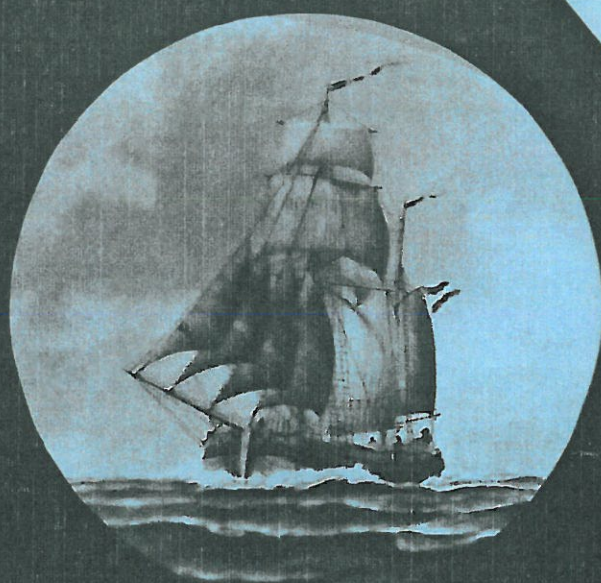


ESCAPADES

5e Jaargang



WINTERNUMMER
1982 / '83



"PRETTIGE KERSTDAGEN
en een
GELUKKIG NIEUWJAAR"



MAGAZINE OVER HET REILEN EN ZEILEN VAN DE
"CLUB ZEILERS / ZEEZEILERS TWELLEGEA" (C.Z.T.)

Uitgave: "Watersport Twellegea", Nieuwendammerdijk 284, 1023 BT Amsterdam.

Telefoon: 020 224255



INGEZONDEN.

"BOOT DÜSSELDORF 1983"
is van 22 tot 30 jan.
"TWELLEGEA" heeft daar
weer een stand in hal
4, stand 4 c 60.

Mocht U de bootshow
bezoeken, dan bent U
van harte welkom in de
"Twellegea" stand.



Hal 4 stand 4 c 60.

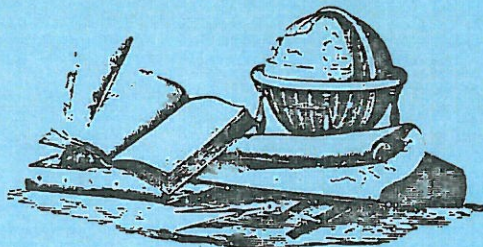
HELP.....Escapades verzuipt

Van de "ESCAPADES" redaktie:

Mede dankzij de OVERSTELPENDE mede-
werking en de WAGONLADINGEN copy, die
wij NIET mochten ontvangen, wordt Uw
clubblad zo minstens 2 x per jaar uit-
gegeven en is datzelfde blad altijd
zo lekker op tijd bij U in de bus.

Marijke.

ESCAPADES



Clubblad van de "C Z T" (Club Zeezei-
lers Twellegea). Voorheen: Magazin
over het reilen en zeilen van "THE
GREAT ESCAPE" in de "Financial Times
Clipper Race, round the world in 1975/
76.

Secretariaat "CZT" en redactie-adres
"Escapades":

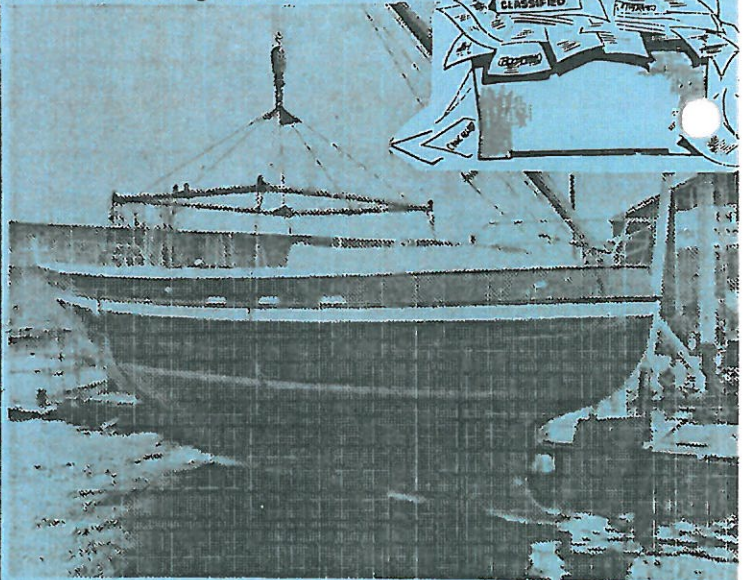
WATERSPORT "TWELLEGEA".
Nieuwendammerdijk 284.
1023 BT. Amsterdam.
Tel: 020-324877 / 367298.

Onderstaand artikel lezen wij voor U
in de "Leeuwarder Courant van vrijdag
10 dec. 1982.

Friese zeiler wil meedoen aan race over de oceaan

SNEEK - De Heerenveense zeezei-
ler Wim Tuinstra is van plan in 1984
mee te doen aan de Tall Ships race
over de Atlantische Oceaan. Mede
met het oog op deze ontmoeting voor
grote zeilschepen - met de finish in
Canada - heeft hij een nieuw jacht be-
steld. Het casco is ondertussen klaar
en werd gistermiddag op de jacht-
werf van Molenmaker en Mantel te
Sneek te water gelaten.

Niet gering
zo'n prachtig
nieuw schip.
Ook de romp-
slomp er om-
heen niet. Zo
troffen wij
Willem laatst
aan achter z'n
bureau.
Proficiat,
Willem.



STUURLIEDEN:

Voorzitter: Leffert Roelevink. Prin-
Clausstraat 54. Smilde. Tel: 05927-
3781.

Cruise Director: Willem Tuinstra.
Dracht 71. Heerenveen. Tel: 05130-
23223.

Penningmeester: Leo van Gasselt. De
Favaageplein 21-76. Zandvoort. Tel:
02507-15883.

Secretaris: Dirk Wolters. Van Halsema-
straat 2. Nijeveen. Tel: 05229-1249.

Bank: RABO bank te Lemmer.
Rekening nr. "C Z T". 33 70 22 952.
Postgiro: 2536575.

T.n.v. "C Z T". Amsterdam.



Wat is de CZT ?



Van de ca. 360 leden die de CZT thans telt, zijn er 250 pas in de laatste twee jaren lid geworden. Door deze verjonging vindt het bestuur het nuttig om voor deze nieuwe leden uiteen te zetten wat de CZT nu eigenlijk is. Zoals de meesten van ons weten is de CZT van oorsprong een groep van supporters die het thuisfront vormde tijdens een reis om de wereld in 1975/76 van de "The Great Escape" als deelnemer in de Financial Times Clipper Race. De groep van supporters bestond in hoofdzaak uit leerlingen en oud-leerlingen van zeilschool "Twellegea" in Friesland. "Twellegea" organiseerde toen al vele jaren prestatiereizen en cursussen waar men zich de kennis van het zeezeilen kon eigen maken. Vandaar dat de groep supporters ook na afloop van de reis om de wereld bij elkaar bleef; de erkenning dat de zeilschool de bron van de opgedane kennis en de motor bleef voor eigen actieve zeezeilerij was daarbij het bindmiddel.

Op grond van de gedachte dat voor het bedrijven van de actieve zeezeilerij het bezit van een schip geen doorslaggevend criterium is, werden en worden er nog steeds als leden zowel bootbezitters als opstappers (dus niet-bootbezitters) als lid ingeschreven. De formule van de CZT is dan ook in het kort, het in goede harmonie en vriendschap bedrijven van de zeezeilerij door bootbezitters te samen met opstappers door middel van gezamenlijk varen en kennisoverdracht. Het bestuur heeft dit steeds gezien in onverbreekelijke samenhang met de zeilschool "Twellegea" waar de meeste leden hun basis-kennis hebben opgedaan.

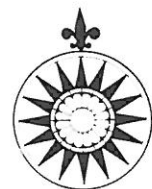
Voor het gezamenlijk varen kan het bestuur er niet van uitgaan, dat de binnen de club aanwezige "scheepsruimte" altijd voldoende is om alle niet-bootbezitters te laten opstappen. In de eerste plaats zijn er maar 30 % van de leden bootbezitter en in de tweede plaats zijn daarvan vele schepen slechts geschikt voor het IJsselmeer. Het bestuur kan evenmin volstaan met het IJsselmeer als vaargebied waar ook de IJsselmeervaarders varen op de Noordzee binnen hun bereik willen zien liggen. Als aanpak is daarom gekozen: het stellen van zeewaardigheidseisen aan de schepen van de bootbezitters naargelang het vaargebied, het bijhuren van scheepsruimte voor de niet-bootbezitters, het van clubwege provianderen en last but not least, het evenwichtig samenstellen van zeewaardige bemanningen.

Voor de verdeling van de kosten tussen bootbezitters en opstappers, is niet gekozen

voor het gratis ter beschikking stellen van de scheepsruimte door de bootbezitters en het individueel afrekenen van de voeding en de brandstof door de opstappers met hun schippers, waardoor onaanvaardbare verschillen zouden ontstaan tussen de gehuurde en eigen schepen en tussen deze laatste onderling. Om elke ongelijkheid uit te bannen koos het bestuur als oplossing een vast bedrag voor elke deelnemer aan een evenement, ongeacht bootbezitter of opstapper, terwijl daarnaast aan de bootbezitter compensatie wordt gegeven voor het ter beschikking stellen van het schip. De vergoeding neemt toe met het aantal meegenomen opstappers. Dat grotere schepen meer kooien kunnen aanbieden en daardoor een hogere vergoeding krijgen is redelijk vanwege hun hogere exploitatiekosten. Door de clubmaaltijden aan boord zijn de opstappers - ook op privé schepen - vrij om iets klaar te maken en staan zij los van diëtewensen van de schipper. Iedereen voelt zich meteen thuis aan boord; de recepten en de menu's zijn nog bekend van vorige tochten; evt. tekorten worden gemakkelijk aangevuld van andere schepen. Door - vooraf op grond van de verwachte uitgaven - de hoogte van de bijdrage voor een evenement vast te stellen voorkomt het bestuur zoveel mogelijk dat tekorten of overschotten op de evenementen ontstaan en hoeft de clubkas niet bij te springen.

De vaste toertochten die jaarlijks op het programma staan, bestaan uit: een overtocht naar Engeland, twee Waddenweekenden en een IJsselmeerweekend. Bij de Engelandreis (voor schepen langer dan 9 m.) staat het halen van het doel voorop, terwijl bij de Waddenweekenden het accent meer ligt op het zeilen. Het IJsselmeerweekend is meer bedoeld voor de kleinere schepen. Hoewel de gezelligheid rondom deze tochten belangrijk is, heet de tocht pas geslaagd als men op het eind kan zeggen: "ik heb meer geleerd dan wanneer ik zelf een weekendje was gaan varen". Hoewel het maken van clubtoertochten op zichzelf al voldoende de moeite waard is, ziet het bestuur deze tochten tevens als oefening voor te maken eigen reizen.

Naast de organisatie van de tochten worden gezelligheidsbijeenkomsten belegd zoals de jaarlijkse party op Foxboro Hall en de Nieuwjaarsreceptie. Verder verschijnt tweemaal per jaar Escapades en worden de leden op de hoogte gehouden door middel van nieuwsbrieven.



UIT DE LEDEN-ADMINISTRATIE

LEDENREGISTER IN AANTALLEN

	1/1	Bij	Af	31/12
1981	167	142	52	257
1982	257	122	59	350

REGIONALE SPREIDING

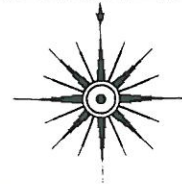
	ultimo 1982	ultimo 1981
Randstad		
IJmond/Gooi/Kop N. Holland/ Texel/Bollenstreek	36 %	34 %
Den Haag/Rijnmond/Utrecht	16 %	13 %
	<u>52 %</u>	<u>47 %</u>
Oost Nederland	10 %	13 %
Friesland	20 %	21 %
Eems	6 %	8 %
	<u>36 %</u>	<u>42 %</u>
Zeeland/N. Brabant/Limburg	5 %	6 %
Duitsland	5 %	5 %
België	2 %	
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

DEELNAME EVENEMENTEN

	aantal deel- nemers	waarvan leden in	
		aantal	%
1982			
Voorjaars race	99	68	69 %
Lustrum/IJsselmeerweekend	130	89	68 %
Engelandreis	132	113	86 %
Najaars race	117	82	70 %
Totaal	<u>478</u>	<u>352</u>	<u>74 %</u>
1981			
Voorjaars race	118	93	79 %
Lustrum/IJsselmeerweekend	57	57	100 %
Engelandreis	98	77	79 %
Najaars race	82	66	80 %
Totaal	<u>355</u>	<u>293</u>	<u>83 %</u>

FREQUENTIE DEELNAME LEDEN

100 % verdeeld in	alle 3 mee ge- varen	2 keer mee ge- varen	1 keer mee ge- varen
Voorjaars race	27 %	40 %	33 %
Engelandreis	16 %	31 %	53 %
Najaars race	21 %	38 %	41 %



De in 1982 nieuw aangemelde leden zijn:

Ahlen-D: Edwin Scholz; Amersfoort: Hélène Hagen-
doorn; Amsterdam: Piet van Brandenburg, Renny
Brouer, Theo & Marika de Bruin, Bob & Liesje van
Hees, Karin Huisman - Bruins, Jan & Nel de Jong,
Gerard Korporaal, Cor Korporaal, Tineke Kuiper,
Frans & Rhan van Leeuwen, Willem Muller, Rinus
Otto, Lucie Schaap, Simon & Elly Twint, Karin
de Wilde, Karen Wintershoven; Barneveld: Catrien
Milius; Borger: Rudolf Arends; Borgholzhuisen-D:
Hans Kuikmann; Broek: Rinie & Roely van de Schuit,
Jeannet van de Schuit; Buitenpost: Paul van de
Kriek; De Lier: Ton van de Nouweland, Leo
Rutten; Den Haag: Henk Bos, Koos van der Luit,
Jos Snelderwaard; Doetichen: Walter van Doorn;
Drunen: Cees Cantineau, Ragnild Heymans; Duiven-
drecht: Ted de Haas; Edam: Martin Meirink; Ede:
Ceel Navest; Eernewoude: T.G. Wester; Grouw:
André Heeringa; Haarlem: Peter Vonk; Harder-
wijk: Hans Walraven; Haltern-D: Ludwig Weischede;
Harlingen: Jan de Vries; Heerenveen: Ulbe Bijlsma,
Luitzen Roelevink, James Witteveen, Piet Witte-
veen; Heeze: Sjaak Plug; Hollum Ameland: Simon
van der Heide, Douwe de Vries; Hong Kong: Nando &
echtgenote Ketwich Verschuur; Hoofddorp: Jose
van der Kamp; Hoogland: Elly Kooistra; Huizen:
Gerald Jansen; IJmuiden: Mark Geurtse, Jim van
Heuven, Gerard Jongejan, Frans Kunst; Joure:
Dick Kerkhof; Kaarst: Ulrich Stolarski; Kapellen:
Jos Blokker; Kollum: Benno van Veldhoven; Laren:
Paul Majoor; Leeuwarden: Jan Wolthers; Leiden:
Hanneke van den Oever, Ria Zwarts; Maassluis: Fam.
Bax; Medemblik: Tine & Gompie van der Linden;
Middenbeemster: Ina Bloemsm, Ferry Elzinga; Nes
(Ameland): Gerrit Tuininga; Nieuwegein: Frits van
Kampen; Nijmegen: Talie & Sander Heymans; Ossen-
drecht: Cor van der Linden; Oudehorne: Marga van
der Zee; De Purmer: Winera Groot; Pijnacker:
Arie van Wijk; Scharnegoutum: Leo van der Weide;
Smilde: Ronald Planjaar; Sneek: Jan Keulen, Jack
Rood; Sprang Capelle: Pieter van der Heyde; St.
Niklaas-B: Etienne & Germain Verbraecken; Steggerda:
Ad Nuyten; Utrecht: Adri Visser; Valkenswaard:
Frits Cuyper; Velsen-Zuid: Niek & Stijn Jonge-
jans; Vianen: Cees Baars, Dick & Floor Pouw;
Vreeland: Kees & Sonja van Westing; West Ter-
schelling: Fokje Jonker; Woerden: Jan Nieman,
Allard Strating; Zevenaar: Ina Beugeling; Zeven-
huizen: Thijs van der Berg, Peter Stolker; Zwaag:
Jan Bloebaum; Zwanenburg: Willem Hoogland

Indien tien dagen na deze bekendmaking geen verzoek
om stemming in de eerstvolgende ledenvergadering
het bestuur bereikt heeft, worden deze nieuwe
leden geacht te zijn toegelaten met algemene stemmen.



NOORDZEERACE 10. 8-10 oct. 1982.

Nadat vrijdagavond alle schepen in Enkhuizen waren aangekomen, konden de bemanningen en vrouwingen de welgevulde boorden bestijgen voor 'the first leg' naar "Oude Zeug". Deze 'first leg' was aanvankelijk een twijfelgeval; motorren, motorren met een zeiltje of zeilen. Het werd uiteindelijk de combinatie van deze en wel in genoemde volgorde. Na aankomst in "Oude Zeug" was hier nog de bekende gezelligheid. Er werd flink 'gebuurt'. Onverbiddebrak de morgen aan en het convooy zette koers naar "Den Oever", alwaar we na enig geschutter geschut werden. De discussie buitenom of binnendoor werd beslecht in het voordeel van het "Sch "Scheurrak". De wedstrijd startte onder "Texel", waar we na de start (uitstekend werk "Flevoland"), vergast werden op de wonderlijke taferelen van een proefvaart met een spierwit, groot jacht dat soepbedreigende hoge golven wist te trekken. De wind liet echter niet toe dat we deze wedstrijd tot een goed einde brachten. De keuzemogelijkheden van de 'first leg' werden in omgekeerde volgorde afgewerkt, tot we 's avonds in "Terschelling" aankwamen.



Het is een uitstekende gewoonte om zomogelijk vóór het aanleggen te zorgen dat het eten klaar en warm is, zodat er onmiddellijk na het vastmaken gegeten kan worden.

Dit lukte ook deze keer weer feilloos en dus stak ik de derde hap eten in mijn mond, toen ik weer aan dek moest om een ander te helpen vast maken. "Wat niet eet, wat niet deert" zegt het spreekwoord! Terschelling heeft een onmiskenbaar voordeel op Oude Zeug en dat is dat het plaatselijke café niet zelf meegebracht moet worden. Dat deze ontdekking aanleiding was voor verdere onderzoekingen, bleek 's avonds toen we in het vertrouwde "Bakboord-Stuurboord Café" CZT leden tegen kwamen. Kortom Terschelling is een eiland en voor de rest staat het ook niet droog. En zondag was er wind, en voor degene die op tijd wakker en aan dek waren 's morgens ook de zon. De Prodent, die ook op Terschelling had overnacht, scheerde al tanden poetsend door het hele veld heen en verdween achter de horizon. Op de kardinale boei van het Schuitemgat startte

weer de wedstrijd en op de Apollo en de Tineke na starten wij als laatste.

Nu konden we pas echt de beste zeiltrim uitproberen en na enige tijd hadden we die dan ook gevonden; we begonnen aan een inhaalrace, waarbij elke keer als we een deelnemend schip inhaalden, een bemanningslid recht verkreeg op een oorlam na de race. Er werd fanatiek en goed gezeild en ook in de bekende harde regenbui met wind werd goed werk verricht. Zonder teveel snelheid te verliezen werd er gereefd en hierna bleek de Challenge (juist u leest ons) nog beter en scherper te sturen. Het resultaat was er ook naar toen bleek dat we de "Charter One"; de Prospect "Danique" en ook de "Veinard hadden ingehaald, al was deze laatste wel een close finish; Kornwerderzand, prijsuitreiking in de regen eten en op weg naar Enkhuizen. En toen.... u heeft het waarschijnlijk wel kunnen meehoren via de Marifoon. Het heeft geen zin om hier nu allemaal uit te leggen hoe en wat, maar in de euforie na de wedstrijd en het tot zover geslaagde weekend, hebben we niet voldoende uitgekeken met als gevolg een aanvaring, mast omlaag, en alle ellende vandien. Als schipper van de Challenge kan ik alleen maar zeggen "Mocht je als schipper hoe kort dan ook naar beneden moeten, geef duidelijk instructie tot uitkijk, ook al lijkt het op dat moment niet zonnig. Zeilen zijn groot er kan veel achter zitten dat zich aan je gezichtsveld ontrekt en zelfs iemand op het voordek is geen garantie dat alles gezien wordt. Het was een dure les; ik heb ervan geleerd, mijn bemanning heeft ervan geleerd en next time better. Desondanks deze tiende Noordzee race betekende een heerlijk weekend, een ervaring rijker.

Frank van Dijk,
Challenge.



“ZEEPRAET”

Allemaal zult U misschien het gevoel herkennen, het gevoel wanneer je na een zeereis blij bent met vaste grond onder je voeten te hebben en een paar uur later best weer weg te willen. Wat is dat toch???

Waarom willen normale en redelijke mensen steeds maar naar dat deel van de aarde waar het doorgaans ongemakkelijker toeven is dan op het land. Is het misschien zo simpel als: "DE UITDAGING" of misschien "STOER-DOENERIJ"? Of, dat je het als mannen leuk vindt om de wenende vrouwen achter te laten en de vrouwen een beetje trots op hun mannen "de spelevaarders"



Wat is dat toch?

Wel is het een bekend gegeven in de leer van de evolutie, dat de mens miljoenen jaren geleden in de zee leefde en zich daarna evolueerde tot het schepsel zoals die nu is, een soort betweter.

Trouwens, wij bestaan nog steeds voor een groot gedeelte uit water.

Toeval? Ik geloof van niet. Het is niet zo onnatuurlijk dat die roep naar de zee er is. Misschien instinctief zoeken naar veiligheid en rust op zee, de regelmaat van het wachten lopen, de kameraadschap, de tijd om eens heerlijk rustig te eten (nou ja, soms). De tijd om lekker om je heen te zien, de tijd om te genieten van wolken en verre einders.

Pleun van der Lugt vertelde dat hij vaak teruggedacht aan die tijd van de schemering op de oceaan, slaapmutsje in de hand, zich opmakend voor de nacht. Ook het apatische gevoel wanneer er weer een volgende storm zich aankondigde, die je toch niet uit de weg kon. Al deze gevoelend hebben wat met de zee en het varen te maken. Dat zal dan ook te maken hebben met de aantrekkingskracht van het water, dat ook zo'n groot deel van ons eigen lichaam is.



Het voorrecht voor ons als CZT-ers is, dat wij ieder jaar weer kansen te over hebben om een stukje van het zeezeilverlangen te bevredigen, want het programma 1983 ziet er weer bijzonder goed uit, ook voor de meer individuele zeiler onder ons. Maar de grote

kracht van onze CZT zal wel de gesamenlijke belevenis blijven, door steun te verlenen aan elkaar en door de kennis over te dragen aan anderen.

Ik wens U allen prettige feestdagen, een zalig uiteinde en een goed begin in 1983, een goed jaar met veel bakstag wind.

Tot ziens op de NIEUWJAARSRECEPTIE.

Leffert Roelevink.



Uitkijken en wacht op zee.

De aanvaring op het IJsselmeer tijdens het laatste clubweekend, waarbij de "Challenge" haar mast verspeelde, is de aanleiding van dit stukje. Het is niet de eerste keer dat zoiets gebeurt. Elk jaar vinden op het IJsselmeer en de Noordzee aanvaringen plaats. Ook de "Sandra" en de "Berma" is dit met meer of minder schade overkomen. Het betrof steeds aanvaringen tussen zeilschepen onderling. Je moet er niet aan denken wat er kan gebeuren als je een aanvaring op zee krijgt met een vrachtschip. Het is een nachtmerrie, die elke schipper in z'n kooi van tijd tot tijd bespringt. Het zal ook wel de reden zijn, dat je de schipper op de onmogelijkste tijden poolshoogte ziet nemen in de kuip. En dan maar hopen, dat je niet de voltallige wacht gezellig keuvelend met de rug tegen het kajuitschot beschutting zoekend tegen de opstekende wind, ingespannen achteruit ziet staren.

Het gevaar ligt VOORUIT, of komt in van BAK- of STUURBOORD.

Nu kun je niet van iedere opstapper verwachten, dat hij of zij elk gevaar onmiddellijk onderkent. Maar laat ELKE schipper zijn nieuwe wacht vertellen, dat ALLES wat ook maar enigszins verdacht voorkomt, of wanneer men niet 100 % zeker is, dit MOET rapporteren.

POR DE SCHIPPER, WAARSCHUW OP TIJD.

Beter 10 x loos alarm, dan 1 x S.O.S.

De schipper is de vent aan boord waarvan verondersteld wordt de situatie te kunnen beoordelen. Hij zal het je beslist NIET kwalijk nemen als het 'loos alarm' blijkt te zijn.

"Wacht, kijk goed uit,"

"Er slapen mensen in de kajuit".

Willem Tuinstra.

Uitslagen en nabeschuwing

NOORDZEERACE nr. 10.

De Noordzeerace 10, het najaarsweekend van 8-10 oktober j.l., was qua deelname weer echt een succes, het kan niet op.

20 schepen en ongeveer 110 mensen, weer een record.

Het zeilen op zaterdag werd wegens windstilte geen succes. Van 'racen' kwam niet veel. Naar "Terschelling" werd het meer spelevaren. Zondag echter werd er weer keihard, op z'n CZT's gezeild. Frank van Dijk beschrijft het weekend. De uitslagen van de race van zondag vermelden we hieronder. De schepen werden in klassen ingedeeld. De 'overall winnaar', snelste tijd, was die van de WILLING II met schipper Hans Hollander en crew.

3 uur-34-20 op de hielen gezeten door de "ELVIRA" van Janny en Ale Koopmans. 3 uur-36-10.

Nr. 3 de "LIBERTE" van Rennie Schuit uit Heerenveen, een "Trintella 36". 3 uur-43-25.

Nr. 4 de "KANALOA", van Gerrit Postema, een "Kalik 33". Dit waren de snelle jongens.

Kort daarachter (nr. 5) de "KAAP AMBLA" van Tuininga te Ameland. 3 uur-55-50.

En de "L'AMICE" als nr. 7. in 3 uur-56-25. Een goede prestatie van die beide kleinere schepen. Daartussen de

C.Z.T.



KUSTVAART
en zeegaten

"STORMVOGEL" (nr. 6) van Leo van Oostenbrugge met een tijd van 3 uur-56-05. De andere schepen finishten boven de 4 uren.

8. Scylla II, H. Huisman. 4,03-10.

9. Challenge, Frank v. Dijk. 4,05-08.

10. Veinard, Ton Majoor, 4,08-10.

11. Charter One, Vinc. v Huysstee. 4,08-45.

12. Danique, Rens IJtsma, 4,09-25.

13. Scylla I, Kees v.d. Weide, 4,09-55.

14. Lady Twin, Frans v. Heck, 4,14-05.

15. Tineke, Willem Tuinstra, 4,27-15.

16. Apollo, Leo v. Gasselt, 4,32-38.

17. Zeepaard, Simon Tuinstra, 4,49-40.

18. Kyma, Herr Rek/Schade, 4,57-35.

19. Irishman, Stef Damen, wel meegevaaren, niet in de race.

20. Second Neel. Zelfde als Irishman.

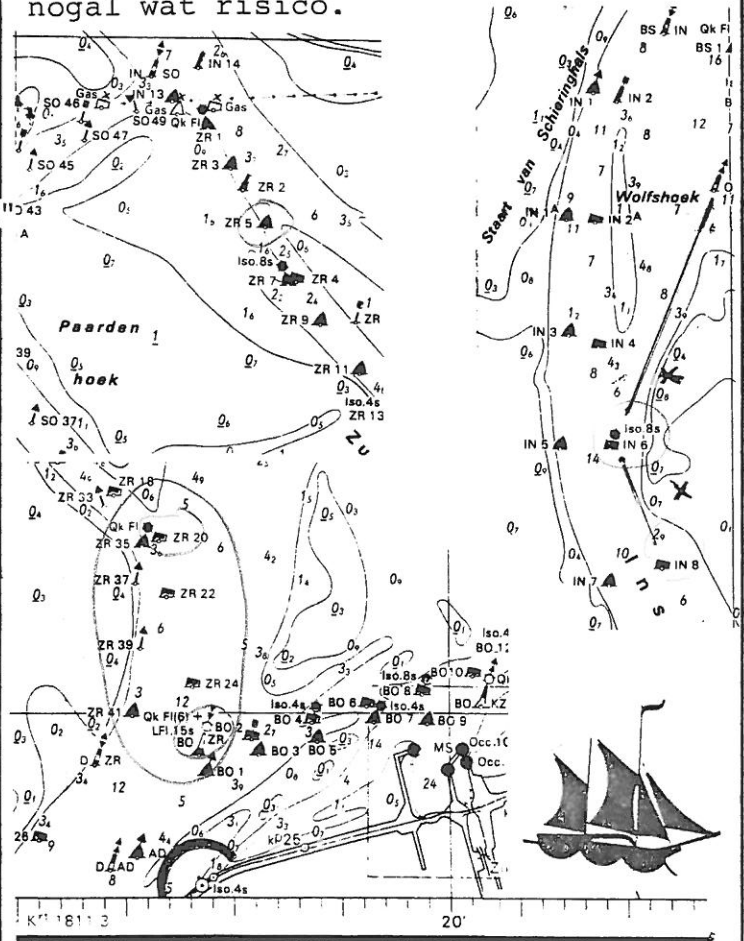
Van deze schepen hebben een paar in het Inschot af en toe moeten motorren, om niet achter de boeien aan de grond te komen.

Gebleken is, dat bij de laatste (10-e) Noordzeerace een paar zaken fout gingen of, in ieder geval, voor verbetering vatbaar waren.

1. We vertrokken te laat van "Oude Zeug" op zaterdag morgen.

2. We vertrokken te laat van Terschelling, waardoor we het station "Vlieland" moesten laten vallen.

3. Hoewel in het rondschrijven aan de deelnemende schepen (schippers) duidelijk stond dat alle schepen binnen de boeienlijn, dus in het vaarwater moeten blijven zolang ze in de race zijn, bleken velen zich daar niet veel van aan te trekken. "CHARTER ONE" met Vincent van Huysstee moest al vlot het gelag betalen, omdat ze bij de IN-6 (Inschot) aan de grond raakten, achter de boeien dus. Als je nu de lijn trekt van de "Oude Inschot boei" naar "IN-6" (Inschot), dan zie je dat je maar een paar meter binnen die lijn hoeft te zijn om 40 cm. water te vinden. Vincent verloor ongeveer 25 min. en liep nogal wat risico.



Ook op de Vlietstroom en in het Inschot zag je veel schepen ver achter de boeien steken. Schepen die 1.90 m. diepgang hebben en schepen die bv. 1.40 m. steken, kunnen dan natuurlijk geen gelijke race meer varen.

Vervolg: Uitslagen en nabeschouwing Noordzeerace nr. 10.

Verderop van In-8 tot ZR-5 kan men wel weer veilig een eind buiten de boeien varen, tenminste als de kaart juist is. Voor degene die dan wel buiten de boei en vaart is er nogal wat winst te behalen, t.o.v. hij die zich wel aan de regels houdt.

En hoe moet het dan bv. op het laatste stuk van de race in de "dove balg" bv. van de ZR-20 tot de BO-ZR finish-boei? Daar kun je bijna een halve mijl buiten de rode boeien nog 4 m. water vinden. Daar valt grote winst te behalen voor degene die wel in de kaart kijkt, maar zich niet aan de boeien houdt. Trouwens in ons geval ging dat niet op, want velen hadden de stroom in de "dove balg" die hard van sb. inkwam, onvoldoende ingeschat en merkten dat degenen die de groene kant vasthielden en een korte slag maakten, het beste af waren.

Op de jaarvergadering moet dat allemaal maar eens goed uit de doeken gedaan worden. Gebleken is dat je ook nogal wat verschillen kan krijgen als je op "tijd" start. Schepen die zeer laat starten hebben in het weer, zoals wij dat hadden, voordeel. Zij konden een groter stuk van de race met de harde wind varen. De bui rukte nml. op naar het noorden. Daarom moet de start als het kan tegelijk, maar zeker in een kort tijdsbestek gebeuren. Ook weer een punt ter discussie.

Henk Huisman.



Ook in 1983 kan de CZT nieuwe leden gebruiken. Stap even de bekende poort binnen en meldt U aan.



«NIEUWJAARS-RECEPTIE» 15 jan. 1983.

NIEUWJAARSRECEPTIE tevens JAARVERGADERING op ZATERDAG 15 JANUARI 1983, te "TWELLEGEA" aan de NIEUWENDAMMERDIJK 284 in AMSTERDAM NOORD.

Ook dit jaar rekenen we weer op een drukbezochte receptie. En er zijn ook weer belangrijke punten te bespreken en dito beslissingen te nemen, dus....

-----UW STEM IS NOG STEEDS NODIG-----

En natuurlijk wordt het weer gezellig. Het programma zal er als volgt uitzien

PROGRAMMA:

Vanaf 16.00 uur bent U welkom en is er koffie en koek. Vanaf 18.00 uur wordt er soep en broodjes geserveerd. De bar is open.

20.00 uur. Opening ALGEMENE JAARVERGADERING door de voorzitter.

1. Verslag penningmeester en secretaris.
2. Verslag cruise-director.
3. Terugblik op de activiteiten in het lustrumjaar.

PAUZE en FILM.

4. Verkiezing Bestuur.
5. Vaststelling programma 1983.
6. Nieuwe activiteiten.
7. Rondvraag.
8. Sluiting rond 22.00 uur.

Hierna kan er weer druk geconverseerd worden aan de bar, onder het genot van een drankje, afgewisseld door een hartig hapje. Ook voor de danslustigen is er de mogelijkheid om de benen nog even te strekken. En dan, als het vat bijna leeg is en U bijna vol, dan komt de redende hand van "Twellegea" die U meevoert over steigerende steigers en kromme loopplanken en U instopt op een van de verwarmde zeeschepen. Zo'n overnachting is absoluut plezieriger dan in een koude cel en een Amsterdamse lantaarnpaal is veel duurder dan Fl. 17,50.

Neem voor de zekerheid dan wel Uw slaapzak mee.

ALLE LEDEN ZIJN WELKOM, ook AANHANG en INTRODUCEES.



LUSTRUM WEEKEND

14-16 mei 1982.

DAG, EERSTE LUSTRUM!!!

't Is mooi geweest, 't is mooi geweest.

En daarom komen we nog even terug op dat eerste "LUSTRUMFEEST" en in het bijzonder op de creatieve prestaties, die door de bemanningsleden van bijna alle 29 schepen werden verricht. Want de nieuwsbrief in juli bood daarvoor onvoldoende ruimte.

De meest vreemdsoortige opdrachten waren door de feestkommissie bedacht, om ook eens andere dan zeilerskwali teiten boven water te laten komen.

Dat ze er waren bewees de jury-uitslag, die meetelde voor het eindklassement van de race. Ze deelde 'achten', 'negens' en zelfs 2 'tienens' uit, toen in bar "Du Passage" in Enkhuizen de opdrachten werden uitgevoerd of ingeleverd. De bemanning van de "APOLLO" beet heel origineel de spits af. Met z'n allen droegen ze een versierde vlaggemast naar binnen en toen 't doek werd opgelicht, werd het woord WELKOM onthuld. De "KANALOA", met Gerrit en Wil, had als opdracht, een couplet te zingen over het "CZT" bestuur. Het ging als volgt:

-Toen grote "H" vijf jaar geleden.

Een wereldtochtje maken ging.

Werd er een initiatief geboren.

En dat was een belangrijk ding.

Een aantal mensen met energie,
Richtten de "CZT" toen op.

Met daadkracht, werklust en Marijke,

Zetten ze heel Friesland op z'n kop.

En deze mensen van de aanvang,

Zijn het bestuur van toen en nu.

Veel werk, plezier en avonturen,

Lang leve het bestuur, hoezee.-

De "CHALLENGE" bezong de start.

-Toen wij uit Amsterdam vertrokken,

Met de "CHALLENGE" die nieuwe schuit.

Zagen wij vele schepen.....maar later,
Alleen 'd ESCAPE nog in 't vooruit.

Hoe 't verder ging? Dat vertelden of
bezongen weer anderen. De "QUOSHK"
maakte er dit van:

-De "ALLIANZ" lag al klaar bij P-acht.

Al waar de hele vloot voor de start
werd verwacht.

De meesten konden nu weer leren,

Naar het "Paard van Marken" te laveren.

Vandaar naar oom Albert's zwaailicht,

Want een rondje maken was daar ver-
plicht.



Wie beter dan de "FLEVOLAND" zèlf kan vertellen hoe 't de schepen daar ver-
ging. Al hebben ze hun lied niet ge-
zongen in "Du Passage", 't was er wel.

-De "KANALOA" passeerde als eerste.
De "MUSCHKA" kwam er vlak achteraan.
De "ISTIMEWA" was in de problemen.
De "KYMA" heeft 't beter gedaan.

Majoor aan 't stuur van de "VEINARD".
Deed het als vijfde zeer goed.

'd "ESCAPE" liet het niet op zich zit-
ten,

En had het toen spoedig geklaard.

En Willem, altijd groots in z'n daden,
Kwam nu toch wat laat door de start.

Zijn bemanning, die kon het niet klar-
en,

Zij zaten in het stag verward.-

Daarna lagen wij maar te bakken.

We dachten waar blijven ze nou.

Nog eenmaal een neutje genomen,

Het vertrek naar Enkhuizen kwam gauw.-

Ondertussen werd het in de bar gezellig druk.

De meeste bezoekers waren CZT-ers.

Maar die het niet waren,

keken af en toe wat vreemd op van het zingende en spelende zeilersvolk.

Voor al toen de bemanning van de "SYFE SYN-
TJE" hun muzikaal gevoel weergaven op bierfiltjes.

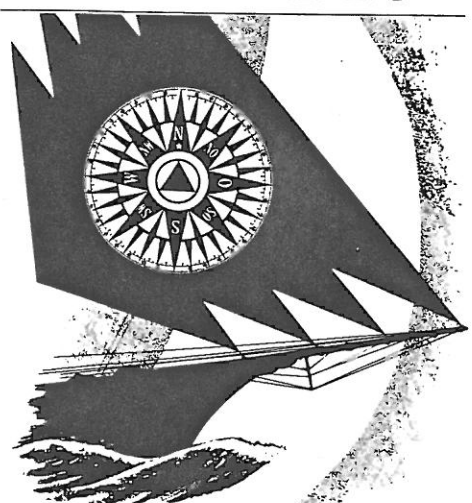
En nog meer op het moment, toen "THE GREAT ESCAPE" be-
manning de band "NEW ORLEANS WILD CATS" in 't zonnetje zetten.

Echte katten sprongen er toen rond.

Met die hele vertoning behaalden ze van de jury een tien.

De dames in de bar waren inmiddels voor het merendeel versierd met corsages.

ESCAPADES



1977 - 1982

C Z T.

Vervolg: Dag, eerste lustrum.

Deze corsages, van crêpepapier en draad, werden vervaardigd door de bemanningen van de "BELLA VITA", "CALYPSO" en "L'AMIE". Met ware 'pronkstukjes' liepen we rond. Niet terug te vinden in het "Lustrum-archief" zijn de bijdragen van "EPISODE DEUX" en "t OUDE SCHAEP", maar gezongen hebben ze, al waren het niet de meest liefelijke geluiden. Je kunt ook bijna niet anders verwachten, na 'n zonnige zeldag, waarop veel (na)dorst geleest diende te worden.

De "VEINARD" bezong dat zo:

-Met Beerenburg in het vooronder,
En zeeziekpillen wel op zak.
Voelden wij met een lekker briesje,
Ons heerlijk fijn op ons gemak.-

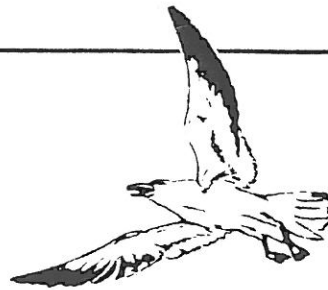


Zo voelde zich ook de bemanning van de "BELLA VITA", nadat de "nescio" hen op zeer originele wijze de aanmoedigingsprijs aanbood. Drie andere schepen hadden de opdracht de prijswinnaars zonodig in Stavoren te huldigen. Theo, Gerrit en Marieka, van de "THIBER" maakten er een gedicht van:

-Wie wordt de derde, tweede of eerste.
Zeker de sterkste, niet de teerste.
Nummer 3 ondersteunen is onze opdracht.
Maar is dat nu niet raar bedacht?
Je kunt toch niet vooruit bekijken,
Wie de derde plaats zal bereiken?
Toch, wie er ook als nr. 3 af zal meren
Wij willen ze bij voorbaat van harte feliciteren.

De "SANDRA" liet ook in de bar weten, hoe ze de eerste prijs winnaar in de bloemetjes zouden zetten. Naast een prachtige oorkonde, zou een lied op de wijze van "KOEKOEK" volop klinken.

- 't Is grijs, 't is grijs,
Ze hebben de eerste prijs-.



Hoe de race af zou lopen, konden we in Enkhuizen nog niet overzien. Het was zelfs niet te voorspellen, dat ieder vleugje wind ons zou ontbreken om zield Stavoren te bereiken. Wat we wel wisten, was, dat op 't moment dat de "TINEKE" het afscheidslied in "Du Passage" inzette en we ons warm hadden gedanst en gedronken, er een schone avond voorbij was.

-Goede nacht, vrienden.
De eerste etappe zit erop.
Allemaal met groot rood hoofd,
Dat had het weer ons nog beloofd.
Maar morgen moeten we weer vroeg op.

Goede nacht, vrienden.
Het is tijd voor ons te gaan.
We nemen nog een sigaretje,
En gaan dan maar naar ons bedje.
Morgen weer een race te gaan.

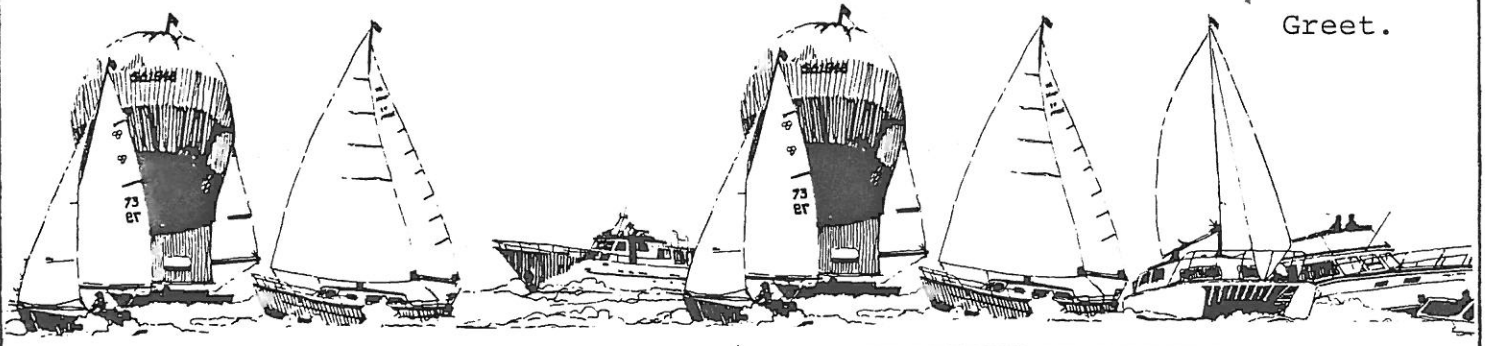
Goede nacht, vrienden.
Voor vandaag is 't mooi geweest.
Allemaal nog naar 't kleine huisje,
Luchten door het kleine buisje.
Morgen weer een spannende race.

Goede nacht, vrienden.
Wij gaan nu naar onze kooi.
We nemen nog een glaasje drinken,
Voordat we in diepe slaap verzinken.
Voor vandaag was het weer mooi.

Hulde aan allen, die hun creatieve talenten de vrije loop lieten en zo spontaan meewerkten aan de opdrachten die wij bedachten. Met veel plezier zetten we jullie, via deze collage, nog even in het zonnetje. Dat bij een volgend feest de medewerking even groot mag zijn en dat ook 't jaar na 't eerste lustrumjaar ons veel plezier mag bezorgen is de wens van de commissie, die 't leuk vond dit eerste lustrum te organiseren.



Greet.



« TALL SHIPS RACES »

"THE GREAT ESCAPE" voer in 1982 de "Tall Ships Race" van FALMOUTH naar LISSABON, daarna "Cruise in Company" van LISSABON naar VIGO in Spanje. Van VIGO weer een race naar SOUTHAMPTON. Vooral in de "Falmouth (Eng.)-Lissabon race" klasseerde The Great Escape zich erg goed. Andries had maar 4 dgn, 15 uren en 6 min. nodig voor \pm 750 zee-mijlen. D.w.z. 6,8 mijl per uur gemiddeld. Even ter vergelijking:

De "Adventure", een Swan die de "Whitbread round the World" al eens won, had 4 dgn, 04 uur en 09 min. nodig.

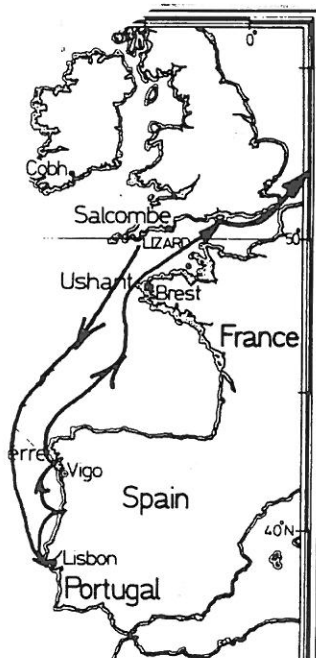
De "Great Britain II", die de "Clipper Race" en de "Whitbread race" won, deed dezelfde afstand in 4 dgn, 09 uur en 42 min. Resp. 11 en 6 uur sneller dan The Great Escape.

De "Apollo" zou meedoen aan de races, maar moest wegens ziekte van Gerry Jlrich verstek laten gaan. Wel waren zij bij de finish in Southampton.

De "Absconder", waar Vincent v. Huysstee als co-schipper dienst deed, eindigde na 6 dgn, 7 uren en 37 min.



American Sail
Training Association



"TALL SHIPS RACES 1983".

De grote "Tall Ships Races" worden eens in de 2 jaar gehouden. Deze races worden georganiseerd door de Engelse STA, SAIL TRAINING ASSOCIATION. Deelnemende schepen moeten een bemanning hebben die voor 50 % uit 'trainees' bestaat, dus personen beneden 26 jaar.

In 1983 organiseerd de STA de kleine "Tall Ships Races". Race 1 van Trave-munde naar Karlskrona in Zweden, start op 19 juli 1983. Race 2, van Weymouth (Z. Engeland) naar St. Malo (Frankrijk)

start op 26 aug. 1983. Inschrijvingsformulieren en bijzonderheden zijn bij "Twellegea" te verkrijgen.

Het grote werk komt weer in 1984. Dan gaat de race van St. Malo naar Halifax en Quebec in Canada. Er zijn 3 races. Race 1. Van st. Malo naar Bermuda, met een stop in de Canarische eilanden. 11 april tot 29 mei 1984.

Race 2. Van Bermuda naar Halifax, 2 tot 10 juni 1984. Na verblijf in Halifax is op 13 juni de start van de "Cruise in Company" naar Quebec. Verblijf Quebec ong. 5 dagen.

Race 3. Start op 11 juli van Quebec naar Engeland, non stop.

"The Great Escape" is voor deze evenementen ingeschreven, maar zal vermoedelijk de terugreis doen via Groenland en IJsland.

Willem Tuinstra, onze cruise-director, heeft te kennen gegeven ook aan deze races mee te doen met z'n nieuwe schip. En de "Apollo" schippers zullen ook wel 'hoge bloeddruk' krijgen, als zij dit lezen.

Meer bijzonderheden volgen t.z.t. Naast deze grote reis zal er voor 1984 ook nog een race korter bij huis zijn, waar later nog gegevens over bekend zullen worden.

Henk Huisman.

SCHEPEN DIE IN 1982 NIEUW BIJ DE CLUB KWAMEN.

-CHICA	9 mtr	F. Rondhuis
-ZEEWIJK	7,28 '	T. van Aartsen
-LIBERTE	11,5 '	R.v/d Schuit
-BRASSER	10,5 '	D. Pouw
-BRANDON	16,0 '	P. Brandenburg
-CHARLOTTE B	13,5 '	Hr. Bax
-KAAP AMBLA	8,2 '	G. Tuininga
-SONNETAG	8,5 '	U. Stolarsky
-LADY FINN	10,7 '	L.v/d Weide
-WINDHAAN	10,3 '	R. Polmans
-EDMO	7,5 '	G. Korporaal
-THIBER	10,5 '	Th. de Bruin
-MUCHKA	12,5 '	F. van Leeuwen
-YAM	9,3 '	J. Overmars
-BELLAVITA	12,0 '	E. Kooistra
-DOOLITTLE	8,5 '	J. Blokker
-ELVIRA	9,4 '	A. Koopmans
-VROUWE ROELOFINA	9,0	D. Versteegh
-BOLDER	14,0 '	S. Damen

De Brandon en de Bolder zijn motorschepen, overige zijn zeilschepen.



Larchmont Yacht Club — a fixture of the yachting scene since 1880. Its membership totals in excess of 600, many of whom have distinguished themselves in national and international yachting.

Second International Dinghy Team Regatta

An Invitational Event

Larchmont Yacht Club, Larchmont, New York, U.S.A.

April 23-30, 1983



"CZT" heeft voor deze races een team aangemeld, waarvoor zich al verschillende leden hebben opgegeven. (Zie vorige "Escapades").

De deelnemende teams zijn afkomstig uit de volgende landen:

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. Nieuw Zeeland. | 7. Noorwegen. |
| 2. Australië. | 8. W. Duitsland. |
| 3. Groot Brittanië. | 9. Italië. |
| 4. Ierland. | 10. Bermuda. |
| 5. Denemarken. | 11. U.S.A. |
| 6. Canada. | 12. Nederland. |

Uit Nederland worden van twee clubs een team verwacht, nl:

-Koninklijke Watersport Ver. "De Kaag" te Warmond.

-Club Zeezeilers Twellegea" te A'dam.

DATUM van EVENEMENT. De regatta data zijn van zaterdag 23 april tot zaterdag 30 april 1983.

Vertrek Schiphol: donderdag 21 april;
Aankomst Schiphol: zondag 1 mei 1983.

OMVANG TEAM: De door de "Larchmont" aanbevolen teamomvang bedraagt 10 pers. Vijf ter beschikking staande boten worden bemand door een schipper (tenminste 25 jr) en een fokkemaat.

BOOTSTYPE: Er wordt gezeild in open boten, ontwerp INTERCLUB (IC), met een lengte van 3,50 m, naar een ontwerp van "Sparkman & Stephens". De dinghies worden door de organiserende club ter beschikking gesteld.

VERBLIJFKOSTEN: Deze zijn nihil, (behoudens zakgeld), omdat de bemanning en logeren bij particuliere clubleden. Maaltijden en ontspanning worden verzorgd door de gastclub in het clubgebouw.

REISKOSTEN: Vlieggasten A'dam-New York v.v. zijn voor eigen rekening; tickets kunnen besteld worden via "Twellegea". Elke deelnemer ontvangt van de CZT een bijdrage in de reiskosten, te weten: Junioren tot/met 21 jaar Fl. 400,- en senioren vanaf 22 jaar Fl. 200,-. Deze bedragen worden op Uw bank/giroprekening overgemaakt, op vertoon van Uw vliegticket of de boeking daarvan.

KLEDING: Aan de deelnemers worden CZT-sweatshirts ter beschikking gesteld, voorzien van een CZT-batch. Voor senioren wordt daarnaast blazer en stropdas aanbevolen.

CLUBCOACH: Willem Tuinstra leidt en vergezelt het CZT-team als 'chef d'equipe'.

AANMELDINGEN: Wilt U mee, of heeft U een enthousiaste zoon of dochter, meldt U dat dan zo snel als mogelijk is bij Willem Tuinstra te Heerenveen. Nog even zijn tel nr. 05130-23223.

ZOLANG ER PLAATS IS, KUNT U MEE!!



Many hands helped boat switches move along quickly.

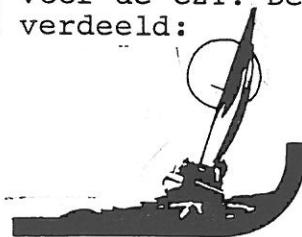
Vervolg: Verslag Engelandreis 1982.

voor de tafel in de 'Round Hall', vervaardigd van een kalebas en materiaal uit de tuin. Ook aan de dranken wordt veel aandacht besteed.

Rond 19.00 uur doet de eerste buslading CZT-ers zijn intrede. Een ware metamorfose. Wat 's morgens nog ruig uitzieende zeebonken waren, zijn nu zeer chic aangeklede dames en heren. Ook van de Engelse genodigden is er veel belangstelling. De tweede buslading feestgangers is er ook snel. Wel dra lopen, kijken en zitten overal mensen. Een ieder is vol bewondering van het prachtige huis en de tuinen. Drankjes worden naarstig ingeschonken en hapjes geproefd. Eerst de prijsuitreiking en speeches. Die van Pietje Oosterbier slaat alles. Een mengmoes van Fries, Hollands en Engels. Vele lachsalvo's daveren door de "Round Hall". Intussen is de "Dining Room" veranderd in een waar eetparadijs. Diana Barnard uit Felixtow en haar werkers zijn er weer in geslaagd een fantastisch koud buffet op tafel te zetten. Vlees, vis, salades enz. Vooral de typisch Engelse 'desserts' verdwenen als sneeuw voor de zon. Om enkele te noemen: "Petit pot au chocolat à l'orange", "Tulipe aux fruit Clacée", "Elisabeth Moxon's Lemon Posset", "Mr. Carrier's Chocolate Fancy". En natuurlijk de bekende "Apple crumbles", "Trifles", "Pies", "IJstaarten" enz.

Overal zaten en aten CZT-ers. Een gewoon mens gaat doorgaans, na zo'n welgevulde dis, even een klein uiltje knappen. Een CZT-er doet dat niet, niks ervan. Muziek aan en dansen maar. In de "Music Room" werd het kleed opzij geschoven en kon je je, op de muziek en met een leuke partner, nog eens flink uitleven. Natuurlijk waren er ook lieden die zich, bij de open haard in "Library" of "Hall", verschanst hadden en daar diepgaande gesprekken voerden met Engelse en Hollandse gasten. Kortom: Een avond om niet snel te vergeten. Dan is het middernacht en André Hazes maant een ieder om afscheid te nemen met z'n hit "Dit is de laatste keer.....". De bus wacht aan het eind van de oprijlaan en in twee groepen worden de CZT-ers weer naar haven en schip teruggebracht. Nog lange tijd daarna kon je, in dat zo typisch Engelse haventje, Hollandse liederen horen galmen en pikante moppen horen tappen. Dan keerde ook hier de rust weer over de CZT-vloot. Het liep al in de kleine uurtjes.

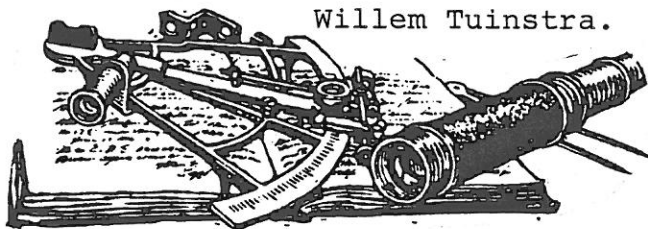
Donderdagmorgen 'captainsbriefing' op "The Great Escape". De weerberichten spreken over weinig wind en slecht zicht. Er wordt besloten om in drie convooien te varen met in elk convooi een schip met radar. Dit is goed gezien, want de volgende nacht is het potdicht van de mist. Geen wind en geen zicht. Dit is weer een geheel nieuwe ervaring voor de CZT. De vloot wordt als volgt verdeeld:



The Great Escape met Irishman, Scylla II, Challenge, Charter One, Liberté. Apollo met Istimewa, Seepaerd, Windjammer, Windhaan, Scotchman. Tineke met Calypso, Second Neel, Thib. Thiber, Episode Deux, Veinard. De Stormvogel was afvallig en belandde in Scheveningen. Via de marifoon worden de schippers door de radarschepen bij elkaar gehouden en dankzij de radarplot van IJmuiden worden we keurig binnengepraat en liggen we vrijdagmorgen weer veilig binnen de sluis.

Een zeer geslaagde 5-de Engelandreis met schitterend weer, weinig wind en de laatste dagen te weinig zicht. Wat mij betreft teken ik bij voor de volgende 5 Engelandreizen van de "Club Zeezeilers TWELLEGEA".

Willem Tuinstra.



BIJ DE C.Z.T. BELEEF JE NOG EENS WAT !

Stuurt een CZT-er f 25,- aan de penningmeester met note: "Voor de schipper van The Great Escape, uit dank voor het toezenden van mijn gebit". De man had een deel van zijn kennelijk niet goed zittende gebit, even onder zijn matras gelegd, niet wetende dat daar nou net een gaatje zat. Het gebit kon onder uit T.G.E. gered worden, na het afbreken van het halve achterschip (na ca. 10 dagen).

Vraagt een schipper assistentie, omdat z'n startaccu in de bilge is gevallen. Over scheef gaan gesproken !



Van onze man in Amsterdam.



Er is in de loop van 1982 nogal het één en ander veranderd in de scheepvaartregels rond Amsterdam.

Zo mag men op het Buiten-IJ en Amsterdam Rijnkanaal niet meer kruisen en is men verplicht om stuurboord wal te varen. Dit wordt in de loop van 1983 ook van kracht voor Binnen-IJ en Noordzeekanaal.

Men mag niet meer 'drijven' en moet altijd de motor startklaar houden om het schip goed bestuurbaar te hebben. Ook mag men op het Buiten-IJ niet meer ankeren, allen op de daartoe aangewezen plaats buiten de geul, dat is tussen de geul naar Durgerdam en de IJtoren aan de noordzijde van de geul. De geul is het gebaggerde en betonde gedeelte over Pampus en het Buiten-IJ.



Vervolgens is op 1-12-1982 het D.G.S.M. (Directoraat-Generaal Scheepvaart- en Maritieme zaken) de baas geworden op de rede van IJmuiden, voorhaven en het Noordzeekanaal, ook bij het Loodswezen, maar niet op de sluis van IJmuiden.

In de loop van 1983 zal het scheepvaartverkeersreglement van kracht worden waar in staat dat, iemand die onder invloed van een of andere stof verkeert, verplicht is om een bloedproef te laten nemen. Voor alcohol gelden dezelfde normen als bij het wegverkeersreglement. Genoemd artikel geldt niet voor volgens goed zeemansgebruik afgemeerde schepen in een goede haven. *

Stuurboord houden op het Buiten-IJ.

Men moet goed uitkijken als men richting IJsselmeer vaart, naar achteropkomende vaart, die onder de brug door komt. Vooral als men enige tijd voor de brug gelegen heeft, omdat men direct na de brug naar SB-wal moet.



Communicatie.

Van zee komend, riepen wij tot nog toe op kanaal 10 Redepplot IJmuiden, om ons te melden voor invaart of uitvarende. Nu roept men op kanaal 12 Traffic Centre IJmuiden of Verkeersdienst IJmuiden. Het is belangrijk op dit kanaal vanaf bv. 10 mijl voor de pieren uit te luisteren. Als men dan voor de pieren is, weet men zo ongeveer hoe de traffic voor de haven is.

Geef even een seintje aan Traffic Centre, als je op punt staat om binnen te lopen. Zeker met slecht zicht. Dan verdient het aanbeveling reeds eerder de positie aan de T.C. op te geven, zodat de T.C. de andere scheepvaart kan waarschuwen. Posities opgeven als bv. zuid of noord van de pieren 'ingehend' of 'uitgehend'.

Ook naar buitengehend is het goed, om bij donker of slecht/matig zicht even te zeggen dat je uitvaart.

Zit je in de problemen, dan kan men zich op kanaal 19 op de radar laten binnen praten. Schepen van 250 mtr. lang en 40 mtr. breed, worden zo met dichte mist de sluis in 'gepraat'. Binnen de pieren zijnde gaat men over op kanaal 11, om schutting te regelen. Roep dan niet meer als vroeger: "Havendienst IJmuiden", maar nu dus "Sluis IJmuiden". Daar geeft men U dan door welke sluis U moet nemen.

Op het Noordzeekanaal kanaal 11 bijhouden totaan de Hembrug, daarna overgaan op kanaal 14. De Hembrug gaat in oktober '83 verdwijnen. De grens tussen IJmuiden/Amsterdam, kanaal 11 en 14, wordt dan verlegd naar de Coenhaven/Coentunnel.

Geef bij de oproep aan de Hembrug altijd even door, of je oost of west van de brug bent, anders weet de brugwachter niet welk toestel hij moet opnemen.

De op het Noordzeekanaal varende Havendienstboten van de Rijkshavendienst D.G.S.M., luisteren op kanaal 35 (privékanaal) en kanaal 11. De boten van de Gemeente Havendienst luisteren op kanaal 37 (privékanaal), wat in Engeland het kanaal is voor de jachten (hier mag men dat niet gebruiken) en kanaal 14. Ook Havendienst Amsterdam luistert op kanaal 14, 37, 8, 9 en 6. Er staat een taperecorder op al deze kanalen 24 uur per dag op te nemen. Het zelfde heeft men in IJmuiden met het nieuwe systeem. Overal staan banden onder, ter bescherming van de operator, maar ook om iemand, die veel praat en zich niet gedraagt, een loodje op de marifoon te geven (verzegeling).

Bij de Oranjesluis gaat men weer over op kanaal 18, welke men aanroept met 'Oranjesluis binnen/buitenkant'.



Vervolg: Van onze man in Amsterdam.

Betreft openingstijden van de Schellingwouderbrug.

In 1982 draaide de brug niet alleen op het hele uur, maar ook op het halve, wat een enorme verbetering was.

De brug viel eerst onder Rijkswaterstaat IJmuiden, maar is in 1982 overgegaan naar de dienstkring Bussum.

Bij informatie, of deze openingstijden in 1983 ook gelden was het antwoord:

"Het staat nog niet zwart op wit, maar waarschijnlijk wel".

Vanaf windkracht 7 en bij een zicht van minder dan 100 mtr. op de weg, wordt de brug niet bediend. Behalve als de wind recht op de brug staat, en hij niet helemaal geopend hoeft te worden wil men weleens draaien (niet op rekenen). Openingstijden:

Op werkdagen 06.00 - 07.30 uur.
08.45 - 16.05 "
18.30 - 22.00 "

Als de spertijden ingaan, opend de brug 5 min. vroeger, dus 5 min. voor het uur
Zon- en feestdagen

09.00 - 12.00 uur.
14.00 - 17.00 "
18.30 - 20.00 "

De Hembrug gaat plm. sept./okt. '83 buiten dienst. 1 oktober wordt de Hemtunnel officieel geopend. De tunnel is al 3 jaar klaar, maar de spoordijk en de viaducten niet. Hierdoor wordt de vaart van en naar IJmuiden een stuk gemakkelijker, hoewel de Hembrug de ergste niet is.

Wil men met staande mast van Amsterdam naar Rotterdam varen, of omgekeerd, dan krijgt men te maken met de spoorbrug over het Westerkanaal, juist binnen de Houthaven, welke alleen 's nachts geopend wordt. Dan snel doorvaren naar de Nieuwe Meer, naar de spoorbrug, die in de Schiphollijn ligt. Doe je dat niet en ga je slapen, dan moet men tot de volgende nacht wachten. Men moet deze brug bestellen als men een havenbriefje koopt op de Westerkeersluis (Tel: 020-241457) of als men een P-nummer heeft, vragen aan de brugwachter bij het passeren van de brug. Men moet 's avonds wel op tijd voor de brug zijn.

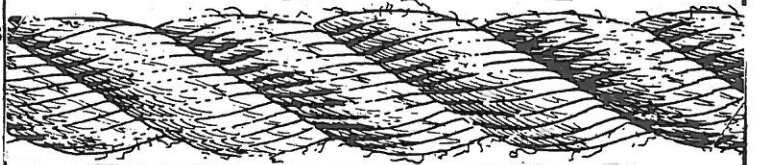
Wat dat P-nummer betreft (P staat voor pleziervaart), dat kan men aanvragen bij Gemeente Belastingen, die geven dan een nummer en sturen een belastingaanslag. Deze aanslag heeft ieder jaar een andere kleur, zodat de controleur kan zien van af de brug of sluis, dat men betaald heeft. Ook kan men iedere keer, als men door de stad vaart, een briefje kopen.

Kano's, rubberboten en surfplanken, met peddels voortbewogen, zijn vrij van havengeld. Voor de beroepsvaart geldt een brengschuld en voor de pleziervaart een haalschuld. Als men dus in de haven gaat liggen, kan men wachten met betalen tot er een man komt van Belastingen of sluis-, brug- en havengelddienst.

De Havendienst heeft er niets mee te maken, zij schrijven alleen de beroepsvaart op. Ook zeehavengeld is weer anders, daar zorgt de Douane voor.

Dit is het dan ongeveer. Ik wens jullie een goed zeil- en clubjaar 1983 en tot ziens !

Albert Huisman.



VERRE LEDEN

In Honkong wonen de C.Z.T.-leden Nand Ketwich Verschuur en zijn vrouw en kinderen. Zij hebben zich al opgegeven voor de 1983 Engelandreis (zo ver weg moet je dat wel vroeg doen).

Ze voeren tot nu toe met de Varensman van Twellegea als ze met verlof in Nederland waren. C.Z.T. wenst jullie prettige kerst en gelukkig nieuwjaar ! Jullie schijnen nu zelf een ssort Jonk te hebben gekocht. Wat vaar- en zeilnieuws uit het verre Hongkong zou niet gek zijn !

Op het zonnige St. Maarten in de Caribean, wonen Peter en Nanda Wip. Ze drijven daar een bar. C.Z.T.-er Gerrit Postema (Kanaloa) bezocht ze daar en vond het er goed toeven. Het moet daar kort bij het Paradijs zijn, maar werken moeten ze daar ook begrijpen we. Nanda schreef een kaart en maakte zich bekend door te zeggen: "Je weet die Peter, die in 1978 in de Tall Ships Race Gothenburg-Fair Isle- Oslo de giek van The Great Escape brak. We weten het nu nog. Hij moest zo nodig een sigaretje roken. Veel goeds gewenst met kerst en het nieuwjaar 1983".



De Dutchman op Curacao met Hans Vogelzang en Wim van Zeggelaar. C.Z.T. wenst jullie een voor spoedig vaarjaar en een prettige Kerst toe. Dank voor de verslagen tot nu toe !

Wel of geen vaarbewijs?

Niet meteen verplicht

Voorlopig komt er nog geen verplichting om een vaarbewijs aan boord te hebben. Dat kan nog wel enkele jaren duren, al is de Binnenscheperwet kortgeleden gepubliceerd in het Staatsblad. Het zou niet juist zijn en bovendien onmogelijk om nu onmiddellijk de eis te stellen dat men een vaarbewijs moet bezitten.

Wél wordt met ingang van 1 oktober 1982 de mogelijkheid geopend om alvast een wettelijk examen af te leggen, dat vereist wordt ter verkrijging van het toekomstige vaarbewijs. Bovendien zal men zich ook al medisch kunnen laten keuren indien men een vaarbewijs voor de beroepsvaart wil behalen, of een eigen verklaring kunnen overleggen wanneer het de pleziervaart betreft.

Daarnaast zal met ingang van 1 oktober 1982 een overgangsregeling gelden voor reeds varende schippers, eigenaren van pleziervaartuigen en voor bezitters van reeds bestaande diploma's. Zij kunnen namelijk in sommige gevallen het vaarbewijs verkrijgen zonder examen en zonder een medische keuring.

Overgangsregeling

Als normale regeling geldt dat voor het verkrijgen van een vaarbewijs een examen moet worden afgelegd. Ook moet de kandidaat medisch worden gekeurd (beroepsvaart), of - evenals bij het rijbewijs - een zgn. eigen verklaring overleggen (pleziervaart). Maar bepaalde groepen van personen kunnen gebruik maken van de overgangsregeling. Zij behoeven geen examen af te leggen en geen medische keuring te ondergaan. (Zij moeten wel een eigen verklaring overleggen wanneer zij 65 jaar of ouder zijn). Wie vallen onder de overgangsregeling? Allereerst schippers die tenminste van 1 oktober 1979 tot en met 1 oktober 1982 het schippersberoep hebben uitgeoefend op een of meer „vaarbewijsplichtige” schepen.

In de tweede plaats bezitters van pleziervaartuigen die tenminste van 1 oktober 1979 tot en met 1 oktober 1982 een „vaarbewijsplichtig” pleziervaartuig in eigendom hebben gehad. Het opeenvolgend bezit van twee of meer „vaarbewijsplichtige” pleziervaartuigen vormt hierbij geen bezwaar.

Op grond van de overgangsregeling verkrijgt men het vaarbewijs II, geldig voor alle wateren.

✱ Wil men gebruik maken van de overgangsregeling, dan moet de aanvraag ter verkrijging van het overgangs-vaarbewijs vóór 1 oktober 1983 worden ingediend. Op die datum eindigt onherroepelijk de indienings-termijn!

afmeting

15 ton laadvermogen of meer ongeacht lengte

lengte minder dan 15 meter
15 - 20 meter lengte
lengte 20 meter of meer

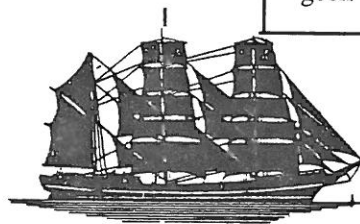


lengte minder dan 20 meter
lengte 20 meter of meer

15 - 20 meter
lengte 20 meter of meer

lengte 15 meter of meer

lengte minder dan 15 meter



Soorten vaarbewijs

Er komen twee soorten vaarbewijzen:

- het klein vaarbewijs;
- het groot vaarbewijs;

In het algemeen kan worden gezegd dat het klein vaarbewijs bedoeld is voor de pleziervaart en het groot vaarbewijs voor de beroepsvaart.

Welk vaarbewijs men moet hebben voor het type schip waarmee men vaart blijkt uit het volgende schema. Bedenk daarbij dat het groot vaarbewijs ook geldig is voor vaartuigen, waarvoor het klein vaarbewijs wordt vereist.

Geen regel zonder uitzonderingen. Het vaarbewijs is niet vereist voor schippers van onder andere overheidsschepen, reddingvaartuigen, zeeschepen en Rijn-schepen. Daarvoor gelden andere papieren. Ook buitenlandse schippers van in het buitenland geregistreerde schepen, die zijn voorzien van een erkend buitenlands diploma, behoeven geen Nederlands vaarbewijs te hebben.

bedrijfsmatig vervoer van goederen

groot vaarbewijs

bedrijfsmatig vervoer van personen

12 personen of minder meer dan 12 personen

geen vaarbewijs groot vaarbewijs

klein vaarbewijs groot vaarbewijs

groot vaarbewijs groot vaarbewijs

sleep- of duwbotten

niet gebezigd voor het slepen, duwen of langs zij vastgemaakt meevoeren van schepen met een lengte van 20 meter of meer

wel gebezigd voor het slepen, duwen of langs zij vastgemaakt meevoeren van schepen met een lengte van 20 meter of meer

klein vaarbewijs groot vaarbewijs

groot vaarbewijs groot vaarbewijs

andere bedrijfsmatige vaart

klein vaarbewijs
groot vaarbewijs

niet bedrijfsmatige vaart (pleziervaart)

klein vaarbewijs

bedrijfsmatige en niet-bedrijfsmatige vaart geen snelle motorboot* snelle motorboot*

geen vaarbewijs

klein vaarbewijs

Aanvragen overgangsregeling

Als u meent dat de overgangsregeling op u van toepassing is, dan moet u zich per briefkaart wenden tot:

Directoraat-generaal Scheepvaart en
Maritieme Zaken
Afdeling Sociale en Onderwijszaken
(Vaarbewijs)
Bordewijkstraat 4
postbus 5817
2280 HV Rijswijk

U moet dan wel duidelijk vermelden of u voor een „groot vaarbewijs” of een „klein vaarbewijs” in aanmerking wenst te komen.

Aanvragen examen

Zoals reeds eerder vermeld moet u zich voor het afleggen van een wettelijk examen rechtstreeks wenden tot één der vier watersportbonden als het een „klein vaarbewijs” betreft en tot de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, wanneer het om een „groot vaarbewijs” gaat. Wettelijke examens zullen pas na 1 oktober 1982 worden afgenomen. Na het behalen van een getuigschrift moet u zich schriftelijk wenden tot het Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken met het verzoek om uitreiking van een vaarbewijs.

Cursus: Schipper / Co Schipper.



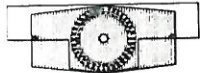
Het C.Z.T.-bestuur neemt het initiatief voor een cursus schipper/co schipper.

C.Z.T.-leden kunnen aan deze cursus deelnemen. In de eerste plaats is gedacht aan de schippers en 2e man co schipper, die op de door de club gehuurde schepen vaart. De C.Z.T. draagt de verantwoording voor dat gehuurde schip en heeft haar leden aan boord.

Het doel van de cursus is, de leden schippers/co schippers verder te bekwamen in de navigatie- en vaarkunst waarvan de leden zelf voordeel hebben en de C.Z.T. meer zekerheid krijgt van de kunde en het verantwoordelijkheidsgevoel (in 't kort het zeemanschap) van haar schipper/co schipper.

De C.Z.T. wil daarnaast het aantal beschikbare schippers/co schippers graag uitbreiden en om ook leden schippers/eigenaren van schepen die daarom verzoeken, een kundige 2e man co schipper te kunnen bieden.

Ten laatste wil de C.Z.T. de schippers eigenaar van een schip de gelegenheid bieden, aan de zelfde cursus deel te nemen, zodat deze schippers door de cursus te volgen zich verder kan bekwamen, of daarbij tevens kan afmeten, hoe het in werkelijkheid met z'n kennis staat.



De cursus, welke niet pretendeert in 4 avonden mensen de vaar- en navigatiekennis te kunnen bijbrengen is gepland op 8 en 22 februari en op 8 en 12 maart van 19.30 - 22.30 uur, dus vier avonden.

Het cursusgeld bedraagt f 50,-, hetgeen redelijk geacht kan worden. De cursus wordt gegeven in de bakermat, Twellegeate Amsterdam. Docenten zullen zijn:

Leo van Gasselt (weerkunde/meteo en aanverwante zaken), Henk Huisman (voor de navigatie en goede zeemanschap en radar), Albert Huisman (praktijk aan boord, radioverbindingen en goede zeemanschap) en Willem Tuinstra (praktijk navigatieapparatuur, trouble shooting aan boord en de clubdiscipline op de schepen). De algehele leiding is in handen van Henk Huisman.

De C.Z.T. zal na de cursus een diploma co schipper uitgeven, dat natuurlijk alleen waarde heeft in clubverband (theorie en vaartijd). In het bezit van zo'n certificaat, kan men als 2e man/co schipper op een club-schip varen.

Aan de hand van de vaartijd en de be-
wezen kennis, kan de club daarna een
certificaat uitgeven om als zelfstandig
schipper op haar schepen te mogen varen
Schipper van eigen schepen, kunnen dit
certificaat natuurlijk ook behalen.
Cursus indeling en leerstof.

Velen hebben de le beginselen van de
navigatiekunst reeds geleerd en of al
eens een theorie cursus gevolgd. We
zullen ons dus niet uitputten in lange
herhalingen etc. We lopen de stof door
waarbij veel vragen gesteld zullen wor-
den. Aan de hand van de gebleken pro-
blemen, zullen we aan die problemen
meer aandacht besteden. In het alge-
meen zullen we veel praktijk aan de
theorie toetsen.

Programma.

Platte zeevaartkunde, plaatsbepaling,
kaartlezen, uitwijkbepalingen in bin-
nen- en buitenwater, aan- en afvaren
(manoeuvreren), tuig en uitrusting, zeil-
voeringen, zwaarweerdeilen, communica-
tie, radiopeilingen, radar/navigatie,
satelietnavigatie, in- en uitklaren,
instrumenten etc.

Op de schepen zal met radar, peilingen
en andere geoeft worden.

De C.Z.T. zal aan hen die meedoen, een
studieprogramma/leidraad sturen.

Tevens zal van de deelnemers een soort
vaartijd opgave gevraagd worden.

Het motto is:

**DIE NAVIGATIE IS DE BESTE, DIE TEVENS
DE VOORZICHTIGSTE IS !**



C.Z.T.-leden Terry en Rudi v/d Berg
zenden hun beste wensen vanuit
BENALMADENA. De jachthaven is 5 min.
lopen van hun huis. Terry zegt: "Het
leven is hier goed, Rudi doet het ge-
weldig (die zit dus goed)".

Ze hebben al veel kennissen met boten,
meest Engelse. "Het beste voor allen
van de C.Z.T. !", zegt Terry.

Terry en Rudi hielden hun trouwfeest
op de "Nixe" onder stoom varende!
Een goed begin is kennelijk toch het
halve werk.

PS. Terry en Rudi, de beste wensen van
de CZT ! Stuur eens een beschrijving
van de haven aldaar (festiviteiten etc)

Dutchman

Beste CZT-ers,



Na onze kaart met palmbomen uit Barbados hier de beloofde brief met het wat uitgebreider vervolg reisverslag. Na een verblijf van 2½ mnd in het Canarische Eilanden gebied waren we wel opgelucht op 15 okt. te kunnen vertrekken, alhoewel men in Puerto Rico bijna unaniem van mening was, dat dit nog iets te vroeg was. Wij hebben daar niets van gemerkt en pikten al na vijf dagen de NE-passaat op, die echter in het begin nog enigszins aarzelig en variërend in kracht was. Onze route liep met een flauwe bocht naar 13° N 40° W, waarbij we de Kaap Verdische eilanden op een afstand van ± 150 zee mijlen passeerden. Vanaf de genoemde positie bleef de koers 270° recht op Barbados af. Dit is ook de route die in de "Ocean Passages for the World" wordt aanbevolen als zijnde in afstand iets langer, maar in tijd belangrijk korter. De passaat en de stroom draaien ook mee van NE naar E, zodat voortdurend recht voor de wind gezeild wordt met een dagelijkse "stroom toegift" van ongeveer 8 mijl. Na enig geëxperimenteer met de zeilen, waarbij ook de combinatie "uitgeboomde reacher en vliegende yankee" werd geprobeerd, zijn we uiteindelijk tot de conclusie gekomen, dat de meest voordelige zeilvoering bestaat uit groot grootzeil aan lij en uitgeboomde genua aan loef. Door de variatie in windrichting, welke verliep tussen NE en ZE, moest de boom voortdurend worden omgezet. Het verdient dan ook beslist aanbeveling twee identieke spinnakerbomen aan boord te hebben en deze continue opgetuigd te houden met ophouder, voor- en achter-gei en voldoende lange fokkeschoten. De oversteek heeft precies 30 dagen en 2 uur geduurd, hetgeen bij een afstand van ruim 2900 zeemijlen betekend, dat we een daggemiddelde hadden van ongeveer 96 M wat voor een zwaar schip als de "Dutchman" hoog genoemd mag worden. 30 Dagen op zee lijkt lang, maar de tijd gaat zeer snel met als dagelijkse routine-bezigheden het bijhouden van het bestek door middel van astronomische waarnemingen, koken, broodbakken, schoonmaken en waar mogelijk onderhoud van het schip enz.



De YOTUN - antifouling heeft zich goed gehouden. Het onderwaterschip is vrijwel geheel weggespoeld en tijdens de westelijke helft van de oversteek aangegroeid met een zeer groot aantal aandemosselen, die er echter in de Caraïbische Zee voor het grootste deel weer afvielen. In totaal zijn we drie schepen tegengekomen, waaronder een Oostduits oceanografisch onderzoekersvaartuig "Alexander von Humboldt" en de liberiaanse tanker "Afro-Star", aan wie wij gevraagd hebben onze positie door te geven aan Lloyd's in Londen. We zijn n.l. geregistreerd bij de "Lloyd's Yacht Reporting Service" en hebben het telefoonnr. van Watersport Twellegea opgegeven voor het doorgeven van berichten. Aan jullie het verzoek om in voorkomende gevallen onze familie in te lichten. We zijn wel benieuwd of dit systeem werkt en of de "Afro Star" zich aan zijn toezegging heeft gehouden. In Barbados zijn we zeer gastvrij ontvangen door de vertegenwoordiger van de Cruising Association en zijn vrouw, die bij ons aan boord hebben gegeten en met wie wij een auto-tocht over het eiland maakten met picnic op het strand onder de palmen (gemaakte foto's zullen t.z.t. worden toegezonden). Tussen Barbados en Bonaire heeft de "Dutchman" alle records gebroken met een daggemiddelde van tussen de 120 en 130 zeemijlen, zodat we reeds na vier dagen in Kralendijk konden afmeren. De volgende dag, 28 nov., was het volkomen windstil en zijn we op de motor naar Curaçao gevaren (35 zeemijlen), waar we 's middags om 16.30 uur Q-tijd (=MTG -4 uur), waar we 's middags om ten anker kwamen in het Spaanse - Water tussen het Marine Watersport Centrum Brakkeput en de Shell - Jachtclub "Asiento". Zoals je begrijpt waren we zeer aangenaam verrast door het telegram van de CZT, dat we enige dagen geleden ontvingen. Hartelijk bedankt voor de blijk van interesse in onze wederwaardigheden. Ook hier op Curaçao was de ontvangst weer buitengewoon hartelijk en hebben we al een rondrit

-vervolg Dutchman.



gemaakt, zijn enige malen aan de wal te eten gevraagd en hebben we tijdelijk een auto ter beschikking gekregen. De eerste die ons bij het binnenvaren van het Spaanse Water onmiddellijk herkende en kwamen begroeten, was Maurice, het neefje van Marijke, die ook enige tijd bij Watersport Twellegea heeft gewerkt. Gezien de duur van het orkaan-seizoen in de Zuidelijke Pacific kunnen we niet eerder dan de laatste helft van april door het Panamakanaal en we hebben dus voldoende gelegenheid om van hieruit zeiltochten te maken, onder andere naar de kust van Venezuela, die nu geheel veilig is en waar de zeilsport in opkomst is. Er zijn vele nieuwe jachthavens gebouwd en de mogelijkheden voor een zeilvakantie zijn er ideaal. Om er enige te noemen; Chichirivche, Morrocoy, Puerto Cabello, la Gaira met in de nabijheid ervan vier marina's. Vanuit deze havens is Caracas zeer gemakkelijk te bereiken. Vanuit la Guaira is het een tocht van + 60 mijl met halve wind naar Los Roques, een interessante eilanden-groep, bestaande uit een 60 tal koraal eilandjes en toebehorende aan Venuzuela. Zoals je ziet plaatsen te over om in een prachtige omgeving te zeilen, te wandelen, zwemmen en snorkelen met schitterend weer in een blauwe zee. We zijn al hard bezig met schrappen meniën en schilderen en zodra de regentijd voorbij is komt ook het lakwerk aan de beurt. We kunnen vrijwel alles weer opknappen, met uitzondering van de waterlijn, waarvoor we op de helling moeten en waarvoor we bezig zijn hier een mogelijkheid te zoeken voor een redelijke prijs. Curaçao is erg duur, maar via de marine en door bemiddeling van kennissen vertrekken we hier in april met een blikken voorraad voor tenminste een ½ jaar, welke we gedeeltelijk gratis en gedeeltelijk tegen een zeer lage prijs kunnen overnemen. Bovendien betalen we hier geen liggeld doch wel fl.9,-- per kubieke meter water. Verder is het beslist noodzakelijk, dat je hier over een auto beschikt, zodat ik mij een Honda Civic heb

aangeschaft voor fl.800,--.Hij is wat gedeukt en er ontbreekt een zijruit, maar dat is in dit klimaat niet erg. Van deze gelegenheid maak ik gebruik, ook namens Wim, allen prettige Kerstdagen en een gelukkig en voorspoedig 1983 toe te wensen.

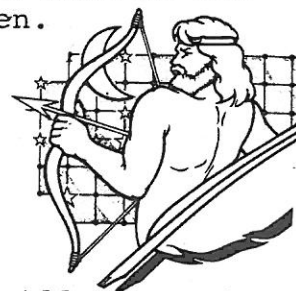
Tot de volgende keer !

Hans.



Note;
beschrijving van genoemde havens is bij de club verkrijgbaar.

Op 3 november juist voor de reunie gaven Hans en Wim hun positie door aan de "African Star", die Lloyd's in Londen informeerde, die de koers weer aan ons doorbelde; 13°56'N en 38°20'W, op de kaart van hun wereldreis, welke op de reunie was opgehangen konden we zien dat ze nog + 1100 mijl voor de boeg hadden naar Barbados, hun le haven in de Caraibean. Op 20 november schreven ze een kaart van aankomst "alles wel aan boord". 28 november kwamen ze aan op Curaçao, waar ze tot april zullen blijven. Hun adres aldaar is; c/o Hr.Jh.Meuleman, Chuchubiweg 37, Willemstad - Curaçao. Liefhebbers kunnen daar heen en met ze in de Caribean varen.



Foxboro Hall
MELTON · SUFFOLK

Foxboro Hall is vanaf midden november bezet door Hennie Huisman en Jan van der Wal. U kunt er dus nu elke dag terecht ! Wat denkt U van de Kerst op Foxboro Hall of na de Kerst, over oud- en nieuwjaar ? Per Harwich-boot maar 6 uur varen. Billijke prijzen ! (De pond is flink gezakt!) Twellegea kan het voor U regelen/reserveren.