

# ESCAPADES

6 - e Jaargang

*ge Met 9<sup>e</sup> jaargang  
dec 86*



WINTER-NUMMER

1986/87.



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.





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

PRETTIG KERSTFEEST en een GELUKKIG NIEUWJAAR.



17.1.87.

NIEUWJAARS

RECEPTIE

LET OP!!



De "NIEUWJAARSRECEPTIE/JAARVERGADERING" is op zaterdag 17 jan. 1987 vanaf 19.00 uur. (De vergadering begint om 20.00 uur). We rekenen op Uw aller komst!!!!!!

## 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.

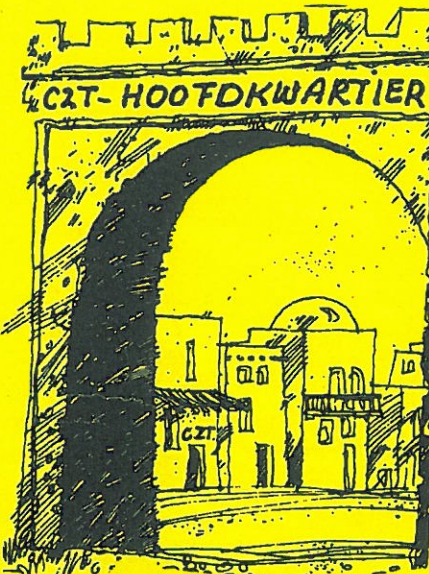
**boot '87**  
**DÜSSELDORF**  
24.1.-1.2.1987  
DE WERELD AAN BOORD

Dit jaar is "TWELLEGEA" weer vertegenwoordigt op "BOOT '87" in Düsseldorf.

U vindt ons in HAL 2, stand 2-B52.

Kom gerust even uitblazen in de stand. Er is altijd wel een pilsje of een beerenburger.

Tot ziens in Düsseldorf.



Zelfs in 1987 kunt U zich nog aanmelden als lid v/d "CLUB ZEEZEILERS TWELLEGEA" afgekort "CZT". Draai een v/d bekende tel. nrs, of stap even binnen in het "CZT-Headquarter".



### STUURLIEDEN:

Voorzitter: Leffert Roelevink. Prins Clausstraat 54. Smilde. Tel. 05927-13781.

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

Penningmeester: Bert Bosman. Jan Wagenaarkade 5. Alkmaar. Tel. 072-119767.

Secretaris: Hans Hollander. Klipper 61. Amstelveen. Tel. 020-435605.  
Redactie "ESCAPADES". Marijke Post. Henk Huisman.

"CZT" Postbus 27238. 1002 AE Amsterdam.

Bankrelatie: Rabo Bank. Rek. nr. 337022925 t.n.v. "CZT".

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





## Uit het Stuurhuis.



Een ieder zal dat gevoel wel eens hebben van, "he, het jaar is alweer voorbij en wat heb ik nu allemaal vergeten te doen". Zo gaat dat ieder jaar bij velen. Zeker wat het 'verenigingsleven' betreft, of het nou een hockey-club is of een zeezeilvereniging, het maakt niets uit. Steeds blijven er dingen liggen, die eigenlijk wel hadden moeten gebeuren. Ze blijven dan liggen door de eigen werkdruk van thuis of het werk buitenshuis. Het is jammer, maar het is een vaststaand feit dat er ten koste van de echte of vermeende werkdruk veel goede initiatieven niet of slecht worden uitgevoerd.

Onze "CZT" bestaat volgend jaar 10 jaar. In die 10 jaren is er natuurlijk veel gerealiseerd. Ik noem maar even: Het contact met de "Larchmont Yachtclub" in New York, de voor- en najaarsraces, de Engelandreis, de co-schipperscursus die afgelopen jaar op twee plaatsen werd gegeven. Dit zijn zonder meer positieve clubuitingen.

Maar,.....aan alle dingen zit altijd een maar vast, zegt men. En deze maar geldt natuurlijk ook voor onze club-activiteiten. Want als je na 10 jaar de balans opmaakt, zul je voor de volgende 10 jaar alvast een plan moeten maken, zeker voor de eerste 5 jaren. Vernieuwen en veranderingen doorvoeren, of laat het maar doorgaan zoals het gaat met de bestaande activiteiten. "Blijf zitten waar je zit en verroer je niet". Met een zekere kans van doodbloeden en het opdrogen van het enthousiasme. Ik denk, dat voor een ieder die de club een warm hart toedraagt, dit niet acceptabel is. Daarom willen wij U, als bestuur zijnde, een aantal vernieuwingen voor de volgende jaren voorstellen. Een goede gelegenheid om hiermee te beginnen zou het komende "Jubileumjaar" kunnen zijn. Tastbare voordelen en een betere bereikbaarheid van deze clubvoordelen, hebben voor ons prioriteit voor de volgende jaren. Deze vernieuwingen en clubvoordelen geven een stukje meerwaarde aan het lidmaatschap.

Ook zullen deze voordelen gelden voor de nieuwe situatie binnen het verhuurbedrijf "Twellegea", nu de twee grote schepen weer onder eigen beheer varen. Door middel van ondermeer het potentieel aan Co-schippers, die de afgelopen jaren de cursussen hebben gevolgd, zal er geprobeerd worden een vervolg aan het praktische gedeelte te geven. Een goede gelegenheid voor Co-schippers om onder leiding van de "Twell-schippers" zich meer in de praktijk te bekwamen. Konkrete voorstellen hierover worden na de jaarvergadering nog uitgewerkt. De liefhebbers kunnen zich wél alvast melden. Een korte opsomming van de voordelen van het lid zijn van de "CZT" in 1987 zijn:

- korting op de "Twellegea-reizen".
- co-productie CZT/Twellegea.
- najaars/winterprogramma "Canarische eilanden.
- nog dit winterseizoen 2 lezingen, bv. Ties van Os / Smit Tak bergingsbedrijf / Dirk Nauta film-dia avond.
- beschikbaar stellen van adresmateriaal van 'buitenlandse CZT-leden', waarop een beroep gedaan kan worden wanneer men tochten gaat plannen.
- aanschaf van een schrijvende weerprinter, zodat ieder lid de laatste weerberichten van alle stations mee kan nemen, of deze tel. kan opvragen
- speciaal voordeelcoupon boekje voor hotelovernachtingen in geheel Europa en de Canarische eil.
- bibliotheek opstarten voor zeekaarten, almanakken, zeilaanwijzingen etc. (hiervoor is al een start gemaakt).
- de computer een betere behuizing, ev. diensten verrichten voor het charterbedrijf Twellegea en de jacht haven.
- kado-winkel met nautische artikelen.

De consequenties van dit alles is daarmee ook dat de contributie-regeling wordt aangepast. Het 'gezinslidmaatschap' zou nu Fl. 75,- gaan kosten. Kinderen van leden tot 18 jaar 50 % reductie op boekingen van clubreizen. Voor speciale gevallen kan het bestuur dispensatie verlenen.

Voor een ieder "Prettige Kerstdagen en een voorspoedig 1987".

Leffert Roelevink.





Vervolg: Uit het Stuurhuis.

Voorstellen voor het 'nieuwe bestuur'

Aftredend: Hans Hollander. Ook de voorzitter had moeten aftreden, maar na een vermoeiende 'lobby' rond een aantal kandidaten, wat dus mislukte, heeft het bestuur na rijp beraad besloten om Leffert Roelevink herkiesbaar te stellen. Deze zal dan als voorzitter, samen met Marijke Post, ook het secretariaat vervullen. Daarbij krijgt hij de gelegenheid om alle vernieuwingen daadwerkelijk tot stand te brengen.

Dus:

Voorzitter: Leffert Roelevink.

Vice-voorzitter: Willem Tuinstra.

Sekretariaat: Marijke Post  
Leffert Roelevink.

Penningmeester: Bert Bosman.

Cruise director: Andre Kooistra.

Vice cr- dir. Albert Huisman.

Cursussen en opl: Hans Vogelzang  
Willem Huisman.

Redaktie Escapades: Marijke Post.  
Hendrik Huisman.



Voorstel "CZT-PROGRAMMA 1987".

1. Nieuwjaarsreceptie/jaarvergadering op zaterdag 17 jan. om 20.00 uur.
2. Schippers/Co-schippers cursus op de avonden 3/2, 17/2, 3/3 en 17/3 in Amsterdam,  
En 10/2, 24/2, 10/3 en 24/3 in Assen.
3. Noordzeerace 19. Vrijdagav. 24/4  
zondagav. 26/4.
4. "Pinksteren-Lustrum weekend".  
③ 4 Dgn. trip, vrijdagav/dinsdagav.  
5-9 juni. (Pinksteren valt op  
7-8 juni).
5. Engelandreis 11-18 sept. (Of een  
variatie daarop).
6. Noordzeerace 20. Vrijdagav. 16/10  
zondagav. 18/10.
7. Winterprogramma '87 / '88 in het  
"Canarische eilanden gebied", in  
combinatie met "Twellgea".  
(Bare-boat charter en 14 dgn.  
verzorgde clubreizen).

8. Winterreis '87/'88 met "The Great Escape" naar Indonesië en daar-aanvolgend deelname aan de "TALL SHIPS AUSTRALIË 1988", in combinatie "Twell/CZT".

Nieuwe ideeën etc. gaarne tijdens de jaarvergadering op 17/1 a.s.



Agenda "Nieuwjaarsreceptie/jaarvergadering" op zaterdag 17 jan. '87.

1. Opening door de voorzitter.
2. Jaarverslagen van de penningmeester.
3. Verslag van de 'cruise-director
4. Behandeling bestuursvoorstellen voor 1987.
5. Bestuursverkiezing + instelling van een 'lustrum commissie'.
6. Sluiting door de voorzitter rond 22.00 uur.
7. Wij heffen een feestelijk glas 'champagne' op het nieuwe jaar en op de 10-jarige "CZT".

Na de sluiting van de vergadering gaan wij het 'jubileum-jaar' inzetten met muziek uit de jaren 70, door "Disco Kees". In de feestelijk versierde 'balzaal' van "De Hoop" zullen er prijsjes te verdienen zijn voor het meest originele danspaar. Op kleding wordt meer gelet dan op dansprestaties. Dus kom zo origineel mogelijk.

Na faloop is er de mogelijkheid om op de "Twellgea-schepen" te overnachten, met zondagmorgen een "English Breakfast", waarna een ieder huiswaarts kan gaan.

Wij rekenen op Uw aller komst.

*Paul + Kees*  
*14 dgn. 7-8 juni wright. comp.*  
*25-86 → 14.000 kmtr. cost - 80 met betaald.*  
*Leffert*  
*Huisman*  
*Huisman*  
*Paul*  
*Handels*  
*Ad*  
*Ernst*  
*ingest*



# Van de FINANCIELE ADMINISTRATIE.

## Boekjaar 1985.

Op 11 juni '86 heeft de kascommis-  
sie, bestaande uit de leden Alex v.d.  
d. Stap en A Vlaardingerbroek, de  
financie stukken van de "CZT" over  
'85 gecontroleerd.

Haar indruk is dat de toenmalige  
penningmeester Jos Bakker de boek-  
houding conscientieus heeft gevoerd  
en hij van zijn taak gedechargeerd  
kan worden.

Het boekjaar 1985 is afgesloten met  
een nadelig resultaat ad Fl. 2.662,28.

## Boekjaar 1986.

Nu het einde van 1986 nadert, kunnen  
wij alvast een klein beetje beoorde-  
len hoe de resultaten van '86 zijn  
geweest.

De evenementen (incl. Larchmont) heb-  
ben een positief resultaat opgeleverd,  
ad Fl. 134,-. Het verenigingswerk h  
heeft, na afschrijvingen en reserve-  
ring dubieuze debiteuren, een (voor-  
lopig) netto resultaat opgeleverd  
ad Fl. 178,-. Totaal winst in 1 jaar  
Fl. 312,-. Klinkt. natuurlijk aardig,  
maar in werkelijkheid is dat veel  
te min.

P.s. Willen ALLE leden nog eens  
nauwkeurig nakijken of de contri-  
butie 1985/86 wel betaald is?  
Er staat nog een flink bedrag open.

## Begroting 1987;

Contributie (na verhoging)	20.300,--
Opbrengst evenementen	1.200,--

Totaal opbrengst:	<u>21.500,--</u>
-------------------	------------------

Af:

Escapades/nieuwsbrieven	1.500,--
Nieuwjaarsreceptie	1.000,--
Bestuurs/org. kosten.	7.500,--
Adm/kantoor kosten	1.500,--
Kosten viering "Lustrum"	5.000,--
Computer kosten	1.200,--
Afschr. computer	3.000,--
Verg. computer 3 den.	./ 2.000,--
Totaal kosten	18.700,--
	=====

Netto resultaat	2.800,--
-----------------	----------

Bert Bosman.

## Scheeps onderhoud/behoud

De Winter is een slechte tijd voor  
de motor en voor het elektrisch  
systeem aan boord van een schip.  
Enkele tips voor een goede over-  
wintering zijn:

- Zorg dat de brandstoftank vol is
- Controleer het koelsysteem op  
vorstbestendigheid
- Laad in de winter de accu regel-  
matig bij
- Zorg voor een goede ventilatie
- Zet deuren en kasten iets open
- Tap het drinkwatersysteem goed af
- Draai de kraan van de gasfles dicht
- Het is beter, voor de winter de  
motorolie te verversen dan dit  
na de winter te doen
- Als u de motor in de winter een  
keer laat draaien doe dit dan zo  
lang dat de motor op bedrijfs-  
temperatuur is voor u hem stopt.

Willem Huisman.

## CZT Co-Schippers cursus

Op 3 en 17 febr. en 3 en 17 mrt '87  
is er weer een co-schipperscursus in  
Amsterdam en op 10 en 24 febr. en op  
10 en 24 mrt. is er, bij voldoende  
deelname, een cursus in het noorden  
van het land, Assen.

Heeft U belangstelling, geef U dan  
zo spoedig mogelijk op, zodat we de  
zaak kunnen voorbereiden. U kunt U  
opgeven bij Marijke of Hennie, op tel.  
nr. 020-324877.

We zijn bezig de Co-schippers cursus  
enigszins te vernieuwen en te stroom-  
lijnen. Dus ook voor geslaagde cur-  
sisten van vorige cursussen is het  
de moeite waard om deze weer te vol-  
gen. Er zijn vast weer nieuwe dingen  
te leren en het is best gezellig om  
met elkaar iets aan navigatie te doen

De cursus bestaat uit vier avonden  
van 3 uur. (Van 17.30 tot 22.30).  
De vakken die behandeld worden zijn:

Zeevaartkunde; zeemannsschap; zee-  
aanvaringsreglement; techniek; navi-  
gatieapparatuur.

Ter afsluiting wordt een toets afge-  
nomen. Is deze toets met goed gevolg  
afgelegd, dan wordt een bewijs van  
deelname verstrekt, waarop vermeld  
de gevolgde vakken en ruimte om Uw  
afgelegde zeemijlen te noteren en te  
laten waarmerken door Uw schipper.  
Eveneens is er, na afloop, een prak-  
tijk weekend gepland om het geleerde  
ook daadwerkelijk uit te voeren.

Willem Huisman.





# CZT.Vaarjournaal '86

De voor en najaarsrace van uw club werden respectievelijk genoemd, Noordzeerace 17 en 18. Dit houdt in dat we deze tochten die in principe naar de Waddeneilanden gaan, ononderbroken gedurende 9 jaren gehouden hebben. In de beginjaren toen de club nog in Friesland gestationeerd was, vanuit Stavoren en de laatste jaren vanuit Enkhuizen. De tochten duren in principe van vrijdagavond tot en met zondagavond, maar omdat de schepen ook gehaald en gebracht moeten worden, knopen steeds meer leden ook de vrijdag en de maandag er aan vast. De voorjaarsrace was wat minder bezocht dan de najaarsrace met 130 personen. De voorjaarsrace was dit jaar ook wel erg vroeg in april en door het koude en natte voorjaar waren niet veel schepen vaarklaar. Met 10 grotere en volgepakte schepen vertrokken we vrijdagavond naar Oude Zeug. Veel CZT-ers waren blij dat ze weer lekker uit konden waaien en de strenge afgelopen winter konden vergeten. De volgende morgen Sail in Company naar Texel waar we een paar uur gelegen hebben om op de vloed te wachten. Wind en stroom waren niet gunstig voor Terschelling en er werd een race uitgezet naar Harlingen waar we s'avond elkaar weer troffen in de horeca. Zondagsmorgens via Kornwerderzand naar het IJsselmeer waar nog een race werd gezeild naar Medemblik, waar de prijsuitreiking plaatsvond. Velen zullen zich deze race nog goed herinneren, want het woei hard en het was een groot kruisrak aan de wind. Het was een verademing om later op de zondag met ruime wind naar Enkhuizen te varen waar het weekend ontbonden werd.



## Pinkstertrip 1986

Met Pinksteren was het tweede CZT evenement. We noemden dit heel prozaïsch "De Brabantreis naar Friesland". Om eens wat anders te doen was besloten s' zaterdags voor Pinksteren bij Piet Bier in Drachten te gaan eten. Daartoe verzamelden zich op vrijdagavond niet alleen zeilschepen maar ook veel motorboten in de jachthaven van Lelystad.

Met schitterend zeilweer voeren we s' zaterdags via Lemmer naar Sneek waar we midden in de stad op het achterdek van de "Brandon" een kleine party hadden. s' Avonds met z'n allen in de bus naar Drachten om te dineren in het nieuwe restaurant van ons lid Piet Oosterhof. s' Zondagsmorgens ging de club weer via Stavoren terug richting Amsterdam.

## Tall Ships Race

De Sailtraining Association organiseerde dit jaar Sail in Company en races vanuit Delfzijl naar New Castle Engeland. Vandaar naar Bremerhaven Duitsland, Larvic in Noorwegen en Gothenburg in Zweden. De Appollo en Tineke waren vanuit CZT van de partij. Meerdere CZT leden bemanden deze schepen.

## Engelandreis 1986 5.12 Sept.

De traditionele Engelandreis in september ging dit jaar via Woolverstone naar Norwich, een schitterende stad 30 km. landinwaarts via de rivier de Yar bij Great Yarmouth. Het landschap landinwaarts op de Broads deed een beetje aan Eernewoude denken. De deelname met 7 schepen viel wat tegen. De Pappilon van Rob van der Meer verspeelde op de heenweg een stuk van de voormast. De wind was ons heen en terug niet gunstig gezind. Hoog aan de wind. In Norwich lagen we aangemeerd langs zij het gastvrije Nelson Hotel precies aan het einde van de bevaarbare rivier. Heel gezellig verliep s' avonds het diner dansant in dit hotel. De thuisblijvers hebben toch weer wat gemist. Is 390,- inclusief diner etc. te duur voor een week zeilen??

## Najaarsrace Noordzeerace 18

10.12 Okt '86

De bestbezochte reis van dit jaar. 17 schepen en ± 130 man, vrouw en jeugdleden. Goed zeilweer en interessante wedstrijden. Het begon vrijdagavond in Enkhuizen met weinig wind en prachtig zicht. De start bij vuurtoren de Ven ging met weinig voortgang. De wedstrijd werd halverwege Oude Zeug afgebroken wegens ontbreken van wind.



Vervolg: "CZT-Vaarjournaal '86"...

Zaterdagmorgen werd een wedstrijd gevaren naar een boei halverwege Kornwerderzand bij een NNO bries. Op de motor naar Harlingen, waar s' middags de tweede wedstrijd begon naar Terschelling. Stroom en windrichting waren ongunstig om via de Noordzee naar Terschelling te varen. Op Terschelling werden als vanouds de horeca gelegenheden met een bezoek verëerd.

We troffen ook diverse schepen van de Friese zeilvereniging uit Woudsend en Harlingen. Zondags terug via Harlingen naar Kornwerderzand voor de vierde wedstrijd. Het Inschot is dermate ondiep geworden dat we het niet wilden riskeren om vast te raken. Een stevige bries uit het Oosten betekende laveren in de Blauwe Slenk en hard werken voor de bemanningen. Na de prijsuitreiking in Kornwerderzand was de wind op, en op de motor werd rond 20.00 uur Enkhuizen bereikt.



## Tall Shipsrace 1986

De nieuwe vereniging van de Sail Training Association Nederland (STAN) had voor 1986 in Delfzijl een Delf-Sail georganiseerd in navolging van Sail Amsterdam in 1985. Het werd een feestelijk samenkomen van Tall Ships uit diverse Europeesche landen met na afloop een Sail in Company naar New Castle in Engeland waar de start was op 15 juli voor de eerste "Tall Ships Race" naar Bremerhaven.

De "Tineke" had niet voldoende bemanning voor deze eerste reis, maar we besloten toch het schip naar Delfzijl te varen om aldaar de feestelijkheden mee te maken we dachten vanuit Heerenveen in een dag naar Delfzijl te varen, maar kwamen onderweg al gauw tot de ontdekking dat je met staande mast niet binnendoor via het Prinses Margriet kanaal kunt varen. We moesten via Leeuwarden en Dokkum naar het Lauwersmeer, en kwamen die dag niet verder dan Lauwersoog.

De volgende morgen om 07.00 uur door de sluis in Lauwersoog en met een dreigende lucht uit het westen en een flinke ebstroom mee waren we 1½ uur later juist op tijd buiten voor de bui goed losbarste. Het

westgat tussen Ameland en Terschelling is maar goed 5 meter diep en met een stijve Noordwesten wind kan hier een behoorlijke branding en grondzeen staan. Maar wij zijn veilig buiten de banken en voor de wind varen wij op topsnelheid langs Ameland en Rottum en met de laatste vloed komen we om 6 uur s' avonds in Delfzijl aan.

Willem jr. heeft een vriend en een vriendinnetje mee, welke zeevast zitten te worden in de kuip, terwijl pa en ma lekker binnen zitten te navigeren. We zijn mooi op tijd voor de Barbecue die avond in de feesttent en de jongelui hebben aanspraak genoeg met al die buitenlandse zeelui.

We nemen deel aan de Parade of Sail op zaterdag terwijl de jeugd met Dirk Nauta op de Phillips Innovator vaart en zien de vloot s' nachts vertrekken naar New Castle.

We laten ons s' zondags met de auto ophalen want we moeten nog een week werken.

De volgende zaterdag komt de bemanning v Delfzijl aan boord en wij varen via Borkum, Nordeney en Helgoland naar Bremerhaven waar we v rest van de week doorbrachten in een overvolle haven met duizenden mensen langs de kaden die de Tall Ships kwamen bekijken. De Parade of Sail in Bremerhaven was erg indrukwekkend Maar wij maken ons erg ongerust over onze bemanning Willem jr. en vriend Meindert, die wij via de Crew Interchange uitgewisselt hebben op een Pools schip. Als wij er langs varen zijn ze niet aan boord. Na eindeloos zoeken via de Marifoon komen we erachter dat ze, nadat de Pool 2 keer een aanvaring veroorzaakt, van boord gestapt zijn en aan land zijn gebracht. We nemen de jongelui weer aan boord en varen meteen door richting Kristiansand in Noorwegen. We zijn nu goed vol voor de aankomende week met 11 mensen aan boord.

Met een zuidelijke bries varen we de volgende morgen schitterend achter Helgoland Noordwaarts met de Spinakker op. Verschillende schepen waaronder de "Apollo" en de "Urania" gaan eerst naar Tyboron in Denemarken, maar wij besluiten meteen door te varen naar Kristiansand in Noorwegen zodat we wat tijd over hebben om de prachtige fjorden te doorkruizen. In het Skagerak krijgen we een enorme onweersbui te verwerken. We zijn natuurlijk net te



## Vervolg: "CZT-Vaarjournaal '86".

laat met reven, dus worden kletsnat. De "Tineke" vaart echter prima verder, voor dit soort weer is ze gebouwd. In Kristanszand en later ook in Lillezand en Arendal treffen we diverse andere Tall Ships.

In dagtrips doen we nu de Noorse oostkust. Zonnig weer, prachtige fjorden, vooral voor de jeugd is dit onvergetelijk. We hebben een Poolse jongen en een Engels meisje aan boord. De taal aan boord is Koeterwaals. Op de afgesproken tijd zijn we in Larvik waar een gedeelte van de bemanning wisselt.

Petra en Leffert Roelevink vertrekken samen met nichtje Annie Christien en vriend Ronnie. Mijn broer Simon komt aan boord met twee studenten, Renzo, Dick en Joke. Willem jr. en Meindert blijven nog tot Gothenburg en ook Carolien Togni kan nog niet van ons scheiden.

We hebben nu 6 jongeren aan boord en drie volwassenen. Eigenlijk iets te weinig ervaring voor de zware race die ons te wachten staat.

Larvik is een wat ingeslapen stadje in de buurt van de Oslofjord met een prachtig zwembad annex sauna waar de Tall Ships deelnemers gratis gebruik van mogen maken.

De start buiten het Larvikfjord begint met zeer lichte achterlijke wind. Niet de beste koers voor de "Tineke" en we verliezen de eerste uurtjes mijlen op de concurrentie. Maar s' avonds draait de wind via ZE naar SW neemt behoorlijk toe. Hoog aan de wind kruizen we naar de eerste boei bij Kristanszand.

Dicht onder de kust blijkt volgens de AP een flinke stroom in de goede richting te staan. Na Kristanszand krijgen we een voor de winds rak naar de Zweedse kust.

Met de genua aan lij en de kleine kluiver uitgeboemd grootzeil naar beneden en bezaanslagzeil omhoog racen we met 8.5 knoop naar lagerwal. De wind neemt toe tot 7 à 8 en de golven bouwen zich enorm op. De schipper krijgt na een avond en een heerlijk diner plotseling angst voor de lagerwal waar we na middernachten zullen komen. Ondanks tegenstribbelen van de bemanning verlaten we de race en zetten koers naar Kaap Skagen om opper te zoeken. Om 4 uur de volgende morgen meren we af in Frederikshaven. We hebben de laatste twaalf uur meer dan 100 mijl

afgelegd. Na een uur of 6 slaap blijkt de wind afgenomen tot kracht 4. We maken meteen los en zetten koers naar Zweden waar we s' avonds afmeren langs de Urania die achter een eilandje voor de kust ligt uit te puffen van de race.

We hebben een enorme kater wegens het opgeven van de race. We hoorden dat we op dat moment 4e op de gecorrigeerde tijd lagen.

Maar we varen veiligheid voor alles en gedane zaken nemen geen keer.

De volgende drie dagen varen we in gezelschap van 4 andere Tall Ships een prachtige route door de Zweedse wateren. De Atlantica, een Zweeds Tall Ship heeft als thuishaven Gothenburg en laat ons de mooie plekjes zien. We blijven een dag of 4 in Gothenburg en vertrekken woensdagmorgen vroeg om op tijd terug te zijn in Nederland. Er is geen wind en op de motor ronden we Kaap Skagen. In de buurt van Tiberon krijgen we donderdag wind uit het zuidoosten welke langzaam toeneemt tot 6 beaufort en ruimt naar zuidwest. De hele vrijdag kruizen we tegen wind en zee op. Terschelling blijkt niet haalbaar en we zijn blij als we zaterdagmorgen vroeg het Westgat bij Ameland invaren.

Om 7 uur schutten we te Lauwersoog en we hebben nog een leuke toertocht dwars door Friesland. Via Dokkum en Leeuwarden meren we s' avonds laat voor Hotel Oostergoo in Grouw af. De Tall Ships happening 1986 is weer geschiedenis.

Willem Tuinstra





## Van onze man in Amsterdam.



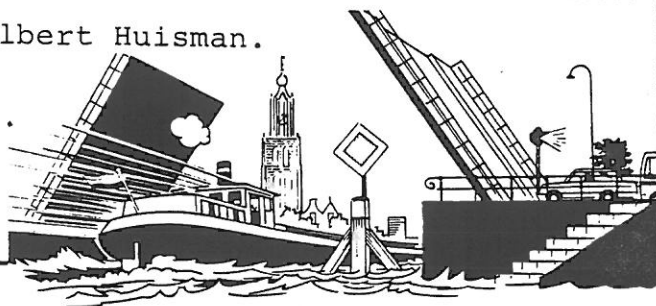
Eind maart moest de Free Enterprise van Amsterdam naar Woolverstone overgevoerd worden en aangezien de weerberichten slecht tot zeer slecht waren, ZW - ZZW 8-9, DOver en Kanaal zelfs 10, zijn wij binnendoor naar Vlissingen gevaren. Ik had dat wel meer gedaan, maar nog nooit met staande mast.

Om 22.00 uur gingen wij door de Westerkersluis Houthaven, kochten een havenbriefje bij de brugwachter en gaven te kennen s' nachts door de spoorbrug te willen en ook door de stad te willen varen. Genoemde brug en Nieuwemeersluis staan op marifoon kanaal 22.

Deze mensen bestellen bij de spoorwegen dan een opening  $\pm$  02.00 - 02.30 uur. Wij kregen een opening om 0.2.25 en alle bruggen gingen achter elkaar open, ook de Nieuwmeersluis waarover de verkeersbrug en spoorbrug, en kwamen om 03.45 uur voor de Schipholbrug in de Ringvaart Haarlemmermeer. Deze moest om 05.00 beginnen, maar de brugwachter kwam pas om 05.20 uur, waarna wij snel alle drie bruggen gepasseerd waren. Snel varen gaat daar niet, er zijn teveel jachten en woonschepen langs de oevers. De Aalsmeerbrug en Leimuiden gingen ook zeer spoedig open en wij gingen via de Brasem naar Woubrugge. Wij hadden de marifoon op kanaal 10, maar bij Woubrugge zetten wij deze op Kanaal 18, daar alle bruggen hier op Kanaal 18 staan. De brug in Woubrugge op ons verzoek direct open en via de Heymanswetering gingen wij naar Molenaarsbrug. We hadden deze aangeroepen dat we erdoor wilden, maar de brugwachter zei ons even kalm aan te doen omdat er scheepvaart van Leiden afkwam. Door de brug gingen wij BB uit via de Oude Rijn naar Alphen a/d Rijn, hier waren drie bruggen welke zonder te vragen geopend werden. Net voor de kruising Oude Rijn-Aarkanaal en Gouwe, riep ik de brugwachter op op kanaal 18, dat wij de hoek omkwamen. Direct om de hoek ligt hier de brug van Gouwsluis. Dit is een hefbrug die geheven kan worden tot 30 meter. Wij waren maar 20 meter, de brug was al geheven toen wij de hoek omkwamen. Net voorbij de brug is ook een spoorbrug, deze stond juist open. Er is hier vrij

veel verkeer met beroepsvaart. De volgende brug was Boskoop, ook een hefbrug. Deze werd zonder vragen geopend. Zo ook de hefbrug te Waddinxveen. Dan is er nog een brug voor Gouda, de Aquabrug. Dit is een bascule brug, deze ging ook snel open. De brugwachter zei ons dat de spoorbrug om 09.30 uur open ging. 1 km. na de spoorbrug kwamen wij bij de Julianasluis in Gouda. Na contact op kanaal 18 schutten wij met 3 beroepsschepen en moesten F.6,2<sup>5</sup> Gouwse rechten betalen. Na de sluis kwamen wij op de Hollandse IJssel. Deze is verlicht met rode en groene lichten. Daar waar de lichten staan is diep water. Na ongeveer anderhalf uur kwam de storm stuw in zicht. Hierover ligt een vaste brug en daarnaast is een sluis met bascule brug. Deze werd meteen geopend, de sluis stond open. Na 10 minuten varen, het was inmiddels 13.00 uur geworden, kwamen wij op de Nieuwe Maas. Later bij Krimpen aan de Lek op de Noord vroegen we via kanaal 13 om opening van de Alblassemmer brug, wat direct gebeurde. Deze brug ligt aan de verkeerde kant van de rivier. Dit is een zeer drukke rivier met beroepsvaart en je moet 2 keer oversteken. Na een half uur varen kwamen wij in Dordrecht. Hier is een spoorbrug + verkeersbrug. Na een half uur voor de brug wachten, varen we via de Oude Maas naar de Dordtse Kil en Hollands Diep naar de Volkeraksluizen. De brug hierover is in de jachtsluis 18.30 meter hoog en aangezien wij 20 meter hoog waren moesten we door de Oostersluis, waar het beweegbare gedeelte overligt. Dit ging zeer snel. Het was inmiddels nacht geworden en wij varen op zout water, met veel lichtboeien en sectorlichten. Via Volkerak Zijpe Oosterschelde kwamen wij voor de Zandkreek. Aan het Katse Veer is een sluis en na ongeveer anderhalf uur varen waren we in Veere, waar de sluis gesloten was tot s' morgens 6 uur. Wij hadden na boodschappen en bunkeren in Middelburg nog ongeveer een uur te varen naar Vlissingen. Daar meerden wij af in de tweede binnenhaven, waar wij naar de weersberichten luisterden op kanaal 23. Zij gaven ZW 4 tot 6. Op kanaal 14 geeft Vlissingen Radio scheepvaart berichten ieder uur, en die gaf het weer op dat moment, 5 minuten na het weerbericht, Z.Z.W. 8. Het weerbericht dat ik beluisterde was via de marifoon speciaal voor de Nederlandse kust en het IJsselmeer.

Albert Huisman.





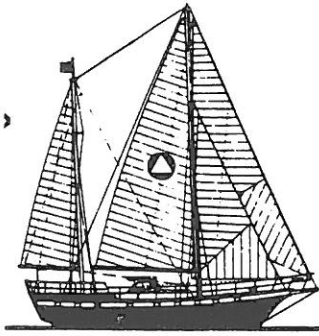


Bericht van

THE GREAT ESCAPE,

door

Hendrik Huisman



We schrijven 25 nov. 1986 en we liggen nu met THE GREAT ESCAPE in "Puerto Rico" op "Gran Canaria".

Woensdag 26 nov. rond 16.00 uur gaan we naar "Salvador" Brazilië. Hoewel de "Norseman" al sinds 1973 elke winter in de Canarische eilanden voer en daar dan 14 daagse reizen maakte, was ikzelf daar in 1963 voor het laatst geweest met een koopvaardij-schip, varende van Zuid Amerika naar West Europa, om in Las Palmas te bunkeren.

De "The Great Escape" bracht een kort bezoek aan de Canarische Eilanden, alvorens een de 3000 mijls oversteek naar Salvador te beginnen.

Maar eerst even de trip naar "Puerto Rico". Na een ongelooflijk goede herfst (wat het weer betreft), begon het op 19 okt. de vertrekdag van The Great Escape, te stormen uit het WZW. De volgende dag, 20 okt. hadden we kracht 11 aan de meter, terwijl het KNMI 9 voorspelde. Trouwens als je naar de BBC luisterde had je beter kunnen weten, want de Engelsen gaven al kracht 10, 'actual weather' bij de "Royal Sovereign" in 't kanaal. De vooruitzichten waren dus miserabel. Hele week WZW van 7 tot 11.

We zijn die 20-ste okt. 's nachts door de stad Amsterdam gevaren om binnendoor naar Vlissingen te gaan en zodoende om de Zuid te komen. Op de binnenwateren hebben we die dag de stormschade van de vorige dag in ogenschouw genomen. Overal lagen de bomen in het vaarwater. Trouwens een heel leuke trip, zo binnendoor via Gouda etc. Doe je zoiets, dan kun je volgens mij beter via het Veerse Meer en Middelburg naar Vlissingen, want op het kanaal door Zuid Beveland heersen nog middeleeuwse toestanden. Men is nu het kanaal aan het opknappen en Hansweert krijgt een hele grote nieuwe sluis. (10 jr. te laat). In Willemstad is het een dooie boel. "Ons ben zuinig" klopt wel. In Willemstad hebben we overnacht. Dan door naar Vlissingen.

We meerden af ergens in de buitenhaven van Vlissingen. Volgens mij kan men beter direct naar binnen schutten. In de buitenhaven lig je van iedereen en alles verlaten. We hebben een halve nacht gelopen om de douane te vinden, omdat we moesten uitklaren. Op 24 okt. zijn we om 03.00 uur van Vlissingen vertrokken. De weerberichten gaven W.10, zodat we blij waren Duinkerken aan te kunnen lopen. Daar wachtten we beter weer af. Duinkerken is een puinhoop. Er lijkt nog niets opgebouwd sinds de laatste oorlog. Het heeft ook erg geleden destijds. Wel is er een goede jachthaven. Je merkt aan de bb. wal dat je met het zuiden te maken krijgt. De communicatie wordt al moeilijk. In Nederland en Engeland krijg je op je aanroep meteen antwoord. In Duinkerken stagneert dat al. Ze moeten eerst wakker worden. Langs de kust staat een enorme zee-gang. Als je om de zuid moet is het maar een paar km. breed en bij NW. is de branding gevaarlijk. Wij waren blij Calais gepasseerd te zijn, waar we op open water kwamen. De wind nam daar af en we voeren op de motor tegen de wind in, die in de nanacht al weer toenam tot 6/7 uit het ZW. Stampend bereikten we Cherbourg op 28/10 's nachts. De Fransen slapen dan, want er is geen soulaas op de marifoon. Totdat de Pilot, die naar buiten moet en ons opmerkt, ze wakker krijgt. De pilot kwam ons tegemoet en begon al te roepen "afmeren" wat eigenlijk niet mag. We zouden midden in de haven ten anker moeten en dan met een bootje om 08.00 uur naar het kantoor en om een ligplaats vragen. De praktijk is dat je in Cherbourg in de jachthaven een ligplaats uitzoekt, lekker gaat douchen en je havengeld betaald. Niets a/d hand. Een leuke gezellige stad, goede inkoopmogelijkheden, een prima overdekte markt. Havengeld normaal, gasolie Fl. 1,- p.l. is te duur. Op een goed weerbericht gingen we op 29/10 om 07.30 uur uit Cherbourg, richting "Ushant". Maar voor we Alderney bereikten stonden we al weer tegen ZW.6/7 in te stampen. We zagen de bui hangen, hadden het tij mee en besloten de "Alderney Race" naar Guernsey te nemen, om daar de aankomende storm uit het NO. zoveel mogelijk af te rijden. De "Alderney Race" 5-8 mijl stroom. Niet bang zijn, gewoon invaren als er goed zicht is. Een AP. is hier wel haast een 'must'





Vervolg: The Great Escape.

Je vliegt alle kanten op. De zeegang valt echter wel mee. Guernsey mag je volgens ons niet missen. Een gezellige haven. Ze doen het daar erg goed. Schoon aan de wal en vooral rustig. Je moet wel aan de boeien. Maar als je de havenmeester vraagt of je 's-avonds langszij een stilliggend schip mag vastmaken, zodat de bemanning aan de wal kan en dan 's morgens weer aan de boeien, dan vindt hij dat goed. Ook brengt de havenmeester je wel naar de wal en weer terug, pro deo. Wij hebben het daar prettig gevonden en vertrokken na gasolie te hebben gebunkerd (43 cent per liter) om 21.00 uur toen het weer opknapte, naar het westen. Wel weer stampen tegen kracht 5 w. in, maar met het vooruitzicht snel uit het Kanaal te zijn. We hielden de Franse wal aan, omdat de wind ZW zou zijn, 7/8. Later zou die NW worden (wanneer??). Wij hebben moeten stampen met een steunzeil bij tot een heel eind voorbij Ushant in de Atlantische. Daarbij moesten we dwars door de 'shipping lanes'. Daarvoor hadden we goeie communicatie met "Ushant Radar Control", die alle schepen die van de oost kwamen waarschuwde achter ons langs te gaan. Na veel ellende, erg hoge zeegang en een crew die allang baalde, kwam dan eindelijk de noordwester en we stoven de "Golf" in.

Op 1 nov. 12.00 uur draaiden we de "Golf" in. Op 3 nov. 08.00 uur hadden we de kust van Spanje op de radar op 24 mijl. De AP navigator is in de "Golf" niets waard. Maakt constant kabaal, een soort gepiep. Dit hoorde ik ook van andere scheepseigenaren, o.a. van Frits Wuys van de "Rosamar". Hij vond wel dat de "Sat-Nav" het heel goed deed. De onze werkte echter niet, daarom moesten we met de sextant werken. Omdat we laat waren en een perfecte wind hadden, besloten we door te lopen naar Lissabon. Daar kwamen op 5 nov. aan met schitterend weer. Lissabon viel mij wat tegen, heel rustig, niets bijzonders. Je bent nu zover zuid dat je een half uur in de marifoon moet schreeuwen om antwoord te krijgen. Wij hadden wel een goeie ligplaats in de koopvaardijhaven, onder de grote rivierbrug door een kleine mijl verder links de haven in en dan weer helemaal terug naar die brug. Je ligt dan dicht bij de stad, De winkels zijn open tot 19.00 uur. Daarna is het dood. Wel een mooie stad om overdag rond te kijken

De volgende morgen 6 nov, water bunkeren en gasolie voor 25 cent per liter, als je voor 1000 ltrs. neemt. We varen langs de kust met een gunstige wind naar de "Algarve", waar we als 1-ste haven "Portimao" aanlopen. We gaan daar voor de stad ten anker, maken de motorboot klaar en gaan zo aan de wal. Vissersschepen lossen sardines en wij eten ze vers uit zee. Een leuke plaats, wel veel toerisme. De mensen niet zo vriendelijk. Ik vergat in te klaren en moest dat de volgende morgen doen, ben je minstens 2 uur mee bezig. De volgende morgen naar "Villamoura". Zoals Hans en Wim v/d "Dutchman" destijds opmerkten, de mooiste jachthaven ooit gezien. Alle faciliteiten en echt niet duur. Liggeld voor TGE. ong. 23 gulden. De faciliteiten aan de wal zijn geweldig. Alles is er en van grote klasse. Eerst aan de gastensteiger, dan inschrijven en inklaren bij politie en douane. Dan krijg je je ligplaats en je kunt er meteen naartoe. Met in- en uitklaren ben je nogal een tijd bezig. Je krijgt er wat van. De politie werkt met fluitjes. Ze fluiten je terug, blijven zelf staan en jij moet snel opdraven en heel onderdanig gaan staan. 2 x op een dag schrijven ze je paspoorten over. Je reinste politiestaat. Enfin, van "Villamoura" naar "Ferragudo", waar je prima ten anker ligt. Het leven is hier goedkoop, 20 cent voor een wijntje. Een armoedige plaats, maar je ligt er mooi. De vissers van "Portimao" varen na middernacht tegelijk uit. Het lijkt dan net oorlog. Het duurt een uur en dan is de rust weergekeerd. Tegen de middag komen ze weer terug, vol met vis.

Maandag 10 nov. Wij moesten onderdelen ophalen van het vliegveld van "Faro". Een kist met reserveonderdelen van de koeling, ong. 36 kg. Heen per tax, 5 uren werk met alle instanties en dan veel betalen. Er gaat ook nog een aparte politieman en nog een controleur mee naar de haven, 40 km. rijden en kijkt dan of de kist wel aan boord gaat, terwijl je toch ook invoerrechten moet betalen. Een mooi land, maar als schipper ben je constant in de weer met soldaten, politie en andere snuiters die steevast geen woord Engels spreken. Trouwens, zodra je Frankrijk verlaat, waar de radio-communicatie niet al te best is, kun je het wel vergeten. Tot ver



Vervolg: The Great Escape.

voorbij Lissabon hoor je de Engelse, Nederlandse en Belgische stations, maar amper Spaans of Portugees. Altijd vele malen aanroepen, amper Engels praten en altijd onwillig. Het is absoluut onmogelijk een weerbericht te krijgen tussen de "Golf" en de "Canaries". Hulde aan de afdeling "Routing" van het KNMI, die we vaak belden om opheldering over de zeer verwarde weerberichtgeving in die tijd. De BBC. moet in dezelfde tijd steeds meer vertellen een en ander gaat dan zo haastig, dat je het amper bij kunt houden en windkracht 10'11 en 12 zijn niet van de lucht. Als je de BBC moet geloven, dan vaar je nooit meer uit. Nederland geeft geen weerbericht voor het kanaal en dat is jammer.

Dover gaf een 'small craft warning' voor ZW.6. Direct daarop gaf "Niton Radio" kracht 8 ZW. Ik belde toen die meteoroloog op en vroeg hoe zit dat nu. ZW.6 was voor kleine schepen onder de wal. De 8 kregen er mischien helemaal niet, want dat zou pas de volgende morgen zijn. Dat gaf hij dan ook toe, omdat het KNMI zei dat kan niet. Zo zie je maar, je weet echt niet wat je ermee moet en dat maakt het nemen van beslissingen, wel of niet varen, erg moeilijk. Je kunt nu beter naar de lokale stations luisteren. "Lands End" is erg goed daarin. Zit op 1841 kc, En "North Foreland" idem.

Hoewel het klimaat in de "Algarve" ons zeer prettig overkwam en de havens daar wel leuk waren, hadden we met de Portugezen niet veel op. We zijn niet naar "Villa Real" etc. gegaan, omdat dat niet zo goed uitkwam. Let op!!! In Portugal moet je erg stipt in-en uitklaren, ook van haven naar haven.

Op 10 nov. van 'Ferragudo' naar 'Portimao' om uit te klaren en dan op weg naar 'Madeira'. Volgens de Portugezen, "Sagres Radio", die we konden bewegen wat over het weer te zeggen, was er niets aan de hand. Trouwens, wij moesten "Madeira" maar aanroepen. 30 Mijl uit de kust hadden we echter een flinke storm, waar we 24 uur in hebben gezeten. Een hele hoge deining. De wind die N. zou worden, kwam niet verder dan NW. en draaide steeds meer naar 't ZW. en wij maar meedraaien. "Madeira" hebben we laten liggen. We stuurden op het laatst 180 gr. Met kracht 6 a/d.

Afrikaanse kust, ter hoogte van "Agadir", zagen we de Engelse "Beaver". Even praten over de marifoon, zijn overstag gegaan en raakten in een stormpje van 7/8, waarin de wind in 2 x van ZW. naar NO. ging. We liepen 9 mijl en zagen op zat. 15 nov. het eiland "Lanzarote" recht vooruit op 12 mijl. Dat gaf voor de schipper wel enige opluchting, omdat we sinds het vertrek uit "Ferragudo" vele koersen gestuurd hadden. Geen 'sat-nav', geen radio-peiler en af en toe een bleek zonnetje. Wel was het volle maan en heb ik meerdere sterren etc. kunnen schieten. Samen met wat zon leverde dat wel een aardig bestek op. Hoewel, ik moet bekennen dat het niet meevalt. Na zoveel jaar weer te moeten schieten en de rekenschema's weer in je hoofd te krijgen, op zo'n slingerend schip.

Het "CZT Co-schippersboek deel II" heeft hier heel goede diensten bewezen. Ik heb me werkelijk 'te pletter gerekend, maar ben nu dan ook weer helemaal bij. Het geeft wel voldoening en juist als alles uitvalt, kom je met de sextant perfect terecht.

Het aanlopen van "Lanzarote" is erg moeilijk, de marifoon geeft geen antwoord. We meerden af in "Arrecife" en vonden het verblijf daar fantastisch. Heel gemoedelijk, een heerlijk klimaat, alles te krijgen en zeer goedkoop, geen havengeld etc. etc. Het regent er nooit, de boeren benutten de dauw voor hun watervoorziening. Er wordt trouwens voor miljoenen in de recreatie geïnvesteerd. Er zijn al faciliteiten voor 80.000 mensen tegelijk en zeer perfect.

Tussen "Lanzarote" en "Fuerteventura" door gingen we met een hard doorstaan de passaat naar "Las Palmas", met 2 x gereefd grootzeil, stagfok 2 en yankee 2. Constant 7/9 mijl lopend met een zwaar slingerend schip. We wilden "Las Palmas" aanlopen om de Sat nav. te laten repareren. De "Shipmate RS 5000" vertegenwoordiger zit daar. Dat is nog gelukt ook, echter niet tengevolge van de shipmate-man, maar omdat we dag en nacht voor z'n deur gepost hebben, zodat hij wel mee moest. Uiteindelijk bleek dat de 'amplifier' een klein apparaatje boven in de mast (antenne versterking), kortsluiting gaf tengevolge van blikseminslag, (volgens de man). Lijkt me geen goeie reclame, dat als je in een onweersbui komt je Sat-Nav. verstek laat gaan. In "Las Palmas" kun



Vervolg: The Great Escape.

je trouwens alles krijgen. Het is een echte "Europese haven". Wel hebben ze een hekel aan jachten. Dat geldt trouwens voor alle grote havens in de "Canaries". Alleen in de echte recreatie-havens ben je welkom.

Na "Las Palmas", waar een nieuwe super erts-tanker van ruim 100.000 ton, benoorden de haven recht op de vuurtoren af de wal opvoer en met z'n achterschip al onderwater was, (hoe is het mogelijk), zeilden we met een sneltreinvaart naar "Santa Cruz de Tenerife". Een hoge zee en een zwaar slingerend schip. De grote haven, "Darsena Pesquera" is wel mooi. Veel jachten, meest Fransen met de hele familie aan boord. Het is wel een rothaven om 's nachts aan te lopen.

Van "Darsena Pesquera" voeren we met mooi weer weg. Yankee I in de boom, het grootzeil 2 x gereefd in de zekerheid dit voorlopig zo te laten. 3 Uur later windkracht 6/7 en een hoge zeegang. De volgende haven, op het eiland "Gomera" wilden we bij daglicht aanlopen, dus het voorzeil weggehaald a/d zuidkust van Tenerife. Opeens geen wind meer en nog 20 mijl naar Gomera. En dan ineens waait de 'passaat' weer 6 uit het NNO, als je buiten de beschutting van het eiland 'Tenerife' komt.

"Gomera". We gaan ten anker op de rede voor "San Sebastian". De bijboot buitenboord en aan de wal. Een oase van rust, helder water, maar steeds een dikke frisse afluiddige wind, tussen de bergen door. Heerlijk rustig, geen toeristen, altijd droog weer en die stralende zon. We bleven daar een hele dag en op 22 nov. om 06.00 uur vertrekken we naar "Los Christianos" a/d zuidkust van Tenerife, ruim 20 mijl varen, op het zicht van de vulkaan de "Teide", 3700 m. boven de zeespiegel. We ankeren om 10.00 uur in de haven van "Los Christianos". We laten het anker vallen in 6 m. water en met 40 m. ketting. Anker en ketting kunnen we nog zien liggen, zo helder is het water. "Los Christianos" is een hele mooie haven. Wij vertrekken op zat. 22 nov. om 22.00 uur naar "Puerto Rico" op "Gran Canaria". Windstil, we varen op de motor. Zodra we de kop buiten gaats steken hebben we NNO. 6/7 en vechten we ons in 12 uren naar de zuidkust van Gran Canaria, waar de wind weer wegvalt. Zware brekers in de kuip op het open water.

"Puerto Rico" is een flinke haven geworden, waar kastelen van schepen liggen. De plaats bestaat grotendeels uit appartementen, die tegen de bergen opgebouwd zijn. Er is een prachtig 'shopping centre', met vele bars, pubs, dancings en disco's. Het uitgaansleven van Amsterdam kan hier niet tegen op. Over 2 jaar is het eens zo groot, te zien aan wat er zoal op stapel staat. Trouwens de hele regio expandeert enorm. Veel Duitse, Noorse, Engelse en Hollandse toeristen. In de jachthaven liggen prachtige, meest Engelse, jachten van 20-30 m. Het is dan ook een schitterend vaargebied, heerlijke temperatuur en altijd maar weer die stralende zon, vooral in 't zuiden van de eilanden. Er is ook meestal veel wind en een zeer hoge zeegang. De "Noordzee" is daar niets bij. Het leukste in de "Canaries" lijkt me dan ook het in de havens liggen en het varen a/d zuidkusten. De rest is erg ruig en rauw varen, vergis je niet.

Woensdag 26 nov. 16.00 uur. We liggen water te tanken. Onze laatste man is ook aan boord gekomen, een half uur geleden. Willem Magnee. Marijke en haar moeder staan op de kade om ons uit te zwaaien. Zij waren hier vanaf zondag 23 nov. en blijven nog enkele dagen, samen met 2 andere bemanningsleden, die weer terug gaan.

We hebben er weer zin in. Een prima stel mensen aan boord. Ook hebben we een 'opstapper' mee, een Engelsman, die z'n vrienden in "Rio de Janeiro" wil opzoeken gedurende de "Kerstdagen. Alles aan boord is goed in orde, de bemanning is goed gemutst met 3 weken 'rust' voor de boeg. We vertrekken nu voor meer dan 20 dagen 'non stop'. We hopen op een sterk doorstaande passaatwind. Volgens de geruchten is er dit jaar overal vroeg en veel wind. Het is hier druk met oceaan-racers, die met honderden jachten op 29 nov. vertrekken naar "Barbados". De "DRUM" van Simon le Bon ligt sinds gisteren vlak bij ons. Wat een racer, het schip is te koop, maar heeft sinds z'n 'escapades' tijdens de "Whitbread race" z'n kiel en veel kansen verloren. Ze vertrekken vandaag ook, naar "Antigua" Caribbean.





Vervolg: The Great Escape.

"CZT-ers", die in jan, febr. of maart nog zouden willen meevaren, meldt dit dan bij Marijke of Hennie op "Twellegea". Er is hier en daar nog opstapmogelijkheid, bv. vanaf Cayenne wat een goede opstapplaats is van wege goedkope vluchten. (Enkele reis Parijs-Cayenne Fl. 1120,-).

Vanuit Brazil laten we horen hoe het er op zuiderbreedte uitziet.

Groetend, een hele goede Kerst en een goede start in 1987.

Hendrik Huisman en crew.

Dinsdag 16 dec. 1986, 10.00 uur.

Huisman belde via Scheveningen Radio.

Zijn momenteel 180 mijl NO. van Salvador de Bahia. Zullen morgen in de namiddag daar zijn. Alles okay aan boord. Schip loopt 7 knopen. We hebben een prima 'passage' gehad. Zijn woensdag 10 dec. om ong. 13.00 uur de evenaar gepasseerd op 26.53.2 W. "Neptunis" aan boord geweest en heeft alle opvarenden, die voor 't eerst de evenaar passeerden, op gepaste wijze gedoopt. Hebben constant prima weer gehad, Het is zeer de moeite waard. Aan alle "CZT-leden" zou ik zeggen, "maak ook eens zo'n fantastische trip". Verder geen bijzonderheden. Hebben alles in gereedheid om de 4 nieuwe bemanningsleden te ontvangen, waaronder ons aller Gompie van der Linde. Gegroet van deze kant en tot bels en ziens.



Hendrik H.

"Salvador de Bahia", Brazilië.

19 dec. '86. We liggen met "The Great Escape" in de jachthaven, vlak bij de stad. Het is hier schitterend. Fantastisch weer, een zwoel windje, een prachtige stad en een kleurrijke bevolking. Gisteren zijn Gompie en z'n maten aan boord gekomen. De 'kerstboom', die Gompie meenam is al opgetuigd en staat te pronken en te geuren in de salon. Erg sfeervol, we denken dan ook af en toe wel even aan jullie. Vertrekken morgen, richting noord. Wat de eerstvolgende aanloophaven is, weten we nog niet. Alles okay aan boord, prima bemanning, de 'verse' zowel als de 'oude'. De hartelijke groeten van ons allemaal en op de valreep:

Prettige Kerstdagen en een goede start in 1987.

Hendrik Huisman en crew.

## Ziekenboeg.

Jos Rattink, pianist/accordeonist/entertainer, eigenaar van het schip "Aquarius" en de vertolker van de potpouri "Aquaralia", is ziek. En hij is ernstig ziek. Hij heeft enige weken in het ziekenhuis gelegen met maag- en slokdarmklachten. Hij is nu weer thuis, maar nog erg zwak. Een gezellige kaart of leuke brief stelt hij en z'n vrouw Loeki zeer op prijs. Stuur dat dan even naar de redactie van "Escapades" en wij zorgen dat zij dat terstond in de bus krijgen.



Lou Oosterhof is uit het ziekenhuis ontslagen. De transplantatie is prima verlopen. De doktoren spraken over: "Een transplantatie volgens het boekje". Hij moet nu aansterken en verblijft in een bungalow in Callants-oog.

Wij wensen Lou, z'n familie en vriendin en Jos en Loeki Rattink veel sterkte toe.



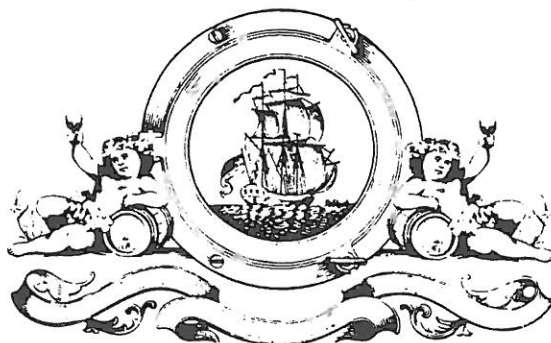
## Geëmigreerd:

De Hr. en Mevr. P.J. Timmer, beëdigd makelaar in onroerend goed en trouw "CZT-lid", zijn in juli '86 voorgoed uit Nederland vertrokken. Ze wonen nu in Australië, in New South Wales. Hun adres is:

P.J. Timmer.  
9 Nyinya Avenue.  
Gynea. NSW. 2227.  
Australië.

Wij wensen hen natuurlijk ook zeer plezierige Kerstdagen en een goed '87' toe.

+++++







## Bericht van de ALK door Hans en Marjorie van Rijn.

Beste vrienden,

Op de eerste plaats de beste wens- en voor het nieuwe jaar en gezellige kerstdagen toegewenst van ons beiden.

Zoals zal blijken uit het volgende verhaal is onze reis over zee voorlopig even onderbroken. Maar ver van het water zijn we niet geland. Vanuit ons kleine appartement kunnen we net een puntje van de Bodensee zien. Het leven in Konstanz bevalt ons goed en we hebben al wat vrienden gemaakt in de duikvereniging waarmee we elke week trainen in het overdekte zwembad. Maar dan nu eerst het verhaal van onze reis die v.a. Amsterdam via Plymouth Camaret, La Coruna, Lissabon en Gibraltar na 1635 Mijl eindigde in Almerimar. Na veel langere voorbereidingen dan gepland vertrekken wij op 28 juni uit IJmuiden. Het begin is goed want met gunstige NE wind zeilen we comfortabel voor de wind in 4 dagen naar Dartmouth. Daar hebben we wat problemen als we in de Dart willen ankeren. Ons nieuwe Bruce anker gaat met 40 m. kettingoverboord doordat de nylon eindbevestiging breekt. Met assistentie van de Engelse havenmeester vinden we een amateurduiker bereid in de 10 meter diepe rivierbodem af te dalen. Met de stroming en duisternis op de bodem geen eenvoudige zaak maar de ervaren duiker komt tot onze grote opluchting na een half uur met het eind van de ketting boven water.

Na deze perikelen maken we een tochtje met de dubbeldekkerbus van Kingswear naar Brixham. Bovenin gezeten vliegen de takken van de rijk begroeide bermen je om de oren. Vanuit Brixham lopen we over een prachtig voetpad langs de kust terug.

Om de oversteek van Biscaye te bekorten zijn we via Plymouth naar Camaret (Bretagne) gevaren. Een gezellig stadje waar we genieten van het lekkere Franse eten en goed weer afwachten voor de oversteek. Na 3 weken Engeland en Frankrijk vertrekken wij op 21 juli voor de oversteek van Biscaye. De harde stroom in de Raz du Seine geeft Alk een flinke zet in de rug en de N.wind doet de rest.

Voor de wind zeilend met nooit meer dan 4Bft of op de motor in de windstilten, komen wij na 60 uur in La Coruna (Spanje) aan. De sfeer in de Jachtclub is heel apart met alle verhalen over goede en slechte oversteken op de diverse schepen en opstappers die er genoeg van hebben etc. Het gezellige centrum van Coruna is niet ver weg en nog niet in de greep van het massatoerisme. De volgende 14 dagen hebben we de div. Ria' s rond de NW kust van Spanje verkend. Er zijn vele leuke plaatsen waar vrijwel geen toeristen komen behalve de paar zeilers en de ankerplaatsen zijn meestal goed beschut.

In de drukke vissershaven van Camarinas heb ik uren in de visafslag doorgebracht met mijn Elseviers vissengids en Spaanse woordenboeken in de hand om alle verschillende vissoorten te herkennen. Tegen het eind van de middag lopen daar de schepen binnen, de groten met voornamelijk ansjovis en sardien, de kleinere met een grote diversiteit zoals congeraal, stokvis, zeeduivel, kleine haaien, oktopus etc. Dat wordt dan allemaal in stapeltjes op de vloer van de visafslag uitgespreid en de veilingmeester met opkopers en publiek trekt langs de uitgestalde waren tot alles geveild is.

In Muros liggen we in een prachtige ankerplaats direct voor het gezellige kleine centrum. Daar vandaan gaan we met een bus voor een dagtochtje naar Santiago de Compostela en bezoeken de schitterende kathedraal. Verder zuidelijk vinden we een prachtige ankerplaats bij de eilandengroep Isla Cies voor de Ria de Vigo. Gewapend met snorkel en masker duik ik tussen de rotsen een hele maaltijd wilde mosselen bij elkaar die Marge s' avonds heerlijk klaarmaakt.

Vanuit Bayone ging de reis verder door Portugal en het viel ons op hoeveel vriendelijker de Portugezen waren. Viana do Costello was onze eerste stop en onze verblijfsduur liep van de geplande 1 nacht uit tot 7 dagen. Niet omdat de haven nou zo comfortabel was want we gingen zo'n 3,5 meter op en neer langs een kademuur waar we met laag water niet bovenop kwamen, maar we lagen beschut en praktisch voor niets.





## Vervolg: Bericht van de "ALK".

Met laag water roeiden we in de bijboot naar de trappen in de kademuur en glibberden daar omhoog. Eenmaal op de kade waren we maar een paar honderd meter van het gezellige centrum van Viana en dat vergoedde het ongemakkelijke aan land komen. Ons verblijf viel samen met grote jaarlijkse feesten rond 14 aug. 86 met optochten, muziek, stierengevecht, markt etc. hetgeen ons lange verblijf verklaart.

Vanuit Viana hebben we met de trein Porto bezocht. Een Parijs-achtige stad met brede boulevards en veel mooie oude architectuur.

Langs de rivier de Douro bevinden zich de kelders waar de Portwijn rijpt. Na 2 excursies, met proeven, weten we er genoeg van om het zelf te gaan maken. In Lissabon ontmoeten wij in een museum een bijzonder aardige familie die ons de stad en omgeving laten zien en met hun zoon als opstapper varen we door naar Portimao in de Algarve. Op dit stuk komen we onze eerste dolfijnen tegen. Schitterend zoals ze met je meezwemmen, onder het schip doorduiken en dan plotseling weer allemaal weg zijn.

De haven van Portimao is erg gezellig midden in het centrum maar wel druk en de bijboot ziet er na een paar dagen niet meer uit vanwege het met dode vis en scheepsafval verontreinigde water bij de landingplaats.

Een grote tegenstelling met onze volgende stop in Faro, de hoofdstad van de Algarve. Faro ligt in een soort Waddegebied en vanaf zee vaar je 5 mijl door een slingerende stroomgeul in een natuurgebied met ooievaars, kleine zilverreigers en andere in Nederland wadvogels.

Vanaf de ankerplaats is het dan nog 20 min. motoren met de bijboot tot het leuke centrum van de stad. Het hele gebied tussen Faro en Olhao biedt vele mooie ankerplaatsen en rustige stranden. Met pijn in ons hart verlaten we deze droomwereld uitgezwaaid vanaf het strand van Ilha Cunatra door de Portugezen waar we de vorige avond heerlijk mee hadden gegeten.

Eenmaal op zee ebben dergelijke gevoelens weer snel weg want het varen met zijn tweeën vraagt alle aandacht. s' Nachts worden we, zoals al enkele keren eerder, overvallen door dikke mist.

Bij de eerste ochtendgloren passeren we een Portugeeze visser op 30 m. afstand zonder dat we elkaar zien aankomen, want wij hebben allebei geen radar. De Autohelm stuurauto-maat is bijna van levensbelang in deze situaties. Met 'hem' aan het roer kan een van ons beiden uitkijk houden, terwijl de ander de navigatie doet, wier uit het log haalt of even uitrust. En omdat hij veel nauwkeuriger stuurt dan je ooit zelf kan doen is het gemakkelijker om een goed gegist bestek bij te houden.

De aankomst in Gibraltar is een prachtige tegenstelling met onze ervaringen in Portugal: de 3 "officials" zitten gezellig op een bankje op de kade in de namiddag-zon en met een grap en een grol zijn we in 5 min. ingeklaard.

Gibraltar is de natuurlijke ontmoetingsplaats voor de wereldzeilers van het westelijk halfrond. Wij komen er single-hander Charles van de Bos van de Facet tegen die een jaartje vrijaf heeft gekregen van zijn vrouw en op zijn 66ste verder gaat naar Madeira voor een rondje Holland-Carribean-Azoren-Holland. Via Estepona en Fuengirola varen we door naar onze voorlopige eindbestemming Almerimar (bij Almeria). Hier hebben we Alk op het droge gezet totdat we in het voorjaar verder gaan. Dit stuk van de Spaanse kust kan ons na de voorafgaande ervaringen in NW Spanje en Portugal niet zo bekoren.

Almerimar is echter een prima winterplaats. Nadat we onze spullen hebben ingeladen in een huurauto waarmee de reis verder gaat naar Konstanz, nemen we op onze laatste avond, rondom een klein houtvuurtje naast het eveneens onttakelde schip van onze Nederlandse burens, afscheid van Almerimar en Alk na een heerlijke tocht van 3 maanden.

In Konstanz heeft Hans een nieuwe job aangenomen bij AEG.

Na zijn vertrek bij AEG in Amsterdam kwam uit Duitsland het aanbod om de buitenland-verkoop van de studio-recorders te gaan doen. Zo'n mogelijkheid biedt zich niet iedere dag aan en omdat we geen hekel aan werken hebben gaan we dat proberen. Zo blijft ons leven vol verrasingen.





Vervolg: Bericht van de "ALK".

Tot eind maart '87 is ons adres: Schiffstrasse 22, D-7750 Konstanz. Daarna kan het zijn dat we naar een definitieve woning verhuizen of verder gaan met Alk. Ons adres in Nederland blijft ongewijzigd Legmeerstraat 37, 1058 NB Amsterdam bij mijn ouders die de post doorsturen. Dus geen slappe excuses van 'ik wist het adres niet' voor de niet-schrijvers. We genieten van alle post ook al beleeft niet iedereen wilde avonturen! Nogmaals de beste wensen voor 1987 en de groeten van



Hans en Marjorie.

## De Adriana-trophee en de Muschka-cup.

De "A3ana-trophee".

Voeren er in 1985 slechts 3 schepen uit om om deze felbegeerde trophee te strijden, in 1986 waren het er al 8. Te weten:

A3ana, Viviane, Aellopos, White Yewel, Serena, Thiber, Muschka en het Zilveren Kruis.

De start was om 11.30 uur bij het "Paard van Marken". De "Flevoland" lag daar en fungeerde als start-finish schip. Omdat het Zilveren Kruis niet tijdig aan de start kon komen, werd deze een half uur uitgesteld. Om 12.00 uur werd dus het startsein gegeven, deze was enigszins chaotisch. Aan de wind kr. 4 uit het NO. richting ISO voor de ingang bij Lelystad. Vandaar met ruime wind naar de Gijpboei ISO 8 Nek. Bij dit rak werd door iedereen de hele zeilgarderobe uit het voorluik getrokken. Het laatste rak was met halve wind naar de finish bij de Mnl/Gz2, waar de Flevoland de strijders opwachtte.

De prijsuitreiking was in de haven van Volendam, waar plaatsen gereserveerd waren. Uiteraard ging dit gepaard met een oorlem en de nodige sterke verhalen. De winnaar deze

keer de uitermate snelle "Viviane", van Andre en Lies Kooistra. Fantastisch.

Hier volgt de verdere opsomming.

1. Viviane. 2. A3ana. 3. Aellopos. 4. Muschka. 5. White Yewel. 6. Serena. 7. Thiber en 8. Zilveren Kruis.

Al met al een zeer geslaagde zeildag, die door vele, naar wij hopen, gevolgd zullen worden.

In 1987 is er weer een wedstrijd geplanned om de 'felbegeerde trophee' en dit is op zaterdag 19 sept.

+++++



De "Muschka-cup".

Goed voorbeeld doet goed volgen. Een "A3ana-trophee" in het najaar en een "Muschka-cup" in het voorjaar. Om de "Muschka-cup" zal worden gevaren op zaterdag 27 juni 1987. Het verzamelen kan vanaf vrijdagv. 26 juni

De "Muschka-cup".

Goed voorbeeld doet goed volgen. Een "A3ana-trophee" in het najaar en een "Muschka-cup" in het voorjaar. Aan deze 'race' kunnen in principe alle soorten schepen deelnemen. Van bv. klassieke 'oldtimers' tot moderne polyester jachten. Er wordt gevaren op waterlijn-lengte, ingedeeld in drie klassen.

Gepland staat deze race op zaterdag 27 juni. Verzamelen in de haven van Uitdam. Captains-breefing om 11.00 uur en start om 12.00 uur. Zeilbyzonderheden, o.a. baan, startpunt, finish etc. hoort U tijdens de captains-breefing. Aanmelden op de redactie van "Escapades". Inschrijfgeld Fl. 25,-..

+++++



**B.R. YACHTING**  
NORMANNENSTRASSE 4 · 1000 BERLIN 38  
TELEFON (030) 8031325 · TELEX 1 91 419





# S.T.A.N. nieuws

## CUTTY SARK TALL SHIPS RACES 1986

### Inleiding

Nadat zij met DELFSAIL '86 waren ingeluid, omvatten de Cutty Sark Tall Ships Races deze zomer evenementen in de Noordzee en het Skagerrak. Zo vierde de STA tegelijkertijd de 30ste verjaardag van deze races. De eerste Tall Ships Race van Torbay naar Lissabon vond immers plaats in 1956. In 1986 waren meer schepen dan ooit bij de races betrokken, een illustratie van hun gestadig gegroeid succes!

### Newcastle

De vloot verzamelde zich omstreeks 15 juli in Newcastle. Zo'n 45 deelnemende schepen hadden elkaar al ontmoet tijdens DELFSAIL '86 en tijdens de Cruise in Company naar Newcastle welke door de STAN was georganiseerd. Hierbij had Hr.Ms. Banckert geassisteerd om de veilige vaart door de scheepvaartroute bij Borkum te verzekeren.

Duizenden belangstellenden op de kades bewonderden de 70 schepen met hun vernuftige tuigages en prachtige lijnen en keken naar de verrichtingen van de jeugdige bemanningen, die aan dek wacht of onderhoudswerk deden.

Onbetwiste blikvangers waren de twee Russische viermastbarken Krusenstern en Sedov. Van verre gekomen waren o.m. de barkentijn Kaliakra van de Bulgaarse Marine; Stella Polare, de marine yawl uit Italië; Asgard II, de Ierse brigantijn en Solovski uit Archangel in Noord-Rusland. Tot de hoogtepunten in Newcastle behoorde ongetwijfeld ook het bezoek van H.M. Koningin Elisabeth aan de vloot.

### Race 1

Naar schatting 3 miljoen mensen genoten 19 juli vanaf de oevers van de Tyne van de Parade of Sail voor de start van de eerste race, richting Bremerhaven.

Tot de Nederlandse deelnemers behoorden de Eendracht, Hr.Ms. Urania, Apollo en de Tineke. De wind (kracht 5) was gunstig en de vierkantgetuigde schepen voeren wel 10-12 knopen. Spoedig rondden zij de eerste boei ten noorden van Texel. Maar later viel de wind weg, zodat de nu traag op de golven deinende schepen net zoveel uren als mijlen zagen verstrijken alvorens de finish te passeren.

De Donald Searle (van het London Sailing Project) werd eerste, gevolgd door Kaliakra en Great Britain II (net terug van de Round de World Race).

De eerste prijs "overall on corrected time" was voor de C-I klasse winnaar Jolie Brise, eerder winnaar van drie Fastnet Races. Tweede "overall" werd de Krusenstern en Dar Mlodziezy, het pas 5 jaar oude driemast volschip met 150 jonge Polen.

### Bremerhaven

Bremerhaven bereidde de vloot een warm welkom. Duizenden toeschouwers verdrongen zich dagelijks om de schepen te kunnen bekijken. Net als in Newcastle waren ook hier ettelijke festiviteiten en evenementen georganiseerd. In de haven lagen minstens 200 schepen, waaronder de Argentijnse Libertad, de Noorse Bark Statsraad Lehmkühl en de Deen Georg Stage, soms onder vol tuig. Ook de Duitse bark Gorch Fock behoorde tot de bewonderde aanwezigen. Tijdens de Parade of Sail op 27 juli werd de vloot door een dichte menigte van wel 3 miljoen enthousiaste toeschouwers langs de Weser gadeslagen en uitgewuifd.

### Cruise in Company

Voor de Cruise in Company naar Larvik hadden vele schepen onderling bemanningsleden uitgewisseld. Via de VHF radio ontstond het plan om ergens onderweg naar het noorden samen een opertje te zoeken. Zo troffen zeventien schepen elkaar in Tyboron (Denemarken). Hierbij waren de Apollo, Asgard II, Atlantica, Donald Searle, Tjitske Cornelia en Hr.Ms. Urania. Samen maakte een deel van deze schepen later een schitterende tocht door de Noorse fjorden naar Larvik, de geboorteplaats van de beroemde scheepsontwerper Colin Archer.

### Larvik

Larvik ligt in een prachtig landschap (ook wel de "Noorse Riviera" genoemd) aan het einde van een pittoreske fjord. De inwoners bereidden de vloot een gastvrij onthaal.

### Race 2

De Parade of Sail en het vertrek uit Larvik verliepen onder ongunstige weersomstandigheden: grauw en mistig. Buitengaats startte de tweede race, die de vloot naar Gothenburg zou voeren.



## Vervolg: "STAN-nieuws".

De race voor de klasse AI en B was uitgezet op een traject van Larvik rond het Valhall booreiland in de Noordzee naar Gothenburg. Voor klasse AII en de gehele C-klasse liep de route van Larvik naar een boei ten zuiden van Kristiansand, dan oost naar de Persgrunden boei ter hoogte van de noordkust van Bohuslan in Zweden nabij de Noorse grens, vervolgens zuid naar Fladen Lighthouse ten zuiden van Gothenburg om dan naar noord terug te keren naar de finish bij de vuurtoren van Vinga even buiten Gothenburg. Zie het kaartje.

De start werd bijgewoond door Z.M. Koning Olav aan boord van het koninklijk jacht Norge, dat als een der startschepen fungeerde.

Het weer werd zo grauw en donker dat de schepen 's-middags navigatielichten moesten voeren. De zware regen viel zo genadeloos neer dat de wind er volledig in "verdronk". Niettemin was iedereen voorbereid op windstoten met stormkracht, welke vergezeld van onweersbuien waren voorspeld. Van tijd tot tijd verlichtten onweersflitsen de hemel waardoor de duisternis extra benadrukt werd. Aanvankelijk was het mogelijk koers te houden op Yttre Hausene boei, het eerste oriëntatiepunt van het traject ten zuiden van Kristiansand, maar dit geluk duurde niet lang. Laat in de avond lagen alle schepen in de klassen AII, CI, CII en CIII langs de kust te laveren. De gunstigste stromen liepen vlak onder de kust en werden door vele schepen met groot voordeel benut. Het bleef echter zwaar weer met sterke tegenwind en ruwe zee: een zeer "natte" race. Bij Vinga finishte de Atlantica als eerste. Met een gemiddelde snelheid van 7,4 knopen had ze een snelle race gezeild. (Op de eindranglijst werd ze vijfde in haar CI klasse).

In klasse AII won de Royalist van het Britse Zeekadettenkorps. Liv (Noorwegen) won in klasse CI. Novik (USSR) won in klasse CII na tijdcorrectie. Tormilind werd eerste in klasse CIII.

Winnaar van klasse AI werd de Kruzenstern, de Gorch Fock tweede en Kaliakra derde. De Zweedse Falcken werd eerste in de klasse B. De Eendracht werd hier vierde.



## Gothenburg

Op 13 augustus reikte Z.K.H. Prins Bert-hil in Gothenburg de prijzen uit. Tot winnaar van de belangrijkste prijs, de Cutty Sark Trofee, werd de Atlantica uitgeroepen. Met algemene stemmen werd zij verkozen als schip dat deze STA-series het meeste had gedaan voor internationale vriendschap en waardering!

### STA-SERIES 1987 IN DE OOSTZEE

In het vorige STANieuws berichtten wij reeds over de STA-series 1987.

Deze worden voorafgegaan door de Vijfde Internationale Hochseeregatta, van 16-25 juni geleid door Bremerhaven in samenwerking met de STA en de STAG. Aansluitend verzorgt de STAG op 22 juni een Cruise in Company ("Geschwaderfahrt") via Cuxhaven naar Kiel. Daar vangen de STA-series 1987 met de Kieler Woche van 25-28 juni 1987 aan. Deze Kieler Woche krijgt extra aandacht door het 100-jarig jubileum van de beroemde Kieler Yacht Club. Op 28 juni verlaten de Tall Ships Kiel met een luis-terrijke Parade of Sail.

Vervolgens zeilen de schepen naar het 100 zsm oostwaarts gelegen Møen. Bezuiden Møen starten de schepen op 29 juni voor de "1987 Cutty Sark Baltic Tall Ships Race". Na de zeilrace over 310 zsm finishen de schepen bij Norrköping. In dit lieflijke stadje met zijn oeroude maritieme traditie zullen de schepen enkele dagen verblijven. De bemanningen worden hier onthaald op tal van activiteiten, sportwedstrijden en andere evenementen.

Op 7 juli volgen een Parade of Sail en een Cruise in Company naar Stockholm. Dit belooft een wonderschone tocht te worden door de Zweedse scheren-archipel met zijn ruim 50.000 eilandjes en eilanden. Voor deze tocht kunnen de schepen onder auspiciën van de STA bemanningen met elkaar uitwisselen. Onderweg wordt achtereenvolgens overnacht bij het dorpje Dalarö en het pittoreske stadje Waxholm. In beide plaatsen zal vertier zijn. Van 11-13 juli 1987 geniet de vloot gastvrijheid in Stockholm, waar de bemanningen zullen kunnen genieten van concerten, voorstellingen, ontvangsten en excursies.

Op 14 juli neemt de STA-vloot met een Parade of Sail afscheid van Stockholm en vaart, naar het 40 zsm zeewaarts gelegen Sandhamn. Hier start op 15 juli bij de vuurtoren van Almagrundet de tweede race, ditmaal over 310 zeemijlen naar Rønne op Bornholm. Tijdens het verblijf in Rønne zal Z.K.H. Prins Hendrik van Denemarken de prijsuitreikingen verrichten.

De "1987 Cutty Sark Baltic Tall Ships Race" belooft dankzij de voortreffelijke samenwerking van alle betrokkenen een groot succes te worden!

Vervolg: "STAN-nieuws".

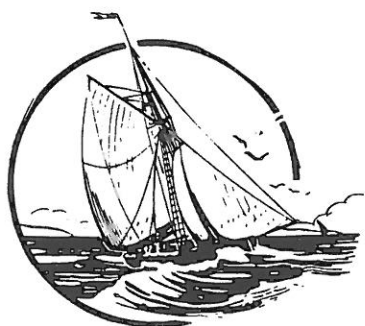
STA-SERIES 1987 IN HET KANAAL

Behalve in de Oostzee wordt in de zomer van 1987 ook een STA-race in het Kanaal gezeild! Van 5-8 augustus is de STA-vloot te gast in de beroemde badplaats Weymouth aan de mooie Engelse zuidkust, een gezellig ontmoetingspunt voor zeilers! Op 8 augustus start de Kanaalrace die de vloot eerst naar 't westen, richting Lands End zal voeren, om vervolgens richting Cherbourg naar de finish te zeilen.

Voor deze Kanaalrace zijn zorgvuldig verscheidene routes uitgezet. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan zo op korte termijn worden besloten, welke route zal worden gekozen. Wel wordt er van uitgegaan dat de schepen minimaal 48 uren in de race zullen zeilen.

Ongetwijfeld zal deze Kanaalrace voor alle deelnemers weer vele interessante belevenissen met zich meebrengen. Na de finish is de vloot van 11-13 augustus de gast van Cherbourg, waar de prijsuitreiking plaats zal vinden.

Daar is het altijd goed toeven en kunnen vele ervaringen worden uitgewisseld!



MEERJARENPLAN STA(N) SERIES

1987

Bremerhaven (Hochsee Race)	16/6 - 21/6
-cruise-	
Kiel	25/6 - 28/6
-race-	
Norrköping	3/7 - 7/7
-cruise-	
Stockholm	10/7 - 14/7
-race-	
Rønne	18/7 - 20/7
-o-o-o-o-	
Berlijn (rally)	25/7
Cuxhaven (rally)	25/7 - 26/7
-o-o-o-o-	
Weymouth	6/8 - 8/8
-race-	
Cherbourg	11/8 - 12/8

1987/88

Tall Ships Australia 1988

Fremantle	8/12 - 12/12
-cruise-	
Adelaide	22/12 - 26/12
-cruise-	
Melbourne	31/12 - 5/1
-cruise-	
Hobart	10/1 - 14/1
-race-	
Sydney	19/1 - 27/1
-o-o-o-o-	
Brisbane	30/12 - 2/1
-cruise-	
Hobart	10/1 - 14/1

1988

Flensburg (rally)	1/7 - 2/7
-cruise-	
Karlskrona	5/7 - 9/7
-race-	
Helsinki	15/7 - 19/7
-cruise-	
Mariehamn	23/7 - 26/7
-race-	
Kopenhagen	3/8 - 6/8
-o-o-o-o-	
Harlingen (rally)	10/8 - 12/8

1989

Terschelling (rally)	29/6 - 2/7
-cruise-	
London	5/7 - 8/7
-race-	
Hamburg	13/7 - 16/7
-cruise-	
Malmö	25/7 - 27/7
-race-	
Cuxhaven	16/7 - 18/7
-cruise-	
Lübeck	29/7 - 1/8

1990

Plymouth	11/7 - 14/7
-race-	
Bordeaux	19/7 - 22/7
-race-	
Southampton(?)	28/7 - 1/8
-cruise-	
Zeebrugge	4/8 - 7/8
-cruise-	
Amsterdam	9/8 - 12/8

1991

Delfzijl (rally)	data p.m.
Gdynia	data p.m.
Weymouth	data p.m.



Vervolg: "STAN-nieuws".

1992

Het 500-ste Columbus-jaar!

Genua	data p.m.
Cadiz	data p.m.
Lissabon	data p.m.
Puerto Rico	data p.m.
2 havens in de V.S.	data p.m.
Liverpool	data p.m.
Halifax	data p.m.

Oostzeeprogramma (onbevestigd)

Kiel	data p.m.
Kotka	data p.m.
Karlskrona	data p.m.
Tallinn	data p.m.
Gdynia	data p.m.



DELFSAIL '86

Zoals in de vorige edities reeds werd aangekondigd was Nederlands noordelijkste havenstad in de zomer van 1986 stralend middelpunt van internationale maritieme belangstelling. Ongeveer 50 modern en klassiek getuigde zeilschepen kwamen op uitnodiging van de STA, de STAN en het Comité Delfsail van 9 t/m 11 juli in Delfzijl bijeen voor DELFSAIL '86. Met deze grootscheepse reënie van oude en nieuwe zeilschepen werden de STA-series '86 ingeluid, die de vloot weldra naar Newcastle, Bremerhaven, Larvik en Gothenburg zouden voeren.

In Delfzijl was de zogenaamde Urkersteiger voor de zeilvloot gereserveerd. Het publiek had vanaf diverse plaatsen aan de haven een prachtig gezicht op de feestelijk gepavoiseerde (en 's-avonds geflumineerde) vloot. Maar men kon de schepen ook van dichtbij, vanaf de steiger bekijken en tal van schepen ontvingen zelfs publiek aan boord.

Voor de bemanningen, waarvan overeenkomstig de STA(N)-regels minstens de helft uit jongelui van 16 tot 26 jaar bestond, was door het Comité Delfsail een uitgebreid walprogramma georganiseerd, waarin ondermeer sportwedstrijden, een busexcursie naar de stad Groningen, een sail-inn in Delfzijl, een disco en een massale barbeque waren opgenomen. In een grote feesttent moesten ruim 700 hongerige magen worden gevuld!

De organisatie in Delfzijl was echt perfect. Zo werd o.a. elke schipper terzijde gestaan door een plaatselijke liaison-officier, die de bemanning in alles met raad en daad terzijde stond.

Betreurd moest worden dat enkele verwachte schepen verstek moesten laten gaan. Een aantal zeilschepen uit Polen had zodanig met tegenwind te kampen dat zij niet via Delfzijl, maar slechts rechtstreeks varende op tijd in Newcastle konden zijn. Voor al het overige was de maritieme happening DELFSAIL '86 een groot succes. Zeker 40.000, misschien 50.000 of 60.000 bezoekers kwamen naar de vloot kijken. Aan de haven en in de stad was het dus gezellig druk, terwijl ook de bemanningen genoten van de vele activiteiten en feestelijkheden. Grootste blikvangers van de vloot waren de driemasters Grossherzogin Elisabeth uit Elsfleth en Kaliakra uit het Bulgaarse Varna. Van Nederlandse zijde waren o.a. de tweemasters Apollo, Eendracht, Hr. Ms. Urania en Tjitske Cornelia present. Tot de hoogtepunten behoorde ook een grote varende vlootshow: de zogenaamde "Parade of Sail", die door de Burgemeester van Delfzijl en Mevrouw Opstelten (vanaf Hr. Ms. Urania) en door een menigte werd gadeslagen.

DELFSAIL '86 is bij alle partijen zodanig in de smaak gevallen dat ook in de toekomst, voor het eerst in 1991, wederom een DELFSAIL in de plannen is opgenomen.



Gerry Ulrich/Leo van Gasselt.

Dubbel feest was het in Zandvoort, afgelopen vrijdag 19 dec. Leo van Gasselt en Gerry Ulrich hielden 'open huis' in hun nu geheel gereed zijnde "dubbele flat" in het gebouw "De Ronde". Tevens vierde Gerry alvast zijn 38-ste verjaardag. Eigenlijk is hij de dag voor Kerst jarig, dus 24 dec. Evenals Hendrik Huisman.

Wij wensen ze alvast een prettige verjaardag toe en voor Leo en Gerry veel woongenot in de prachtige ruime flat.



## "Twellegea" en de "CZT" in de "CANARISCHE EILANDEN"?

Na verblijf van een week in Puerto Rico op Gran Canaria, constant heerlijk weer, ging mij een licht op.

Wat doen wij toch 's winters te blauwbekken in Holland? Waarom leggen we niet 2 of 3 schepen daar neer gedurende de wintermaanden, zodat de clubleden ook eens de gelegenheid hebben in dat gebied zelf te varen met het eigen gezin of vrienden? Zou daar belangstelling voor zijn?

We zijn aan het onderzoeken wat een geschikte "Marina" zou zijn. Op "Tenerife" zijn 3 prima 'marina's', aan de zuid-westkust, bij "Los Christianos". Daar vlak bij ligt ook het nieuwe vliegveld, dus makkelijker kan het al niet.

We denken erover om bv. een Willing, een Scylla en de Tineke daar heen te varen. De beide eerste schepen kunnen zonder schipper varen. De "Tineke" zou dan 14 daagse trips maken, dus met een schipper. De schepen zouden dan half september erheen gebracht moeten worden, zodat ze half oktober op de plaats van bestemming zijn. Voor de reis terug geldt ong. hetzelfde. Vertrek begin af half maart, om half april weer in Nederland te zijn.

Tijdens de "Nieuwjaarsreceptie", op zaterdag 17 jan. a.s. zullen we dit thema eens flink doorspreken. Ideeën, ev. reserveringen etc. zijn natuurlijk welkom.

Marijke.

## «ISLAS CANARIAS»

Canarias is een archipel, die uit zeven eilanden en verschillende eilandjes bestaat, gelegen in de Atlantische Oceaan, op iets meer dan vier graden van de Kreeftkeerring –de parallel die ook door La Habana loopt en even ten westen van de Nulmeridiaan. Deze positie geeft aan de eilanden hun subtropische karakter, en hieraan danken zij ook hun voorjaarsklimaat gedurende het hele jaar, want de verschillen tussen de jaargetijden zijn miniem. Door hun positie in de Atlantische Oceaan, dichtbij de Afrikaanse kust, zijn zij een bijna verplichte aanloophaven voor de scheepvaart tussen Europa, het Midden-Oosten, Afrika en Amerika. Dit is de oorzaak van de buitengewone bedrijvigheid in haar havens. De Canarische Archipel wordt gevormd door de eilanden Gran Canaria, Fuerteventura, en Lanzarote, die tot de provincie Las Palmas behoren, en Tenerife, La Palma, Gomera en Hierro, die de Provincie Santa Cruz de Tenerife vormen.

Elk van de Canarische Eilanden bezit, binnen de verbondenheid die voortkomt uit hun gemeenschappelijke geologische oorsprong, een verschillende en heel eigen schoonheid. Allen werden opgestuwd uit de zeebodem door een serie vulkanische uitbarstingen, waarvan het proces nog steeds aan de gang is. Men vindt op deze eilanden een grote verscheidenheid van landschappen; van de indrukwekkende pracht van de bergen tot de meest verborgen dalen, zonder daarbij de zandwoestijnen, steile rotsachtige terreinen, kraters van een meetkundige perfectie en bossen van indrukwekkende schoonheid over te slaan. Men kan zeggen dat elk eiland een continent in miniatuur is, en dat haar landschappen gedeeltelijk doen denken aan plekjes van alle windstreken op aarde, waar men tegelijkertijd de pijnboom en de palmbloem vindt, de kastanjeboom of de kaktus.

### GESCHIEDENIS

De oorsprong van deze eilanden is gehuld in legendes, waarop griekse en romeinse geschiedschrijvers hebben voortgeborduurd. De Elyseeische Velden, de Tuin der Hesperiden, Atlantis en de Fortuinlijke Eilanden waren de eerste namen, waarmee de Archipel werd aangeduid, bewoond door het ras van de «guanches», van lichte huidskleur en groot van postuur, die op steile klippen, in natuurlijke grotten of in kleine dorpen met ronde huizen woonden. De opname van deze eilanden bij het Koninkrijk Kastilië begon in 1401 en werd na een serie voorvallen, die de moed en de adel van de «guanches» aantoonde, afgesloten door de Katholieke Koningen in 1496. De schepen van Columbus legden, op hun weg naar de Ontdekking van Amerika aan op het eiland Gomera en vandaar kozen ze zee het grote avontuur tegemoet via de toen zo genoemde «Duistere Zee». Vanaf de 19<sup>e</sup> eeuw heeft de Canarische economie een sterke impuls ondervonden door de instelling van de belastingvrije havens, terwijl de export van de produkten voor de nationale economie van groot belang is en hun strategische waarde voor de oceaandrives van dag tot dag toeneemt.

### WEERSOMSTANDIGHEDEN

De Canarische Eilanden hebben een heel eigen klimaat, op de eerste plaats veroorzaakt door hun geografische ligging midden in de Atlantische Oceaan, dichtbij de Afrikaanse kust; op de tweede plaats door het feit dat zij door deze positie van de passaatwinden te verduren hebben, waaraan ze de bijzondere eigenschappen van hun klimaat te danken hebben; en ten derde, door hun variatie in reliëf, die veroorzaakt dat de eilanden met meer bergen een overvloediger neerslag hebben, zoals b.v. Tenerife, La Palma, Gran Canaria, en andere, waarvan de oppervlakte minder bergachtig is, zoals Fuerteventura en Lanzarote, minder neerslag. Het is dus het bodemreliëf dat de hoeveelheid neerslag bepaalt en niet de nabijheid van het Afrikaanse continent, zoals gewoonlijk wordt aangenomen. Alle klimatologische classificaties, die gebaseerd zijn op de combinatie van de factoren temperatuur, vochtigheidsgraad en windsnelheid en de uitwerking hiervan op het menselijk lichaam, stemmen overeen in het feit dat deze eilanden zich kenmerken door een uiterst behaaglijk lenteweer gedurende het gehele jaar.

Opmerkelijk is het kleine onderscheid in temperatuur tussen de verschillende seizoenen: 6°C (48,8°F) tussen de gemiddelde temperatuur van de warmste en de koudste maand. Het aantal echt fijne dagen schommelt tussen de 90% in augustus en de 50% in januari, en deze worden bepaald door zachte temperaturen, tussen 18° en 24°C = 64,4° en 75,2°F, heldere en open lucht, een voldoende vochtigheidsgraad (80%) en een gedeeltelijk bewolkte hemel in die zones, die ten oosten van de bergkettingen of in de nabijheid daarvan liggen. De minst aangename dagen, met zuidenwind uit Afrika, bedragen slecht 7% (26 dagen in het hele jaar). Tegelijkertijd veroorzaakt het gebergte door het hoogteverschil ook een verschil in temperatuur, hetgeen de aanwezigheid van eeuwige sneeuw op enkele bergtoppen mogelijk maakt. Tot het milde karakter van het klimaat draagt ook de z.g. «Canarische stroming» bij, die de temperatuur van de zee-oppervlakte beneden het peil houdt, dat haar gezien haar ligging ten opzichte van de breedtegraad eigenlijk toekomt. De gemiddelde temperatuur van het zeewater is 22° in de zomer en 19° in de winter.

Het zachte voorjaar, met een gemiddelde temperatuur van 18°C (64,4°F) en de heerlijke zomer, met 22°C (71,6°F) maken het klimaat van deze eilanden onvergelijklijk, en men voelt er zich constant behaaglijk.



## Wat is de CZT ?



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

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

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

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

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

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

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







The Great Escape



---

# ESCAPADES

---

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