

ESCAPADES

6 - e Jaargang



KERST-NUMMER

1983.



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 - 324877 / 367298.

Wist U dat.....

..... Maureen Milius-Parmentier op 10 dec. j.l. de trotse moeder is geworden van een gezonde zoon, die zal gaan luisteren naar de namen: "SEBASTIAAN GERHARD". (Zal wel "Bassie" worden).

Van harte gelukgewenst, Maureen en Hein. We zullen hem vast noteren op de lijst van toekomstige "CZT" wedstrijd junioren zeilers.

Sebastiaan
Gerhard

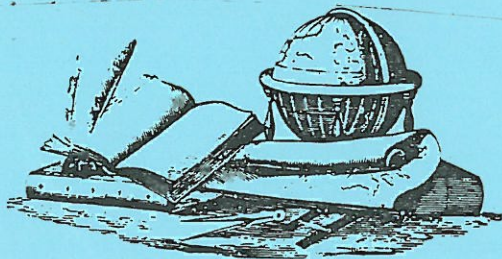


.....Frank van Dijk z'n "Syfe Syntje" heeft verkocht en daarvoor in de plaats een klassiek stalen rondspantje heeft aangeschaft. Naam nog niet bekend bij het ter perse gaan van dit nummer. U zult echter spoedig meer van hem horen en zien.

.....Gerard Weldring z'n enkel heeft gebroken. Helaas, hij struikelde over een.....bloembak. Mogelijk was hij van plan deze bloemetjes (bak) buiten te zetten, eh???



ESCAPADES



Clubblad van de "C Z T" (Club Zeezeilers 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 van "ESCAPADES":

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

.....De "Dutchman" met Hans Vogelzang en Wim van Zeggelaar in Sydney (Australië) zijn aangekomen. Zij vertrokken op 1 mei 1982 voor een 4 jaar durende 'reis rond de wereld'. Hun laatste haven was Suva (Fidji islands). Ze zijn bijna op de helft en 'on schedule'. Zie verder in "Escapades".

.....De 'schipper/co schipper' cursus GEVORDERDEN in februari voor 4 avonden van start gaat, inclusief moderne electronica en astro-navigatie.



.....Uw Sailor R 108, R 109 en oudere modellen, via "Twellegea", omgebouwd kunnen worden voor SSB alle frequenties. Maar dan ook perfect. Kosten Fl. 498,-.

.....Er een dekventilator in de handel is die op zonne-energie werkt. Overdag dus continue ventilatie.

.....Er een nieuw visueel PAN-PAN signaal van "Aqua signal" is dat bv in het rondomschijnende mastlicht gemonteerd wordt en daarmee de V geseind wordt. "Ik verlang assistentie".



STUURLIEDEN.

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

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

Penningmeester: Leo van Gasselt. De Favaugeplein 21-76. Zandvoort. Tel: 02507-16172.

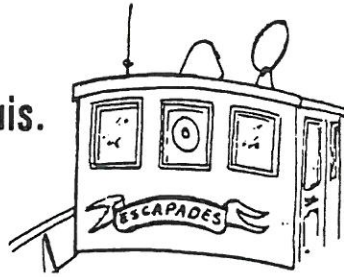
Secretaris: Hans Hollander. Watercirkel 82, Amstelveen. Tel: 020-435605.

Redactie "Escapades": Marijke Post, Henk Huisman.

Bank: Rabo Lemmer. Rek. nr. 337022952. t.n.v. "C Z T".
Postgiro: 2536575 t.n.v. "C Z T".



Uit het Stuurhuis.



UIT DE LEDEN-ADMINISTRATIE

Van 6 augustus t/m 31 december 1983 meldden zich de volgende nieuwe leden aan:
 Alkmaar: Herman Huese; Amsterdam: Judith Buis, Peter Baumert, Margriet Bruins, Wim en Ine Kuhler, Arie Haage, Janny Bakker, Ad de Vos, Janarie Broersma; Beuningen: Jos Heymans; Bilthoven: Hallen van Gessel; Bolsward: Jappie de Boer; Dokkum: Annelies Aip; Duesseldorf (W-Dld.): Gottfried Crummenauer; Ede: Cees Hermsen, Joost Dankbaar; Essen (W-Dld.): Dieter Doerr, Johan Milkereit; Geervliet: Jan de Ruyter; Den Haag: Hans van der Putten; Heerhugowaard: Joan Schlahmilch; Herford (W-Dld.): Reinhard Walter; Hilversum: Willem Algra, Alex v. d. Stap; Hoofddorp: Marion Putto; Hoogeveen: Martin Huisman; Joure: Tineke Toonstra; Laren NH: Bob Esselink; Lemmer: Riekje Kok; Nieuwegein: Cees van Arkel; Oosterbeek: Daan de Jong; Ureterp: Bert Wolting; Woerden: Pieter van Beek; Wollega: Jaap en Mien Lodewijk; IJmuiden: Jack Tiets; Zandvoort: Ab Giesbergen;
 Indien 10 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.

Schepen, die na 5 augustus 1983 bij de club kwamen:

- | | | |
|---------------------|-------|----------------|
| 1. Volbloed | 9.30 | Peter Kunst |
| 2. Ulysses | 8.00 | Hans Schofer |
| 3. Mar Ganlliti | 8.70 | Jos Heymans |
| 4. Ledy | 8.70 | Cees v. Arkel |
| 5. Avontuur | 10.00 | Frank van Dijk |
| 6. Griffioen | 9.00 | Jaap Lodewijk |
| 7. Duc le Chevalier | 9.80 | Jan de Ruyter |
| 8. Akka | 8.00 | Willem Algra |
| 9. Frilausel II | 14.80 | Dieter Doerr |
| 10. Baril | 9.50 | Alex vd. Stap |

LEDENREGISTER IN AANTALLEN

	<u>1/1</u>	<u>Bij</u>	<u>Af</u>	<u>31/12</u>
1981	167	142	52	257
1982	257	122	59	350
1983	350	99	46	403

REGIONALE AANTALLEN

	1983	1982	1981
<u>Randstad</u>			
IJmond/Gooi/Kop N.Holland/			
Taxel/Bollenstreek	40%	36%	34%
Den Haag/Rijnmond/Utrecht	14%	16%	13%
	---	---	---
	54%	52%	47%
	---	---	---
Oost Nederland	11%	10%	13%
Friesland	20%	20%	21%
Eems	3%	6%	8%
	---	---	---
	34%	36%	42%
	---	---	---
Zeeland/N.Brabant/Limburg	4%	5%	6%
Duitsland	6%	5%	5%
Belgie	1%	2%	
Overige landen	1%		
	---	---	---
	100%	100%	100%

***** NOORDZEERACE XII. 7-9 oct.'83.

Met 18 zeilschepen en 2 moterbotten vertrokken wij vrijdagavond uit Enkhuizen voor onze twaalfde zogeheten Noordzeerace. Vanwege het slechte weer, veel regen en wind, werd besloten om buiten wedstrijd verband naar Oude Zeug te varen. De weer berichten voor de nacht waren, sterk afnemende wind en geen regen. We waren dan in ieder geval dicht bij ons doel, Terschelling, aan welk doel toen al sterk werd getwijfeld omdat de berichten voor de volgende dag slecht waren. Voor de oudgedienden in de CZT is het natuurlijk gesneden koek om in de nacht en met slecht weer te varen, maar het blijft elke keer weer facinerend om met al die lichtjes van collegazeilers om je heen naar een bepaald doel te varen. En voor vele nieuwelingen in de club is het een belangrijke nieuwe ervaring. Het navigeren bij nacht en het herkennen van boeien aan de hand van lichtintervallen, kan je toch alleen in de praktijk leren. De volgende morgen op de captainsbriefing werd besloten, in verband met het weerbericht, westelijk 5 tot 7 mogelijk 8, niet buitenom naar Terschelling te varen, maar een wedstrijd te houden naar Kornwerderzand en vandaar met het tij naar Terschelling. Dit werd een prachtige race. Het motorschip "Bolder" fungeerde als startschip en een mijl voor de haven van Kornwerderzand was de "Fri Lausel II" finishschip. Met ruime wind en vol tuig stoven alle schepen op topsnelheid over het water. Snelheden van 8 en 9 knopen werden gelogd. Het weer verslechterde zienderogen, dikke regenbuien kwamen over en toen de laatste schepen over de finish gingen stond er een complete storm, windkracht 8/9.

Vervolg: Noordzeerace nr. 12.

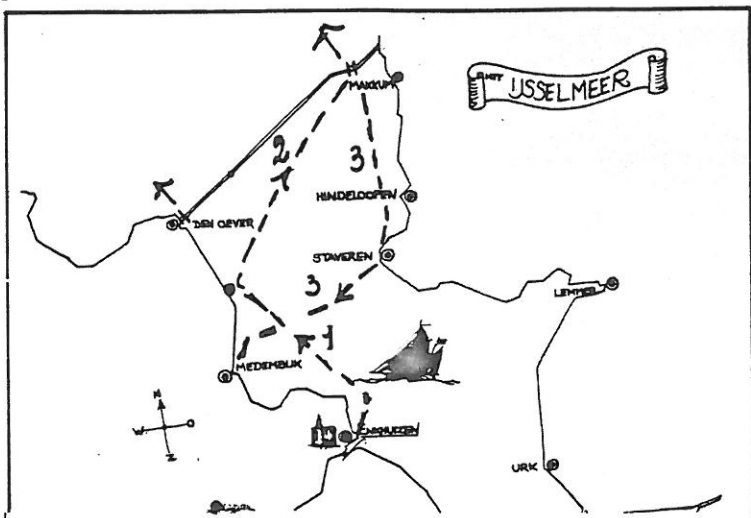
Na telefonisch contact met het KNMI, die voor zondag misschien wel zuidenwind voor ons in petto had, werd besloten niet naar Terschelling te varen maar naar Stavoren voor onze volgende wedstrijd. Dit was een bezeild rak, vrij hoog aan de wind. Iedereen moest nu behoorlijke reven steken en kleinere fokken aanslaan. De kastelein in Stavoren had zaterdagavond beslist niet te klagen over klandizie. 's Zondags was het weer stukken beter. Met een zwakke tot matige NW wind werd een kruisrak uitgezet met bestemming Medemblik. Een prachtige zeildag, rond drie uur vond de prijsuitreiking plaats in Medemblik.

UITSLAGEN:

	race 1	race 2	race 3	totaal tijd
Hilde Boudine	1.54.15	1.27.58	2.41.25	6.03.38
Kanaloa	1.53.50	1.35.45	2.32.05	6.01.40
Liberte	1.53.00	1.28.30	2.46.45	6.08.15
Tineke	1.45.30	1.24.45	3.01.35	6.11.50
Thiber	2.02.30	1.33.59	2.56.15	6.32.44
.....
Elvira	2.01.25	1.37.35	2.34.30	6.13.30
Scylla II	1.57.30	1.53.37	2.42.30	6.33.37
Charter One	1.59.08	1.37.00	2.42.55	6.19.03
.....
<u>Volbloed</u>	2.07.45	1.43.55	3.07.25	6.59.05
Reality	2.09.00	---	---	---
Scylla I	2.10.20	1.38.30	3.39.15	7.28.05
Episode Deux	1.59.45	1.39.52	---	---
Apollo	2.03.30	---	---	---
Elisabeth II	1.53.00	1.35.12	4.17.35	7.41.47
Zeepaard	2.03.50	1.43.45	3.56.30	7.44.05
Kaap Ambla	2.05.48	1.45.46	3.34.01	7.25.35
Irishman	2.01.00	1.46.00	4.53.30	8.50.30
Second Neel	1.54.15	1.39.15	---	---

1° prijs Klasse A = **KANALOA**
 1° prijs Klasse B = **ELVIRA**
 1° prijs Klasse C = **VOLBLOED**

 CZT Wisselbeker = **KAAP AMBLA**



NIEUWJAARS - RECEPTIE. 14 jan. '84

NIEUWJAARSRECEPTIE/JAARVERGADERING

op zaterdag 14 januari 1984, te "TWELLEGEA" aan de Nieuwendammerdijk te Amsterdam Noord.

In 1984 rekenen we natuurlijk weer op een drukbezochte RECEPTIE. Belangrijke punten worden besproken en dito beslissingen genomen, dus we rekenen op U. En het wordt natuurlijk gezellig. Het programma zal er als volgt uitzien:

Vanaf 16.00 uur bent U welkom en er is koffie en koek. Vanaf ong. 18.00 uur wordt er een heerlijke soep geserveerd met sandwiches. De bars zijn natuurlijk open.

19.45 uur. Opening ALGEMENE JAARVERGADERING door de voorzitter.

1. Algemeen verslag door de voorzitter.
 2. Financieel verslag van de penningmeester (de financiële overzichten worden voor de vergadering uitgereikt) en verslag van de kascommissie.
 3. Verslag Cruise-director.
- PAUZE.
4. Verkiezing van de stuurlieden.
 5. Veststelling "Programma 1984".
 6. Benoeming kascommissie.
 7. Rondvraag.
 8. Sluiting alg. ledenvergadering rond 22.00 uur.

Na al deze droge stof gaat een pilje of een borrel er altijd wel in. Aan de bar is het, na afloop goed toefen, met een hap en een snap. Kunt U Uw autosleutels niet meer terug vinden of hebt U echt te diep in het glaasje gekeken, dan is er altijd nog wel een plekje aan boord van een van de verwarmde "Twellegea" schepen. Vergeet dan niet Uw slaapzak in de auto te doen.

ALLE LEDEN, AANHANG en INTRODUCEES
ZIJN WELKOM.



Van onze man in:



AMSTERDAM

Van AMSTERDAM naar het ZUIDEN, binnendoor via kanalen en rivieren.

Dit is mogelijk met staande mast, tot 34 m. hoogte. De makkelijkste route is van Amsterdam via de Oude Houthaven, waar men bij de eerste brug vast maakt en havengeld betaald en tevens de spoorbrug bij de Haarlemmerpoort besteld. Deze draait tussen 00.30 en 03.00 uur, maar moet besteld worden. Na het passeren van de brug vaart men door tot de Nieuwe meersluis, waar weer een spoorbrug is die ook alleen 's nachts draait. Dat betekent, dat U 's nachts de hele stad met al z'n opstakels moet doorvaren met een goede gemiddelde snelheid. Als men de Nieuwemeersluis gepasseerd is, kan daar vastgemaakt worden om te slapen of men kan doorvaren naar de Schipholbrug, die ook beperkte openingstijden heeft. Zonder Almanac deel 2 van de ANWB en de kaart Hollandse Plassen is het moeilijk.

U vaart nu op de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder en volgt deze tot Oude Wetering. Dan komt U via Woubrugge en 's Molenaarsbrug, waar men bb. uitgaat, in Alphen a/d Rijn. Hier kunt U voor de Julianabrug bij het winkelcentrum goed liggen, of 800 m. verder varen en aan de loswal aan bb. vastmaken. Na deze loswal komt U aan een kruising en gaat dan sb. uit. Direct om de hoek komt de eerste hefbrug (34 m. hoog). Voorbij deze brug een spoorbrug, die regelmatig opent. U vaart nu op de Gouwe en krijgt nog twee hefbruggen, 2 basculebruggen, een spoorbrug bij Gouda (die regelmatig opent) en dan de Julianasluis in Gouda. Hier moet U aan de wal om "Gouwe rechten" te betalen. Als we door de sluis zijn varen we op stromend water, eb en vloed. De rivier is erg krom, goed bebakend en verlicht en er kan vrij veel beroepsvaart zijn. U moet nu de ANWB kaart Grote Rivieren westblad hebben deze is goed tot de Volkeraksluizen en tot Stellendam. Wij varen nu op de Hollandse IJssel en krijgen bij Krimpen aan de IJssel een stormstuw, die openstaat. De beweegbare brug ligt over de sluis, die aan sb. van de stuw is. 1500 M. beneden de sluis is het einde van de IJssel en gaan we bb. uit de Nieuwe Maas op. Men

kan ook de van Brienoordbrug passeren (hoogte 22 m.) en via de Nieuwe Maas en Koningshaven, waarover een spoorbrug en de Willemsbrug liggen, die ook regelmatig openen, via de Nieuwe waterweg naar zee of via de Botlek en de Oude Maas naar de Dordtse Kil. Als wij bb. uitgaan, er loopt veel ebstroom op de Nieuwe Maas, meteen oversteken naar sb. Men is dat verplicht, want er is veel snelle beroepsvaart. Wij blijven aan sb. en lopen dan vanzelf de "Noord" in (nog steeds ebstroom) en krijgen in Alblassem een hoge verkeersbrug (ong. 11 m.), waarvan het beweegbare gedeelte aan bb. ligt. (Openingstijden zie almanac). Kijk goed uit, 2 x het vaarwater oversteken. Door de brug gaan we dus weer naar de sb. wal en komen na enige tijd op de kruising Noord, Nieuwe Merwede en Oude Maas. Wij gaan sb. uit, de Oude Maas op en zien dan de Dordtse brug voor ons, waarvan het hefgedeelte aan bb. ligt. Hier is veel duwvaart die ook op het openen van de brug wacht. U kunt het beste "Post Dordrecht" roepen op kan. 10. Die regelt al het verkeer. Op dit gedeelte van de Oude Maas loopt een beetje stroom. Als de brug gepasseerd is gaan wij weer naar sb. en komen na ong. 1 km. op de kruising Oude Maas/Dordtse Kil en gaan hier bb. uit. Luister goed op kanaal 10 naar "Post Dordrecht". We varen nu in de Dordtse Kil waar een zware ebstroom loopt en komen bij Willemsdorp op het Hollands Diep, waar wij 'voorstroms' gaan varen (heel weinig stroom). Wij gebruiken nog steeds dezelfde kaart. Als wij bij Willemstad zijn kunnen wij via de Haringvlietbrug en Stellendam naar zee, of via de Volkeraksluizen (4 stuks). Alleen de oostelijke sluis heeft een beweegbare brug en men dient tijdig contact op te nemen met de sluis via de marifoon.

Denk eraan, Uw marifoon op I WATT voor kort bij.

Wij komen nu op zout water en moeten nu zeekaart 1807 van het Volkerak hebben. Het Volkerak is een zeer ruim vaarwater, goed beton en verlicht. Er is veel beroepsvaart, waarvan het meeste via het Rijn-Schelde kanaal naar Antwerpen gaat, of via Tholen naar Wemeldinge of het Veerse meer. Wij moeten i.v.m. de bruggen (ong. 9 m. hoog) via het Volkerak-Krammer. Hier gaan wij over op kaart 1805 Oosterschelde.

z.o.z.

Vervolg: Onze man in Amsterdam.

Nu varen wij via Zijpe, Mastgat, Keeten en via de "Witte tonnen Vlije" en Brabants vaarwater naar Wemeldinge. Bij nacht is het gemakkelijker via het Engels vaarwater te gaan, dit is ruimer en beter verlicht. Het Engels vaarwater begint vlak bij de Oosterscheldebrug, als U deze passeert kunt U via de Roompot naar buiten en in Zierikzee kunt U uitklaren. De Oosterscheldebrug staat op kanaal 18 en geeft ieder uur informatie over wind, sterkte, windrichting en getijden, dit in verband met de Oosterschelde-werken. Maar wij gaan via het Engels vaarwater naar Wemeldinge, vragen via de marifoon welke sluis wij krijgen en komen op het kanaal door Zuidbeveland. Over dit kanaal liggen een paar draaibruggen en in Vlakte een spoor- en verkeersbrug. Voor openingstijden Post Hansweert of kanaal 22. Op de Westerschelde is een verkeersdienst in blokken verdeeld, luister uit op de goede kanalen. In Hansweert is douane. Als U via het Engels vaarwater vaart, kunt U ook via Katseveer en het Veerse Meer via Veere en het kanaal door Walcheren naar Vlissingen varen. Hier kan men ook uitklaren. Al met al is het een leuke reis met mooie havens. Het is mogelijk om dit in ca. 30 uur te varen maar men kan er ook een week over doen.



Voor deze reis moet U aan boord hebben:

ANWB Almanac deel 2; ANWB kaart Hollandse plassen; ANWB kaart Grote rivieren Westblad; zeekaart 1807 Volkerak; zeekaart 1805 Oosterschelde; zeekaart 1803 Westerschelde.

In het voorjaar van 1984 komt er een nieuwe handleiding voor marifoongebruikers. Hier staan alle sluisen, bruggen, loodsdiens ten en tevens de blokken in. Bent U kort in de buurt van degene met wie U wilt spreken, doe dat dan op 1 watt. Let goed op op de Ooster- en Westerschelde. Daar loopt veel stroom en bij windkracht 5-7 uit W-NW staan stroom en wind tegen elkaar. Bij de haven van Zierikzee staat meer water dan op het diepste gedeelte van de Zuidelijke Noordzee.

En dan voor diegene die geen mast op hun schip hebben en niet hoger zijn dan 2,40 m. kunnen op een andere manier door Amsterdam en zijn grachten varen. B.v. het Oosterdok in en via de Montelbaanstoren, Kalkmarkt en Amstel de magere brug onder door, sb. uit de Prinsengracht in. Deze gracht heeft de hoogste bruggen men kan dan via het Westerdok weer naar buiten of via de Brouwersgracht naast het Centraal station weer op het IJ uitkomen. Dit kan problemen geven, omdat 's avonds de grachten vaak gebruikt worden om te spuien en een of meer keersluizen dichtmaken. Daarover kunt U meer te weten komen bij het Waterkantoor aan de Oude Schans nr. 2 in Amsterdam, tel: 020-928902 of 241560. Zij vertellen U dan welke keersluis open blijft, waardoor U dan weer de stad uit kunt. Een trip door de stad is erg mooi, vooral 's avonds. Om door de meeste grachten te kunnen varen moet U een hoogte van minder dan 2 m. hebben. Het waterpeil in de stad kan tot 30 cm. in hoogte variëren.

Ik wens U een goede jaarwisseling en een goed vaarjaar 1984 en tot ziens op de NIEUWJAARSRECEPTIE.

Dus!!!! I WATT!! en KORT!!!

De "Twellegea" SNEKLING is 1.90 m. hoog en uitermate geschikt om een dagje of een avondje Amsterdam te doen. Amsterdam is het mooist vanaf het water. Route kaarten aan boord.

De kaarten voor de hiervoor beschreven routes liggen op "Twellegea" ter inzage, evenals de boekwerken daarvoor.

Enige belangrijke telefoonnummers:

WESTERKEERSLUIS: 020-241457. Hier krijgt U informatie over de spoorbrug bij de HOUTHAVEN.
OOSTERDOK. 020-223007. Regelt de brug openingen naar/van het Oosterdok.

Albert Huisman.





Van onze man in:

BELGIE. Jos Blokker.

Tot groot genoegen van Koning Boudewijn en z'n onderdanen bezoeken 'Ollanders' de laatste jaren meer en meer de Belgische kust. En dan vooral per jacht; zeilend, motorend, roeiend, surfend etc. Toename 20 % in de laatste 2 jaar.

Mede veroorzaakt, waarschijnlijk, door de opbeurende berichten van Armand Pien en Pelle Boer. Zo'n tochtje uit Holland of Zeeland hoeft voor geen enkele enigszins zeevaardige boot + bemanning iets minder te zijn dan een eerste echte zeevaart naar het buitenland met alle aspecten van de grote zeevaart: forse zeestromen, grote zeeschepen, boeien etc. Navigatiemogelijkheden in overvloed op kerken, vuur- en watertorens en de uiteindelijke aankomst in de waarschijnlijk gezelligste en plezantste havens van de Noordzeekust.

De Belgische kust kent voor niet al te diep stekende jachten vrijwel geen aanloopproblemen, behalve:

A. De passage van de Westerschelde, waar menig beginnend en zelfs ervaren zeezeiler zich behoorlijk kan vergissen in het verankerde en varende gedeelte van een onafgebroken stroom zeeschepen. De verankerde schepen liggen aan de zeezijde aan de rode boeizijde.

B. Om bijvoorbeeld de oversteek van de Belgische kust naar Vlissingen te maken, naar het kanaal van Walcheren of omgekeerd, kan men het beste van Breskens in rechte lijn oversteken naar de sluizen van Vlissingen of omgekeerd. Daar er veel scheepvaart, vanuit Antwerpen direkt onder Vlissingen, langs de kust noordwaarts naar Rotterdam gaat en vise versa. Er loopt een straffe stroom en gedurende de hele stroomtijd liggen passerende jachten onbewegelijk in de vaargeul. Vanuit Holland is het uiteindelijk voor de echte pikbroek veel leuker om buitenom te gaan, met het aanvaren van de uitertonnen en de Westerschelde monding zo kort mogelijk te passeren recht op Zeebrugge aan. Daar evenwel nog even goed uitkijken naar de niet geringe zeevaart op Zeebrugge. Zeebrugge echter niet aanlopen als jacht; geringe accommodatie en totaal geen gezelligheid.

Knokke daarentegen is het eerste feestelijk lokkende spektakel vanuit zee waarneembaar, maar wilt U de haven aandoen, dan strand U. Al te veel 'debarquement' is er in België voor de jachtsman nu ook weer niet.

4 Mijl verder evenwel ligt BLANKENBERGE, gemakkelijk te bereiken vanaf Zeebrugge, tot direct onder het strand en helemaal aan de zuidzijde de pieren (pas op voor sterke zijwaartse stroming, ook nog binnen de pieren) en ge zijt welkom in een van de schoonste, properste en plezantste havens aan de Noordzee. Vermijd evenwel de oude haven aan bakboord, vanwege de drukte en het vuil, maar aan stuurboord staan verschillende havenmeesters op nieuwe ruime steigers, begerig naar Uw landvastjes te lonken. Helaas is er op al dit nieuws en moois nog geen stortbad, toilet, stroom of water te vinden. Het zijn private dokken, die eerst wat frankskes moeten terugverdienen al eer de accommodatie uitgebreid kan worden. Alle voorzieningen zijn te vinden bij het clubhuis of bij het oude dok, richting stad.

Een tip: Zijn daar de toiletten te vol, dan iets verderop, bij 'Den Tennis'.

Voor water biedt de Belg een alleszins gunstig alternatief: BIER. Overall, altijd in honderde soorten en tegen hele schappelijke prijsjes te bekomen. Hierbij eet U uiteraard een schoteltje garnalen, wel eerst pellen, of langoustines (soort kreeftjes).

BLANKENBERGE bruist en barst voorts van honderden terrassen, restaurants, cafe's, disco's en een casino. U blijft er echt wel even liggen.

Tips:

1. Alle voedingsmiddelenbedrijven zijn zonder uitzondering alle dagen open, ook zondags, tot tenminste 19.00 uur.
2. De Belgische franc in België zelf kopen, bij de banken à 18 frankskes voor èèn piek. Guldens kunt U ook mee betalen, maar tegen een ongewenst variabele koers.
3. Spreek Nederlands, of je moers taal en men antwoordt in algemeen beschaafd West Vlaams. Probeert U Urbanus' taal, dan spreekt men onverstaanbaar West Vlaams terug.
4. Bezoek in ieder geval tenminste een dag BRUGGE, per trein of bus, slechts op 15 km. van BLANKENBERGE.

Vervolg: WILLING.

De WILLING voer onder stormfok in beurtelings oost- en westkoersen. Bij dageraad voer men ter hoogte van de boeienroute noord van de Brandaris. De wind was toen sterk toegenomen en de stormfok scheurde uit elkaar. Alle zeilen werden goed geborgen en drijfankers als trossen plus vele lijnen werden uitgestroomd. Zo liet men het schip voor wind en stroom door de gevaarlijke scheepvaart route lopen. Volgens de schipper nam men water over in de kuip en door onbekende oorzaak raakten de deur-ingangsschotten weg/overboord. Weer volgens zeggen kwam er water in het schip en er werd geprobeerd met de tafel de ingang af te dichten, hetgeen niet gelukte. Men werd bang voor volslaan door oplopende zeeën. Er stond toen windkracht 9 uit het zuidwesten. Scheveningen radio werd opgeroepen, maar men kreeg geen verbinding. Volgens de schipper heeft men toen de drijfankertoestanden weer binnengehaald, maar er kwam nog steeds water in de kajuit door overkomende brekers. De bemanning was nu zover verzwakt, dat men niet meer kon lensen. Ze konden zelfs geen emmer meer tillen. Er werd een noodbericht "Mayday" uitgezonden, men zag een schip en schoot vuurpeilen af, waarop dat schip, een Panamees, naar hen toekwam. De schipper wilde zich laten slepen, maar daar kwam niet veel van terecht en de Panamees ging verder. Een Fins schip had de WILLING inmiddels op de radar gevonden en daarmee kregen ze radiocontact. Toen de Fin ter plekke kwam, was de heli-copter van Borkum reeds bij de WILLING en de Fin voer boven (aan loef) van de WILLING, om rustig tigger water te maken. De Helicopter kon zo de mensen makkelijker overnemen, dat gebeurde een voor een, vanaf het dek van de WILLING.

Tot zover het relaas van de schipper. Hij was in het bezit van een Führerschein/ver-bewijs en een certificaat voor de rifofoon.



Wij hebben 3 dagen niets van de Willing gehoord, waarna het schip, nrd. van Helgoland, werd waargenomen, ogenschijnlijk in perfecte staat en met staande mast. De volgende dag werd door een marine-vaartuig melding gemaakt dat de mast overboord was. De afstand tot Sylt (de kust) was ongeveer 23 mijl. Door de zeer hoge zeegang kon men het schip niet bergen. Twee dagen later meldde het Nederlandse consulaat dat het schip was gestrand voor Büsum, 3 km. van de haveningang en binnengesleept werd door een 'visserman'. Een eerste inspectie leerde dat er ong. 30 cm. water boven de vloer stond en dat er verder weinig schade te zien was. Alleen de masttop was nog aan boord onder de zaling was alles weg, zeilen, giek etc. Iemand heeft kennelijk aan de mastvoet gesleept om te proberen te bergen.



NABESCHOUWING.

- Een paar zaken vallen direct op.
1. Hoewel de schipper op de hoogte was van de naderende storm, zorgde hij niet voor een 'up to date' weerbericht voor vertrek op 2 sept.
 2. Hij voer eerst om plm. 10.00 u. uit op de bewuste 2-e sept. en volgens zijn verklaring werd het toen ebstroom.
 3. Hoewel hij wist dat het weer alleen maar veel slechter zou worden, besloot hij toch onder de kust op en neer te blijven varen.
 4. In een hachelijke situatie verkerend liet hij het schip, met drijfankers en lijnen, voor de storm weglopen.
 5. Men verliet het schip, omdat de bemanning zo verzwakt was dat men zelfs geen hoosvat of emmertje meer kon vasthouden.
 6. Hoewel de schipper marifoonverbinding had, liet hij na de rederij/verhuurder, in dit geval "Twellegea" te bellen om over z'n situatie te praten en advies in te winnen.

CONCLUSIE:

De schipper had niet mogen vertrekken zonder een deugdelijk weerbericht. Nu het weerbericht nog niet voorhanden was, had hij met de weerdienst in Cuxhafen of een ander weerstation moeten bellen. De BBC en andere stations hadden ook voldoende aanwijzingen kunnen geven.

September weekreis 1983

Verslagen:

ENGELAND /IJSELMEER vaarders

De Engelandreis 1983 verliep geheel anders dan de deelnemers zich hadden voorgesteld. Voor zover dat je je tenminste iets van een Engelandreis met meer dan 20 schepen voor kunt stellen. Het is elke keer een verrassing hoe het weer zal zijn, hoeveel pech de diverse schepen hebben en welke andere calamiteiten zich zullen voordoen, waar weer oplossingen voor gevonden moeten worden.

Maar een ding hadden alle vorige Engelandreizen van de CZT gemeen we kwamen heelhuids in Engeland aan en later ook weer veilig terug in Amsterdam.

Ook deze keer gingen wij zaterdagmorgen welgemoed de sluisen van IJmuiden uit. Er stond een stevige bries uit het zuidwesten kracht 5 tot 6. De weersverwachting was echter: vrij spoedig ruimend naar het noordwesten en afnemend met eerst nog wat buien. Nu die buien die kwamen er wel, inktzwarte wolken stapelden zich boven onze hoofden op. Een enkele schipper besloot maar een kleinere fok aan te slaan of een extra rif te steken. Geen overbodige luxe want spoedig woei het windkracht 8/9. De wind ruimde wat naar het westen, maar noordwest zat er niet meer in en de koers naar Engeland was niet meer te sturen. Het weer verslechterde zienderogen en na clubberaad via de marifoon werd besloten de steven te wenden en terug te gaan naar IJmuiden om daar beter weer af te wachten. Enkele kleinere schepen hadden al eerder rechts omkeerd gemaakt omdat men wel inzag de strijd tegen de elementen te moeten verliezen.

Terug met ruime wind was het nog een paar uur schitterend zeilen maar vooral voor de zeezieke bemanningsleden was het een verademing om de veilige haven weer binnen te lopen en op een schip te zitten wat niet meer zo woest op en neer ging.

De "APOLLO" kreeg een groot net in de schroef en kon door de sterke dwarsstroom voor de haven de pieren niet bezeilen. Ze gingen door de wind en terug naar zee. Op dit moment woei het minstens windkracht 8 en het was onverantwoord om in die hoge zeegang een clubschip te sturen om hen op te pikken. Via de havendienst werd de reddingsboot "LOUISE" van IJmuiden gewaarschuwd welke weer professioneel de "APOLLO" uit zee opviste en veilig langzij de rest van de clubschepen in de buitenhaven van IJmuiden af meerde. *Hulde aan onze wakkere reddingsdienst.*

De volgende dag was het weer nog niets verbeterd en ook voor maandag waren de vooruitzichten slecht. Ongeveer de helft van de deelnemers wilde toch naar Engeland; desnoods met de ferryboot.

De andere helft besloot op het IJsselmeer en de Waddenzee te gaan varen.

Om toch nog een weekje te zeilen.

's Maandags voeren we met zijn allen terug over het Noordzeekanaal naar Nieuwendam, waar de bus voor de Engelandreizigers arriveerde. Met in totaal 12 schepen ging de rest meteen door de Oranjesluisen om 's avonds Enkhuizen te kunnen halen. Bij de hoek van het IJ was de start voor de eerste race naar Enkhuizen. Met een stijve bries uit het westen onder de hoge wal van Noord-Holland werd dit een schitterende en snelle wedstrijd. Binnen drie uren waren de eerste schepen aan de finish in Enkhuizen. 's Avonds in de buitenhaven van Enkhuizen werden wij nog verrast door een schitterend vuurwerk. Op dinsdagmorgen vertrokken we vroeg voor de volgende wedstrijd naar Kornwerderzand. Aanvankelijk stond er niet al te veel wind west 5 en er kwamen zowaar enkele Spinakers te voorschijn. Echter niet lang want weldra stond er weer een dikke windkracht 7 en de RASTA ging met Spi en al plat. Rond het middaguur lag de vloot in Kornwerderzand en we besloten door te varen naar Vlieland. Het Inschot was hoog aan de wind, net te bezeilen en met een forse stroom mee in de Vliestroom waren we spoedig in het Startemelk. Hier stond een verradelijke holle zeegang maar zonder problemen lagen we reeds rond 16.00 uur in de prachtige haven van Vlieland waar iedereen zich heerlijk kon douchen.

Vanwege het gemiste diner in Engeland had de Penningmeester geld meegegeven en we besloten om hiervoor de volgende dag op Terschelling een diner te nuttigen. Om maar vast in de stemming te komen, besloot het bestuur tevens om in Vlieland reeds in een plaatselijke horecagelegenheid een paar rondjes weg te geven. Iedereen was er die avond op Vlieland en een prachtige zeildag werd op waardige wijze besloten. Woensdagmorgen op weg naar Terschelling was het schitterend zonnig zeilweer. 's Middags op Terschelling werden er fietsen of paarden gehuurd om het eiland te verkennen of er werd zomaar wat geluierd op de schepen in de haven. Van 18.00 u. tot 20.00 uur was er CZT-receptie in de kroeg van "NANNIE". Iedereen was aanwezig in zondagse jurk of blauwe blazer voor het gratis aperitiefje. Om 20.00 u. in polenaise naar Hotel "ZEEZICHT" voor ons galadiner en de prijsuitreiking. De bemanning van de "SCOTSMAN" zingt voor ons met gitaarbeleiding. Herr Crummenauer vergast ons op een paar gocheltrucs en het eten smaakte voortreffelijk.

Vervolg: September weekreis 1983.

Bij de prijsuitreiking winnen de "RASTA", "TINEKE" en het "ZEEPAARD" een prachtige koperen toeter met inscriptie. Als we 's nachts terug zijn aan boord blijkt dat het weer snel slechter wordt. Rond 4 uur 's nachts staat er al een zuidoosterstorm windkracht 8, welke plotseling ruimt naar zuidwest. Hiermee varen we donderdagmorgen terug naar Kornwerderzand en 's middags kruizen we naar Enkhuizen. Vrijdag is het weer zo mogelijk nog slechter en met een zuidwesterstorm recht op de neus hebben we zeven uren nodig om op vrijdagavond de bemanning af te zetten in de thuis-haven Nieuwendam.

Al met al een goed geslaagde CZT-week.

Aan boord "TINEKE",

Willem Tuinstra



"DE ENGELANDVAARDERS"

Na te hebben besloten de groep 'bound for England' op te splitsen, spoedden alle schepen zich met een prachtige bries door het Noordzee-kanaal naar Amsterdam. 2 of 3 bemanningen waren al vooruit gegaan en de rest, + 60 CZT-ers stapten op Twellegea in de bus voor 'Hoek van Holland'. Daar wachtte ons een aangename verrassing in de vorm van de allernieuwste veerboot, de "St. Nicolas". Een geweldig schip, aangename luxe opeens. De "St. Nicolas" heeft voor alle klassen 2 persoons hutten met eigen douche en toilet. Het werd een aangename avond. 's Morgens, na het ontschepen, wisten we meteen zeker dat we in Engeland waren. De bus was er nml. niet. Na verschillende telefonades etc. bleek dat deze op een heel andere plaats stond. Een hele sjouwpartij volgde, op en af perrons. Het was echter mooi weer en korte tijd later zaten we op "Foxboro Hall" aan de 'tea' en het ontbijt. Op "Foxboro Hall" bleken we met plm. 75 man te zijn. Henny, Mieke en Truus, onze onvermoeibare gastvrouwen en de penningmeester verdeelden de bedden in de kamers en kamertjes in huis en in de 'Stable house'. Een hele puzzel.

Ongeveer 20 CZT-ers verzeilden op de zolder boven de 'Stable House' in het stro. "Grote pret".

Het terrein werd verkend en een eerste borrel geschonken. Roel Fleur, van de HMCS. blies op z'n trompet de hele meute bij elkaar. De huisregels werden door Leo voorgelezen en met marsmuziek voorop ging het grootste deel, door de landerijen, op weg naar de Pub in Melton en "The Anchor in Woodbridge. Via een rondje langs de haven kwamen we daar aan. Tot grote geruststelling van de Pub-eigenaars, die gedacht hadden dat er geen CZT-er zou komen. Maar CZT-ers kennende, werd het natuurlijk nogal een feest. Van "Foxy" hadden we de opdracht meegekregen om toch vooral ook een drankje te halen in de "Red Lion", omdat deze man voor de bierpomp op "Foxy" had gezorgd. Nou, dat heeft ie wel geweten, paniek alom. In het stadje was het als voorheen. CZT-ers in alle winkels.

's Avonds zouden de leden van de "Woodbridge Cruising Club" wat te eten maken op "Foxy", omdat ze wegens de stormverwachtingen geen feestje op de kade gaven en toch iets wilden doen. Het bleek echter dat ze ook de dranken gingen verzorgen. Er ontstond een wat gespannen toestand, want het huis liep vol met Engelsen en de CZT-ers moesten aan deze bar het dubbele betalen als in de 'Pub' en velen wilden nog even stappen. De bar werd vroegtijdig gesloten. De volgende morgen bleek echter, dat onze Engelse vrienden nogal boos waren hierover.

's Morgens vroeg kon je overal CZT-ers in hemd zien sjouwen om een goe de wasplaats te vinden. De bustocht naar Cambridge, 2 bussen vol, was een waar succes. Het eten op het gala-diner was af. Mrs. Diana Barnard deed het weer eens erg goed. In de 'music room' werd volop gedanst. Kortom, een geslaagde avond.

Te middernacht ging de bar dicht en een uur later doodse stilte, nou ja...



Vervolg: ENGELANDVAARDERS.

We gingen met de dagboot terug, op de 'good old St. Nicolas'. In de Disco-bar werd het een complete CZT-happening. Iedereen danste zich in het zweet. CZT-ers zongen voor de disco microfoon. Oudere Amerikaanse dames en heren deden mee. Er werd zelfs in de loopgangen en op het bordes gehost op de disco-muziek. Dat feest ging door tot het schip in Hoek van Holland aan de kade lag.

In de bus naar Amsterdam brachten de Hoogeveners nog even hun 'strijdliederen', die je eigenlijk alleen maar in de bus kan zingen. Op "Twellegea" aangekomen was het nog gezellig, omdat velen op de schepen bleven slapen vanwege het late uur. Tja, en dat was dat.....

We kunnen stellen dat deze Engelandreis, die bij windkracht 9 op de Noordzee een vroegtijdig einde dreigde te krijgen, toch een succesvol evenement is geweest; het opsplitsen is positief ervaren. Na zoveel gelukke reizen zat dit er een keer in. In 1984 gaan we weer echt naar Engeland.

Dank aan de CZT-stuurlieden, Foxboro Hall-bezetting, Twellegea-crew en alle booteigenaren en opstappers voor hun flexibele houding en goede humeur. *H.*

WATERSPORT EVENEMENTEN in 1984.

"SKÜTSJE SILEN". De jaarlijkse wedstrijden met vrachtschepen/tjalken in Friesland, zijn van 7 tot 20 juli

HARLINGEN-TERSCHELLING RACE 25/26 mei.

DE 100 MIJLS RACE. 2/3 juni.

FLEVORACE. 17-19 aug.

BRESKENS-ZIERIKZEE RACE. 1 sept.

SCHUTTEVAER-RACE. Zeilen-fietsen-lopen. 14-16 juni.

DELTA WEEK. 29 juni t/m 8 juli.

NOORDZEE RACE. IOR. 25 mei.

AANBRENGWEDSTRIJD v/d HOUTRIBRACE, 8 sept.

HOUTRIBRACE. 9 sept.

TRINTEL WEDSTRIJD. 1/2 sept.

Wilt U meer inlichtingen over bovenstaande races, bel dan de K.N.W.V. in Amsterdam. 020-642611.

CZT-ZEILEVENEMENT

naar het Zuiden des Lands.

Geruime tijd geleden opperden enkele CZT-leden in het Zuiden des Lands, om eens een zeilevenement in die richting te organiseren. Dolf Versteeg en z'n vrouw, CZT-leden van het eerste uur en verwoed zeilers, bezitten een vermaard festiviteiten centrum in Kaatsheuvel. Dolf heeft eens aangeboden om in zijn zaak de feestavond te houden van een of ander CZT-evenement.

Nu CZT-headquarters wat meer in het centrum van het land zit, laat zo'n evenement zich makkelijk organiseren. Een wedstrijd en een 'Cruise in Company' in CZT-verband in de zuidelijke wateren, lijkt ons, om meer dan een reden, interessant. CZT-ers uit het midden van het land en uit de IJsselmeerhavens kunnen hun vaargebied uitbreiden en de band met de Zuiderburen wat verstevigen. Dat laatste lijkt ook wel nodig, gezien de gegevens (ledenbestand Zuid) van onze penningmeester. Na het bekijken van de diverse kaarten moeten we nog eens concluderen dat het een erg mooi vaargebied is. Er zijn echter wel wat problemen: bv. Het stuk Noordzee dat bevaren moet worden, open water, zonder garantie dat je buitenom op tijd terugkomt.

Maar, een CZT-er is niet voor één (zee)gat te vangen en, gezien het schepenbestand en de schippers kennende, zal zoiets best wel lukken.

Voorbeeld:

IJmuiden-Stellendam ong. 55 mijl. Een dag racen op het Haringvliet met CZT-ers afd. Zuid.

Overnachten in: Stellendam, Hellevoetsluis, Willemstad of Moerdijk. Met de bus naar Kaatsheuvel.

Afstanden: Stellendam-KH. + 80 km. Willemstad-KH. + 50 km. Moerdijk-KH. + 30 km.

Haringvliet-Amsterdam binnendoor, via Gouda moet je, met een beetje geluk, in één dag kunnen doen.

Denk er eens over na, WANNEER, HOEVEEL DAGEN etc. Op 14 jan. kan daar over gepraat worden. Of schrijf alvast wat je er van denkt.

xoxoxoxo.



Henk Huisman.

xoxoxoxoxoxoxoxox

VAARBELASTING en WATERSPORTWET

OP LANGE BAAN.

Wat lange tijd als een dreiging boven de watersport leek te hangen, schijnt voorlopig op de lange baan geschoven te zijn. We zeggen het wat voorzichtig, want je weet het in de politiek maar nooit.

Wat is er gebeurt???

Staatssecretaris Ploeg van Landbouw en Visserij (hij beheert de portefeuille Openluchtrekreatie en Natuurbehoud, die vroeger onder CRM hoorde), zei het volgende over de vaarbelasting:

"Het politiek aanvaardbaar zijn, is echter op zich nog niet voldoende om tot invoering over te gaan (...). Tot besluit van dit onderwerp wil ik nog een punt noemen, namelijk de technische uitvoerbaarheid. Een zaak waar deze belasting mee staat of valt. Velen, zowel binnen de rijksoverheid als daarbuiten, hebben wat dit punt betreft op een groot aantal mogelijke problemen gewezen. Het is zeker zaak dat eerst wordt onderzocht of deze goed oplosbaar zijn".

Opvallend was ook dat de staatssecretaris een gedeelte van zijn oorspronkelijke tekst liet vervallen. In dat deel (het komt voor in de basistekst van de bewindsman) wordt nog gesproken over de aanvaardbaarheid van de vaarbelasting. Voorlopig lijkt dit 'financiële' zwaard van Damocles aan een dikkere draad te zijn gebonden.

Watersportwet.



De Heer Ploeg kwam ook nog even terug op de mogelijke raamwet voor de watersport, een wet die van belang kan zijn voor de provincies om zaken als druk op watersportgebieden en dergelijke te regelen. Deze wet was door zijn voorganger De Boer vorig jaar tijdens de Hiswa-opening aangekondigd. De heer Ploeg is van mening dat de huidige regelingen voldoende mogelijkheden bieden aan de overheden om de watersport in goede banen te leiden. Het beste is, aldus de staatssecretaris, om de lopende ontwikkelingen af te wachten en wanneer deze daartoe aanleiding geven, opnieuw de noodzaak tot een raamwet Watersport te bezien.



Overigens kwam de heer Ploeg ook nog met een aantal cijfers over de watersport, die vers van het CBS waren. Het aantal ligplaatsen in jachthavens in Nederland is aanzienlijk toegenomen, zo bleek. In 1980 waren er in Nederland nog meer dan 22.000 vrije ligplaatsen beschikbaar. De groep rekreanten die de beschikking heeft over een vaartuig, wordt geschat op 4 procent van de Nederlandse bevolking. Het aantal pleziervaartuigen voor 1983 wordt geschat op ca. 187.187.000. Bij een voorzichtige groei van 1 procent zal de magische grens van 200.000 pleziervaartuigen in Nederland, wellicht binnen 6 jaar worden overschreden.

~ ~ ~ ~

DE VLAGVOERING.

Een korrekte vlagvoering laat helaas op onze wateren nog veel te wensen over. Uit dat oogpunt vind ik het een goede zaak om daarover eens iets te schrijven. Het is betreurenswaardig, dat velen ongewild en onwetend tegen de vlagetiquette zondigen. Zij zijn zich niet bewust dat zij op het water mede worden beoordeeld naar de manier waarop zij hun vlag voeren.

Een vlag is een dundoek, dat zo sterk moet zijn, dat hij bij een stevige bries niet stuk waait of uitrafelt. Goede vlaggen worden daarom gemaakt van zuiver wol of nylon. De zijde welke bij de vlaggestok zit is voorzien van een aangenaide holle band, de broeking of broek, waarin een lijn loopt ter bevestiging van de vlag. De hoogte van een vlag is de afmeting langs de vlaggestok en de lengte is het uitwaaiende gedeelte.

De Nederlandse natievlag, de driekleur rood-wit-blauw, heeft de vorm van een rechthoek, waarvan de hoogte zich tot de lengte verhoudt als 2:3. Deze natievlag geldt voor alle Nederlanders, onverschillig in welke provincie zij toevallig zijn geboren. Eveneens als natievlag mogen worden gevoerd:

De vlag van de Koninklijke Marine Reserve, die in de witte baan, ter plaatse cirkelvormig verbreed, een gekroond anker draagt. Deze vlag heeft dezelfde verhoudingen en kleuren als de nationale vlag.



Vervolg: VAARBELASTING

De vlag van de Kon. Ned. Zeil- en roeivereniging. Deze heeft in 't midden van de witte baan een blauwe ruit, waarin een gekroonde W. Deze vlag is te danken aan een privilege van zijne Majesteit Koning Willem I III, bevestigd bij KB van 27 juli 1921. Ook deze vlag heeft dezelfde verhoudingen en kleuren als de nationale vlag.

De plaats van de natievlag:

Op motorboten en scherpe zeiljachten met een mast, voert men de vlag aan een rechte vlaggestok op het achterschip. Op motorboten en zeiljachten met meer masten voert men de natievlag in top van de achterste mast. Wanneer deze mast een gaffel heeft, wordt de vlag onder de nok van de gaffel gevaren.

Ronde- en platbodemjachten, waarvan de gaffel een gebogen vorm heeft, voeren de natievlag aan een gebogen vlaggestok op het roer. Alle andere jachten gebruiken een rechte vlaggestok.

Geen natievlag wordt gevoerd op onbemande jachten, die in hun thuishaven zijn afgemeerd. Ook gedurende een wedstrijd wordt op deelnemende jachten geen natievlag gevoerd. De tijdsduur dat een natievlag wordt getoond is van zonsopgang tot zonsondergang, maar niet later dan 21.00 uur.

De beleefdheidsvlag.

Deze vlag is een kleine natievlag van het land dat men bezoekt. De vlag wordt in het want gehesen, zodra men de territoriale wateren van dat land binnenvaart. De vlag mag ook op de voorgeschreven wijze worden gevoerd, indien zich een buitenlandse gast aan boord bevindt. Onder de beleefdheidsvlag kan men ook een provincievlag voeren, van de provincie van het land, in welke men zich bevindt. Deze vlaggen worden evenals onze eigen natievlag gebruikt tussen zonsopgang en zonsondergang.



Salueren met de vlag.

Dit doet men wanneer men een ander schip eer wil bewijzen. De beweging wordt uitgevoerd door de natievlag langzaam ruim halverwege neer te nemen. Na beantwoording van het saluut wordt de vlag weer voorgehesen. Blijft beantwoording achterwege, dan strijkt men de vlag tijdelijk. Het gebruik van andere vlaggen, zoals naam-, reclame-, fantasievlaggen en dergelijke behoort op een jacht te worden geweerd. Het pavoiseren geschiedt slechts bij een belangrijk feest en alleen op stilliggende schepen.

Ik hoop met deze summiere uiteenzetting iets te hebben bijgedragen aan een betere vlagvoering bij watersporters. In het komende vaarseizoen moet men de leden van de CZT herkennen aan de korrekte vlagvoering.

Cursus Schipper/Co-Schipper.

Het CZT-bestuur nam in 1982 het initiatief voor een cursus 'schipper/co-schipper'. (Zie Winternummer van Escapades 1982/83). Deze beginnerscursus werd een succes, ong. 55 leden namen daaraan deel en een behoorlijk aantal konden na het examen op de laatste cursus-avond, hun certificaat mee naar huis nemen.

Het CZT-bestuur nam, in haar laatste tussentijdse vergadering, het besluit voor een vervolg-cursus, de zgn. gevorderden cursus. Deze cursus sluit aan op de voorgaande, maar staat toch geheel op zichzelf.

Het doel van de cursus:

De leden schippers/co-schippers verder te bekwamen in de navigatie- en vaarkunst waarvan de leden zelf voordeel hebben en de CZT meer zekerheid krijgt van de kunde en het verantwoordelijkheidsgevoel (goede zeemannschap) van haar schippers/co-schippers.

De CZT wil daarnaast het aantal beschikbare schippers/co-schippers graag uitbreiden en om ook leden schippers/eigenaren van schepen, die daarom verzoeken een kundige 2-e man te kunnen bieden. Ook wil de CZT de schipper/eigenaar de gelegenheid bieden, aan dezelfde cursus deel te nemen, zodat deze schipper/eigenaar zich verder kan

Vervolg: CURSUS.

bekwamen, of daarbij tevens kan afmeten hoe het in werkelijkheid met z'n kennis staat.

Docenten zijn:

Leo van Gasselt. Weerkunde, meteo en aanverwante zaken, vervolg radio verbindingen wereldwijd.

Henk Huisman. Navigatie vervolg op de platte zeevaartkunde, Radio-navigatie, moderne electronica en de astro-navigatie, goede zeemanschap, sterrenkunde, middagbreedte.

Albert Huisman. Praktijk aan boord, radioverbindingen/communicatie wereldwijd, goede zeemanschap, manouvreren.

Willem Huisman. Moderne electro-techniek aan boord van jachten. (principes), trouble-shooting in de electro aan boord, trouble-prevening in de electro en aanverwante zaken.

Willem Tuinstra. Zeiltechniek en praktijk, scheepsbouw, douane en scheepspapieren in Nederland en in den vreemde.

Wat denkt U van "OUD en NIEUW" op "FOXBORO HALL".

5 Dagen retour (of korter), incl: 4 personen + auto. De reiskosten:

Fl. 375,-.

Op die mooie "ST. NICOLAS", geen geld.

Bel met "Twellegea" of met Henny op "Foxy" voor verdere kosten. Resp. 020-324877 of:09-4439432222.

De verwachtingen zijn, dat nu korter bij huis ook 12 m. races zullen worden gehouden. De "Aga Kahn" heeft als president van een exclusieve jachtclub, bij Sardinië al de 1-e races buiten Amerika georganiseerd. Wie weet zien we nog eens zo'n spektakel.

"THAT KEEL", het gesprek van het jaar, 'in most of the world'.

John Marshall, president van "North Sails" en zeiltrimmer van de "Liberty" meent:

"Australia II", met de bewuste kiel, had voordeel in 'running', voordeel in 'tacking' (laveren), voordeel bij het starten en bij aan de wind grotere stabiliteit. Daarentegen een nadeel bij 'reaching' (ruime wind) en een nadeel met veel wind (running). Aan de wind bij matige wind waren de schepen gelijkwaardig.

De "Australia II" bleef in zwaar weer veel beter overeind, hetgeen resulteerde in meer power.

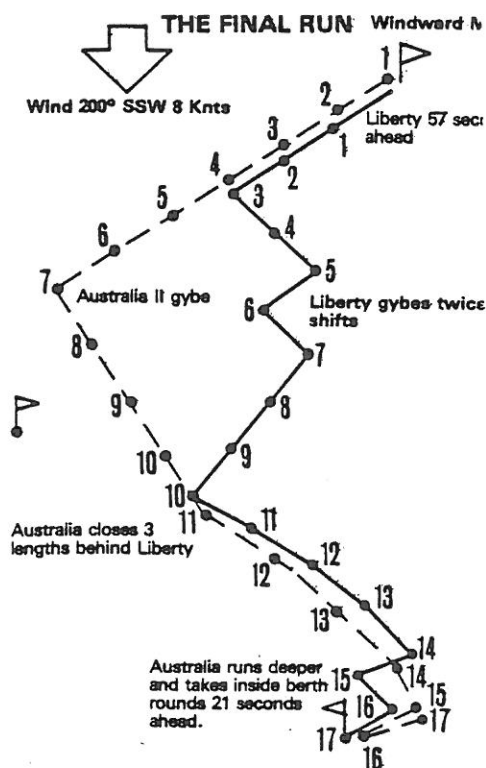
Zegt Marshall: "In de weinige zeildagen met harde wind was de performance "very impressive".

In de 5-e race was "Australia II" duidelijk stijver en daardoor sneller. De "Australia" kon sneller wenden, maar het belangrijkste was, dat zij minder snelheid verloor bij het wenden.

Marshall in z'n eigen taal:

-Before the start "Australia" could simply out-manoeuvre any other 12 metre. "Australia" was able to tack and accelerate faster than "Liberty".-

Bijgaande tekeningen en informatie geven een goed beeld van de kiel en het verloop van de race Liberty-Australia II, die resulteerde in het verlies van de bokaal door de Amerikanen, de 1-ste maal in 100 jaar.



AMERICA'S CUP — RACE BY RACE

Race	Wind		Start	1st mark	Gybe mark	3rd mark	4th mark	5th mark	Finish	Comment
	Start	Finish								
1	045° 18kts	050° 18kts	0:03A	0:9A	0:10A	0:16L	0:28L	0:35L	1:10L	Close Race. Liberty took Australia to wind-ward on the second reach. Australia closed on the run when Liberty went left. Then broke steering cable only trim tab to steer. Bad mark rounding spinnaker in water.
2	030° 17kts	055° 10kts	0:05L	0:45A	0:31A	0:21A	0:48L	0:31L	1:33L	Australia headboard broke at start held aloft by bolt rope. Australia didn't cover Liberty second beat. Liberty close cross on port. Australian protest dismissed.
3	160° 10kts	215° 7kts	0:11A	1:15A	2:00A	1:58A	1:46A	5:57A	Time limit expired	Australia faster in the light airs. 21 tacks to first mark with Australia ahead. 8 gybes downwind. Australia running deeper. Time limit expired with two miles to go.
3	220° 7kts	230° 10kts	0:08L	1:14A	0:52A	0:42A	1:15A	2:47A	3:14A	Liberty 'won' the start. But no speed as luffed around Committee boat. Liberty sailed to port tack layline. Largest margin for challenger since Livonia beat Columbia in 1871 by over 15 minutes.
4	240° 10kts	235° 15kts	0:06L	0:36L	0:48L	0:48L	0:46L	0:35L	0:43L	Close Race. Liberty played windshifts well. First time Liberty led at the first mark. Conner controlled the race superbly from the front.
5	195° 18kts	185° 16kts	0:37L	0:23A	0:23A	0:18A	1:11A	0:52A	1:47A	Liberty broke jumper strut. Then ripped genoa luff tape before start. Jumper strut broke again. Mainsail difficult to set on port tack.
6	025° 12kts	345° 19kts	0:7L	2:29A	2:29A	3:46A	3:22A	4:08A	3:25A	Conner failed to tack for windshift on first beat. Largest first mark margin of the series. First time the Cup has run to 7th race.
7	195° 8kts	200° 8kts	0:8L	0:29L	0:45L	0:23L	0:57L	0:21A	0:41A	Re-ballasted Liberty new boat upwind. Australia crossed ahead first beat. Liberty went right and recovered lead at first mark. Liberty failed to cover on the run gybing to the left. Australia took lead. 47 tacks to finish. Australia took Liberty to the layline. The Cup was won!

=====

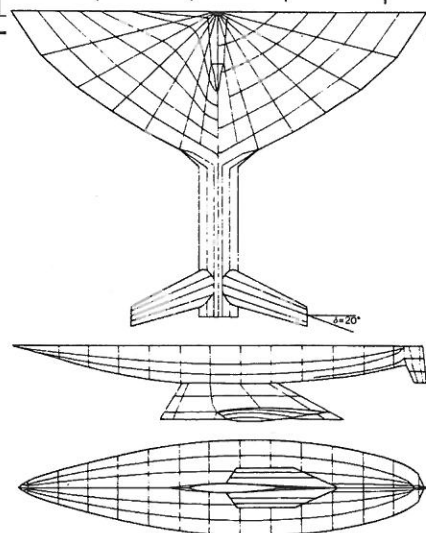
"CZT-AMERICA'S CUP INFORMATION".

=====

JOHN BERTRAND'S CUP

Australia's II skipper John Bertrand has always maintained that winning races is 80% in the mind. The psychological battle was won from the first with the magical powers of a keel that lay behind a skirt. Other challengers and the Americans became so 'psyched' by Australia II's magical powers that they failed to appreciate that it was the whole momentum of the Australian challenge and the compatibility and quality of the people that gave the Australians success. 'We all knew we were there to win.'

Liberty affectionately nicknamed 'The Red Setter' by the Australia crew was the fastest boat that the Australians came up against upwind. 'She was the only boat that could point as high as us.' This was especially evident in the last race when Liberty had made her controversial ballast changes. Liberty's fast reaching reflects her extra power from a longer waterline and a larger keel. Downwind Australia's light air performance was the major cause of concern right from the start. Bertrand maintains that it wasn't immediately apparent that Australia should be their choice. In fact it took them three months to make their decision. There was no doubt that Lexcen's breakthrough in design, which gave them the Cup, was by far the



best match racing boat. Manoeuvrability and acceleration gave an advantage over all other 12s. Once they arrived in Newport, early races against the challengers reaffirmed their vulnerability downwind. It was the response of designer, sailmakers and crew combined to the deficiency that gave them the Cup in that final breathtaking run. Their carbonfibre boom must have weighed half the weight of Liberty's and coupled with a lighter mainsail allowed them more twist on the square run. 'Any Finn sailor will tell you about that advantage.' Sails were constantly assessed and improved. Despite the fact that the tactician on board, Hugh Treharne, was chief of Sobstad Australia,

and put most of the spinnakers onboard. Tom Schnackenberg was President of North Sails New Zealand and John Bertrand himself was head of North Sails Australia, there was no jealousy onboard. 'We ended up using 'Fink Sails', we all wore T-shirts with Fink Sails on the front. It was a matter of co-operation between friends to achieve a single aim which was put before personal business competition. Fink Street is my Melbourne loft address.' By concentrating on trimming, optimum VMG angles downwind, and re-shaping it was amazing how much more potential could be achieved. As Australia changed from the slowest to probably the fastest downwind 12.

Australia re-cut her sails during the summer more than any other challenger. 'Even during the Cup races we were taking photographs. We knew what the right depth should be in a given wind strength and each night we adjusted the sails to re-create that depth. We also photographed Liberty's sails and we knew that we were nearer the right shape most of the time.'

Bertrand reiterates his philosophy that has motivated him through life to bring the success of the Cup campaign. 'We were only as strong as our weakest link.' For the future Bertrand expects they will try a slightly larger 12. He feels there is much more development to be made in the keel configuration brilliantly executed by Ben Lexcen. 'Just consider that Ben's first attempt was as good as any keel that has seen twenty years of development.'



Dutchman

Het beloofde reisverslag van de "DUTCHMAN"

is niet op tijd binnen gekomen. Nadat we, via Lloyds in London, bericht kregen dat alles goed was, kregen we een 'aankomstbrief' vanuit Sidney. Hier volgt een deel daarvan.

We zijn op 27 november in Sydney aangekomen na een vrij onaangename oversteek van Suva naar Australië, waarover we 20 dagen hebben gedaan (ong. 1750 zeemijlen). Ruwe zee als gevolg van deining uit drie verschillende richtingen en daarbij òf te veel wind en dan meestal uit de verkeerde hoek, of vrijwel geen wind. We liggen nu afgemeerd aan een mooring in "Carcel Bay", (Pittwater), in een prachtige omgeving en zijn bereids weer aangevangen met de jaarlijkse grote onderhoudsbeurt. In februari '84 gaan we hier op de helling voor het onderwater-gedeelte en de waterlijn, welke laatste ons nog steeds hoofdpijn bezorgd. Een schip met een vieze waterlijn is als een man in een nieuw pak met ongepoetste schoenen. Ik ben bezig aan het vervolg reis-verslag, dat ik zal opsturen als het af is. Van deze gelegenheid wil ik gebruik maken, mede namens Wim, om alle clubleden, hun familie en vrienden en verder alle andere bekenden een prettig Kerstfeest toe te wensen en een goede vaart in 1984. Hartelijke groeten en tot een volgende brief.

Hans.

Van onze man in NOORD DUITSLAND

Voor de Duitse Bocht, het Noord-oostzeekanaal en de Duitse oostzeekust heeft Willy Wacker een erg goede handleiding/vaarttips geschreven. Willy Wacker woont in Bebensee, een klein plaatsje tussen Hamburg en Kiel. Hij vaart regelmatig in die vaargebieden en weet er het een en ander van. Naast een heel goede reisbeschrijving met vele tips heeft hij een informatiemap samengesteld, die heel interessant is. Deze map ligt ter inzage in het CZT-headquarter op "Twellegea". Deze map bevat vele tabellen, platte

gronden van havens als Helgoland, Cuxhafen, alle voorschriften voor de vaart op het Noord-oostzeekanaal, telefoonnummers van Douane, reddingsdiensten, weerstations etc. etc.

"Escapades" neemt het begin van de reisbeschrijving hier over. De rest volgt in de eerstvolgende uitgave van "Escapades" of in de eerstvolgende nieuwsbrief. CZT maakt van de reisbeschrijving een aparte uitgave (paar velletjes), die op "Twellegea" 'zu bekommen sind'.

De informatie-map ligt ter inzage en U kunt uiteraard copieën maken van de voor U belangrijke stukken.

We laten hem nu zelf even aan het woord:

Mit Ausnahme von Borkum sollte man keine der Inseln mit Schiffen anlaufen, die tiefer als 1,50 m. gehen. Borkum ist kein schönes Hafen, im Dunkeln und bei Schlechtwetter, vor allem bei allen Stürmen zwischen N. und NW. schlecht anzulaufen. Bei Ebbe steht vor der langen Mole zum Hafen ("Fischerbalje") ein böser Strom. Je nachdem wo man sich befindet, meint man plötzlich, dass man Rückwärts fährt. Das liegt an den unterschiedlichen Tiefen der Ems, direkt vor Borkum. Dadurch werden lokal starke Strömungsunterschiede verursacht. Wer nachts in Borkum einläuft, darf sich nicht von starken Scheinwerfer nervös machen lassen die von einem kleinen Turm am Ufer strahlen. Auf Borkum liegt eine Kaserne (Marinestützpunkt), ein Teil der Hafen ist abgesperrt und nur für Marineschiffe erlaubt. Der andere Hafen ist ungemütlich, man liegt in grosseren Päckchen, es gibt nur wenig Toiletten und Duschen und die sind nachts noch abgeschlossen. Vom Hafen zur Stadt sind es mehrere Km, (8 Km), Busse fahren selten und die einfache Fahrt mit dem Taxi kostet (1983) ungefähr 20 Mark.

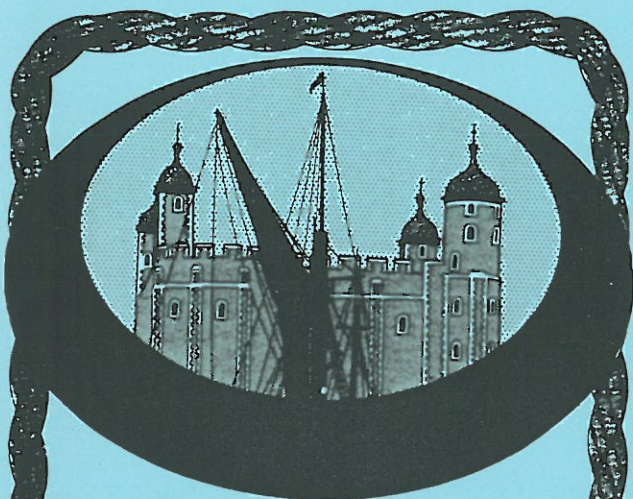
Tot zover WILLY WACKER. rest volgt.

"CZT-Mietglied in Deutschland".

Willy Wacker ist unseren Man in Nord Deutschland, mit Informationen für Segler. Wir suchen ein Man/Frau in Süd oder Mitte Deutschland als Redaktionshilfe für "ESCAPADES", meistens um sehr wichtige Sachen in "ESCAPADES" und die Informationsbriefe zu übersetzen. Weiter wollen wir gerne auch über Neuigkeiten etc in Mitte und Süd Deutschland (nautisch) informiert werden.

LONDON BOATSHOW 1984

1 - 8 januari.

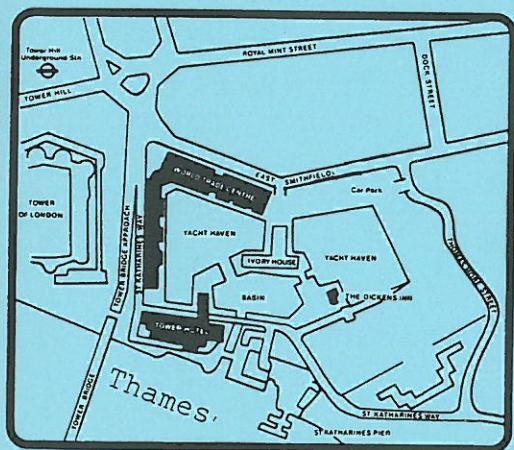


"CZT" en "Twellegea" naar de LONDON BOATSHOW. Van 1 tot 8 januari maken The Great Escape, Norseman en de Tineke deze beroemde reis, met de resp. schippers: Henk Huisman, Albert Huisman en Willem Tuinstra. Vertrek zondag 1 jan. rond 14.00 / 15.00 uur. De route is U wel bekend. Op alle drie de schepen is nog plek.

Speciaal "CZT-prijsje" : Fl. 500,- p.p. all in.

Bel even met Marijke op "Twellegea".

020-324877 / 367298.

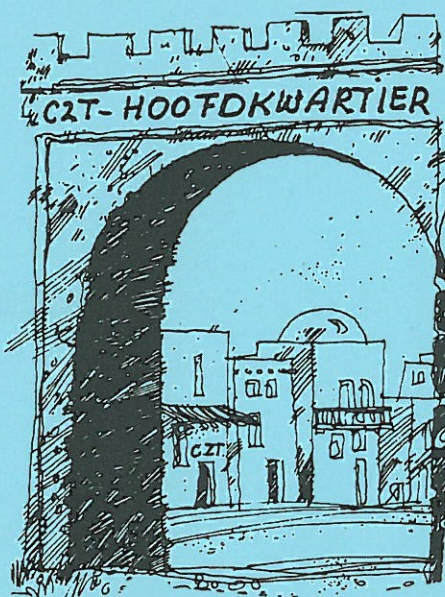


21.-29. Januar '84 in Düsseldorf.



"CZT" en "Twellegea" hebben een stand op "Boot '84" in Düsseldorf. In Hal 4 stand 4h10.

Alle informatie omtrent "Twellegea" en "CZT" activiteiten kunt U daar krijgen. Neem ook even de tijd om uit te rusten in de stand, met een BB. en een hapje.



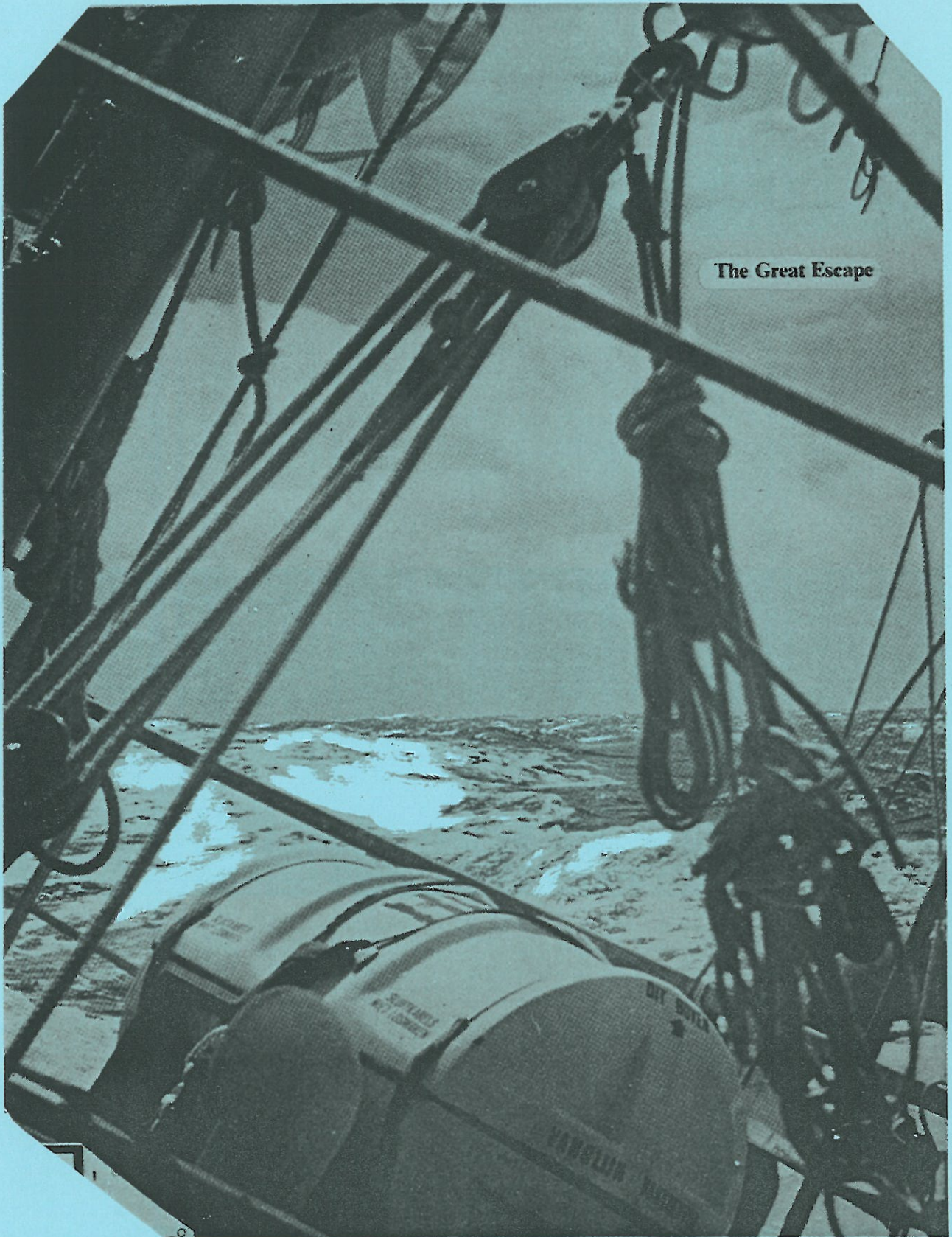
Het kan nog net in 1983!!!! Stap maar binnen en meldt U aan als lid van de "CZT".



De redactie van ESCAPADES en het bestuur van de CZT wensen de leden, hun familie en vrienden een

PRETTIG KERSTFEEST en een GELUKKIG NIEUWJAAR.

Denkt U aan de NIEUWJAARS-RECEPTIE/LEDENVERGADERING op zaterdag 14 januari a.s. Even noteren in Uw agenda.



The Great Escape

ESCAPADES

"TWELLEGEA's"
club voor zeezeilers
CZT. Een unieke club van
mensen en schepen op
zee.