeente bestuur verderop op de dijk een casino bouwen: een exotisch paleis met gebogen voorgevel en Moorse torentjes. Ze wil hiermee tegemoetkomen aan de vraag van de

badgasten naar een vergaderplaats. Het casino komt op het stuk duin waar voordien het fort Napoleon stond. Het stadsbestuur verwerft de duin in 1873. Het casino beschikte over een concertzaal met eigen orkest, balzaal, rookzaal, conversatiezaal en expositieruimte enz. Tussen 1888 en 1896 konden de gasten er ook gokken. Het casino was open van 8:30 uur tot middernacht. Voor de toegang moest men betalen (dagkaart of abonnement). In de jaren 1930 beslist men een nieuw casino te bouwen. Het wordt een volwaardig voorbeeld van modernistische architectuur.



Rita nam ons mee naar een straatje waar nog een heel oud huisje stond, op de voorgevel stond de naam Majette, zij kon niet vertellen hoe oud het huisje was, dit was nergens terug te vinden. Wij konden het huisje niet van binnen bekijken omdat er op de zolder een vergadering was van de stichting van kunstenaars. Rita deed wel de bovendeur van de gang open zodat wij een inzicht kregen hoe de gang er uit zag.

Toen wij een stukje verder naar zo'n zelfde klein huisje met een ander dak stonden te kijken kwam de bewoner over de onderdeur hangend even kijken. Toen Rita dit zag zette zij het op een speurt om met de bewoner te praten. Zij kreeg het voor elkaar dat wij in de onderruimte een kijkje mochten nemen. De bewoner vertelde dat het huisje vroeger bewoond werd door een vissersfamilie met tien kinderen.

Van binnen een prachtige woonkamer met een balkenplafond wat van scheepswrakenhout gemaakt was en een prachtige schouw met mooie blauwe tegeltjes. Een schilderij waarop de schepen van toen op het strand lagen afgemeerd. Een houten trap die er later bij is gemaakt, want vroeger hadden zij dit niet en moesten zij via de gang met een ladder naar de zolderverdieping.





De keuken had ook een schouw waar het eten bereid kon worden, een leuke binnenplaats waar men de toegang tot de gang goed kon zien. Vanaf de voorkant de gang gefotografeerd met de bewoner op de achtergrond.

Ook kwamen wij het oude stadhuis tegen. Het oude stadhuis in de Kerkstraat dateert van 1679. Voor het bouwen van het stadhuis werden de stenen van het Spaanse fort gebruikt. Midden van de vorige eeuw groeit Blankenberge uit tot een mondain centrum. Het gemeentebestuur denkt eraan om een nieuw stadhuis te laten bouwen. Bijgevolg wordt het oud stadhuis verwaarloosd.



De Bestendige Deputatie weigert in 1894 het stadhuis af te breken op advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten die op de historische en architectonische waarde van het gebouw wijst. In 1908 is men zich bewust van de kunstwaarde van het gebouw en worden er stappen gezet tot restauratie. Uiteindelijk vinden er herstellingswerken plaats in 1930 en in 1982-1984. Vandaag wordt het stadhuis gebruikt als tentoonstellingsruimte. Het huidige stadhuis wordt in 1950 gebouwd op de gronden van het voormalige slachthuis.

Wij zijn daarna teruggelopen naar de haven, hier nam Rita plaats op de garnalenboot B606 Victorine die op de kant staat. Rita vertelde dat deze garnalenboot op de kant, regelmatig gebruikt wordt als podium voor muzikanten. Meteen aan de kade lag nog een oude garnalenboot. Deze prachtig geres-taureerde garnaalboot, (oorspronkelijk 072) Jacqueline-Denise, is een houten tweemas-

ter, gebouwd op de Oostendse werf Borrey. De kiellegging had plaats in 1939, vlak voor de Tweede Wereldoorlog, en in 1942 werd het schip in de vaart genomen. Het vaartuig was eigendom van reder Charles Lenaers en behoorde tot 1951 tot de Oostendse vissersvloot. Daarna werd het verkocht aan dhr. Klaas uit Terneuzen en maakte het schip als plezierboot heel wat omzwervingen in Zeeuws-Vlaanderen.

In 1991 haalde Peter Sabbe de afgedankte Jacqueline-Denise naar Blankenberge om de garnaalboot in samenspraak met het stadsbestuur te restaureren en als maritiem monument bij de vuurtoren te plaatsen. De restauratie van het erg verwaarloosde schip vlotte niet zo best tot burgemeester Monset het dossier in handen kreeg en het als Interreg-project kon laten meefinancieren door de Europese instanties. Het stadsbestuur vertrouwde de restauratie toe aan de scheepswerf Traditionele Scheepsbouw Vandamme-Hutsebaut in Zeebrugge.

Toen het schip in juni 2005 in de werf aankwam, leek het meer op een wrak. Een deel van de kielbalk, enkele spanten en een stuk van de wering waren nog bruikbaar. De restauratie werd dus meer een reconstructie met respect voor de originele boot, want de Zeeuwse eigenaars hadden nogal wat verbouwingen aangebracht. Jan Vandamme en zijn ploeg klaarden de klus in minder dan een jaar tijd. De Jacqueline-Denise werd weer een prachtige zeilboot. Het stadsbestuur vroeg de vzw De Scute het schip te onderhouden en er veel mee te varen, en belangstellenden mee te nemen om hen te laten kennismaken met dit unieke exemplaar uit ons maritiem verleden.

De idee van een statisch monument, een podiumboot, werd niet helemaal verlaten, want Blankenberge bestelde bij Jan Van-



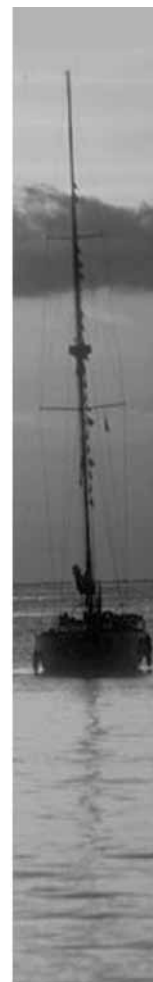
damme een tweede identieke garnaalboot, zonder het onderwatergedeelte, maar wel met een stuurhut. Die halve boot werd op de Barcadère geplaatst, de noordelijke kaai van de oude vissershaven, als een zusterschip van de Jacqueline-Denise. Die podiumboot kreeg de naam B 606 Victorine, naar het schip van Bertje Pupe, de vissersnaam voor Albert Goes. De Victorine staat intussen op duizenden foto's van toeristen, en de kinderen spreken over de speelboot.

Historische waarde van de Jacqueline-Denise

De Jacqueline-Denise is 14.10m lang, 3.60m breed en heeft een maximale diepgang van 1.65m. Ze heeft twee masten met giek en gaffel en wordt met een helmstok bestuurd. In tegenstelling tot latere types van deze garnaalboot is er geen stuurhut. De oorspronkelijke Jacqueline-Denise was een zijtreiler met een hulpmotor van 34 pk. Om veiligheidsredenen werd bij de reconstructie een moderne scheepsdiesel aangebracht. Het is een typische garnaalboot van tussen de twee wereldoorlogen, de overgang van zeilboten naar motorboten. Het schip is afgeleid van het zogenaamd schipje. Het

schipje van Panesi van de gelijknamige rederij is wellicht het best bekend. Die rederij bouwde al in 1920 hulpmotoren in zijn vaartuigen en paste de vorm van zijn schipjes daarvoor aan. De opvolgers, de garnaalboten, waren iets ruimer en scherper en werden al vlug over de hele kust gebruikt en gebouwd. Ze waren vrij eenvormig en nagevoeg even groot, meestal tweemasters en vanaf de jaren '30 kregen ze een stuurhut. De motoren evolueerden van 20 naar 40 pk. Van dit type houten garnaalboot, zijtreiler met hulpmotor, is de Jacqueline-Denise wellicht één van de zeldzame varende getuigen.

Daarna zijn wij doorgelopen langs de haven, hier kwamen wij een vereniging V.O.N.A. tegen dit zijn particulieren die kleine vissers boten bezitten en voor hun plezier op zee vissen. Hier vandaan was de Bavaria Zeilclubvlag goed te zien hij wapperen mooi aan de vlaggenmast van de V.N.Z.



DE KONING BOEGSCHROEVEN



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



De Koning Boegschroeven
Industriestraat 3H
8263 AA Kampen
Tel: 06 - 122 133 72
www.dekoningboegschroeven.nl

Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

Uw oog is gevallen op de boot van uw dromen...

Alle voordelen hebt u goed op een rijtje. En de nadelen? Ze zakken langzaam naar de achtergrond. Liefde maakt nu eenmaal een beetje blind. U wilt echter zeker weten dat u de juiste keuze maakt. Dat vraagt een koele kijk. Van een jachtexpert met alle kwalificaties. Met ervaring, inzicht en een onpartijdige opstelling. Zo'n man is Rem Schuijt. Een van de weinigen in Nederland. Samen met u bekijkt hij de boot. Inspecteert hem op alle onderdelen en komt tot een advies. Dat is zonder twijfel de beste koers naar een weloverwogen beslissing.

EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT BV aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding

Parklaan 7 • 1601 EK Enkhuizen
tel 0228 314 741 • mob 0653 401 862
e-mail: info@expertiseburoschuijt.nl
internet: www.expertiseburoschuijt.nl



International Registered Yacht Surveyor (IRYS) • Register Expert (re) • HISWA en NVEP Qualified Yacht Surveyor Register Taxateur (VRT) • RYA/MCA Yachtmaster-offshore

Onze gids Rita vertelde bij het staketsel dat het restaurant op het staketsel een paar jaar geleden helemaal is uitgebrand en daarna weer in oude stijl is opgebouwd, werkelijk een prachtig gezicht.

Hier vertelde zij ook nog iets over de vissersvloot. Op het einde van de 13de eeuw telt de Blankenbergse vissersvloot meer dan 60 vaartuigen. In de 14de eeuw krijgt de Blankenbergse visserij harde klappen ten gevolge van de vele oorlogen. Ondanks het statuut van 'stede en de port' blijft Blankenberge een klein centrum dat van de visserij leeft.

In de 18de eeuw leeft de vissersbevolking samengehokt in kleine lage huisjes. Ondanks het feit dat de Blankenbergse vis, die omwille van zijn uitzonderlijke kwaliteit, tot ver in het binnenland en zelfs tot in Versailles verkocht wordt, leeft de vissersbevolking in uiterst ellendige omstandigheden. De vissers verdienen hun brood op schuiten (boten met een platte bodem) die ze huren waardoor het grootste deel van de opbrengst onmiddellijk de reders toekomt. Bovendien zijn de vissers verplicht al het nodige materiaal (touwen, garen, zeilen, teer, enz.) bij de reders aan te kopen. Tijdens de middeleeuwen en de moderne tijden hebben sommige vissers een bijverdienste op zee. Zij werken als loods voor de stad Brugge en loodsen vreemde koopvaardis-schepen doorheen de Vlaamse banken en het Zwin naar Sluis. Ondanks het harde vissersleven blijft de visserij een familietraditie. De kinderen stappen in de voetsporen van hun vader. Het aantal schuiten neemt voortdurend toe. Als gevolg daarvan gaan in de Blankenbergse visserijkringen stemmen op om een schuilhaven te bekomen. Ze dringen aan op de aanleg van een haven omdat ze de noodzaak aanvoelen om grotere vaartuigen te bouwen. In 1861 wordt de aanleg van de Blankenbergse schuilhaven goedgekeurd. De werken starten in 1863 en zijn pas in 1871 klaar. De haven is slecht georiënteerd. Met de overheersende westenwinden is het gemakkelijk om binnen te varen maar

zeer moeilijk om buiten te varen. De schuiten meren bij voorkeur langs het westerstaketsel aan.

Daarna zijn wij naar het pontje gelopen en zijn daar in twee keer tegen een sterk gereduceerd tarief overgestoken naar de andere kant. De eerste groep heeft hier heerlijk genietend van de zon zitten wachten tot de tweede groep gearriveerd was. Daarna moest er een stenentrap vol met stuifzand afgelopen worden om naar de Scuteloods te lopen.

De Scute Welkom Bavaria Club



Nadat iedereen aan de voorkant van de loods een plaatsje had ingenomen kregen wij van een vrijwilliger stand op een metalen trap de geschiedenis van De VZW De Scute te horen.

De VZW De Scute is opgericht in 1992. Bedoeling was en blijft het maritieme erfgoed uit het vissersverleden van Blankenberge te herwaarderen. Medestichter Achilles Wittevrongel, de zeilmaker, liep al lang rond met de idee de legendarische Blankenbergse schuit te herbouwen. Maar er was een krachtige impuls nodig uit het Pajottenland om de droom in daden om te zetten.

Muzikant en ook instrumentenbouwer Herman Dewit kwam daar bij het zoeken naar een plan voor de bouw van een kleine zeilboot bij de historicus en archeoloog, wijlen Luc Casaer terecht. Die was al jaren bezig met het bestuderen van het Europees maritiem erfgoed, en samen zakten ze naar Blanken-





berge af om de start te helpen voorbereiden van de bouw van die platte en zware schuit waar onze vissers van de 17de tot het einde van de 19de eeuw de Vlaamse banken mee hebben bevestigd.

Ze kregen spoedig versterking van Daniël Bossier, een vishandelaar uit Halle en zoon van een Zeebrugse visser, en logistieke hulp van Frank Panesi en Leo Feytens. Bij de stichters van de vzw zaten ook twee scheepsbouwers uit Zeebrugge, Gustaaf en Urbain Haerinck. Zeven jaar hebben de pioniers van de vzw De Scute de vele hindernissen - technische en financiële - genomen. En in 1999 had onder massale belangstelling de tewaterlating plaats van de B1 Sint-Pieter. Tussen de polyester plezierjachten ligt die zware open schuit nu in de vroegere Blankenbergse vissershaven als monument om te herinneren aan ons rijke, maar harde vissersverleden. Die groep vrijwilligers van de vzw De Scute bouwt ondertussen al weer sinds 2000 aan een loodskotter uit de 19de eeuw. De tewaterlating was gepland voor 2008, maar is voor onbepaalde tijd uitgesteld door de renovatie van de B1 Sint-Pieter. Recent kreeg de vzw De Scute van het stadsbestuur van Blankenberge ook het beheer over de visserssloep Jacqueline-Denise. Die sloep werd in opdracht van het stadsbestuur gerestaureerd op de werf van Jan Vandamme in Zeebrugge. Met die schepen wordt geregeld voor onze kust gevaren met belangstellenden, maar het is ook de bedoeling deel te nemen aan internationale mani-



deel 2 in de volgende Langszij

festaties. De schuit Sint-Pieter geraakte in 2001 na een avontuurlijke tocht al op het eiland L'Île Tatihou nabij St-Vaast La Houque in Normandië. Aanleiding was een tentoonstelling over de Vlaamse visserij in het lokale maritieme museum. In 2005 trok de schuit ook grote aandacht door deelname aan Sail Amsterdam. De vzw De Scute heeft duidelijk iets losgemaakt in Vlaanderen, want kort na het verschijnen van de Blankenbergse schuit zijn op diverse plaatsen groepen gestart met het restaureren of herbouwen van historische schepen en op korte tijd groeide ook in Vlaanderen belangstelling voor ons maritiem erfgoed. In Nederland, Frankrijk en Engeland was men daar al tientallen jaren enthousiast mee bezig.

De vzw De Scute telt ruim 80 leden en medewerkers en kan ondertussen rekenen op financiële steun van de stad Blankenberge, de Vlaamse Gemeenschap en kreeg tijdelijk zelfs subsidies van de Europese Commissie. Toch zijn particuliere sponsors nog hard nodig om de bedrijvigheid van de vzw in stand te houden. De vzw De Scute organiseert ook geregeld muzikale manifestaties: kerstconcerten, Jazz op de Schute e.a. Ze heeft zelfs een Scute-orkest opgericht. Dat heeft te maken met pionier Herman Dewit en zijn folkgroep 't Kliekske, die naar De Scute een pak muzikanten meegebracht heeft. Bij elk feest van de vereniging krijgen die de stille wenk hun instrumenten niet te vergeten. En dat geeft de vereniging een extra culturele dimensie.



Tijdelijk ligt de bouw van de loodskotter stil omdat de B1 Sint-Pieter uit het water is gehaald voor een grondige renovatie. De huidplanken bleken ernstig aangetast door de gevolgen van de olmenziekte. De schuit krijgt nu nieuwe huidplanken, een moeilijke en dure operatie, en is daarom ondergebracht in een gehuurde loods aan het Bevrijdingsplein, de westelijke toegang tot de jachthaven. Tijdens de uitleg over De VZW De Scute kregen wij een borrel aangeboden, men kon kiezen uit Citroen jenever of Oude Hasselt jenever. Deze drankjes gingen er bij iedereen gewillig in.

Wim en Maria Högemann
Lady Afiena (42 Cr)



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



Veiligheid & Vaargedrag
Λειψία & Αστράκτης

Tussen de *grote* jongens *grote*

Is uw vakantie ook naar wens verlopen? De reizen over het water maken we niet alleen. Zo beleven we soms adembenemende vakantiemomenten. Ontmoetingen op het water tussen beroepsvaart en pleziervaart verlopen soms problematisch. Bij de KNRM hebben we gemiddeld dertien keer per jaar met aanvaringen te maken, vaak is daar pleziervaart bij betrokken. Wat kunnen we doen om ongeschonden ons reisdoel te bereiken?

Op zee

Vaar je langs de kust naar het Zuiden en moet je de Maasmond oversteken, dan meld je je bij de Verkeerscentrale Hoek van Holland. Je krijgt een label, en mocht de zaak dreigen knijp te lopen, dan word je opgeroepen. Wel stand by blijven met je marifoon. Je blijft zelf verantwoordelijk voor een geslaagde overstek. De drukke beroepsvaart weet dat er jachtjes oversteken en houdt daar rekening mee door vaart te minderen als dat kan. Maar overleggen wordt zeer op prijs gesteld. Ben je niet zeker over je handelswijze, vraag dan gerust advies aan de verkeerscentrale: "Hij heeft liever dat u achter hem langs gaat." Ben je eenmaal veilig aan de overkant, dan wacht de volgende uitdaging in de vorm van de baggerboten die bezig zijn met de Maasvlakte II. Achterlangs is meestal de beste optie.

Belgisch oversteken

Verderop richting België, bij Zeebrugge is het allemaal wat minder gereguleerd. Je ziet aan de betonning waar de geul loopt, verder is het gewoon een kwestie van uitkijken. Zolang jij de brug van het zeeschip kunt zien, bestaat de kans dat jouw bootje wordt opgemerkt. Op hun radar ben jij een kleine stip. Het is jouw eigen beslissing om voor een schip over te steken of achterlangs te gaan, maar zeeboten varen bijna altijd sneller dan je denkt. Laatst zag ik een zeilboot verdwijnen achter de boeg van een zeeschip. Ik vreesde het bootje nooit meer terug te zullen zien. Na enige

De KNRM kan niet buiten uw steun! Kijk op www.knrm.nl



bloedstollende momenten zag ik dat het toch nog net goed was afgelopen.

Traffic lanes

Moet je bij een overstek door een verkeersscheidingstelsel, dan is het verplicht om zo recht mogelijk over te steken. De tijd dat u de vaargeul oversteekt, is dan zo kort mogelijk. Het maakt ook, dat u het best zichtbaar bent. Uw grootzeil helpt daarbij.

Ruim binnenwater

De dode hoek van de beroepsvaart is een blinde vlek voor de beroepsschipper. Zeker bij een ongeladen schip, dat hoog op het water ligt, kan het zo 500 meter voor het schip zijn. In dit gebied bent u onzichtbaar! Als opstandige puber ben ik eens met mijn roeibootje het Amsterdam-Rijnkanaal overgestoken. De vrachtaarder, die maar net vaart kon minderen, had ik niet kwaai kunnen maken. Met opgestoken vuisten kwam de schipper het gangboord inlopen om me duidelijk te maken dat ik niet bepaald handig bezig was. Toen had ik geen flauw benul hoe gevaarlijk mijn manoeuvre was.

Samen varen

Het project Varen doe je samen van de Stichting Recreatietoervaart is in het leven geroepen om de pleziervaarder en de beroeps bewust te maken van elkaars aanwezigheid. De talrijke knooppuntenboekjes laten zien waar de knelpunten op de vaarwegen zitten. Een gewaarschuwd scheepje telt voor twee!

Michelle Blaauw
KNRM





Palu@sea: Handel toont
Hindelooper Hemel



Memories: Bijzondere Belgische Bavaria



Doemediema: Houtje touwtje



Adios: Mooi rood is niet lelijk!



DEKKER WATERSPORT



MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!

GRATIS AANLEGGEN EN OVERNACHTEN!

Dekker Watersport biedt u extra veel watersportplezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken.

Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf. Hier gratis aanleggen en op aanvraag gratis overnachten. Water en 220V is aanwezig.

Voor een voordelige koers, onze coördinaten: N 52.25.872 E 4.49.307

ROUTE NAAR ZAANDAM VIA DE WEG

Vanaf Amsterdam: Ringweg A10 borden Zaanstad volgen. Via A8, afslag Zaandam-Zuid (afrit 1). Onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg / Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

Vanaf A7 Hoorn: A7 richting Zaandam/Amsterdam nemen (A8). Afslag Zaandam-Zuid. Nogmaals afslag Zaandam-Zuid en onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg/Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

Vanaf A9 Alkmaar/Beverwijk: Afslag 10, Castricum-Zaandam Zaanstad, volg de Provinciale Weg naar Zaandam. Na station Zaandam (aan de rechterkant) 3^e afslag rechts. Volgende kruising weer rechts. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

PIETER GHIJSENLAAN 4, 1506 PV ZAANDAM, TEL.: 075 - 6 163 362

VOOR EEN TOTAAL OVERZICHT VAN ONZE AANBIEDINGEN: WWW.DEKKERWATERSPORT.NL

Jachtverhuur,
flottieljes,
actief meezeilen
Verleg uw grens

www.ZeileninKroatie.nl

www.ZeilenGriekenland.nl

www.ZeilenTurkije.nl

www.ZeileninItalie.nl

www.ZeilenRondMallorca.nl

Specialist in zeilvakanties in de Middellandse Zee

wij delen graag onze persoonlijke ervaring met u voor een onbezorgde zeilvakantie

Gelkingestraat 36 - 9711 nd Groningen - 050-3118635 - info@zeileninkroatie.nl

jfb b.v. specialisten in watersport

tsjalk 2-4 * nl-8721 en warns * tel. +31 (0)514 682238 * fax. +31 (0)514 682592

Voor jachtservice en winterstalling op maat
surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl

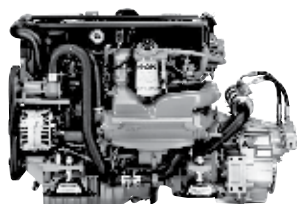
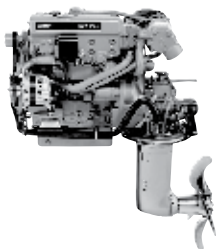


SCHOON. STIL. KRACHTIG.



De D-serie zeiljachtmotoren van 12 tot 180 pk is speciaal ontwikkeld voor zeilers. Voor iedere motor is een uitgebreide range van schroeven en accessoires verkrijgbaar – inclusief de geheel nieuwe tweeblads klapschroef. Ondersteund door het grootste dealernetwerk in de markt.

D-SERIE VOOR ZEILJACHTEN VAN 12 TOT 180 PK.



D-serie voor zeilers: Schoon. Stil. Krachtig.

- Hoog koppel bij lage toerentallen voor eenvoudig manoeuvreren.
- Krachtig laden met 115 A dynamo en ingebouwde laadsensor.
- Lage emissiewaarden en een laag geluidsniveau voor meer comfort.
- Optie om motorgegevens in een kaartplotter af te lezen.
- Slimme en flexibele instrumenten.
- Optimale betrouwbaarheid door robuust design.

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com

AMERICA'S CUP ORIGINAL PRACTICE YACHTS

Via deze advertentie wil ik de, met name sportieve, BZc'er de unieke kans bieden om op een n.n.t.b. (lang) weekend in mei 2011 te Helsinki Finland een onderling wedstrijdje te gaan zeilen met de originele en officiële SM40 America's Cup oefenjachten. Deze voormalige BMW Oracle boten zijn afgelopen seizoen in Monaco gekocht door een Fin, welke een in Helsinki woonachtig familielid van mij, gevraagd heeft deze 2 boten naar Helsinki te laten bezorgen.

De boten liggen nu, tijdens de wintermaanden op de kant van de HSYC (Helsingfors Segelsällskap Yacht Club, www.hss-segel.fi) te Helsinki, maar worden, afhankelijk van Koning Winters kracht, medio april 2011 weer het water in gelaten bij deze van origine Zweedse YachtClub.

Deze schepen worden op dit moment als oefenboten gebruikt door div. landenteams als bijv. Zweden, Estland, Finland en Rusland en hebben ook AUDI als nieuwe sponsor gevonden. Dat het overigens om de eerste generatie America's Cup oefenboten gaat, blijkt wel aan de productie tacks die op de boten staan, n.m.l. USA 1 & USA 2 en destijds nieuw geleverd door MaxiYachts uit Zweden. (www.maxiyachts.com tap. SM40)

Mij is de unieke kans gegeven om een weekend max. 10 BZc'ers, de gelegenheid te bieden een onderlinge weekend competitie met deze unieke boten te varen.

Met nadruk wil ik melden dat het hier niet om een BZc evenement gaat en er zitten ook geen commerciële bedoelingen achter. Ik wil graag de sportieve Bavaria zeiler deze mogelijkheid geven waarbij de kosten van de retourvlucht, eten en drinken alsmede de verblijfskosten voor uzelf zijn.

Voor verblijf wordt echter de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van het HSYC Guesthouse (max 6 pers) en een appartement (max 6 pers) Genoemde Guesthouse heeft geen toilet, douche en keuken maar staat het HSYC toilet en douche gebouw ter beschikking. Het appartement beschikt wel over deze faciliteiten.

Kosten per persoon:

- Retourticket Amsterdam-Helsinki, ca.: € 200,-
- Verblijf per nacht in het Guesthouse of appartement, € 20,- / € 40,-
- Eten en drinken.
- Vertrek op vrijdag en retour op maandags. (zaterdag en zondag zeilen)

Heeft u interesse en wilt u van deze unieke kans gebruik maken?!
Gelieve dan per mail contact op te nemen met; Sicco Broekman "Global Buccaneer"
zicobroekman@hotmail.com





Paul Wielders vaart met een Bavaria 38 over de Adriatische zee naar Griekenland. Hij heeft zijn belevenissen in een boekje verwerkt dat de redactie van Langs zij heeft opgeknipt in vijf afleveringen. Paul beschrijft op markante wijze zijn zeilbelevissen, ontmoetingen die hij niet had met zwemmend fauna en wel had met meer en minder bijzondere mediteraners. Paul laat merken van een drankje en een hapje te houden en vergast ons per aflevering met een eigen recept.

Delivery

Reisverhaal van de "Sunny Date"

Aflevering 1 - Februari 2008

Inleiding

Frank en Ellen van "Sunny Sailing" geven mij elk jaar opnieuw het vertrouwen om een van hun boten over te varen. In 2007 was al afgesproken dat wij één van de nieuw aangekochte boten voor de vloot van Frank en Ellen naar Lefkas zouden varen. Het feit dat dit in tegenstelling tot voorgaande jaren al in februari zou plaatsvinden en niet in maart na de Hiswa, was toen nog niet bekend. In ieder geval zouden Peter en ik de reis gaan ondernemen en er zouden nog één of twee mensen op 'onze' boot meegaan. In dit geval werden wij aangenaam verrast door het feit dat Nico ook meegang. Een collega van Nico, Enrico zou ook meereizen. Nico is een ervaren zeiler en heeft net zoals wij de reis al meerdere malen gedaan, Enrico daarentegen was een novice en had die ervaring nog niet. We besluiten dat Peet, Nico, Enrico en ik de 38 voeter varen. De anderen varen een 31 en een 34 voeter. We varen afzonderlijk van elkaar.

De voorbereidingen

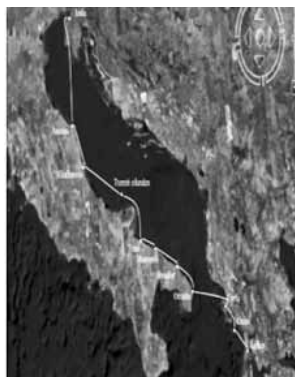
Al weken geleden heeft Peet de tickets geboekt, lekker goedkoop, fantastisch gewoon, voor € 18 naar Venetië. We zouden dan zoals gewoonlijk, vanuit Venetië met bus, trein en bus naar Isola gaan waar de boot klaar ligt. De tickets zijn geboekt, het weer wordt vol spanning in de gaten gehouden, tassen worden zoals altijd te vroeg gepakt zodat op de dag van vertrek weer twijfel ontstaat of alles er wel inzit. Een extra tas met spullen heb ik nog op de motor naar

Marnix in Nijmegen gebracht. Daar nog wat bijzonderheden besproken en het laatste nieuws door genomen. Op 31 januari gaan Marnix en Ellen met de auto naar Isola om de boten klaar te maken. Zij zijn op de 3e februari terug met de mededeling dat alles in orde en klaar is voor vertrek: de boten zijn afgetankt en vaarklaar. Sonja en Richard, de nieuwe flottielje leiders van de familie Frank en Ellen, zijn daar al met hun eigen boot de "Dribbel". Dit is een 38 voeter met slechts twee hutten, fantastisch gewoon, wat een ruimte. Zij zorgen voor de ontvangst hoewel zij pas vanaf 1 maart officieel in dienst zijn van Sunny Sailing.

Peet, Nico, Enrico en ik varen de 38 voeter. Sonja en Richard vertrekken pas zaterdag 8 februari omdat pas dan hun bemanning compleet is.

Ik ben blij de reis te gaan maken met ervaren mensen, Peet en Nico hebben de trip ook al een stuk of drie keer gedaan in eerdere jaren. Enrico kennen we niet, maar dat komt wel goed. Met drie man is het goed te doen en vier is niet te veel. Jammer dat de meisjes er niet bij zijn deze Keer, maar nu kunnen we tenminste lekker tekeer gaan zoals mannen dat onder elkaar doen, boeren en scheten laten enzovoort...

Dinsdag 05-02-08, eindelijk is het dan zover
Vandaag nog even de band van Hilde's motor laten repareren en langs moeders om afscheid te nemen, en dan om een uur of



drie Hilde ophalen van haar werk. Even na vier uur besluiten we op weg te gaan naar Peet en Esther in Hellevoetsluis. Lekker vroeg, de files ontwijkend door onderweg eerst nog een hapje te eten in Rotterdam, om rond de

klok van acht op de Jade in Hellevoetsluis aan te komen. We drinken daar koffie en thee en eten chocolaatjes. Hilde gaat een uur of half negen naar huis. Wij liggen nog op banken en bedden in afwachting op het uur van vertrek naar Charleroi. Zoals te verwachten kunnen we de slaap niet vatten en dus besluiten we een uur of half twaalf maar op weg te gaan...

Woensdag 06-02-08, België

Na in een tankstation nog wat koffie en snoep te hebben genuttigd, komen we half drie in Charleroi aan. We nemen afscheid van Es, zij rijdt terug naar huis omdat zij vandaag nog moet werken en hoopt nog wat te slapen. We hangen rond op het nieuwe maar zeer ongezellige vliegveld, op stoelen die lijken te zijn ontworpen om er zeker niet op te kunnen zitten. Niet gemakkelijk als je nog een uur of twee moet wachten. Er is ook niets te eten of te drinken, die Belgen vinden dat de dag pas begint als zij wakker worden. Erg vreemd.

Langzaam maar zeker begint de vertrekhal vol te stromen met mensen die ook het idee hebben opgevat ergens heen te vliegen en om vier uur dertig kunnen we inchecken. Na het overhandigen van onze tickets is de verbazing erg groot als we horen dat we pas de volgende dag moeten vliegen, de zevende dus en niet de zesde zoals in ons hoofd zit! We besluiten beiden maar eerst even een sigaret te roken voor we iets anders gaan doen. Peter vermoorden heeft ook geen zin want die moet nog minstens twee weken mee op de oversteek van Isola naar Lefkas en bovendien heb ik zelf ook niets gecheckt - ook niet toen Hilde mij vertelde dat er in haar agenda de zevende als vertrekdatum stond en zelfs niet toen ik tegen Peet zei dat ik het vreemd vond dat ik een extra dag verlof moest nemen. Eigen schuld dus. In ons hoofd hebben wij beiden de datum van de 6de gehad en zo is het gelopen. Bij de infobalie op het vliegveld vinden we een hotelletje in Ranchart, een buitenwijk van Charleroi, met een kamer voor twee per-

sonen. De sympathieke hoteleigenaar komt ons van het vliegveld halen en voor € 70 zitten wij gebakken.

Na een paar uur slaap, een verfrissende douche en in het bezit van een stadskaart waarop de hoteleigenaar duidelijk heeft aangetekend waar we niet moeten komen (hoeren en drugs) gaan we met bus en metro naar Charleroi - en waar kom je dan terecht? Winkelen, kuieren, struinen en via de Mc Donald maar weer naar huis. 's Avonds komen we na een telefoontje van de hoteleigenaar om te informeren 'of er nog wel plek is?' in een volledig leeg Italiaans restaurantje terecht, alwaar we wel heerlijk hebben gegeten. Peet schnitzel en ik lammetjesvlees. Nou ja lammetje, misschien was 'ie toch al een klein beetje aan het puberen. Alles begoten met een heerlijk flesje rode wijn en met als dessert een flensje met chocolade kuieren we voldaan weer terug naar het hotel. Met de hoteleigenaar spreken we af dat hij ons de volgende ochtend om vijf uur weer naar het vliegveld brengt, dus de wekker op half vijf gesteld en nu lekker slapen.

Donderdag 07-02-08, Isola 45° 32,4' N 013° 38,8' O

Op de afgesproken tijd worden wij naar het vliegveld gebracht, samen met een andere heer die zijn auto bij het hotel laat staan en met een dame die zo te zien geen goede morgen heeft. 's Nachts heeft het gevoren, dus het is behoorlijk koud. Op het vliegveld zijn Nico en Enrico er ook en we kunnen zo inchecken, hoewel Peet iets van € 50 en ik nog € 18 moet bijbetalen voor extra bagage. Ik herinner mij dat ik nog een fles cola en een flesje Bacardi in mijn tas had gedaan - wel een duur drankje dan achteraf gezien, maar ja dat is nou eenmaal zo. Ryanair moet toch ook wat verdienen, anders kunnen we niet meer zo goedkoop vliegen moet je maar denken. We beginnen half zeven aan een met benen in mijn nek en klem zittende vlucht. Het zal mij benieuwen wanneer de vluchten komen met staanplaatsen! Om acht uur is het leed alweer geleden. Na de landing is onze bagage er al snel en dan, nadat we aanvankelijk op mijn aanwijzen in de verkeerde bus hadden plaats genomen, rijden we richting Venetië Maestre. Om 09.18 hebben we de trein naar Trieste waar we rond elf uur aankomen. In Trieste pakken we de bus van half één naar Isola en om twee uur komen we aan boord. Daar verwelkomen Sonja en Richard ons met koffie, perfect gewoon. Tassen worden uitgepakt, spullen opgeruimd en de provisorische buis-



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



kap die ik elk jaar meeneem wordt geïnstalleerd. Het is hier mooi weer, de zon schijnt, maar het is wel erg koud. 2 à 3 graden, wijst de thermometer aan die Peet heeft meegenomen.

Al snel is er een pot gemaakt voor de boodschappen en zijn we onderweg met een kar van de marina om eten, drinken en de rest te halen. Je wilt per slot van rekening niet omkomen van de dorst en de honger op zo'n trip, dus worden brood, bier, wijn en veel nuttige dingen ingeslagen zoals chocola en lekker veel eieren en spek en natuurlijk veel flessen water. Zout, peper, suiker, melk, koffie, cappuccino, thee en honing moeten ook worden meegenomen, er is nog helemaal niets op de boot. Al met al hebben we dus alleen maar hele voedzame en gezonde spullen gekocht. Het enige wat gezegd moet worden is dat we als een stelletje kippen zonder kop door de supermarkt lopen, er is helemaal geen structuur in de manier waarop wij bezig zijn. Nico zorgt in principe voor het eten, eigenlijk hebben we dat niet echt afgesproken maar ja, hij kookt lekker dus gaan we daar van uit. Ieder loopt wat te graaien en al vlug hebben we twee karren vol, maar niets is daarvan overbodig. Ik ben later niet verbaasd als broeken en overige kleding beginnen te knellen. Voor het gemak en voor de gemoedsrust wordt één en ander dan aan de heersende temperatuur toegekend. Terug aan boord wordt een serieuze

planning gemaakt voor de dag van morgen. Na beraad wordt besloten dat we de Zuid ingaan als we lekker hebben uitgeslapen en dat we wel zullen zien waar we uitkomen, Ancona of zo. Dat is tenminste plannen! We gaan nadat we een verfrissende dut + douche hebben gedaan, samen met Sonja en Richard naar de ons welbekende pizzeria: lekker veel eten en wijn drinken en daarna slapen.

Vrijdag 08-02-08, storm bij de oversteek.

Na douchen, veel koffie, stevig ontbijt met gebakken eieren van Nico, nodige sigaretten, boot reisklaar maken, wordt de dinghy stevig vastgemaakt voorop het dek en wordt het gehele schip aan een grondige inspectie onderworpen. Hierbij worden kielbouten, Z-drive doorvoer en roerkoning niet overgeslagen. De plaats van het reddingvlot, de vuurpijlen en de staaldraadknipper wordt genoteerd zodat we gelijk weten waar dat is als we daarvan iets nodig hebben. Het is per slot van rekening wel een heuse zeereis en per consequentie moet je dus op alles berekend zijn. Peet installeert de life-lines, tijdens de overtocht zullen we aangeliind zijn, maak je geen illusies, als je overboord valt ben je niet meer te redden. Het is dan donker, het schip heeft een snelheid van 7 of 8 knopen en het water is maar een graad of 7, dus levend wordt je dan in ieder geval niet meer uit het water gehaald. Mochten ze je ooit weer terugvinden.

Binnen wordt alles zodanig opgeruimd dat niets kan vallen tijdens de reis door het slingeren. Als alles zeevast is gemaakt varen we onder luid getoeter het haventje uit en naar buiten. Eerst de automaat kalibreren, en dan moeten we toch het haventje weer in omdat het buiten te erg tekeer gaat en we daar niet kunnen kalibreren. Om elf uur richting Zuid: langs de Sloveense en Kroatische kust met bft 6 tot 7 uit de NNO, flinke zee met golfhoogte tussen de 1.80 m. en de 2.20 m. We



**NAUTICA
INSURANCE**

Pleasure in finance & insurance!

Adres Vuurtorenweg 17e
P.O. box 103, 8530 AC Lemmer
Tel. +31 (0)514 - 533 588
Fax +31 (0)514 - 533 805
E-mail info@nauticainsurance.nl
Internet www.nauticainsurance.nl

De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sop!

varen met een snelheid van tussen de 6 en 7 knopen met slechts de Genua op weg naar de eerste shipping lane. De zee is erg onrustig en doet lelijk tegen ons, door het gemengde getij hier in de Adriatische zee is er geen regelmatig golfpatroon en verschillende deiningen en golfrichtingen lopen door elkaar heen. Enrico levert de inhoud van zijn maag al snel af aan de zee, dat is dan voor de dolfijntjes. Ik voel mij ook niet al te best. We zijn allen aangeliend en dragen consequent het reddingsvest. Nico duikt de keuken in en maakt een grote pan met macaroni, heerlijk. Eten kan alleen maar uit de dessertkommetjes want anders glijdt het van je bord. Als de wind niet meer onder de 7 bft komt en de zee wel erg tekeer gaat opper ik voorzichtig de mogelijkheid in Pula binnen te lopen om daar te overnachten, maar dat voorstel wordt algemeen weggewimpeld omdat het al donker is en de haven voor ons onbekend. Om een uur of één 's nachts bereiken we de zuidelijkste punt van Istrië. Het waait nu toch wel zo'n 8 bft uit NNO en de zee gaat tekeer als een gek. Behalve Nico is iedereen wel een beetje katterig. We hebben Enrico die echt heel zeeziek is op de bank gestuurd om te rusten, Peet is met maagklachten naar zijn bedje. Ik heb 's middags al een paar uur gelegen. De nacht is maanloos en koud maar er staan wel miljoenen sterren. We herkennen Orion, de Grote Beer en de Poolster, een waar spektakel. We zijn inmiddels voorbij Kvarnen, dwars van Cres en de wind doet zo nu en dan 35 tot 37 knopen. Je voelt dat deze wind regelrecht uit de bergen komt, want het is erg koud en het voelt uitzonderlijk droog aan. De golven zijn echt hoog, drie tot vier meter. We hebben de zeilen geminimaliseerd tot twee driehoekjes en varen met nog altijd zo'n 5 knopen richting Zuid. Op een gegeven moment besluiten we de wind voor te zeilen en richting Ravenna of Rimini te varen. De golven breken van boven en het risico zo'n breker in de kuip te krijgen is behoorlijk. Nico heeft geen behoefte aan slaap en blijft zitten. Zodra Peet boven komt ga ik even naar mijn bedje, ik voel dat er weer koers wordt veranderd en daarna hoor ik gescharrel in het kombuisje. Later hoor ik dat Peet inderdaad een breker over zich heen heeft gehad nadat hij koers had veranderd. Tegen drie uur kom ik uit mijn kooi en ga Peet aflossen. Gelukkig maar want die heeft het koud, last van zijn maag en is toe aan slaap. Rond half zes is de wind weg, alleen de zee is nog steeds een onafhankelijke stampot boerenkool, golven komen van alle kanten met hier en daar een breker. De Genua wordt helemaal weggehaald en het grootzeil wordt helemaal uit-

gerold zodat we een steunzeil hebben. De motor gaat aan en op 1400 toeren gezet. We maken ons zorgen want de motor maakt een raar geluid, het is alsof er iets aanloopt of dat er geen olie in zit. Alles wordt na gekeken en alles blijkt normaal te zijn. Ik zet de motor op een hoger toerental en het geluid is weg, maar nu is wel iedereen wakker. We bereiken even voor half tien Ancona. De Sunny Date heeft zich goed gehouden, alles is nog heel. Als men nog iets over Bavaria te zeggen heeft, dan hadden ze maar even mee moeten gaan. We zijn doodop, maar wel voldaan en blij dat we het heelhuids hebben gehaald.

Zaterdag 09-02-08, aankomst in Ancona. 43° 36,6' N 013° 28,9' O

We meren af aan de zuidzijde van de lange steiger, gelijk over stuurboord als je de haven binnen komt. Je kunt er ook tanken en er is water. Het schip wordt gespoeld, de kuip gewassen en de watertank gevuld. De havenmeester komt op visite en wil al meteen papieren zien terwijl wij eigenlijk nog bezig zijn met van alles. Hij ziet en begrijpt dat en zegt dat hij later wel terug komt. Het is hier goed liggen, de mensen zijn vriendelijk. Om een uur of elf liggen we allen op bed, behalve Enrico die de hele nacht ziek op bed heeft gelegen maar nu wonder boven wonder is opgeknapt. Hij gaat aan de afwas en slaat aan het opruimen. 's Middags gaan we nog een eindje lopen maar iedereen is moe en wil eigenlijk alleen nog maar rusten. Er is nog macaroni van gisteren en met een beetje rijst en zwarte bonen zitten we alweer heerlijk te eten. Om negen uur ligt iedereen alweer op bed. We hebben last van onrustig water.

wordt vervolgd

Macaroni

Benodigdheden: Macaroni, Italiaanse worstjes vlees, knoflook, Spaanse peper, een paar tomaten (in Italië en Griekenland zijn de tomaten wel te eten), verse Basilicum, zout, peper, een paprika en een paar verse champignons.

Bereiding: Haal het vlees uit de worstjes en rul deze met olijfolie, peper, Spaanse peper en veel knoflook in de pan. Laat het niet te heet worden, de olijfolie mag niet verbranden. Hak ondertussen de tomaten, champignons en de paprika fijn en doe het, als het vlees gaar is geworden, erbij. Als de macaroni gaar is gekookt kan je de macaroni door de saus mengen en klaar is Paul.



Van Sint Maarten naar de Azoren

Deel twee van het verslag van Pieter Goverse over een spannende vaartocht als opstapper aan boord van SY Fascination.

Het schip koerst nu op Ponto Delgado aan, daar zal Peter op het vliegtuig stappen. De laatste dagen hadden zij weinig wind. Een echte oceaandeining zorgde voor duinen van vijf meter water die onder het schip door rolden. Tijdens die dagen spraken zeilers over wind en winderigheid. Zeilmaat Hans Hartsuiker kwam met het volgende gedichtje:

*Maar ach, ik ben het minste kind.
Ik ben slechts de gelaten wind
Hij die mij liet gaan kijkt
slechts verwijtend zijn buurman aan.
Van mij zegt men nooit,
há lekker uit het zuien.
Maar denkt, oei dat komt van de uien!*

Vijandig schip?

Tijdens een van mijn dagwachten komt reisgenoot Hans mij gezelschap houden. Het is mooi en helder weer en als wachthoudende tuur ik de horizon af om te zoeken naar ander scheepvaartverkeer. Plotseling zegt Hans: "hé, een Portugees oorlogsschip!". Ik tuur nogmaals de horizon af en zie niets en vraag Hans: "Waar?", waarop Hans naar het water wijst. Hij bedoelde de drijvende kwal met de naam 'Portugees oorlogsschip'. Deze kwal is net een opgeblazen plasticzakje ter grootte van een vuist, daar bovenop staat een doorzichtige Jakobsschelp met een paarse rand. In het water hangen donker paarse slierten, die volgens Hans zeer giftig zijn.

Uit het boek Olivier en Adriaan van de schrijver Leonard Huizinga nog meer zeemans wijsheden:

*Red sky at night, Sailors delight
Red sky in the morning, Sailors warning.*

Hijs nooit een groter zeil dan je mast!

Natte droom

Tijdens een andere aflossing van mijn wacht door Hans in de vroege ochtend om 4 uur, zegt dat hij een geweldige teleurstelling heeft moeten verwerken. Ik had Hans al enige malen van zijn hut naar de keuken en het toilet zien gaan. Hij rook fris dus ik dacht dat hij een nachtelijke douche nam. Hans sprak zijn teleurstelling als volgt uit: "Ik had een geweldige droom. Ik droomde dat ik een enorme ejaculatie had, waarbij mijn oren nat werden. Toen ik goed wakker werd bleek ik met mijn hoofd op een fles douchegel te hebben geslapen die was open gegaan".

Dolfijnen en vliegende vissen

Bij het aanbreken van een dag, ik lag nog te slapen, word ik plotseling gewekt door Hans: "Kom snel kijken, want er zwemmen dolfijnen!" Binnen een wip stond ik op dek, dit moest ik zien. Een groep van wel 8 á 10 dolfijnen zwom gelijk op met de boot en haalde allerlei capriolen uit. Het was werkelijk fascinerend en ontroerend tegelijk. De show duurde al met al een 20 minuten en net zo plotseling als ze gekomen waren, waren zij weer weg. Deze geweldige show heb ik drie maal tijdens de reis mogen ervaren. Ook zien wij de eerste weken vliegende vissen, die lange banen boven het water vliegen en vervolgens weer verdwijnen. Soms belandden zij op het dek. Max heeft een aantal keren de wat grotere exemplaren gebakken en ze smaken prima, alleen opletten met de graten.

Koning

De verbinding met het thuisfront verliep via een iridium satelliettelefoon. Een kostbare verbinding die je niet kan gebruiken voor prietpraat. Je kunt er mee bellen en data mee verzenden, zoals e-mailen en het ophalen van weersinformatie en Gribfiles. De signaalsterkte was in het begin zwak, maar na reparatie van de antennekabel was deze weer op sterkte. Met bellen had je zo verbinding, maar het binnen halen en verzenden van data en e-mail duurde eindeloos. Vaak een frustrerende bezigheid dus. Volgens mij mankeerde er iets aan de proto-

collen. Van de vier oude grijze en blinde digibeten werd ik als koning 'eenoo' gekroond en zo werd dit mijn klusje. Helaas, bij het opruimen van het siliconen toetsenbord, drukte ik een aantal knopen tegelijk in en was het beeldscherm een kwart gedraaid. Het gevolg was dat wij met een scheve nek onze gribfiles en e-mails moesten lezen. Ik kreeg het niet meer goed. Na een telefoontje met Herman was het zo gefikst, dus bleef ik koning 'eenoo'.

Geluk bij een ongeluk

Het meeleven van thuis en de berichten en belangstelling van iedereen is hartverwarmend en deze support heb je gewoon nodig tijdens zo'n reis. Dat bleek des te meer toen halverwege de reis plotseling de iridiumtelefoon uitviel. Na een paar herstart pogingen bleek dat de batterij leeg was.

Na veel speurwerk kwam naar voren dat de zekering in de verkeerde opening zat. Na herstel van dit euvel werkte het laden van de batterijen weer normaal. Maar... bij het aanzetten van de telefoon heb je wel een pincode nodig. Die code konden wij nergens vinden. Je probeert wat maar bij drie maal mis heb je ook nog een puk code nodig. Geen telefoon betekent geen e-mails en dus geen contact met het thuisfront en je kan geen gribfiles ophalen. Je voelt je ontheemd.

Op dat moment voer er een vrachtschip voorbij. Wij maakten via de marifoon contact en vroegen de officier van wacht of hij met de familie Koek in Nederland wilde bellen voor de pincode. Het wordt voor ons gedaan en we bedanken de vrachtvaarder uitvoerig en wensen hem nog een goede vaart. Wat een geluk!

Slapen?

Het slapen op een zeilschip dat continue in bedrijf is, is een verhaal apart. Er zijn drie tweepersoons slaaphutten. De royale eigenaarshut waar Jos in slaapt. In het midden een kleine hut met twee stapelbedden, in het onderste bed slaapt Hans en het bovenste bed is vol gestouwd met fietsen, zeilen, tassen en kleding stukken. Voorin de boegpunt zijn tenslotte nog twee slaapplekken waar we in het begin hebben geprobeerd om met twee mensen te slapen. De dagen in Sint Maarten was het echter voorin niet uit te houden, want de dinghy was op het dek vast gesjord en verhinderde het open zetten van de ventilatiegaten. Het was er om te stikken en warm en vochtig. Zolang wij voor de kant lagen heb ik buiten in de kuip heerlijk koel geslapen. Op zee werd dit

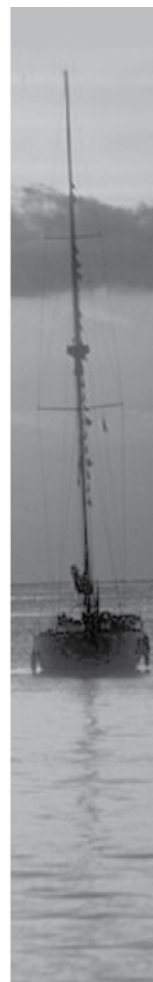
lastig en uiteindelijk liggen wij bij toerbeurt in de kajuit op de bank. Later nadat de temperatuur wat was gedaald heb ik het nogmaals geprobeerd in de voorhut, maar met slecht weer word je haast tegen het plafond gelanceerd. Zo gaat het daar tekeer. Bij een voordewindse koers en wat minder zeegang is het daar echter best lekker slapen, ook al wordt je heen en weer gerold.

De bakkerij

Na een week is het brood in de vriezer op en gaan wij de broodmachine opstarten. Koopmans helpt hierbij met een gereed product en alles lukt behalve het daadwerkelijke afbakken. We constateren dat de verwarmingsspiraal stuk is en degraderen de broodbak machine tot kneedmachine en bakken vervolgens het brood af in de gasoven. Het brood smaakt prima en zo hebben we iedere dag een heerlijk vers brood. Het verse water werd door een watermaker gemaakt en werkte prima als het niet te ruig weer was, want dan hapte de installatie lucht en viel in storting.

Tijdsverschil

Het tijdsverschil beleef je met zo'n reis op een bijzondere manier. Met het vliegen naar Sint Maarten moesten de horloges 6 uur -teruggezet worden. Met het varen naar



SailingOffline
VAREN MET EEN GOED GEVOEL

- Zee - en oceaantochten
- Flottieljezeilen
- Individueel les op uw eigen boot
- Opstapdagen zee - IJsselmeertochten
- Reisplanning- en begeleiding
- Onafhankelijk advies tav apparatuur en uitrusting

SailingOffline vaart met de nieuwste Bavaria 45 Cruiser, speciaal uitgerust voor zeereizen.

SailingOffline Meerkoet 75 1111VZ Diemen	www.sailingoffline.nl office@sailingoffline.nl +31(0) 20 7370903
--	--

Opgelet! Nu alle Bavaria clubleden 5% extra korting op alle nieuwe zeilen van SailSelect.

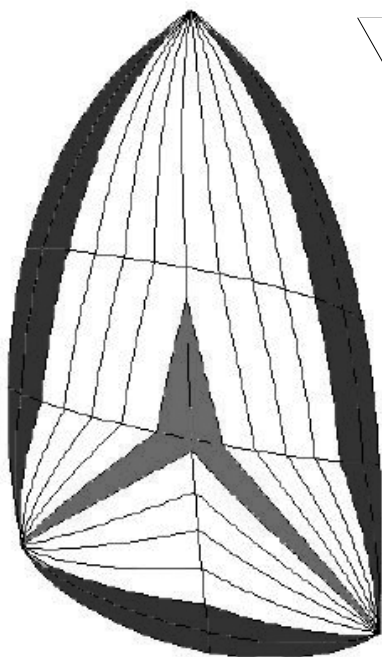
Wij krijgen veel positieve reacties van de Bavaria eigenaren over onze zeilen en daar zijn wij natuurlijk trots op! Om dit te belonen bieden we alle Bavaria Clubleden een extra korting aan van 5% op al onze nieuwe zeilen. Vermeld bij de aanvraag uw lidmaatschapsnummer en wij sturen u een vrijblijvende offerte toe.

Ook de standaard spinnakers en gennakers, nu met 5% extra clubkorting!

Deze zijn leverbaar in diverse formaten en standaard kleuren (blauw/wit met een gele of rode ster). Dit zijn multi purpose zeilen met een ruim vaarbereik (80-160°) en eenvoudig te trimmen.

Uiteraard leveren wij ook de bijpassende snuffer/sock, schoten en halstalie.

Allround off-shore Gennakers



Model	m ²	Voorlijk	gewicht	Doek maatwerk	Prijs standaard voorraad	Prijs passende snuffer
1	36.0	9,4	0,75	€ 957	€ 645	€ 164
2	42.9	10,1	0,75	€ 1.121	€ 738	€ 208
3	49.5	10,8	0,75	€ 1.293	€ 830	€ 223
4	57.0	11,5	0,75	€ 1.464	€ 923	€ 237
5	64.4	12,3	1,5	€ 1.565	€ 1.014	€ 254
6	74.8	13,1	1,5	€ 1.818	€ 1.107	€ 332
7	82.6	13,8	1,5	€ 1.969	€ 1.200	€ 349
8	93.8	14,6	1,5	€ 2.236	€ 1.365	€ 369
9	105.5	15,5	1,5	€ 2.466	€ 1.523	€ 393
10	118.0	16,4	1,5	€ 2.758	€ 1.707	€ 539
11	133.0	17,4	1,5	€ 3.108	€ 1.920	€ 573
12	148.4	18,4	1,5	€ 3.468	€ 2.187	€ 606
..

SailSelect Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam

T: 020 4031018 F: 020 4031019 info@sailselect.nl www.sailselect.nl

het noordoosten zag je dat, met het steeds noordelijker komen, de dagen lengen. Bij het meer verplaatsen naar het oosten merkte je dat de dag steeds vroeger begint. Iedere ochtend komt de zon boven onze boeg op en elke dag is dat ongeveer 20 tot 25 minuten eerder. Op de Azoren hebben wij nog 2 uur tijdsverschil met thuis.

Lange broeken en keelontsteking

De laatste dagen van de reis zakt de temperatuur behoorlijk, we lopen weer in lange broeken en warme kleding rond. Jos loopt nog een behoorlijke keel ontsteking op en is een paar dagen flink ziek en Hans geeft hem een penicilline kuur, die hem weer op de been en aan de diaree helpt. In het begin kreeg ik menig commando van Jos en moest ik vaak antwoorden dat de wil er wel was maar de weet ontbrak. Gaandeweg de reis is het toch allemaal goed gekomen.

Spieboom

We hebben veel voor de wind gezeild en dan werd altijd de boom op de mast gezet om het voorzeil uit te houden. Je vaart dan met het grootzeil over bakboord en je voorzeil over stuurboord of andersom. Hier gaat het schip wel van rollen maar geeft een goede snelheid. Bij te weinig wind is het lastig te combineren en met een behoorlijke deining klappert het nogal. Bij het over de top van een golf gaan, valt de druk uit het zeil. Met het weer aanzetten geeft het een behoorlijke knal op de boom, die op de mast vast zit met een wagen en rails. Door het vele slaan ging de wagen en het onderste stuk van

de rails kapot en konden we de boom niet meer gebruiken. In Ponto Delgado heb ik een noodreparatie gedaan, zodat het weer mogelijk was om de boom te gebruiken op de doorreis.

Hartelijk dank...

Hans en Kiek Koek bedankt voor de bijzondere gelegenheid die ik van jullie heb gekregen om met de Fascination een Atlantische overtocht te maken. Ik wens jullie nog vele mooie dagen en zeilreizen met dit prachtige schip toe.

Mijn zeilmaten Hans Hartsuiker, Max Lips en Jos Kanekens als Schipper wil ik bedanken voor hun kameraadschap en de vele praktische lessen. Tot slot wil ik familie en vrienden bedanken voor de morele en fysieke steun van en aan het thuisfront en de aandacht voor mijn bijzondere reis. Ik eindig met een citaat uit een boek dat ik tijdens deze reis heb gelezen en wel zeer toepasselijk vond:

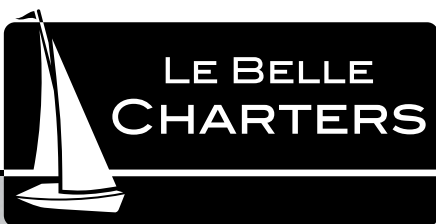
*We zullen niet aflaten te verkennen
En het einde van al onze verkenningen
Zal zijn dat we aankomen waar we begonnen
En dat we die plek voor het eerst kennen*

T.S. Eliot, Little Gidding

Het is geweldig om weer thuis bij mijn vrouw Lena te zijn. Zij moest mij een maand missen. We besloten om voortaan weer samen op pad te gaan.

Pieter Goverse





0229-238652
INFO@LEBELLECHARTERS.COM
LEBELLECHARTERS.COM



Le Belle Charters
verhuurt 24 nieuwe
Bavaria zeiljachten
vanuit de Marina Volendam.

Tevens zijn wij een CWO
erkende zeilschool.

Het is ook mogelijk uw
(zeil)evenementen door ons
te laten organiseren.

Gespecialiseerd in het inbouwen
van Bavaria's

Daarnaast beschikken wij over
een groot jachtserviceterrein
met de volgende faciliteiten:

- 20 tons botenkar
- botenhelling
- mastenkraan
- dieseltank
- werkplaats
- afsputplaats
- winter- en
zomerstalling
op de kant

ZEILJACHTVERHUUR

CWO ZEILSCHOOL

JACHTSERVICE

EVENEMENTEN



Impressie van een opstapper

Zie voor 'Impressies van een opstapper' deel 1, het artikel '600 mijl blauw water, wind en zon' in de Langsij van Zomer 2008 of de website van de Dribbel (Dribbel.eu).

Varen op de Golf van Biskaje

Aanleiding

"13 haltes, dan zijn we er". Wij (Berni en Richard van de Njord) zijn net geland op de luchthaven van A Coruna (dit is de Galicische en officiële naam, de spaanse naam is: La Coruna), Noord Spanje en zijn met de bus op weg naar de jachthaven van A Coruna. Vanochtend stonden we nog op Schiphol en nu zitten we in de bus die ons voor 1,30 euro per persoon naar de Dribbel gaat brengen. Zo kan je dus ook openbaar vervoer organiseren! We zijn uitgenodigd door Sonja en Richard Dribbel om een paar lastige mijlen te maken. De Dribbel, van Sonja en Richard is onderweg van Griekenland naar Nederland (zie de website Dribbel.eu).

De Golf van Biskaje staat niet bekend om rustig weer en eenvoudig vaarwater. Nee, lage drukgebieden en de oceaandeining maken dit gebied tot een 'uitdaging'. Dat is waar we voor komen; met zijn vieren deze streek bevaren is toch prettiger dan met zijn tweeën. Ook liggen de goed aan te lopen havens (bij slecht weer) hier behoorlijk ver uit elkaar. Wij zijn voorbereid op 80-90 mijl per dag.

Op weg naar de jachthaven van A Coruna

"Hé, hier is het casino. Dan moet de haven nog komen. Waarom stapt iedereen nu al uit?" We worden wat onrustig, schuiven wat heen en weer op de bank van de bus en twijfelen. Nu eruit of nog even wachten? Onze kennis van de Spaanse taal is niet bij-

zonder groot en hetzelfde geldt voor de buschauffeur met betrekking tot het Engels. "De haven is aan het eind van de rit"; zegt opeens een Nederlandse stem in de bus. "Jullie zijn zeker op weg naar de jachthaven? Naar de Dribbel van Sonja en Richard?". Wat een toeval. In de bus zit een Nederlander die zijn boot in de haven heeft liggen en net als wij van de luchthaven naar de jachthaven onderweg is. Gisteravond heeft hij met Sonja en Richard gedineerd in A Coruna. Hij is op weg naar?... de wereld rond in 2 jaar met een HR 352. Hij wijst ons de weg en we arriveren met enig oponthoud in de jachthaven van A Coruna.

In A Coruna liggen diverse Nederlands schepen te wachten op een mooi weather-window; dat is een periode van goed weer waardoor ze in staat zijn om de Cabo Finisterre in een keer te ronden richting de Azoren of nog verder.

De Dribbel ligt er weer als nieuw bij. Tjonge, wat kan een Bavaria na 2 jaar Griekenland nog mooi glimmen. We schudden handen, kussen wangen, bergen onze spullen op en gaan op zoek naar een restaurant in A Coruna alwaar het Spaanse voetbalelftal een belangrijke wedstrijd voor het WK speelt. Wij zijn helemaal in de ban van Oranje, maar hier leeft het WK nauwelijks. Ik (Richard van de Njord) ben hoogst verbaasd. Na Ajax is Barcelona mijn favoriete voetbalclub. Dus ik verwacht hier vuurwerk.





Maar dat is anders; redelijk gelaten laten de Spanjaarden de wedstrijd voorbij gaan.

Zeeziekte

“Ga even liggen, dat helpt”. Het fenomeen ‘zeeziekte’ krijgt vat op Berni. Ik verbaas me want dat is op al onze tochten nog nooit voorgekomen. “Neem even een biscuitje dan gaat het vast beter”, althans dat is de ervaring van Sonja en Richard. Het helpt niet, in tegendeel, de maaginhoud gaat naar de dolfijnen en Berni gaat naar beneden om 8 uur te slapen. Is het de oceaandeining? Het is wel een rommelig zeetje (understatement!). Oceaandeining met daarop haaks de golven door de wind. Een bijzondere ervaring,.....vooral voor Berni.

Die dolfijnen komen even langs. Net te kort voor een foto, maar ze zijn er en we hopen op nog een contact deze weken. Viveiro is niet de gedroomde haven aan de Spaanse kust. Richard (D) roept in het Engels op: “This is sailing yacht Dribbel, do you have a berth for me?”. Het antwoord is duidelijk: “in Spanish please”. Daarna radiostilte, maar wel even later een wild zwaaiende man op de kade. Ach ja, dit is een uitdaging en dus mogen we met handen en voeten duidelijk maken dat we een ligplaats willen. Dat kan, maar achteraf blijkt dat het water afgesloten is (“broken”), dat het toilet en de douche pas om 11.00 uur open gaan (de volgende dag), net als de supermarkt en moeten we flink zoeken naar een restaurant voor een avondmaal. Blijkt opeens wel een bijzonder goed restaurant te zijn, met een Engelse sprekende jonge vrouwelijke bediende. “Die neem ik mee en zet ik vast in de bakskist” is de reactie van Richard (D). “Een Engels sprekende Spaanse, daar moet je zuinig op zijn”. (A Coruna naar Viveiro, 4-juli; 73 mijl)

Gribfiles

’s Morgens in Viveiro is het best nog lastig om brood te krijgen. Alle winkels zijn dicht, de supermarkt gaat pas om 11.00 uur open. Gelukkig vinden we een bakkertje en even

later kunnen we ook nog ham kopen op een overdekte markt die eigenlijk nog niet open is. Maar een allervriendelijkste mevrouw helpt ons aan een onsje ham. De wind is helemaal niets en komt uit de verkeerde hoek. Het grootzeil met rif gaat omhoog, de HA blijft opgerold en de motor moet het werk doen. We tuffen op de 50 meter dieptelijn richting Ribadeo. Zo heb je de minste last van de deining en van de visserstaken. Ribadeo ligt aan de Ria de Ribadeo. We lopen de Ria aan, gaan onder een grote brug door en zien een prachtig landschap. Heuvels, dorpjes, het lijkt Engeland wel. In de haven van Ribadeo worden we opgewacht door de havenmeester en na het bunkeren van peut kunnen we afmeren in een box. De haven is duidelijk ‘in de lift’ (met geld van de Europese Unie). Stratenmakers zijn bezig een prachtige kade aan te leggen met een windroos van mozaïek. De voorzieningen zijn goed; heerlijke grote douches met machtige stralen. Berni en Richard (N) verkennen later die middag de stad Ribadeo. Het blijkt een behoorlijke stad te zijn met een oude kern en een winkelpromenade. We checken ook de locale horeca, want vanavond een hapje eten staat ook op het programma. Als we terugkomen op de Dribbel is er minder goed nieuws; de Gribfiles geven een wind aan in de verkeerde hoek, van een ongewenste sterkte en is er een waarschuwing voor een behoorlijke swell. Dat betekent een extra dagje Ribadeo. (Viveiro naar Ribadeo, 5-juli; 38 mijl)



Santiago de Compostella

De volgende dag, na de boodschappen, maken Berni en en ik een wandeling. Bij het aanlopen van Ribadeo hebben we al gezien dat de kust erg mooi is. Er loopt een mooi wandelpad richting de kust, ook hier is behoorlijk wat geld (EU?) gestoken in het oppimpen van deze streek. We staan opeens voor een bijzonder gebouw en terwijl we er met elkaar over praten, worden we aangesproken door een Nederlandse jonge vrouw. "Jullie mogen best even komen kijken, hoor". Het blijkt een 'schuilhut' te zijn voor de pelgrimstocht naar Santiago de Compostella. We wisten dat we in de buurt waren, maar we blijken er bovenop te lopen. Terug in de haven is er weer slecht nieuws. De weersverwachting is onveranderd en we besluiten om nog een dagje te blijven. 's Avonds eten we heerlijk in een restaurant en kijken we ondertussen naar het voetbal (6 juli).

Navajas; een mooie herinnering

De kapitein van het pontje spreekt slechts 2 woorden Engels. Hij maakt ons duidelijk dat we om 16.00 uur bij de kade moeten zijn om terug te varen naar Ribadeo. Een Engels echtpaar dat ook in de haven van Ribadeo ligt (met een in Nederland gekochte Najad) vaart met ons mee en samen giechelen we over de gemaakte afspraak. "Als dat maar goed gaat..."

We gaan met een pontje naar de andere kant van de Ria. Het dorpje ziet er vriendelijk uit, maar blijkt toch iets minder te bieden dan gehoopt. De Engelsen komen we een paar keer tegen, tja meer toeristen zijn er niet. Wij kiezen een restaurantje uit voor een middagmaal. We worden hartelijk welkom geheten (in het Spaans) en bestellen een paar gerechten met voor ons spannende namen. Tot mijn verrassing ligt er een kwartier later een schaal met (gegrilde) Navajas op onze tafel (en nog een paar heerlijke gerechten). Navajas zijn weekdieren uit de scheermessen die ik in Italië met Sonja en



*Tochtvoorbereiding
Zeilen van Griekenland naar Nederland vraagt elke dag aandacht voor de boot en de planning. Sonja en Richard (D) zijn heel goed ingewerkt. We drinken na elke tocht weliswaar een lekkere borrel en laten de dag even voorbij komen, maar daarna gaan Sonja en Richard direct aan de slag. Huik om het grootzeil, alle lijnen netjes opgeschoten, een fender hier, een fender daar, landvast erbij als spring, walstroom aan, water bijvullen etc. Sonja werkt de website bij of onderhoudt op een andere manier contact met Nederland, bekijkt de voorraad en maakt de boodschappenlijst. Richard (D) zit ondertussen met kaarten, almanak, gribfiles etc. de volgende tocht te plannen. Alle waypoints gaan in de laptop zodat we morgenochtend weer gecontroleerd kunnen vertrekken.*

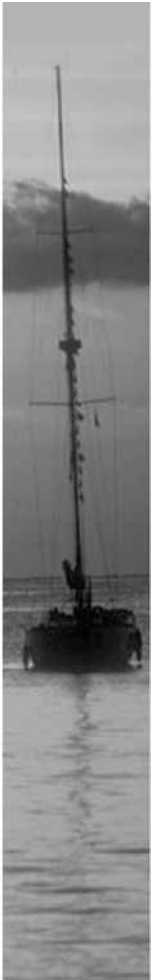
Richard (D) rauw heb gegeten (zie Impresies van een opstapper deel 1). Rauw eten van deze weekdieren was een behoorlijke uitdaging, maar nu zijn ze heerlijk gegrild met wat knoflook. We smullen, drinken er een glaasje wijn bij en vinden het leven wel zo goed.

Maar ja, het is nog lang geen 16.00 uur en we hebben het plaatsje wel gezien. Dat geldt ook voor de Engelsen die toevallig (?) ook in het restaurant zijn aangeschoven en voor 6 euro de man/vrouw bier drinken en tapas eten. Zij regelen dat de kapitein eerder komt. Althans dat denken ze, want met handen en voeten duidelijk maken dat je eerder terug wilt, terwijl er ook nog een concurrent van de kapitein met een bootje rondvaart, die op de afgesproken tijd wel komt aanvaren en je uitnodigt om aan boord te stappen, tja wat doe je dan. We besluiten om bij de concurrent aan boord te gaan en net als we wegvaren komt onze eigen kapitein aanvaren. Het is te moeilijk om dit uit te leggen en dus laten we het maar gebeuren. We krijgen een sightseeing door de Ria, alles in het Spaans, en voor 5 euro worden we keurig teruggebracht naar Ribadeo. En dan is er goed nieuws; de wind is weliswaar niet uit de goede hoek, maar de swell en de windkracht zijn beduidend afgezwakt zodat we de volgende dag op weg kunnen naar Gijon (7-juli).

Cidra

We vertrekken vroeg, want we hebben een dikke 70 mijl voor de boeg. Als we onder de brug doorvaren, komen we in de mist terecht. Lekker handig zo vlak bij de kust met al die vissersstaken. Gelukkig wordt de mist snel weggeblazen door wat wind. Omdat we





vroeg zijn opgestaan ga ik alvast wat bijslapen. Als ik een paar uur later wakker word, blijk ik een enorme onweersbui gemist te hebben. Maar verder gaat de reis naar Gijon voorspoedig en vroeg in de avond meren we af aan de meldsteiger waar we mogen blijven liggen. Gijon en omstreken is o.a. bekend om de Sidra. Een fris zure appelcider, dus die moeten we proberen! Snel doen Berni en ik wat boodschappen, terwijl Sonja en Richard (D) de tocht voor morgen voorbereiden. We willen vroeg eten. Vroeg in Spanje betekent rond 20.00 uur, want de Spanjaarden gaan veel later eten. Maar we willen morgen heel vroeg in de ochtend (het is toch vakantie.....) vertrekken gezien de afstand die we moeten varen.

Als we op zoek zijn naar een leuk restaurant, begint het op eens hard te waaien en binnen 'no time' krijgen we een enorme onweersbui over ons heen. We stappen het eerste beste restaurant binnen. Maar we zijn even later weer buiten. We worden niet erg gastvrij ontvangen, het is er erg ongezellig en warm. Na wat rennen door de buien heen, vinden we een restaurant alwaar ze de Cidra schenken. En dat is een dubbele beleving! Ten eerste schenkt de ober de Cidra van grote hoogte in het glas om de cidra 'te luchten'. Dat gaat gepaard met flinke spetters en

dat vlak bij je tafeltje. De spetters gaan over de jas van Richard (D) en de laptop (met laptop!). Dat is even schrikken. Maar de grote schrik moet nog komen. Sonja neemt een grote slok (denkt ondertussen aan een fris appelsapje), trekt een zuur gezicht en roept: "gatver... wat is dit?". Berni en ik, gewend aan cider in Oostenrijk, vinden het wel lekker en ook Richard (D) vindt het geen vies spul. Het eten is weer bijzonder goed en ondertussen neemt God weer foto's van de stad en laat hij/zij bakken met water vallen over Gijon. We gaan vroeg slapen (Ribadeo-Gijon, 8-juli; 77 mijl).

Uitwijken

Het is nog nacht als we vertrekken; tegen 4 uur gaan de trossen los. Wie doet zoets als je op vakantie bent.....wij dus..... en we hebben een goede reden. Tussen Gijon en Santander liggen geen goede havens, althans niet makkelijk aan te lopen met slecht weer en geen voorzieningen. Dus gaan we voor 100 mijl. We hebben een voortvarende tocht met de wind uit een prettige hoek. Tegen de avond lopen we de Ria van Santander aan. Het is er druk met bootjes en niet iedereen is bekend met de uitwijkregels (of zijn de Spaanse regels anders?). Maar het ziet er erg gezellig uit, mensen op het strand of in een bootje scharrelend op de Ria. We hebben een mooi uitzicht op Santander maar varen door omdat de meest prettige jachthaven net buiten Santander ligt. Moeten nog even opletten voor een ondiepte, maar een vriendelijke Spanjaard maakt met handgebaren duidelijk waar deze ondiepte ligt (voor zover we die al niet zelf hadden opgemerkt op kaarten en almanak; maar ja, zo'n ontvangst is toch wel prettig). Een havenmeester die zin heeft in zijn werk vangt ons op. Hij spreekt ook nog een paar woorden Engels en is helemaal door het dolle als hij ziet dat wij Nederlanders zijn (inmiddels staat het Nederlandse voetbal elftal met het Spaanse in de finale van het WK). Hij wijst ons de weg naar de box en helpt bij het aanleggen. De haven heeft alle voorzieningen en we eten een hapje in het restaurant van de haven (Gijon-Santander, 9 juli; 100 mijl)

Guggenheim; opnieuw niet gezien!

"Als we in Bilbao zijn wil ik uiteraard naar het Guggenheim museum", heb ik al vroeg op deze reis aangekondigd. In New York (2 jaar geleden) heb ik door tijdsgebrek het Guggenheim ook al gemist en als we toch in Bilbao aankomen, mag ik deze kans niet laten lopen.

DE KONING BOEGSCHROEVEN



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



De Koning Boegschroeven
Industriestraat 3H
8263 AA Kampen
Tel: 06 - 122 133 72
www.dekoningboegschroeven.nl

*Tochtvoorbereiding
Het Guggenheim Museum in Bilbao is een van de vier Guggenheim musea, naast Peggy Guggenheim Collection in Venetië, Guggenheim Museum (New York) in New York en Deutsche Guggenheim in Berlijn. De musea behoren tot de Solomon R. Guggenheim Foundation in New York. Het museum in Bilbao is een van de belangrijkste musea voor moderne kunst. Het gebouw zelf is een museumstuk op zich door zijn deconstructivistische architectuur. Het is voor het publiek geopend sinds 1997 en de kunstwerken die tentoongesteld worden variëren van moderne kunst (pop art) tot gerenommeerde artiesten als Picasso. De permanente collectie wordt verspreid over de vijf musea en geeft een overzicht van de plastische kunst in de twintigste eeuw. Ze bevat kunstwerken van artiesten zoals Salvador Dali, René Magritte en Andy Warhol.*

Bilbao ligt aan de Ria de Nervión. Al vrij snel na het opvaren van de Ria ligt er een brug en de jachthaven ligt eigenlijk in een voorstad van Bilbao. Je kunt met de metro naar het centrum van Bilbao. Oké, dat gaan we morgen doen, is het idee. Maar de ontvangst in de jachthaven is allerm minst vriendelijk, we kunnen geen supermarkt meer vinden die open is en ook (bijna) alle restaurants zijn dicht. We krijgen een onaangenaam gevoel over deze haven. Uiteindelijk vinden we (na wat aanwijzingen van Engels sprekende Spanjaarden) een restaurant dat open is, maar besluiten al snel om hier niet een dag extra te blijven en morgen direct door te varen naar Zumaia. Waar we wel op tijd moeten zijn want om 20.30 uur begint de WK finale voetbal tussen Spanje en Nederland. Kan het mooier dan Nederland te zien winnen terwijl we in een Spaans restaurant/café aan het kijken zijn... (Santander-Bilbao, 10 juli; 52 mijl)



¿Que?

Als Richard (D) in de haven van Zumaia de Dribbel behoedzaam achteruit de box in vaart en we de bakboord achtertros op de kade over een kikker willen leggen, grijpen we mis. Er is geen kikker, alleen nog wat gaten waar ooit de kikker heeft vastgezet. En aan die gaten te zien, zat die kikker er een paar dagen geleden nog wel. Daar komt de havenmeester. We wijzen hem op het ontbreken van de kikker. Als een soort Manuel (de ober in Fawlty Towers) gooit hij zijn armen omhoog, trekt zijn wenkbrauwen op alsof hij verbaasd is en laat merken dat hij er niets van begrijpt ("¿Que?"). Hij doet ons geloven alsof de kikker er een uurtje geleden nog was. Maar hij begrijpt ons probleem en we mogen de box ernaast nemen met wel alle kikkers. De havenmeester kijkt nog even rond waar die kikker toch gebleven kan zijn (?) en vertrekt naar zijn kantoor.

Als we net aan de borrel zitten komt een Engelse motorboot aanvaren en draait de 'box-zonder-kikker' in. En tot onze stomme verbazing herhaalt de geschiedenis zich. De havenmeester komt kijken, is hoogst verbaasd dat de kikker weg is, doet alsof hij de kikker zoekt, speelt nog een keer voor Manuel ("¿Que?") en gaat weer terug naar zijn kantoor. Wat een toneelspeler!



De wedstrijd

's Avonds nestelen we ons in een bar/restaurant waar een groot scherm hangt. We verwachten veel drukte en gillende Spanjaarden. Spanje-Nederland, finale van het WK voetballen. Voor de 3e keer staat Oranje in de finale en dit keer kan het niet meer fout gaan. Tot een paar minuten voor de aftrap zijn wij bijna de enige kijkers. Als het net begonnen is komt er een Spaans gezin bij en dat is het. Waar zijn toch die voetbalgekke Spanjaarden? Maar dan begrijpen we het. We zijn in Baskenland en daar is de liefde voor het Spaanse voetbalelftal niet zo groot. En dan de wedstrijd... u weet hoe dat is afgelopen... (Bilbao-Zumaia, 11 juli; 48 mijl)



Bavaria verkopen?

Vanaf nu brengt iedereen
zijn Bavaria naar ...

Bavaria Brokerage

Bavaria
Brokerage



Ga nu naar Bavaria Brokerage in de Flevo Marina te Lelystad en bied uw Bavaria te Koop aan. Wij verkopen uw Bavaria tegen zeer aantrekkelijke condities.

Bel en vraag naar de voorwaarden : 0320-279856

www.bavariabrokerage.nl
Vanzelfsprekend ...



Bavaria Brokerage

IJsselmeerdijk 2 • 8221 RC Lelystad

Flevo Marina Trade Center • info@bavariabrokerage.nl



Santiago de Compostella is een van de belangrijkste christelijke bedevaartsoorden. Pelgrims uit heel Europa eindigen hier hun voettocht. Deze voettocht noemt men de Camino de Santiago (De weg naar Santiago).

De volgende dag verkennen Berni en Richard (N) Zumaia. Het is een interessant stadje met leuke straatjes en een mooi strand. Door de stad loopt de route van de pelgrimstocht naar Santiago de Compostella. De route is aangegeven door grote kruisbeelden en we lopen een stukje van de route. Later die dag genieten we aan het strand van de Cidra en van het mooie uitzicht op de oceaandeining.

Behulpzame havenmeester

Een korte dagtrip naar Bayonne staat vandaag op het programma. Dit is tevens onze laatste tocht met de Dribbel. Weer geen dolfinen of andere exotische zeedieren gezien. Bij de aanloop van de rivier is de swell goed merkbaar en we mogen hiervan nog even genieten, omdat een coaster uit Nederland net vertrekt. Met veel handgebaar van de havenmeester leggen we aan om diesel te tanken. We liggen lagerwal en de havenmeester is supernerveus, springt op en neer en wil 'iets' met de lijnen. Hij vaart zelf waarschijnlijk nooit, maar springt aan boord en geeft aanwijzingen. Gelukkig is Richard (D) wel wat gewend, trekt zijn eigen plan en met een achterspring en dikke stootwil vaart hij de Dribbel mooi los van de wal en vaart rustig weg. De mond van havenmeester valt open van verbazing; dat zijn ze hier blijkbaar niet gewend. Na de gebruikelijke opruimwerkzaamheden is het tijd voor een hapje eten. Berni en Richard (N) hebben de omge-

ving al verkend en komen met een aantal suggesties. We kiezen voor een Antilliaans restaurant... ja, we zijn in Frankrijk. In het restaurant nemen ze er de tijd voor maar dan krijg je ook wel een maaltijd. Ik had zelfs voldoende tijd om even op en neer naar de boot te (hard-) lopen om de leesbril op te halen (Zumaia-Biarritz (Bayonne), 13 juli; 39 mijl).

Quatorze Juillet

"Allons enfants de la Patrie, le jour de gloire est arrivé", etc. Het is Quatorze Juillet (Nationale feestdag in Frankrijk) en we zitten koud op een terras in Biarritz of overal verschijnen 'uniformen', dat wil zeggen militairen, agenten en notabelen met sjerp. De fanfare speelt de 'Marseillaise', er worden lintjes uitgereikt, de burgemeester glimt en wij, ja, wij moeten een beetje lachen om deze 'fanfare'. We zijn het niet zo gewend, drinken onze koffie op en trekken het centrum in. Het is een mooie stad met een mooie haven voor kleine visserboten. De volgende dag staat de taxi klaar om ons naar het vliegveld van Biarritz te brengen. We nemen afscheid van Sonja en Richard in de wetenschap dat Sonja een week later bij ons zal logeren. De Dribbel blijft een week in Bayonne en Sonja solliciteert (succesvol!) naar een nieuwe job in Nederland! (Biarritz, 14 juli).

Nawoord

Inmiddels zijn Sonja en Richard weer terug in Nederland. De Dribbel ligt in Hindeloopen en Sonja en Richard pakken het 'andere' leven weer op. Kijk op de website van de Dribbel voor hun avonturen.

Richard de Schepper (Njord)

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

Ook deze Langsij weer twee leden met wie we nader kennis maken. De ene heeft net een Bavaria gekocht en de ander vaart al weer 7 jaar met hetzelfde schip. De redactie stelde ze dezelfde vragen. Zoek de verschillen..!

Naam: Ernst Munnik (63) en Ada Snaayer (59), lid van de BZc sinds: mei 2010.

Vaart met Bavaria 37(2) Cruiser uit 2007.

Scheepsnaam: île Flottante. Zo heette het schip toen we het kochten en omdat we de naam leuk vonden hebben we het zo gehouden. Voordat wij een Bavaria kochten, voeren wij alleen met huurboten en incidenteel als opstapper. Ada doet dit laatste wat vaker sinds zij begin 2009 lid werd van de VVZ.

Wij hebben gekozen voor een Bavaria omdat de prijs/kwaliteit (w.o. goede zeileigenschappen) verhouding erg gunstig is.

Onze thuishaven is: Marina Volendam. We liggen in deze haven omdat de boot daar al lag en de ligplaats al betaald was. De ligplaatskosten bedragen ca 2200,- per jaar. Het is overigens een hele mooie haven met uitstekende voorzieningen, maar voor ons wel wat ver rijden (100 km). Wat goedkoper mag trouwens ook wel. Dus als iemand in Zuid-Holland of Zeeland een goed alternatief weet dan houden wij ons aanbevolen. Of misschien is een jaartje ruilen van ligplaats een optie?

Ons favoriete vaargebied is op dit moment het IJsselmeer en de Wadden om de boot goed te leren kennen. Het gebied waar je veel zeilt wordt toch ook bepaald door de ligplaats en kan daardoor een "déjà vu gevoel" geven en minder favoriet worden. Voor ons is 'favoriet' nieuwe gebieden verkennen. Volgend jaar met de eigen boot naar Engeland.

Aantal zeemijlen / aantal jaren zeilervaring? Oei da's lastig: ruwweg 8000 mijl in 20 jaar. Vroeger op allerlei plekken gevaren van Griekenland tot de Caribbean. Vervolgens 8 jaar gefietst, maar weer gaan zeilen door deelname (beiden als bemanninglid) aan de CAM-race. Wij willen de boot in 2012 al hoppend naar de Middellandse zee brengen, maar het is niet ondenkbaar dat we eerst nog iets anders doen (rond Engeland? St Petersburg?) Ambitie genoeg, dat maakt het juist leuk.

Welk boek moet iedere zeiler lezen? Wij raden diegenen die van varen houden aan het boek Solo of Ritme van de Oceaan eens te lezen.

Het laatste wat er aan de boot gerepareerd is de gps, de plotter, een lekke waterleiding, doorvoer landvast, cd-speler, genua, enz. Wij wisten niet dat de uitspraak 'er is altijd

wat' ook zou gelden voor een boot van 3 jaar oud, met 40 motoruren en 1800 mijl op de teller.

De bemanning wordt gevormd door mijn vrouw Ada en ikzelf en natuurlijk familie/vrienden/kennissen/opstappers die het leuk vinden om eens te zeilen.

Wij verlaten nooit de haven zonder weerbericht en we proberen de checklist (olie, keerkoppeling, koelvloeistof, logboek, reddingsvestpatroon, ...) na te lopen maar die discipline kan (en moet) beter.

Over een volgend schip hebben wij geen moment nagedacht. We hebben deze boot immers pas sinds begin dit jaar en zijn bezig om hem aan te passen aan onze wensen. Ook dat kost meer tijd dan gedacht maar wel leuk om te doen.

Naam: Karin Gijzen, 39 lentes jong en lid van de BZc sinds 2003.

Vaart met: een Bavaria 32/2 CR uit 2003.

Scheepsnaam: Bulldog@sea. Wij hebben gekozen voor deze scheepsnaam omdat wij 2 enorme Amerikaanse Bulldoggen hadden in die tijd. Helaas na een lange vriendschap van beide afscheid moeten nemen en op dit moment varen wij met een Engelse Mini Bullterrier van 1,5 jaar.

Ik heb gekozen voor een Bavaria omdat de prijs/kwaliteit verhouding het beste overeen kwam voor ons. Hiervoor hadden we een Egythene, een showroommodel, dus luxer uitgevoerd en gebouwd door Rob Holland.

Mijn thuishaven is: Marina Muiderzand. Daar betalen we 2400 euro voor een jaarplek. We liggen in deze haven omdat het lekker dicht bij huis is, wij wonen namelijk in Almere en Muiderzand is om de hoek, zodat je ook 's avonds nog eens lekker kan gaan varen

Mijn favoriete vaargebieden zijn het IJmeer, het IJsselmeer en het Markermeer.

De bemanning van de Bulldog@sea wordt gevormd door mijzelf als stuurvrouw en schipper (dit aangezien ik 1 punt meer had voor het vaarbewijs haha), mijn man Fred aan de zeilen, en Sheila ons hondje als dek-knecht.

Ik verlaat nooit de haven zonder foto-toestel, ik ben gek op fotograferen. Mijn camera heb ik altijd bij me om mooie plaat-

jes te schieten van onze boot, maar ook van andere boten en mooie plekjes.

Het laatste wat ik aan mijn boot heb gerepareerd is de windmeter/ windex, De Marina Muiderzand zit vol met spinnen en daarom zit de windex geregeld vast. Ook de kraaien vinden het geweldig om op de windex te gaan zitten en daardoor schuift hij natuurlijk net onder de stangetjes door zodat je weer naar boven moet. Eigenlijk echt grote reparaties hebben wij nog niet gehad. Het laatste wat wij hebben laten doen is 3 jaar geleden een klapschroef gemonteerd en een boegschroef laten plaatsen.

Zeilervaring? Hoewel we al sinds 2000 zeilen, hebben we er nog niet zo heel veel zeemijlen opzitten. Onze eerste reis was naar Texel. We willen nog wel eens naar Engeland of Scandinavië zeilen. Zou ik collega zeilers

een boek moeten aanraden, Solo van Tania Aebi en Het ritme van de Oceaan van Simon CoxS (redactie: is dat even toevallig?)

Wat ons volgende schip wordt... nee helaas, ik ben blij met onze Bavaria 32 zodat ik geen ander schip wil (tot nog toe dan). We kennen dit schip, weten tot hoever we kunnen gaan en vermaken ons nog steeds enorm met dit schip. Ik moet er niet aan denken om een ander schip te moeten varen. Mijn man daarentegen kijkt bij elke nieuwe Bavaria even binnen (weer zo'n voordeel van Muiderzand), maar als hij mij dan om mijn mening vraagt, vind ik altijd wel iets wat ik niet mooi vind. Zo vind ik de meeste interieurs van de nieuwe type Bavaria's te licht. Het donkere hout in de 32 is veel mooier en warmer. Maar dat is een kwestie van smaak natuurlijk.

Nieuwe leden sinds 27-07-2010 in volgorde van inschrijving
Bijgewerkt tot en met 31-10-2010

naam

Alexander Aerts
Jeroen & Christel van Lunsen
Sander & Nicole Dercksen
Leen Verbeek
Edwin Geerts & Ooms M.
Henny & Marjan Jellema
Olga & Jan Bantjes
Marcel & Gracia Hes
Paul Marsé & Ineke Marsé
Sjef & Karen Middelkoop
Ger & Marij van Rijswick
Paul & Esther van der Graaf
Ben & Hilly Plasman
Toon & Ria de De Geest
Steven Snoep & Fenna Ruigrok
Peter Voet
Pim & Jacqueline Eijkelenboom
Jan Cees Kossen & Margreet
Paul Wielders & Hilde Ligtvoet
Paul Schaaf & Danielle Moraal
Dirk Dijkstra & Monique Timmer
Mike van Vliet
Arie & Frida Doves
J.W. de Nijs
H.M. Knol & J.A.H. Knol-Vlaskamp
Jeroen Haster & Ruth
Joey Buddenberg
Paul Grundmeijer & Heleen
Tom & Wiek Glastra
Robbert & Jacqueline Rossenaar
Ad & Elly Middelkoop
Dirk De Wulf & Lieve Mommaerts

scheepsnaam

Tappa tappa
nmb
4T
Willem-Sara
ZEMBA
J Drie
time 4 us
Mooi Bootje
Atlanta
Apollo
Spirit of Mary
ESLICE
azimut
Najade
Waterkater
Lamantijn II
Friendship
Pretorian
Laura
Funen
Saltwater
vire
Fram
Spetter
socius
Zilverwind
Gizmo2
Tanglewood
seagull
Jaro
ARTEMIS
AZUR

thuishaven

Marina Volendam
Spakenburg
Sint Annaland
Muiderzand, Almere
Blankenberge
Franeker
Wolphaartsdijk
Lelystad-haven
Roompot Marina
Lelystad-haven
Venlo
Aalsmeer
Lemmer
Lemmer
Port Zélande
Zaadnoordijk - Uitgeest
Lemmer
Muiderzand
Stellendam
Marina Volendam
Makkum
Volendam
Hellevoetsluis
Volendam
Ketelmeer, stichting Jachthaven
Muiderzand
Strijensas
Workum (tijdelijk)
Makkum
Nog Niet Bekend
Lelystad-haven
Nieuwpoort

De volledige ledenlijst, inclusief adressen, e-mail e.d. is beschikbaar op onze website (alleen voor leden met logincode)

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

laatste pagina van de redactie



Onlangs ben ik tot een nieuwe club gaan behoren. Ik hoefde er niets voor te doen. Geen inschrijving, ballotage of contributie. Hoefde ook niet in het bezit te zijn van een boot, een motorfiets of ander moois. Evenmin werd vereist dat ik me moe maak op één of ander sportveld of op zaterdag het clubhuis kom schilderen. Nee, het enige vereiste was te blijven ademhalen.... lang genoeg om 50 jaar te worden.

In het kielzog kijkend, ben ik geboren op de grens van de protestgeneratie en generatie nix. Ik heb dus al een halve eeuw een uitgesproken mening zonder er iets mee te doen. Stem gematigd links, denk gematigd rechts. Een nagekomen baby boomer. In welvaart en geborgenheid opgegroeid, terwijl ik met mijn expansieve generatie vergrijs. Ik word letterlijk en figuurlijk langzamerhand onbetaalbaar.

Het lidmaatschap van de-club-van-50-plus heeft wel gevolgen. Volgens de marketeer heb je meer

Het Kielzog

tijd en geld en behoor je daarom tot een interessante doelgroep die op zoek is naar dikke auto's of luxe jachten. Mijn werkgever wist daar nog niets van. Tegen de kennelijk algemene trend in, is mijn 50-ste verjaardag geen reden om de gage te verhogen en blijft de werkweek 40 uur duren. Sterker nog, ("nu je er toch over begint...") als lid van de grote-grijze-boomers-bende moet ik me realiseren dat ik met mijn 50 lenten inmiddels dunder ben dan een jonge hond, bovendien weerspiegel ik als witte, fitte man onvoldoende de samenleving ("...zou je niet eens om je heen gaan kijken?").

Tot de grote voordelen van het lidmaatschap behoort dat je na vijf decennia het licht gaat zien. Carrière maken en geld verdienen zijn niet langer het devies (al was het maar omdat je werkgever andere plannen heeft). Het leven draait om meer dan pecunia en als vijftiger is het je gegund om dat in te zien. Wijsheid, balans en het grote genieten liggen binnen bereik.

Tenminste.... zolang je de nu echt onvermijdelijke aftakeling weet uit te stellen. Dat realiserende heb ik recent de bemanning van de Doemediema uitgebreid. Ter ere van mijn persoonlijk jubileum is Quibus aangemonsterd; een Engelse springer spaniël van 8 weken oud. De zojuist verworven balans en wijsheid worden continue op de proef gesteld, maar met vele lange wandelingen in de gezonde buitenlucht strijd ik niet-aflatend tegen de

teloorgang. Bijkomstigheid is wel dat onze 33-voeter Doemediema met: konijn Tijger, konijnenjager Quibus en vier konijneneters (waaronder twee groeiende pubers van verschillend geslacht en een uitdijende vijftiger), wel wat krap bemeten raakt. Heeft Bavaria niet net een betaalbare 40-voeter in de markt gezet? Krijgt de marketeer toch nog gelijk?

Aldus mijmerend liep ik, genietend en volledig in balans, met Quibus aan de riem langs de haven in Willemstad. Op de kop van de haven lag de "Vlotburg". Aan boord een ander lid van de-club-van-50-plus. Een Antilliaanse zestiger die al een hogere graad van verlichting had bereikt en wars van de moderniteit een varende kasteel heeft gebouwd. Te paard(!) berijdt hij in vol riddersnaat en met een kruisboog over de schouder het dak van zijn burcht om addergebroed en gespuis buiten de muren te houden. Wijsheid, balans en het grote genieten in optima forma (en bovendien genoeg ruimte aan boord). Er is dus hoop!

Jan Janse
Doemediema



Met dank aan de adverteerders; Kuiper yacht verzekeringen, De Vries zeilmakers, Shipshape, L.J., Volvo Penta, V&S Zeilmakers, Expertiseburo R.C. Schuijt, JFB bv, Nautica Insurance & Finance, Maritin Watersport, SailSelect, Bosman Nautic Services, de Koning Boegschroeven, Le Belle Charters, Dekker Watersport, Nautic Sailing Holidays, SailingOffline, Bavaria Brokerage, BC Retail Property BV, Seldén Nederland.