

ESCAPADES

7 - e Jaargang



NIEUWJAARS .

NUMMER 1985.



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.

VERHUISD....

Vanaf zaterdag 22 dec. '84 zijn Henk Huisman en zijn gezin "dijkbewoners" geworden. Zij verlieten de gezellige bungalow in het landelijke Smilde en betrokken het royale pand (de voormalige Rabo Bank) aan de Nieuwendammerdijk nr. 457. "Escapades" wenst hen veel "woongenot" toe.



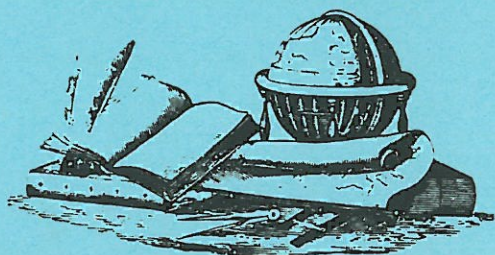
Het bestuur van de C.Z.T en de redactie van "Escapades" wensen alle leden, hun familie en vrienden een voorspoedig 1985 toe.

LET OP!!



Vergeet U de NIEUWJAARSRECEPTIE c.q. LEDENVERGADERING op zaterdag 12 jan. '85 a.s. niet? Leg een knoop in uw zakdoek.

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 of 367298.

19.-27.1.1985



in Düsseldorf.

Ook dit jaar zijn "Twellegea" en de C.Z.T. weer vertegenwoordigt op "Boot Düsseldorf 1985" in Hal 2- Stand.nr. 2 E02. Alle informatie over zeezeilenverhuur, jachthaven en de C.Z.T. activiteiten kunt U aldaar verkrijgen. Neem ook even de tijd om uit te rusten in de stand, met een BB. en een hapje.



Ook in 1985 kunt U zich nog aanmelden als lid van de Club Zeezeilers Twellegea (C.Z.T.)



STUURLIEDEN.

Voorzitter: Leffert Roelevink.
Prins Clausstraat 54, Smilde.
Tel. 05927-33781.

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

Penningmeester: Leo van Gasselt.
De Favaugeplein 21-76. Zandvoort.
Tel: 2507-16172.

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

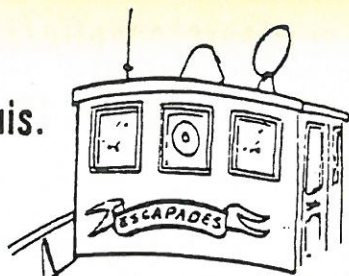
Redactie "Escapades": Marijke Post, Henk Huisman.

Bank: Rabo bank, Buikslotermeerplein Amsterdam N. Rek. nr. 337022952.
T.n.v. "CZT".

Postgiro: 2536575 t.n.v. "CZT".



Uit het Stuurhuis.



Verslag Jaarvergadering 14 jan. 1984

1. Om acht uur opent Leffert Roelevink de vergadering en heet bijna honderd aanwezige leden welkom en wenst hen een voorspoedig nieuwjaar. Na een korte terugblik spreekt hij de wens uit dat wij in 1984 als CZT "een beetje meer geluk zullen hebben en weinig gebruik behoeven te maken van stormfokken en motorvermogen."

2. Vervolgens geeft hij Leo van Gasselt het woord om een toelichting te geven op de financiële positie van de club, zoals die blijkt uit de uitgedeelde balans. De club beschikt nu over voldoende kasmiddelen die deels nodig zullen zijn als besloten wordt om een eigen computer aan te schaffen. Een contributieverhoging behoeft dit jaar nog niet; misschien volgend jaar. Tevens deelt Leo mede dat hij in verband met de vele werkzaamheden heeft besloten om zijn penningmeesterschap met ingang van 1985 neer te leggen. Op voorstel van de voorzitter wordt door de vergadering, gehoord de toelichting van Leo en het verslag van de financiële commissie (Stef Damen en Kees Nijsten), besloten de uitgebrachte balans en toelichting te aanvaarden. De voorzitter bedankt Leo voor zijn goed financiële beheer en Kees en Stef voor hun "jarenlange toezicht" als lid van de financiële commissie.

3. Wim Tuinstra geeft als cruise director een beknopt overzicht van de in 1983 gehouden evenementen. Voor het eerst is het niet mogelijk geweest om gezamenlijk zeilend in Engeland te komen. Uit de reacties van de leden, zowel van hen die zijn blijven zeilen als van de "veerbootreizigers", kan echter de conclusie worden getrokken dat er een "goede CZT-week is gevierd". Op voorstel van Jan Kuiper wordt middels handopsteking nagegaan hoeveel leden belangstelling hebben voor een door de week te organiseren evenement, aangezien sommige leden door hun werk zelden aan de clubactiviteiten kunnen meedoen. Daar er slechts vijf leden met een "vochtrijk beroep" zijn, wordt de suggestie gedaan om dit buiten de club om met 'TWELLEGEA' te regelen. Een voorstel van

Marieke de Bruin om de Engelandweek eerder in het seizoen te houden wordt, in verband met de gezins- en schoolvakanties, door de vergadering niet overgenomen.

4. Vervolgens stelt Leffert de samenstelling van commissies en stuurlieden aan de orde. Hij deelt mee dat Gerry Ulrich om persoonlijke redenen zijn assistent cruise directorschap met ingang van 1 januari heeft neergelegd. De stuurlieden danken hem voor zijn inzet en hebben Gerrit Tuininga bereid gevonden om deze plaats in te vullen. Tijdens de afwezigheid van Wim Tuinstra - hij gaat met de Tineke van april tot augustus naar Canada - zal Gerrit Tuininga als cruise director optreden.

5. De plannen voor 1984, zoals die in Escapades van december zijn opgenomen, stelt Leffert aan de orde. Enkele voorstellen om de evenementen te verlengen met een dag of een daaropvolgend weekend (Engelandreis) worden na enige discussie niet overgenomen. Behalve de noodzaak om dan een snipperdag te moeten opnemen, speelt ook het feit dat wij niet alleen met eigen schepen varen een belangrijke rol. Mede daardoor is de club ontstaan en sterk gegroeid en tellen wij, als geen andere zeilvereniging, zoveel leden zonder een eigen schip. Als reactie op enkele indringende vragen geeft Leo een toelichting op de prijsstelling van de evenementen. De CZT heeft in het verleden er bewust voor gekozen om oudere leden meer te laten betalen dan juniorleden. De verschillen in kosten voor leden met of zonder schip zijn thans redelijk te noemen; het is echter nooit de bedoeling binnen de CZT geweest om de prijzen zodanig vast te stellen dat een eigenaar verdient aan een clubactiviteit. Alleen ingeval men deelneemt met een eigen schip en gezin, bestaande uit meer dan vijf personen, zijn de huidige prijzen ongunstig te noemen maar, dit doet zich in de praktijk niet voor.

Het voorstel om dit jaar "eindelijk eens" naar Brabant te varen, binnendoor of buitenom, wordt door ongeveer twintig leden ondersteund.

Dat de prijzen de gemoederen nog bezig houden blijkt uit het voorstel voortaan een prijs per kooi te bepalen en ook voor de prive-schepen een commerciële prijs te rekenen. Leo waarschuwt voor een commerciële benadering van het vraagstuk omdat dan ook commerciële risico's in de prijs verrekend dienen te worden en het karakter van de CZT dan ook zeker zal veranderen.

Vervolg uit het stuurhuis.

6. In de rondvraag komt de vraag naar het karakter van de CZT aan de orde, onder verwijzing naar eerdere uitspraken in de vergadering. Een kenmerk van de CZT, zo wordt gesteld, is "zeilen met de kleur van Berenburg", terwijl het unieke is : de verhouding van leden met en leden zonder een eigen schip.

Tom Dor hoopt dat de nu 7 jaar oude club de geest van improvisatie overeind houdt. Er is veel verloop onder de clubleden en soms bespeurt hij een verandering, hij vindt het echter van belang om de vanouds bekende Huisman-sfeer te handhaven.

Rond tien uur sluit Leffert de vergadering met de dank aan de aanwezige leden voor hun bijdrage aan de discussie en de "natte verzorging" van de stuurlieden.

PLEZIERVAARTUIGENBELASTING.

In ambtelijke kring is men vergevorderd met de voorbereiding van een belastingheffing op het bezit van plezervaartuigen. Een rapport van een ambtelijke werkgroep is inmiddels om commentaar naar diverse instanties verzonden.

Er wordt gedacht aan een uniforme heffing voor geheel Nederland en het gebruik van lengte en motorvermogen als grondslag.

Voor een schip met een lengte van meer dan 10 meter denkt men aan een basistarief van f 150,-. Daarboven komt dan nog een bedrag dat afhankelijk is van het motorvermogen. Hierbij is het voorstel klassen te hanteren van bijvoorbeeld 5 - 15 kilowatt, 15 - 45 kw, 45 - 90 kw of hoger.

Als u zich niet met politiek bezig houdt, weet dan wel dat de politiek het wel met u doet.



Nieuwjaarsreceptie/Jaarvergadering.

12 jan. 1985.

Op zaterdag 12 januari 1985 wordt op u gerekend voor zowel een gezellige nieuwjaarsreceptie als de jaarlijkse ledenvergadering.

Vanaf 16.00 uur bent u welkom en staat er koffie met koek gereed. Rond 18.00 uur is de bekende en overheerlijke 'Huisman-soep' op temperatuur. Zowel voor als na de vergadering zal een film over de Engelandreis te zien zijn.

Om 19.45 uur precies zal Leffert de hamer laten neerdalen voor het begin van de vergadering. De agenda voor deze vergadering is:

1. Algemeen verslag door de voorzitter.
 2. De financiële situatie van de club (het financieel overzicht wordt voor de vergadering uitgereikt) zal voor de laatste keer door Leo worden toegelicht.
 3. De cruise-director doet verslag over het zeiljaar 1984.
- Pauze
4. Verkiezing van stuurlieden.
 5. Vaststelling van het 'Programma 1985' (zie elders in dit nummer).
 6. Benoeming financiële commissie.
 7. Rondvraag.
 8. Sluiting om 22.00 uur of zoveel eerder als mogelijk is.

Nadat we gezamenlijk deze jaarlijkse taak hebben vervuld, is er volop gelegenheid elkaar een goed 1985 toe te wensen. De bekende gastvrijheid van Twellegea ook in vloeibare en tastbare vorm zal zorgen voor een sfeervolle avond. Vergeet u niet uw slaapzak in de auto te leggen, want voor u het weet is het laat geworden en zonder slaapzak aan boord slapen is niet aan te bevelen.

Leden en introducees zijn welkom.

Evenementenbeleid

Op verzoek van enkele leden tijdens de jaarvergadering 1984 zet ik hierna het beleid van het bestuur uiteen terzake van de vergoedingen aan bootbezitters wegens het ter beschikking stellen van scheepsruimte tijdens de evenementen.

Bij de Brabantreis is het de bedoeling dat de bootbezitters hun opstappers zelf zoeken. Deze worden meestal gevonden binnen het gezin of onder familie en kennissen. Deze opstappers rekenen de voeding en brandstof individueel af met de schipper; elke schipper maakt zijn eigen prijs, maar wordt daarin beperkt door een door het bestuur genoemde richtprijs of maximumbedrag per persoon. In veel gevallen wordt er helemaal niets afgerekend. Door bij de aanmelding een klein bedrag variërend van f 15 tot f 30 aan elke deelnemer in rekening te brengen worden de organisatiekosten van de club gedekt. Op deze wijze kan de booteigenaar en zijn opstappers voor weinig geld aan een clubevenement deelnemen. Voor het ter beschikking stellen van zijn schip ontvangt de booteigenaar geen vergoeding van clubwege. Het bestuur hoopt met dit soort promotiereizen nieuwe leden te werven zowel onder de kennissen als onder de kinderen van de schipper. Deze laatsten zijn nl. niet automatisch lid van de CZT. Ze moeten zich zelf aanmelden; tot 16 jaar zijn ze kosteloos lid; van 16 tot 21 jaar krijgen ze 50% juniorenkorting op de contributie. De niet-bootbezitters (70% van de leden) die zich aanmelden moeten zelf als groepje een schip huren bij een jachtwerf, of zich bij een booteigenaar aanbieden als opstapper. De evenementencommissie levert daarbij bemiddeling. Watersport Twellegea laat meestal een van haar grotere jachten meevaren; na kennismaking met de CZT kunnen geïnteresseerde klanten van de zeilschool lid worden. Clubleden niet-bootbezitters kunnen hier altijd een kooi krijgen tegen een all-in weekendprijs van Twellegea.

Het bestuur is via de aanmeldingen op de hoogte van de namen van de schepen en de deelnemers per schip, maar stelt geen eisen terzake van de zeewaardigheid van de schepen en hun bemanning; het bestuur beperkt zich tot het geven van advies.

Junioren krijgen geen 50% juniorenkorting en zullen als ze nergens kunnen opstappen zelf een schip moeten huren. Het bestuur beschouwt de Brabantreis als een familiereis; het accent ligt meer op de gezelligheid en niet zozeer op de "leerzame praktijkoefening".

Voor dat laatste worden de jaarlijkse Engelandreizen in september en de Noordzeeraces in april en oktober georganiseerd. Daarom voert het bestuur hier een heel ander beleid. De booteigenaar biedt in beginsel alle kooien aan de club aan; hij kan best zijn eigen opstappers opgeven, maar de evenementencommissie behoudt zich het recht voor daarin verandering aan te brengen teneinde op alle deelnemende schepen de bemanning zo evenwichtig mogelijk samen te stellen qua niveau en zeewaardigheid. Een co-schipper naast de schipper is vereist. Ook de zeewaardigheid van de schepen wordt geïnspecteerd. Aan de bootbezitter wordt compensatie gegeven voor het ter beschikking stellen van de kooien; de vergoeding is gebaseerd op het aantal opvarenden per schip zoals aanwezig bij het verlaten van de CZT-vertrekhaven. Daar er altijd een tekort is aan kooien worden door de club jachten gehuurd voor de niet-bootbezitters waaruit schippers en co-schippers worden gerecruteerd, om deze schepen te doen varen. De kennis verworven op de CZT co-schipperscursus kan nu op verantwoordelijke plaatsen in de praktijk worden gebracht. De schipper ontvangt een vergoeding die dient voor evt. kosten tijdens het aan- en terugbrengen van de gehuurde schepen. Alle gehuurde jachten en - op verzoek - ook de prive-schepen worden van clubwege geproviandeerd. Aan deze schepen wordt in Engeland uit de clubkas een vast bedrag per opvarende uitbetaald om vers voedsel bij te kopen; door de clubvoeding zijn de opstappers ook aan boord van priveschepen vrij om maaltijden klaar te maken en staan zij los van eetgewoonten van de schipper. De bemanningen kennen de menu's - ondanks wisseling van schip - van de vorige tochten. Schepen die zonder clubvoeding varen ontvangen een vergoeding berekend naar het aantal opvarenden aan het begin van de reis voor het zelf bevoorraden. De vergoedingen die golden in 1984 bedroegen per opvarende als volgt:

	engeland- reis	noordzee- races
- ter beschikking stellen van het schip	f. 110	f 50
- zelf bevoor- raden	f 50	f 35
De vergoeding aan een schipper op een huurschip bedroeg	f 100	f 50

Alle vergoedingen hebben het karakter van een tegemoetkoming in de kosten en zijn niet gebaseerd op zakelijke berekeningen of marktprijzen.

Leo van Gasselt

**UIT DE LEDEN-
ADMINISTRATIE**

Van 1 Januari t/m 31 december 1984 meld-
den zich de volgende nieuwe leden aan:
Alkmaar: Sheila Hallewas, Franklin Hooge-
land; Amsterdam: Johan & Petra Poesse, Ad
Bochman, Frits Wuis, Robert Stork, Jan de
Kok, Misha Groot, Mirjam Vink, Niels Kuh-
ler, Paul Niekerk, Annamarië Kuhler, Geert
Franssen, Pieter Timmer, Anneke v.d. Heide
Theo Uitenhaak, Piet van Harm; Arnhem:
Frans Abeln, Ingrid van Damme; Bilthoven:
Robert Slange; Bussum: Anselies Croonen,
Alex Kemmerling, Arthur van Raalte, Sigurd
Wevers; Duesseldorf: Peter Himmel; Edam:
Wim & Anneke Schaefer; Genderen: Tineke v.
d. Kolk; Heerenveen: J. Oosterhoff; Den
Haag: Steven Veldkamp; Haarlem: Willem Kem-
penaer, Else van Wier; Hengelo: Maarten van
Helden; Hilversum: Aart Vlaardingerbroek,
Gert Jan van der Vaart; Hoogeveen: Willem
Schoonheim; Hoogland: Evert Kooistra; Hui-
zen: Rob de Boer, Christine Hartnack; Kaats-
heuvel: Meine Hoekstra; Katwijk: Cees jr. &
Ans Saton, Piet de Lange; Koog a.d. Zaan:
Johan van Leeuwen; Laren ZH: Mark v. Huystee
Naarden: Bart Roest; Noord Sleen: Han Gre-
vink; Oostzaan: Robert Veldkamp; Oldenzaal:
Wim Pol; Oosterhesselen: Frank Bierenbrood-
spot; Purmerend: Bert Voogt; Sneek: Greet
Slippens; Utrecht: Jan Neuteboom; Valkenburg
Joke Togni; Velsen: Henk Jansen, Gre Jansen-
Koelmeyer; Waalre: Charles de Monchy; Waspik:
Marijke van Wagenberg; Woerden: Wouter Stra-
ting jr.; IJsselstijn: Ron van Dijk.
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 in 1984 bij de club zijn gekomen:

- | | | |
|--------------|-------|-----------------|
| 1. Aegir II | 7.00 | Robert Veldkamp |
| 2. Marine | 10.00 | Pieter Timmer |
| 3. Menuet | 7.00 | Jan de Kok |
| 4. Nandy | 8.00 | Bert Voogt |
| 5. Rosse Jol | 10.00 | Ad Bochman |
| 6. Simla | 10.70 | Geert Franssen |



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
1984	403	61	50	414
#####				

REGIONALE AANTALLEN

	1984	1983	1982	1981
<u>Randstad</u>				
IJmond/Gooi/Kop				
N.Holland/				
Texel/Bollenstreek	46%	40%	36%	34%
Den Haag/Rijnmond/				
Utrecht	11%	14%	16%	13%
	---	---	---	---
	57%	54%	52%	47%
	---	---	---	---
Oost Nederland	12%	11%	10%	13%
Friesland	20%	20%	20%	21%
Eems		3%	6%	8%
	---	---	---	---
	32%	34%	36%	42%
	---	---	---	---
<u>Zeeland/N.Brabant/</u>				
Limburg	5%	4%	5%	6%
Duitsland	5%	6%	5%	5%
Belgie	1%	1%	2%	
Overige landen		1%		
	---	---	---	---
	100%	100%	100%	100%

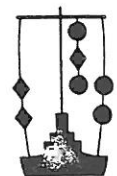
**Cursus schipper/co-schipper
voorjaar 1985**

Reeds twee jaar verzorgt de CZT voor haar leden in het voorjaar een korte, maar vooral praktijkgerichte, cursus. In het voorjaar van 1985 wordt de basiscursus herhaald. Door ervaring iets wijzer geworden, zal deze cursus niet gelijk zijn aan de cursus van twee jaar geleden. Bovendien zal er nu ook voor de basiscursus een cursusboek worden gemaakt.

De basiscursus schipper/co-schipper wordt gegeven en wel op de dinsdagavonden:



- 6 februari
- 20 februari
- 7 maart
- 21 maart.



De cursustijden zijn :

aanvang 19.30 uur
einde 22.30 uur.

De Cursus wordt gehouden in de kaartenkamer op TWELLEGEA te A'dam.

Het cursusgeld bedraagt f 100,- (inclusief het studiemateriaal).

Aanmelding voor deze cursus als cursist of toehoorder bij TWELLEGEA te Amsterdam.

Van onze man in Amsterdam.

Albert Huisman.



"COASTGUARD" a/d Engelse kusten.

Half november '84 ben ik met een groepje CZT-ers met de "Scylla II" naar Engeland gezeild. ZO-5 heen en ZW en Z 8-9 terug. In "Great Yarmouth" wilden we een goed weerbericht hebben en omdat het weerbericht van de BBC te lang op zich liet wachten ging ik eens naar de 'coastguard' (Yarmouth Coastguard). Wij lagen aan stuurboord vóór de brug en de 'coastguard' zit in een grote flat aan dezelfde kant van de rivier, maar voorbij de brug dus verder de rivier op. 3 Min. lopen en herkenbaar aan een grote marifoon-antenne op het dak. De 'coastguard' zit op de 4-de verdieping en de 'Customs' (douane) zitten ook in dit gebouw. De 'coastguard' is een enorme organisatie en ze geven graag informatie, zowel via de marifoon als op het kantoor. Ik was op kantoor en werd meegenomen langs de telexen waar de weerberichten op staan van bv. "Scheveningen Radio". Die hadden juist om 09.40 uur hun bericht gegeven en ik was benieuwd wat de Engelsen ervan dachten. "Scheveningen" sprak van ZW 5-7 en "Engeland" van ZW 6-8, tijdelijk Z 9. Daaruit blijkt weer eens dat er tussen het weerbericht van de Engelsen en de Nederlanders vaak tm. een windsterkte verschil is ('Engeland geeft over het algemeen 1 windsterkte meer aan).

Vroeger meende men echter dat de Engelsen extra voorzichtig waren. De laatste tijd hebben ze het echter vaker bij het rechte eind.

Nu ik daar toch was (bij de Coastguard), heb ik het een en ander eens gevraagd. De coastguard luistert continue mee op kanaal 16 aanroepen (Yarmouth coastguard), ze verwijzen dan naar kanaal 67 als werkkanaal (zorg dat dat kanaal erin zit). Heb je 67 niet, dan naar kanaal 10. Met al Uw problemen kunt U daar terecht. (Niet bang zijn om ze op te roepen, ze zijn zeer voorkomend).

Wel zorgen dat kanaal 67 en kanaal 10 op 25 watt staan, anders kom je op 5' afstand niet eens door.

Wind en stormwaarschuwingen komen op kanaal 16, evenals navigatie-berichten etc. Ze verwijzen dan weer naar de werkkkanalen 67 of 10. Schakel dan over om ze te ontvangen.

De coastguard heeft ook de mogelijkheid om het aanroepende station te peilen, dus de richting tot het aanroepende schip te bepalen. Ben je in de problemen, dan kan de coastguard zo de richting bepalen waarin de reddingsboot of assistentie vaarttuig of de helocopter moet zoeken.

Verder naar het zuiden heeft Thames-coastguard dezelfde mogelijkheden en binnenkort ook bij "Winterton". (Dit is wat noordelijker, ingang Washbay). Yarmouth Coastguard heeft een enorme kaart aan de muur, waarop elke mutatie van boeien etc. is bijgehouden. Heb je problemen, kun je een boei niet thuis brengen, of denk je dat iets niet op z'n plaats ligt, roep ze op en vraag ze. Daar zitten ze voor.

De hele Engelse kust is verdeeld in Coastguard rayons. Allemaal bezet door zeer voorkomende aardige mensen. Weet je niet hoe het station heet, roep dan toch maar op. Ze antwoorden altijd meteen met hun juiste naam. De coastguard is je beste vriend. Ga ze ook eens opzoeken als je binnen bent.

Zorg ervoor dat je met 25 watt kan werken. Heb je die niet dan kun je dat aanvragen bij de KNWV. Kosten ongeveer Fl. 50,-. Want anders heb je een enorme handicap op zee. Niet alleen in je communicatie met de coastguard, maar ook met de normale kuststations als je gesprekken wilt voeren, want die zitten vaak op kan. 2 (Thames radio) en op kan. 7 (North Foreland, Humber radio). Bij passeren van Dover Strait ben je verplicht je positie regelmatig aan "Dover Traffic Control" op kan. 10 op te geven en dat gaat ook alleen maar als je 25 watt kunt zenden. (Moet U Uw toestel op 25 watt ombouwen en hebt U daarmee problemen, neem dan bv. contact op met "Twellegea").

Op zee is het van belang ALTIJD op kan. 16 te staan. Je blijft dan op de hoogte met alles wat er op zee gebeurt. (Wel zorgen dat je volume voldoende openstaat, zodat je zeker bent dat je ontvangst goed is). Gebruik de marifoon altijd correct, kort en zakelijk. Zorg dat je de naam en de roepletters goed kan spellen.

z.o.z.

Vervolg: Albert Huisman

Vooral kort op kanaal 16 en eerst uitluisteren of er ook noodverkeer of iets van dien aard gaande is. Lees uw marifoonboekjes goed na. Moet U Uw toestel op 25 watt ombouwen en hebt U daarmee problemen, neem dan bv. contact op met "Twellegea".



Albert Huisman.

**Van onze man in:
BELGIE.**

Jos Blokker.

Onze man in België (Den Jos) heeft zijn copy niet ingeleverd. Omdat de Tall Ships naar Zeebrugge en Brugge gaan zou hij de kust en vooral Brugge voorbeschrijven. (helaas) In de eerstkomende nieuwsbrief heeft u dat tegood.

Bij een bezoek aan de haven van Nieuwpoort (België) kregen we een Menuboekje, we geven één gerecht aan U door.

Zeehondjes in gelei.

600 gr. zeehondjes - 2 sjalotten - 4 tomaten - 1 glas witte wijn - water - 4 gelatine blaadjes - 1 lepel gehakte peterselie - 1 citroen

Bereiding.

De gehakte sjalot in olie stoven gedurende enkele minuten. De gewassen zeehondjes in schijven snijden van ongeveer 2 cm. De stukken vis in de sjalot eveneens wat laten stoven en kruiden met peper en zout. De stukken gepelde, ontgraande tomaat toevoegen en begieten met witte wijn. Begieten met water tot de bereiding juist ondergedompeld is. De zeehondjes ongeveer 10 minuten gaar koken. In een kom met vers koud water, vier gelatineblaadjes laten weken tot ze mals zijn. De geweekte gelatineblaadjes bij de gare vis voegen en er mede ver-

mengen. De bereiding afmaken met de gehakte peterselie en in een kom gieten om af te koelen en op te stijven. De zeehondjes in gelei op een ronde schotel uitstorten en omringen met gekwartelde schijven citroen.

(Red). Laat "Greenpeace" maar geen lucht van deze "Zeehondjes" krijgen. 'Den Joske' moet, als Belg, maar eens uitleggen hoe dat zit.

Vlak vóór het ter perse gaan van dit nummer, kwam Jos ons nog even zijn goede wensen voor het nieuwe jaar brengen:

"Wegens het voortijdig dichtvriezen van alle Belgische zeehavens is het mij helaas niet mogelijk U min of meer verantwoorde voorlichting en informatie te verschaffen, dien aangaande in dit nummer. IJszeilen is niet toegestaan door de Belgische Badmeester Verenigingen. Ik wens U allen voor het nieuwe jaar véél helder en warm water onder de kiel.

visbereidingen
aanbevolen
door de stad
Nieuwpoort



Joske.

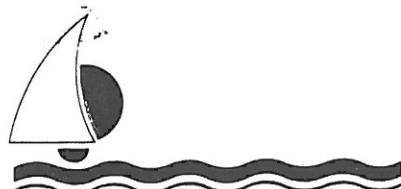
XX

INGEZONDEN....

De 'wildwaterzeiler' Jan Kuiper uit Zandvoort merkt op:

De "CZT" heeft tot nog toe geen melding, "Man over boord" gehad. Eerlijk gezegd verbaasd mij dit wel, als je ziet hoe de diverse bemanningen op het voordek van de verschillende schepen vaak meters op en neer stampen. Geen mens doet een zwemvest of veiligheidslijn aan, ook 's nach niet. De meesten van ons hebben in de afgelopen jaren leren ZEEZEILEN. Verplicht bv. bij het wachtlopen op zee dat tenminste 2 man een veiligheidslijn dragen, gedurende de hele wacht. Dit moeten dan wél de mensen zijn die aan dek werken en niet de navigator en de kok.

Heb dank, Jan Kuiper, voor deze waardevolle hint. Wil de "CZT" ongeluk vrij blijven varen, dan zal daar in de toekomst terdege aandacht aan geschonken moeten worden.



"De BRABANT. REIS" Pinksteren 1984

Deze omstreden reis is voor het eerst gehouden tijdens de Pinksterdagen in 1984. De organisatie daarvan verliep niet geheel vlekkeloos. Alles was wat laat, onze cruising-director was met de "Tineke" onderweg naar Quebec (Tall Ships Race) en Pinksteren gaf nogal wat andere activiteiten, waaraan ook "CZT-ers" met hun schepen meededen. Toch is het een succes geworden. Het weer was gunstig. Hard zeilen, afgewisseld met mooi warm weer en een nieuw vaargebied, voor de meesten althans. En dan de party in het "Curiosa huis" bij Dolf Versteeg, z'n vrouw en kinderen, was wel van zeer grote klasse. Een hele positieve zaak was ook, dat motorkruisers en kleinere schepen binnendoor, dus via de kanalen en rivieren, konden meevaren, terwijl de zeilschepen buitenom via de Noordzee voeren. De ontmoeting van beide vloten op het Haringvliet bij Willemstad was een hele belevenis. Volgende schepen voeren via de Noordzee: "Free Enterprise" met Henk H; "Thiber" met Theo de Bruin; "Reality" met Jos Bakker; "Volbloed" met Peter Kunst; "Edmo" met Gerrit Korporaal; "Seawitch" met Fam. Hallewas; "Elvira" met Ale en Jannie Koopmans en de "Odyssee" met Jan A. Huisman.

De "Brandon" met Piet Brandenburg en de "Flevoland" van Albert Huisman voeren binnendoor. De "Vrouweroelofina" van Dolf Versteeg lag al in het Haringvliet en zo waren er 11 schepen. Geen groot aantal, maar wel heel wat mensen aan boord.

Vrijdagavond, voor Pinksteren, werd van Amsterdam vertrokken. Eerst wilden we meteen doorvaren, maar er stond een WNW 6/7 met matig zicht. Voor de volgende dag voorspelde men NW 6. Besloten werd eerst te rusten in de Haringhaven van IJmuiden en om 06.00 uur te vertrekken, bij daglicht. Er stond een dikke bries en er werd opgetuigd onder de Noorder Pier. Met het motortje bij werd IJmuiden uitgevaren. De schepen maakten allemaal wel eerst een paar rare bokkesprongen, maar konden even later afvallen. Het was toen ong. 07.00 u. Er stond NW-6, het werd mooi weer en de schepen liepen met de stroom mee 3 à 5 mijl per uur.

Onder deze gunstige omstandigheden werd besloten via Stellendam en het Haringvliet te varen. De eerste schepen waren al om goed 13.00 uur in Stellendam voor de sluis. (De Free

Enterprise en de Thiber). De sluismeester wachtte tot ook de andere schepen er waren, waarna we gezamenlijk werden gesloten. Met het zonnetje erbij, veel schepen in zicht, een nieuw vaargebied en na een ruige reis op zee, voelde iedereen zich erg goed. Via Hellevoetsluis, langs Tiengemeten naar de Haringvlietbrug, waar we geruime tijd moesten wachten, omdat die brug maar een of twee maal per dag opent. Je moet je melden per marifoon, of via de telefoon die aan de noordzijde op de oostkant van Tiengemeten op een steiger staat. Als je opneemt ben je meteen met de brugwachter verbonden. (Hij zit niet op de brug). Voor de Haringvlietbrug is het vaarwater erg breed. Je kunt daar niet vastmaken, je moet op en neer houden of ankeren. Met veel wind zijn beide gevallen niet zonder gevaar. Na opening voeren we richting jachthaven Noordschans. Bij Willemstad kwamen de andere 3 schepen ons tegemoet. Groot feest natuurlijk. Hoewel we eerst naar Moerdijkhaven wilden, ging dat niet door, mede omdat Albert H. de havenmeester 'een nare man' vond en ook omdat er geen plaats was in de haven en helemaal niet gezellig. In Noordschans vonden we snel een goede ligplaats en maakten we ons op voor de bustocht naar Kaatsheuvel. Deze tocht was erg geslaagd. De westerlingen vonden het Brabantse land zeer schoon. In het "Curiosa huis" was het direct feest. Vele CZT-ers waren met de auto naar Kaatsheuvel gekomen. Een CZT-er is heel wat gewend, maar hier werden toch wel enkele records gebroken. Ongelimiteerd eten en niet zomaar wat. Nee, zalm, forel, 4 soorten fijn vlees voor op de barbecue, kip, sauzen, braadworsten, kaas, stokbrood, salades etc. etc. Wijn en bier uit het vat, Een heel gezellige accommodatie, nagenoeg continue muziek en variete en alles in klederdracht. Kortom, de moeite meer dan waard.

De volgende dag, zondag, vertrek om 10.30 uur vanuit Noordschans naar Willemstad, waar we de bemanning aan de wal zetten om ong. 20 min. te wandelen en deze oude vestingstad vluchtig te verkennen. Wegens plaatsgebrek gingen de grote schepen buiten de haven ten anker en bracht de "Flevoland" de passagiers van de kade weer aan boord. We haalden de opening van 13.00 uur van de Haringvlietbrug. Nog steeds prachtig zonnig

«Retourtje FOXBORO HALL»

7.14 sept.1984.

Met een 'vol verwachting klopt ons hart' gevoel lag op vrijdagavond 7 sept. '84 de "SEAWITCH" in IJmuiden aan de loswal op de rest van de "CZT-vloot" te wachten.

Terwijl bij aankomst van de schepen nog werd overwogen om direct uit te varen ten einde van de gunstige windrichting te kunnen profiteren, duurde het nog tot de volgende morgen 9 uur voordat wij gezamenlijk de pieren uit stoven.

Voor de meeste van ons was super hoog aan de wind zeilen niet mogelijk en dus was ondersteuning van de motor een 'must', terwijl ook de toenemende wind haastige spoed noodzakelijk maakte. Zowel Scheveningen als de BBC voorspelden harde wind uit het NW, later mogelijk tot 9 Beaufort toenemend. Het werd een tamelijk ruig tochtje, waarbij de spanning om toch maar vooral op tijd onder de Engelse kust te zitten in ieder geval mij behoorlijk bezig hield.

De mannen van de "SECOND NEEL" begonnen daadwerkelijk iets aan de 'stroomlijn' van hun schip te doen, door de bezaansmast te bergen.

Het schip "SIMLA" raakte helemaal de kluts kwijt en kwam na drie dagen zeilen terug in IJmuiden aan.

Wij kregen te maken met het fenomeen 'stuurloos te worden', doordat onze hydraulische stuurinrichting uitviel. Iemand vertelde mij later dat een van de "CZT-schepen" 's nachts een aanstormende 'Ferry' voor een keurig verlicht booreiland aanzag.

Door de overbekende 'zwaarwegende laatste loodjes' veroorzaakt door een vervuild brandstof-fijnfilter kwamen wij ruim 2 uur, nadat de meeste schepen lagen afgemeerd, in Lowestoft aan. De meeste schepen lagen, met de Q-vlag gehesen van een weldadige rust te genieten. Het was een aan doenlijk gezicht om de enigszins klein uitgevallen douanebeambte over de voor hem toch zeer hoge zeerelinge te zien klauteren op zoek naar niet slapende zeelieden.

Voor zover wij dit tafereel hebben kunnen volgen, bleef zijn 'kruis' intact.

's Middags kwam de WILLING II" met Janarie Broersma aan het roer en een laaiend enthousiaste bemanning de haven binnen stormen. Als echte lief-

hebbers hadden zij het hele traject "zeilend" afgelegd.

Tijdens de 'briefing' 's avonds kon Leo van Gasselt alweer geen aardige dingen over het weer vertellen. Alhoewel Scheveningen en BBC elkaar iets tegenspraken, moest toch weer met een stevige bries (alweer tot mogelijk NW-W 9) rekening worden gehouden. Om deze reden werd besloten, dat de 'race' de andere ochtend vroeg zou starten en de tegenstroom op de rivier "de Orwell" op de koop toe werd genomen.

"VOLBLOED" en "BARIL" waren het eerste vertrokkenhetgeen hen geen 'wind-eieren' opleverde. Wel moest "VOLBLOED" als een 'marifoon-relais station' fungeren voor "BARIL", omdat waarschijnlijk hun antenne met een dikke zoutlaag was bedekt. Omdat wij als een van de laatste schepen vertrokken, konden wij met enige afgunst vaststellen dat de race machines "ISTIMEWA", "THYBER", "NORSEMAN" en "TINEKE" duidelijk geen partij voor ons waren op dit traject. Met de herhaalde waarschuwingen van Willem Tuinstra in de oren geknoopt, wisten we allemaal, zonder een 'ferry geramt te hebben, veilig een boeitje te pikken bij "Pin Mill". Ondanks dat de sloep van de "APOLLO" alles op alles zette, konden bij lange na niet alle dorstigen aan de wal gezet worden.

Met een tussenstop in Woolverstone ging 's avonds laat, bij hoogwater, de hele vloot in het dock van Ipswich. Daar wij allemaal in het dok lagen, kwam de "Second Neel".tóch droog te staan. eh????

Een afgeladen bus vertrok de volgende dag om 12.00 uur (U raad het al) eerst naar een 'pub', om vervolgens andere bezienswaardigheden te bekijken.

's Avonds was er een party georganiseerd in een 'pub', direct aan de kade, zodat na sluitingstijd geen onoverkomelijke terugreizen ondernomen behoeften te worden. (Gemak dient de mens, isn't it?) Het valse startsein, om het dok weer te verlaten, werd gegeven door het "SEEPAERD", die nog eventjes oude bekenden op een ook in het dok liggende coaster gingen bezoeken. Het gevolg was, dat een aantal "CZT-schepen" als losgeslagen hondjes hun rondjes door het dok begonnen te trekken. Het moet voor de 'cruise-director' een hele opluchting zijn geweest toen om 2 uur 's nachts

Vervolg: Ret. Foxboro hall.

De gehele 'opgetogen' vloot zonder noemenswaardige schade weer veilig in Woolverstone lag. Weliswaar moet je zelfs dan nog dranklustige opstappers van je schip zien te verwijderen, maar echt fout kan het dan niet meer gaan.

's Woensdags om 08.00 uur werd het vertreksein gegeven voor de trip naar Woodbridge, aan de prachtige rivier "Deben". Zolang de NORSEMAN maar niet 'onvrijwillig' stil ging liggen, konden wij met een vrij gevoel de omgeving bewonderen.

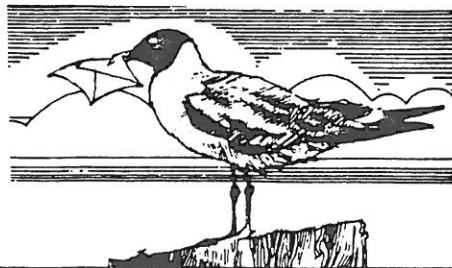
Foxboro Hall

MELTON · SUFFOLK

's Avonds werden we werkelijk vorstelijk onthaald in het 'stulpje' van Henk Huisman. Aangezien woorden te kort schieten om dit evenement te beschrijven, laat ik het hierbij maar zitten. Tegen 1 uur 's nachts was het het voor de eerste buslading "Assepoester af" en sjeesden we naar de haven terug.

De donderdagmorgen werd gebruikt om je opnieuw op het zeilen te bezinnen en te gluren naar het waterpeil dat van je schip weer iets drijvends moet maken. Als het dan eindelijk zover is blijkt de haven toch nog griezelig klein te zijn door het niet al te hoge waterpeil en allerlei boeien die hun best doen onder je schip te raken. Het is pas nu dat ik de bezorgde blik van de ons uitzwaaiende heer Huisman kan begrijpen, want zonder de duidelijk meer bereisde "CHARTER ONE" voor mij uit, had ik de vaarroute nooit zelf kunnen ontdekken.

Over de terugreis naar IJmuiden valt eigenlijk niet meer te vertellen dan dat het best lekker zeilweer was, maar dat de motor tijdschema's moest realiseren. Graag wil ik t.z.t. met een paar ervaren mensen de terugreis doorspreken, omdat ik met veel vraagtekens tussen de pieren aankwam.



Ik vind het persoonlijk jammer, dat niet van de kans gebruik gemaakt is om zeezeilers in spé (zoals ik dus) vooraf over de te varen koers en taktiek te informeren. Het was geen race en de specifieke aanpak van zo'n 24 uren tocht zou erg leerzaam geweest zijn. Ook geloof ik dat het beter is als zo'n vloot op zee op kanaal 16 uitluisterd en terugschakelt naar kanaal 77 voor de babbel. Het is m.i. namelijk onmogelijk de gehele verantwoording voor onze veiligheid op de 'schoulers' van de 'dual watch' schepen te leggen. Ten slotte kan ik, ook namens mijn trouwe bemanning, stellen dat het een werkelijk grandioos evenement is geweest. Met dank voor de onderhouden gezelligheid en graag tot ziens.

Gerard Hallewas.

NIET TOEGELATEN
Nieuws van de Bottleneck "Oranje-sluizen" en "Schellingwouderbrug".

Van het IJsselmeer komend staan vòòr de hoogspanningskabels over het water bij Durgerdam, ducdalven aan stuurboord in het water. Dat is een aanlegplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen. Dichter bij de sluis is men bezig met werkzaamheden aan de tunnel die daar onder het IJ door komt. Let op signalen van baggermolens enz. Aan de stadskant van de sluis staan aan de noordkant ook ducdalven, waaraan de binnenvaart mag afmeren. In de zuidersluis heeft men inhammen in de sluis dicht gemaakt, zodat het nu een gladde rechte muur is aan weerszijden. Deze sluis staat vaak open als de waterstand dat toelaat. Er komt in 1990 een nieuwe sluis voor de binnenvaart, thans doet men reed. grondboringen bij het ge- maal, zuid van de huidige sluis. Er is sprake van dat de jachten voor het schutten aan de noordkant achter de remming moeten wachten. Men zal dan misschien een gat in de remming maken waardoor de schepen, als ze geroepen worden, snel in de sluis kunnen komen. Dat moet echter allemaal nog geregeld worden. De "Oranje sluisen" zullen dus nog wel een paar jaar 'zenuwe sluisen' blijven. Men denkt er verder nog over in de weg van de Schellingwouderbrug nog een brug te maken voor de grote schepen. Eindelijk kunnen schepen dan ook met meer dan windkracht 7 door de brug. Zoals U weet draait de oude brug bij meer dan windkracht 7 niet. Men krijgt hem dan wel open, maar niet meer dicht.

Verslag CZT-NOORDZEERACE

Nr.14. 12-14 oct. 1984.

Veel aanmeldingen dit keer. 22 Schepen en 115 opvarenden. En het weer! Na een te rustig eerste uurtje zat alles mee en alle schepen op tijd in Enkhuizen. "Captainsbriefing" om 20.00 uur a/b van de "Norseman". Omdat er geen wind was werd besloten om op de motor te vertrekken. Kort langs de wal en het vuur van de "Ven" varend, hopen op een beetje west-wind, die er volgens het KNMI later in zou zitten. Start geplanned bij de "WP-boei", west van de "Hop". De finish in de rode sector van het licht van "Oude Zeug". Zoals gezegd alles zat mee. Er kwam een licht briesje en iedereen kon starten. Het was helder weer, een schitterend gezicht al die schepen bij elkaar. Er werd fanatiek gezeild en je zag de schippers en hun crew dan ook echt vechten om de seconden. De ruim 4,5 mijl (Race I) werden door de winnaar de "Seawitch" in 1 uur 07-42 afgelegd. Nr. 2 was "Willing II" met Henk Huisman als schipper in 1-10-23. Nr. 3 de "Thiber" van Theo de Bruin in 1-11-17. De "Sandra" sloot de rij met 1-49-38. De "Reality" van Jos Bakker bleef helaas in Enkhuizen achter. De gaskabel was gebroken en ze wilden geen sleepje. Voor hun bleef niets anders over dan de snel kleiner worden heklichten van de vloot met lede ogen na te kijken. Enkelen hadden wat moeite om in de rode sector te finishen, maar nadat ook dat per marifoon was opgelost was het toch nog gezellig daar in "Oude Zeug". Tenminste tot 06.30 uur in de morgen. We hadden buiten de 'bieten campagne waard' gerekend. Er lagen al verdacht veel suikerbieten-schepen en om 6.30 uur kwamen de eerste trucks met bieten op de kade aan, met piepende, sissende remmen en schreeuwende chauffeurs.

Na de zo 'rustige' nacht leek de duivel op de kade. Meerdere schepen maakten dat ze wegkwamen, want om 07.00 uur zou het laden beginnen. Dat gaat dan zoals op de tekening te zien is.

Bieten en modder vlogen door de lucht en de schepen die niet snel genoeg weg waren kregen enkele voltreffers aan dek. Zelfs de schepen die derde of vierde in de rij naast het vrachtschip lagen hadden dikke kluiten modder aan dek. Het leek wel oorlog.

Nog nooit in de hele "CZT-geschiedenis" was de vloot zo snel en zo vroeg 'vaarklaar'.

Het zicht was matig en de wind woei uit het WZW, kracht 4/5. Goed zeilweer naar "Den Oever". De hele vloot ging tegelijk door de sluis en aan de andere kant werd even afgemeerd voor de 'captainsbriefing'. Leo van Gasselt 'verzorgde' het weer. Samen met het KNMI gaf hij W, later ZW, kracht 4/5 toenemend tot kracht 6. Een heel goede wind om weer een; buitenom naar "Terschelling" te zeilen.

De start was geplanned bij de MG-12 (Molengat 12) boei. Op het Wad werd goed gezeild, af en toe even de motor aan om op te schieten in de tegen de windse rakken, om tijdig aan de start te zijn. Wat een zeildag. De plm. 45 zeemijlen, (van de MG-12 tot de WG-2 of 4, finish), werden in record-tijden afgelegd. 4-20-51 de "Norseman"; 4-23-15 de "Tineke"; 4-29-26 de "Triton"; "Baryl" met 4-43-44; de "Seawitch" scoorde met 4-47-44; "Thiber" met 4-43-35. Zelfs de "Winga" legde de afstand af in 5-37-12 (met behulp van het motortje). In de uitslagenlijst zien we dat alle schepen goede snelle tijden maakten. Behalve dan de "Byou" van Cees de Groot en z'n maat strandden op de "Eierlandse gronden". Ze zonden een noodkreet uit en na overleg besloot de 'cruising director' de reddingsboot te verzoeken het schip vlot te slepen. Willem belde op kan. 2 met de kustwacht op de "Brandaris" en die namen contact op met Eierland-reddingsboot. Het was toen snel bekeken en de "Byou" werd bij de Cocksdorp ten anker gelegd. Met dit voorval was het zoveelste "Noordzee weekend" van de "CZT" volwaardig geworden. Al met al lagen de de schepen tijdig afgemeerd in de haven van Terschelling.

Na het koken en 'vooruitslapen' van een deel der bemanning, werd het erg druk in de CZT-stamkroeg "Ké-rijf". De CZT-vlag, die men daar in voorraad houdt, hing buiten maar was wel aan vernieuwing toe.

Jan Jonker, onze CZT-man op Terschelling, kwam ook nog in actie toen er, via Scheveningen radio, een noodbericht binnenkwam dat een bemanningslid van de "Scylla I" onmiddellijk naar huis moest wegens een ernstig ziektegeval. De laatste boot naar de vaste wal was al vertrokken, maar Jan wist een snelle boot te regelen die de onfortuinlijke opvarende naar Harlingen bracht.

Vervolg: CZT Noordzee-race nr. 14.

Zondagmorgen moesten we op tijd weg, omdat het tij erg vroeg was. Het zag er niet naar uit, dat alles bezeild zou zijn. Daarom werd besloten om op het Wad geen race meer te houden. Dat was jammer, achteraf, omdat de wind steeds gunstiger richting aannam. Alles was bezeild en hoe. Er werd, hoewel niet officieel, hardnekkig tegen elkaar geraced en de hele club lag tijdig in Kornwerderzand, aan de binnensteiger. Daar vond de traditionele 'prijssuitreiking' plaats door de voorzitter Leffert Roelevink en de cruising-director Willem Tuinstra, begeleid door zang van de "Sandra" bemanning waaronder (natuurlijk) Greet Hettinga. Alle deelnemers spoedden zich daarna naar hun resp. havens in: Friesland, aan het IJsselmeer en de regio Amsterdam. Ook nu was alles nog goed bezeild, zodat we van een zeer geslaagd zeilfestijn mogen spreken, met alles erop en eraan.



Nabeschouwing.

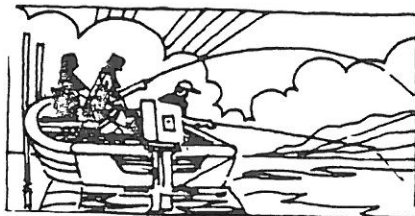
Het was een goede beslissing van het 'cruisingdirectoraat' om na vertrek Enkhuizen op de motor door te varen. Zodoende waren we tijdig aan de start en na 1,5 uur zeilen toch op tijd in "Oude Zeug".

'Race 1': Aan de wind met een knikje in de schoot. Het valt op dat, de "Seawitch", toch een zwaar schip met een perfect hoog tuig, de snelste tijd maakt. Schepen als de "Thiber", "Triton", "Simla", "Scylla II" en de "Baryl" kwamen niet aan de bak. De "Volbloed", ook een stalen schip, deed het met z'n 1-11-48 weer goed. Het verschil in tijd tussen de "Willing II", 2-de tijd in 1-10-23 en de "Charter One" 1-25-01, was bijna 15 minuten. "Tineke" en "Norseman", resp. in 1-16-57 en 1-16-18.

Terug kijkend op het verloop denk ik dat de snelste tijden gemaakt zijn door die schepen die een directe koers hebben uitgezet op een punt oostelijk van het vuur van "Oude Zeug" en direkt de goede zeilen voerden, dus geen zeil wissleden.

Met een rechte koers liepen deze schepen met een constante snelheid door het hele veld heen. Vòòr de finish konden ze wat oploeven, waar door ze nog wat snelheid oppikten en op een gunstig punt de rode sector inliepen. Veel schepen liepen te hoog aan de wind en moesten afvallen om "Oude Zeug" te ronden en daarna weer oploeven om in de rode sector te komen. De afstand was zo langer en de snelheid geringer, na het afvallen. Dat heeft minuten van niet optimale tijd gekost. Andere oorzaken zullen in het niet secuur sturen gezocht moeten worden en in een paar gevallen in het voeren van een zgn. 'cruising chute' of 'halfwinder' op deze koers. Voor dat zeil was de koers net wat te hoog aan de wind. De voering van de genua-schoot op schepen als de "Willing, Thiber, Triton en Baryl" is bij deze wind heel erg belangrijk. 15 of 20 cm. voor of achteruit schuiven van de schootrol/schuif op de rail kan alles uitmaken. Op deze schepen en ze zeer zeker op de "Willing" maakt de trim ook verschil. 5 of 6 man in de kuip of 2 man in de kuip en 3 man voorop, maakt duidelijk wat uit. Voor de "Tineke" en de "Norseman" was de wind kennelijk een fraktie te licht, omdat die schepen ver boven de 20 ton zijn. Iets meer wind had ze in de voorste gelederen gebracht. De "Volbloed" wordt gewoon erg goed gezeild, constant en fanatiek en dat levert altijd resultaten op, getuige de tijden van dit schip. De "Simla" heeft een mooie halfwinder, maar het heeft hem wel een paar plaatsen gekost.

RACE 2 was een heel ander verhaal, maar kwam uiteindelijk op hetzelfde neer. Zolang de zeilen over een boeg konden staan ging alles goed. Toen de koers recht voor de wind werd gingen de schepen met de beste uitboom mogelijkheid en de meest ervaren bemanningen, de snelste tijden maken. Op deze dag waren de goede roergangers/sters goud waard. Velen hebben dit goed begrepen, getuige de commentaren en de gesprekken naderhand.



Vervolg: CZT Noordzeerace nr. 14.

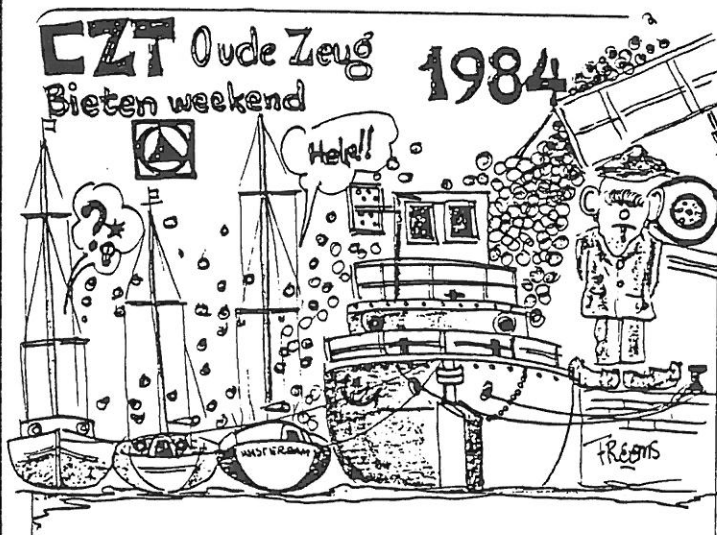
Op zee vòdr de wind mōet je goede roergangers hebben en een vast opgestelde boom, die je op en neer kan toppen, met 2 neerhouders waarvan een achterop, bv. op de lier en een voorop. De schoot door de kop van de boom voeren (de boom dus niet in het schootoog pikken). Bij veel wind liever een hoog opgesneden Yankee/Kluiver of Reacher aan loef uitbomen waardoor je de hele boom hoger kan voeren, een beter uitzicht hebt en bij grote snelheid, als het schip zwaar rolt, dreigt er minder gevaar dat de boom door het water zal slaan waardoor je kan kapseizen. Ook zal een kluiver minder snel inslaan (naar binnen vallen) wanneer je gaat gieren. Een rif in het grootzeil is daar op z'n plaats en zal je merken dat dat veel gemakkelijker stuurt. Schepen met een lange kiel doen het voor de wind altijd goed. Dat hebben de Hogeveense zeezeilers (a/b. Norseman) wel ondervonden. Ze ~~xxx~~ hebben als leeuwen gevochten met de "Tineke", die tenslotte toch het onderspit moest delven. Hoewel Willem ze natuurlijk wel aangezet heeft tot grote inspanning, want als W.T. een 'slim' zeil ging zetten waren ze er als de kippen bij om ook zo'n zeil te zetten en tja, het grootste zeil, de langste waterlijn en de beste roerganger gaan winnen. Al met al een zeer leerzaam duel dus, dat later ook weer veel stof tot praten opleverde. Ook de "Uitvlucht" en het "Zeepaard" kwamen goed mee, getuige hun tijden (5-00-00).

De "Triton" zeilde een heel goede tijd van 4-29-26, de derde tijd in het veld. "Apollo" kwam ook goed mee met 4-54-27. "Baryl" met 4-43-44 eerste in de C-klasse. "Thiber" had wat beter gekund en natuurlijk ook de "Willing". Dirk Wolters met de "Sandra" moet nu maar eens een schip met een wat langere waterlijn zien te krijgen, want hij heeft alle poedelprijzen al gehad. De aanmoedigingsprijzen helpen ook al niet meer. De "Seawitch" heeft heel wat in z'n mars, getuige de 2 heel goede tijden en 1-ste plaats in klasse B. De bemanning krijgt dat schip nu goed in de vingers. De "Winga" kreeg de 'wisselbeker', een heel goed zeescheepje met een goede zeevaste crew. Maar de volgende keer een spi-boom meenemen.

Blijkt uiteindelijk dat allen goed zeilden en dat alle schepen, met ruime wind, hard gaan. Het geval met de "Byou" leert ons dat je op zee toch continue op je 'qui vive' moet moet zijn. Let op de andere schepen, want als je de vuurtoren van Eierland bijna kunt aanraken, gaat het natuurlijk fout. Later bleek dat de beugel van het Sestrel Moor kompas scheef was, het kompas 20 graden fout aanwees en de marifoon niet goed werkte omdat de antenne loszat.

Uitslagen.

	RACE I	RACE II	TOTAAL	KLASSE
APOLLO	1.21.55	4.54.27	6.16.22	KL. B 3
BARYL	1.15.45	4.43.44	5.59.29	KL. C 1
BELLA VITA	1.45.21	5.01.09	6.46.30	KL. B 7
CHARTER I	1.25.01	5.01.15	6.26.16	KL. C 5
NOORDERZON	1.22.42	5.28.21	6.51.03	KL. B 8
NORSEMAN	1.16.18	4.20.51	5.37.09	KL. A 1
PEGASUS	1.29.29	5.20.20	6.49.49	KL. C 6
SANDRA	1.49.38	5.20.41	7.10.19	KL. C 7
SCYLLA I	1.38.05	4.54.00	6.32.05	KL. B 6
SCYLLA II	1.28.13	4.56.28	6.24.41	KL. C 4
SIMLA	1.12.29	4.51.42	6.04.11	KL. B 2
SEAWITCH	1.07.42	4.47.44	5.55.26	KL. B 1
THIBER	1.11.17	4.43.35	5.54.52	KL. A 4
TINEKE	1.16.57	4.23.15	5.40.12	KL. A 2
TRITTON	1.15.42	4.29.26	5.45.08	KL. A 3
UITVLUCHT	1.22.26	5.09.03	6.31.29	KL. B 4
<u>VOLBLOED</u>	1.11.48	5.00.41	6.12.29	KL. C 3
WILLING II	1.10.23	4.58.48	6.09.11	KL. C 2
WINGA	1.36.11	5.37.12	7.13.23	KL. B 9
ZEEPAARD	1.25.29	5.01.38	6.27.07	KL. B 4



«TALL SHIPS RACE 1984»

en de ondergang v.d. «MARQUES»

Verslag van Willem
Tuinstra aan boord
van de "TINEKE".

De storm in de
"Bermuda Driehoek"
en de ondergang van
de "MARQUES".



Tijdens de "Tall Ships Race 1984" van Bermuda naar Halifax in de nacht na de start van Bermuda, verging de driemaster "MARQUES". Het oude, statige houten schip, 36 m. lang, voorzien van drie masten met ra-zeilen lag voor de start in Bermuda voor het "Princess Hotel", waar ook de "Tineke" lag afgemeerd. We zijn nog aan boord geweest om een stuk hout te lenen om een kooiplank van te maken. De "MARQUES" werd begin deze eeuw gebouwd en na de tweede wereldoorlog gerestaureerd en ingericht als charterschip. De laatste tijd charterde de "MARQUES" in de Caribbean. Bij de start van Bermuda zagen we haar zeilen onder vol tuig met de topzeilen zelfs bij. Het woei toen ongeveer kracht 5/6. De "Tineke" startte met de grote kluiver, stagfok en 1x gereefd grootzeil. Op de startlijn trokken we de bezaan er ook nog bij. we waren tenslotte aan het racen. Na een uurtje moest echter de bezaan er toch weer af. Het woei te hard, de koers was noord en de wind west. Met 8/9 knopen stoven we door het water. De zee was hoog, de golven van 4/5 meter waren niet lastig. Een lange deining en de koers met halve wind was ideaal. De 5 jongelui aan boord waren al gauw kotsmisselijk, maar draaiden toch prima hun wachten. De 5 ouderen aan boord mankeerden echter niets. Zelfs Petra was niet zieziek. Jan Kuiper schrijft in het logboek 'wonderfull sailing'. Het weerbericht geeft afnemende wind. Volgens onze windmeter neemt de wind toe, tot 7/8. We zien "Urania" 's avonds, tegen donker worden, voorbij gaan en roeper hem op via de marifoon. De 1-ste officier van de "Urania" heeft ook geen ander bericht dan afnemende wind. Twee jachten, de franse "Angela Aline" en de "Corsairo II" uit Canada, melden schade aan het voorstag en tuigage en keren terug voor reparatie. De zee bouwt zich be-

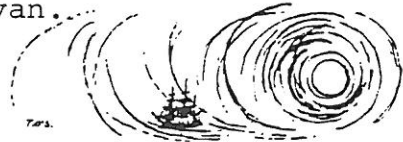
hoorlijk op. We schatten de golven op zo'n meter of acht. De "Tineke" heeft echter geen centje pijn.

Om 03.00 uur 's nachts, dat is 12 uur na de start, hebben we 103 mijl afgelegd. Dat is voor ons schip een record snelheid. We maken ons wel

wat zorgen om de grote yankee en willen hem weggrollen, maar het hoeft al niet meer. Met een knal vliegt de schoothoek eruit. Het kost Jan Kuiper en mij een nat pak om hem binnen te halen, maar het water heeft een temp. van 22 graden, dus koud hebben we het niet. Jan wil direct de kleine kluiver aanslaan, maar ik besluit om het eerst nog even aan te zien. Onze snelheid loopt meteen een knoop terug. We roepen de "Urania" nog eens op en horen dat een luik van het achterdek is afgeslagen. Het schip staat voor 1/3 onder water en ze lenzen, voor wind en golven weglopend, ond minimaal tuig. Ik vraag hoe ze zich voelen en de schipper zegt dat hij "bezorgd" is. Wij raden hen aan assistentie te vragen.

Om 07.15 uur horen we van het kleine Poolse zeiljacht "Smuga Cienna" een 'may day relay'. Hij vertelde dat de "MARQUES" gezonken is. Verslagenheid aan boord van de "TINEKE". De tranen schieten je in de ogen als je aan die arme drommels denkt. We hebben nog gzwommen in het zwembad van het "Princess Hotel".

"Smuga Cienna" geeft de positie door waarop een ander groot zeiljacht, de Pool "Zawisza Czarny", uit een reddingsvlot 8 overlevenden opgepikt. De reddingsactie komt traag op gang. Later op de dag pikt een heli-copter nog een overlevende op. Een lijk wordt nog gevonden, 19 mensen zijn verdronken. Daar wordt je wel even stil van.



Het leven gaat verder, de "Tall ships Race" ook. Gelukkig neemt overdag de wind snel af, tot NW-5/6. De "Urania" krijgt van een heli-copter een motorpomp en een luik en kan zo de reis vervolgen.

Hoe het is gekomen dat een groot schip als de "Marques" zo vlug zou zinken, blijft tot in lengte der dagen een raadsel.

AMERICA'S CUP

door Lies van Hees

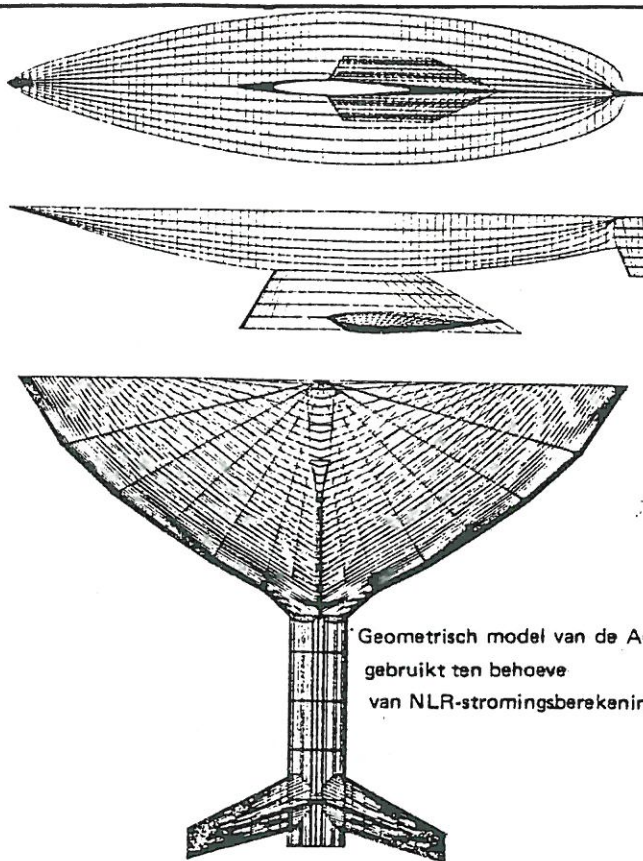
In het dagelijkse leven werk ik bij het NLR, (afkorting van: Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium). Het NLR verricht onderzoek, doet metingen en stromingsberekeningen, o.a. voor de luchtvaart en de ruimtevaart. Maar het NLR is niet alleen in de lucht aanwezig! Het NLR heeft een rol van betekenis gespeeld bij wat alom de zeilrace van de eeuw wordt genoemd. We hebben het over de races om de "America's Cup", die voor het eerst in 132 jaar werd gewonnen door een niet-Amerikaans zeiljacht en wel door de "Australia II", die met een revolutionaire kiel was uitgerust.

De America's Cup is een soort "heilige graal" voor de zeilracerij. De cup is genoemd naar de Amerikaanse schoener "America", die in 1851 tijdens zeilwedstrijden rond het eiland Wight in Engeland met deze beker ging strijken en hem meenam naar de Verenigde Staten. Sindsdien staat de America's Cup in de vitrines van de deftige New York Yacht Club, ondanks talloze, vooral Britse, pogingen om de Cup in de wateren rond Newport, Rhode Island, aan de Amerikanen te ontfutselen. Hoe verbeterd deze strijd door sommigen werd gevoerd moge blijken uit het feit dat mensen met bekende namen, zoals de Engelsman Sir Thomas Lipton (van de tea) en de Franse ballpoint koning Baron Bick enorme fortuinen hebben gespendeerd aan ontwerp, bouw en het racen met speciaal voor dit doel ontworpen zeiljachten.

De wedstrijden worden om de drie jaar gehouden, sinds 1958 met zgn 12 meter jachten over een Olympisch parcours van ca. 25 zeemijlen. De 12 mtr zegt niets over de lengte van het schip, maar iets over de verhouding tussen zeiloppervlak en lengte op de waterlijn. Het zijn "volbloed" racers met een totale lengte van ca. 20 meter.

De wedstrijden zijn van het zgn. "match-racing type, d.w.z. dat er altijd maar twee schepen tegen elkaar varen. Daarbij moeten de (niet-Amerikaanse) uitdagers eerst via voorwedstrijden uitmaken wie als "The Challenger" zal mogen fungeren. De New York Yacht Club (NYYC) bepaalt via een serie "trials" wie van de zich aanbiedende Amerikaanse jachten als "Defender" haar eer zal mogen verdedigen.

Sinds 1974 zijn de meest fervente pogingen om de "bodemloze" Cup te winnen ondernomen door de West-Australische multi-miljonair en project-ontwikkelaar Alan Bond. Het is deze Bond die via het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) in Wageningen, waar hij sleeptankproeven liet uitvoeren, het NLR heeft betrokken bij de ontwikkeling van zijn nieuwste schip de "Australia II".



Geometrisch model van de Australia II, gebruikt ten behoeve van NLR-stromingsberekeningen.

De bemoeienis van het NLR gaat terug tot het voorjaar van 1981, toen van het MARIN een opdracht werd verkregen voor het uitvoeren van stromingsberekeningen aan een aantal romp-kiel vormen. Een interessant aspect daarbij is, dat gebruik kon worden gemaakt van dezelfde kennis en stromings-simulatiemodellen als die welke worden gebruikt bij vleugel-ontwerpstudies. Door een kleine aanpassing van het computer programma kon zelfs het effect van het vrije wateroppervlak worden gesimuleerd! Het behoeft dan ook geen verbazing te wekken dat de uiteindelijk gekozen kielvorm bepaalde kenmerken (waaronder zgn. "winglets") vertoont, die hun oorsprong in de luchtvaart hebben.

Het resultaat van de berekeningen was zo bemoedigend dat onmiddellijk werd overgegaan tot het beproeven van een model in de sleeptank van MARIN.

De resultaten hiervan bevestigden volledig wat de berekeningen reeds hadden gesuggereerd namelijk dat de nieuwe kielvorm een aanzienlijke verbetering van de aan-de-windse zeilprestaties inhoudt. Er werd zelfs gesproken van een "Doorbraak" met een grote "D", reden waarom in het najaar van 1981 in het diepste geheim met de bouw van schip en kiel werd begonnen. Die geheimzinnigheid is volgehouden tot en met de laatste wedstrijd. Vanaf het moment van de tewaterlating in juni 1982 tot de "onthulling" na de laatste wedstrijd is "De Kiel" voortdurend omhuld gebleven wanneer de boot uit het water was. Aanleiding te over voor de pers om zich erop te storten en een stroom van wilde geruchten en speculaties te ontketenen. De geruchtenstroom kwam pas goed

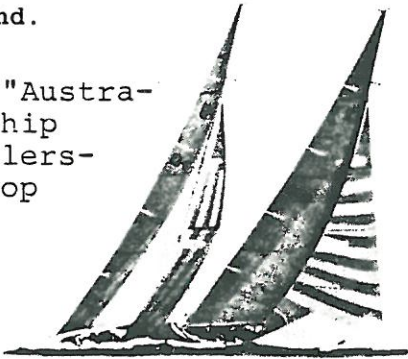
Vervolg: "America's Cup".

op gang toen "Australia II", eenmaal gearriveerd in Newport, in de voorronden bijna alle wedstrijden met overmacht begon te winnen (48 gewonnen, 6 verloren). De kranten stonden bol met verhalen over de "Space-Super-Keel", compleet met elektronische beveiligingsschilden, kikvorsmannen met onderwatercamera's, die uit het water werden gevist, etc.

Inmiddels was de NYYC zo zenuwachtig geworden dat ze besloten te laten onderzoeken of de "gevleugelde kiel" wel in overeenstemming was met de technische reglementen en er niet ontoelaatbaar veel "buitenlands vernuft" in het ontwerp was vertegenwoordigd.

Kortom, "Keelgate" (naar analogie met "Watergate") werd het gesprek van de dag. Het heeft niet mogen baten, begin september moest de NYYC de "Australia II" als definitieve "Challenger" accepteren. Het resultaat is nu inmiddels wel bekend.

De kiel van de "Australia II". Het schip dat de hele zeilerswereld op z'n kop zette, door de "America's Cup" te winnen. Lies van Hees maakt heel goed duidelijk wat de "America's Cup" is en welke rol Nederlanders bij het 'ontwerp van de eeuw' hebben gespeeld. De "America's Cup" zal nu ook buiten de USA verzeild worden. En dat alles door "The Keel".



H.H.

SAIL AMSTERDAM 1985



"CZT" en "Watersport TWELLEGEA" hebben plannen gemaakt om op zondag 4 augustus 1985 een open dag (feestdag) te organiseren, samen met de vereniging "Het Yacht" en bewoners van Nieuwendam. De 'happening' heet nu "NIEUWENDAM MARITIEM" en zal, naar we hopen onder deze naam opgenomen worden in het officiële "Sail '85" programma.

We hebben 4 aug. gekozen omdat deze datum goed lag bij "Sail '85" en wij meenden op zondag ook zoveel mogelijk "CZT-ers" van de partij zouden kunnen zijn.

Het programma ziet er aantrekkelijk uit. De gehele dag een veerdienst van "Twellegea" naar de "City", langs de "Tall Ships" en de "Sail '85" manifestaties. Dan een veerdienst met de stomer "NIXE", motorkruisers en enkele zeilschepen uit de haven. Er zijn vele activiteiten in de haven en er zal veel te zien zijn van het nautische heden en verleden. Een show van werkende moderne communicatienavigatie apparatuur, met mensen die uitleg geven, verslagen en beelden van lange zeezeilreizen/races met zee-kaarten en boekwerken ter inzage. We willen zoveel mogelijk interessante schepen in de haven uitnodigen, ook uit het buitenland, zodat de haven een bont internationaal karakter zal uitademen. Er zullen demonstraties in de haven zijn en 'oude ambachten' aan de wal, naast de nieuwe, zoals zeilmakers, breeuwers etc.

Voor de clubleden en genodigden is er een barbecue op de haven en daarna een groot feest met 2 bands, waaronder natuurlijk de "High Moor City 7". De zeilknipper "ZEEWOLF" van 42 m. lengte, zal in de haven liggen. Aan boord is van alles te zien, met evenementen 's middags, bv. een optreden van een Zuidamerikaans orkest. Clubleden met hun schip zijn welkom, wel graag vroegtijdig plaats bespreken. We rekenen op vele "CZT-ers". U kunt bv. 's morgens naar "Twellegea" komen, Uw auto stallen en dan met de 'eigen' veerdienst naar de stad varen en terug. 's Avonds is er dan barbecue en feest.

De "ZEEWOLF" heeft 22 bedden, zodat U eventueel kunt overnachten. In de organisatie-commissie zoeken we nog 1 of 2 personen uit het noorden en zuiden des lands, die hun inbreng geven en contact met de "CZT-ers" aldaar houden.

IDEEEN voor het feest zijn welkom.

Noteer zondag 4 aug. '85 "Nieuwendam Maritiem" van Uw "CZT" vast in Uw agenda.



Bericht van de:



Dutchman

Dinsdag 17 juli 1984.

"Christmas Island".

Het is alweer enige tijd geleden sinds je iets van ons gehoord hebt, omdat er over de afgelopen maanden weinig te vertellen was. Dus vorige reisverslag eindigde bij onze aankomst in "Sidney", waar we op 27 nov. 1983 inklaarden in "Watson's Bay", waar we afmeerden aan een boei van "Carcel Boat Services Ltd" in "Carcel Bay". Met uitzondering van onze zeiltochten in de omgeving en de jaarlijkse dokperiode, hebben we daar tot 7 april 1984 gelegen. "Broken Bay" is een ideaal zeilgebied, zodanig beschermd, dat je er onder alle weersomstandigheden kunt zeilen, terwijl de omgeving er bijzonder mooi is en doet denken aan de 'lochs' in Schotland. Bovendien is het een erg uitgestrekt gebied en kun je er wekenlang doorbrengen zonder tweemaal op dezelfde plaats te hoeven ankeren. We hebben prachtige tochten gemaakt naar "America Bay", "Yeomans Bay", "Pinto Bay", "Jerusalem Bay" en nog vele andere. In februari zijn we bij "Carcel Boat Services" de helling opgegaan en is het onderwaterschip weer geheel in de primer en de anti-fouling gegaan. Na een jaar te hebben rondgevaren in de "Pacific", viel de toestand van het onderwaterschip erg mee. Dank zij de goede beschermende eigenschappen van de "Micron 25", was er vrijwel geen aangroei te bespeuren, zodat we besloten dezelfde anti-fouling te blijven gebruiken. Aangezien we door onze voorraad "Twellegea-blauw" heen waren, werd de huid boven water nu gelakt met "Ceramco-blue" van Epi-craft, vrijwel dezelfde kleur maar een ietsje donkerder. Gedurende ons ruim 4 maanden durende verblijf in Sydney hebben we deze wereldstad goed leren kennen. Het is een enorm grote stad met meer dan 3 miljoen inwoners en een uitgestrekt en levendig stadscentrum. Ik was er het laatst geweest in 1979 en het viel op hoeveel wolkenkrabbers er in de afgelopen 5 jaar bijgebouwd zijn, waartussen als hoogste het "Sidney Centerpoint", een soort Euromast,

maar dan wel meer dan 300 m. hoog met bovenin het onvermijdelijke ronddraaiende restaurant. We hebben in Sidney een zeer prettige tijd gehad, niettegenstaande het ongewoon regenachtige weer en we hebben er vele vrienden en kennissen bijgekregen. De Australiers, die we ontmoet hebben waren vrijwel zonder uitzondering bijzonder hartelijk en gastvrij en zeer geïnteresseerd in onze reis, waarbij ik wel moet aanmerken, dat degene die wij ontmoet hebben bijna allen uit zeilers kringen kwamen. Op 7 apr. zijn we uit "Broken Bay" vertrokken, uitgeleide gedaan door acht andere jachten, waaronder een groot motorjacht met vele familieleden, vrienden en kennissen aan boord, die met ons meevoeren tot ver op de oceaan. Een dag na ons vertrek uit Sidney werden we verrast door de orkaan "Lance", die niet in het weerbericht was aangekondigd en die met windstoten van 65 knopen voorbij raasde. Gelukkig bevonden we ons toen net voor de ingang van "Port Stephens" en konden we daar op tijd binnenlopen. De Australische weerberichten voor de scheepvaart zijn volkomen waardeloos, zoals in dit geval en ook gedurende onze verdere tocht langs de Australische kust wel is gebleken. Na 4 dgn konden we onze reis voortzetten. Er was bijna geen wind meer, maar de zee was nog erg ruw en door het heen en weer slaan van het grootzeil brak op een goed moment het oog van het grootzeilvalblok af en kwam de hele boel naar omlaag. Omdat vervanging van het blok op zee door het hevige slingeren niet mogelijk was zijn we "Mooloolaba" binnengelopen, een aardige badplaats, centrum van de "Sunshine coast", waar we echter vrijwel geen zon gezien hebben. Ook hier zijn we 4 dagen gebleven om vervolgens door te zeilen naar de "Whit-sunday Islands", een groep eilanden, gelegen binnen het "Great Barrier Reef" en volgens de Australiers een van de mooiste natuurgebieden ter wereld. Inderdaad is het er mooi, maar het haalt het niet bij de eilanden-groepen in "Frans Polynesië", zoals Marquesas, de Tuamotus, de Gezelschapseilanden. Bovendien werkte ook hier het weer niet erg mee en we enige dagen opgesloten in de "Nara Inlet" van "Hook Island" als gevolg van storm en onophoudelijke zware regenbuien. De enige haven, die we verder aan de oostkust nog aandeden was "Townsville", waar we onze post moesten afhalen bij het Nederlandse