

# CZT

## Nieuwsbrief

Barbette de p...  
+ complein...  
+ alom wat her...  
of get...  
P...

Voorzitter:  
Dion Kooijman  
Verwersdijk 168a  
2611 NN DELFT  
tel. 015-214 5718  
email:  
kooijman@otb.tudelft.nl

Secretaris:  
Carla Mulder  
Sumatrakade 307  
1019 PL AMSTERDAM  
tel. 020-419 4034  
email:  
cmulder@ab.amsterdam.nl

Penningmeester:  
Paul de Smet  
Bosuil 106  
2100 DEURNE, België  
tel. 00 32 3350 1225  
email:  
pauldesmet@compuserve.com

Frederik Wüstenhoff  
Lees de...

Web-site:  
<http://leden.tref.nl/f.kunst/czt>.

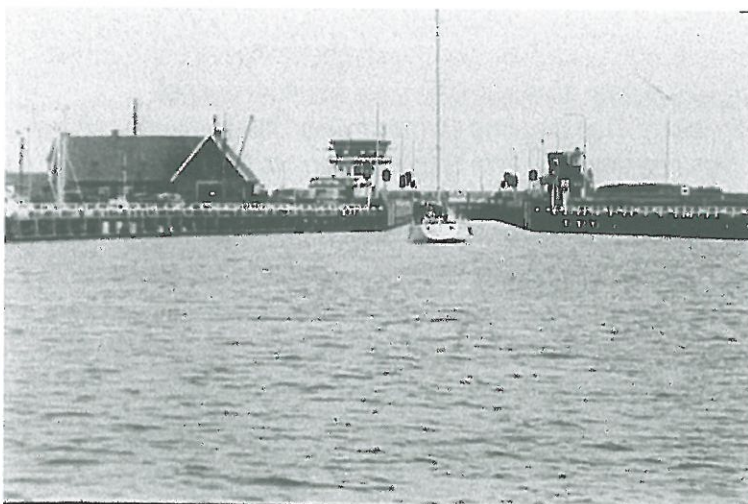
Betalingen op rekeningnummer:  
Postgiro 2536575, t.n.v.  
Club Zeezeilers Twellegea

## juni 1999

### VERSLAG WADDENTOCHT APRIL 1999

Donderdagavond. Weekeindtas pakken. De zeilkleding zit nog strak in de vouwen, na een winter onder in de kast. Een lekker warme, wollen wintertrui; zal ik mijn wanten en ijsmuts ook maar meenemen...?

Vrijdag, na een kort reisje per fiets, trein, pont en te voet oog-in-oog met de Mira. Het dek vol lijnen, zeilen en gereedschap, daar tussen twee mensen met in iedere hand iets wat we zeker nodig zouden hebben. Nog even de genua inscheren... Na een kwartier starten we de motor en heb ik begrepen dat Herman en Ena de Lange hun paalsteek kennen.



De Mira op weg naar Oudeschild.

### **Over de inhoud:**

*In april voeren we naar de Wadden. Aan het begin van het seizoen voorspelden we dat de weergoden ons gunstig gezind zouden zijn. Je kunt nu lezen of dat zo was in de reportage van Frederik Wüstenhoff. Het verslag van het Pinksterweekend bewaren we voor de volgende Nieuwsbrief.*

*'Welkom aan nieuwe leden', 'Berichten aan Zeevarenden' en 'Mededelingen uit de bestuursvergadering' zijn rubrieken die ook in deze Nieuwsbrief aanwezig zijn.*

*De commissie Schepen en Veiligheid introduceert zichzelf. Lees de artikelen van Henk Thijssen en Wouter Akkerman. Het begin van een reeks bijdragen van hun hand.*

*René San Gí orgi en Rob de Nijs voeren onlangs op de Middellandse zee. Zij startten in Tel Aviv. De dinghy bleek onmisbaar.*



Met een druk op de knop naar de wal.

Vertrek Amsterdam-Noord 13.00 uur, Oranjesluis + brug, witte Paard van Marken, sluis Enkhuzen 18.15 uur. De sluis is leeg, er zijn nog maar weinig mensen op het water. In de haven liggen de Tineke, de Elisabeth en de Franse Zeester al. Een gezellig weerzien. Leuk dat er zulke mensen zijn, die hun schip zo vroeg in het seizoen gastvrij en zeilree maken. Hé, daar is Teun, maar waar zijn Joop en de Dauntless? Zo, is dat nu de Golden Griffin...

Daar zijn Greet en Paul.

20.30 uur. Mooi op tijd uitgevaren; even de onderlinge speed vergelijken. Oude Zeug. Dat gaat al aardig in het donker, landvastjes, stootwilletjes, dieselmotoren vooruit en achteruit en dan naar bed.

Zaterdag. Jammer, weinig wind. Kijk, dat doet me goed, de zeilen gaan direct na de brug overal omhoog. Zie je wel, op het handje gijpen kan best op een 36 voeter. De Tineke gaat voorop, dan de Mira en de Elisabeth, Golden Griffin en Etoile de Mer. Als Frans en Peter op de Elisabeth de spinaker zetten, zien we ze nog even voorbij komen. Maar we zitten in de kopgroep. Mooi op tijd in Oudeschild, we kunnen nog een fietstocht maken en langs het strand wandelen. En dan is er koffie met gebak, het is nog een heel gezelschap in de Verrekieker. Ena is van boord gegaan, bedankt voor de uitstekende zorg!

De reis terug. Nu is de Golden Griffin iedereen te snel af. Een moordend kruisrak tot slot, boven is beneden en beneden boven, terwijl tussendoor alles van bak- naar stuurboord moet. De schipper had er volgens mij aardigheid in. Dan afscheid nemen in Den Oever - eerste prijs op de kaartentafel - toch jammer. We halen nog net de laatste brug en varen om 21.30 uur Amsterdam-Noord binnen.

Zondagnacht, als ik mijn ogen sluit, hoor ik in gedachten twee korte mededelingen: geklapper van zeilen en voel ik de vloer onder me langzaam weg draaien. Dan zwoegend geratel van een lier en stilte, gespat van boegwater. Tien tellen later weer twee korte mededelingen: geklapper, geratel, verblindende zee. Heerlijk!!!

Tot de volgende keer.

Frederik Wüstenhoff

*NB. Een verslag van Alwin Koelemij staat op de CZT-website. De web-site van de CZT bevat verder een uitgebreid fotoverslag: <http://leden.tref.nl/f.kunst/czt>.*

Het staat er weer prachtig op.



### AGENDA VOOR HET KOMENDE NAJAAR

In het komende najaar resteert nog het volgende programma: De Noordzeetocht (van vrijdag 3 september tot en met zondag 12 september, vertrek Jachthaven Twellegea in Amsterdam Noord) en de Waddentocht (van vrijdag 8 oktober tot en met zondag 10 oktober, vertrek Enkhuizen, Buitenhaven).

Er zijn nog volop mogelijkheden om mee te doen als schipper of als opstapper. Voor de Noordzeetocht a.u.b. aanmelden voor vrijdag 13 augustus a.s. Iedereen kan dan ruim voor aanvang van de tocht bericht krijgen over de indeling van de schepen. Met de najaarstocht kun je wat langer wachten: wel graag aanmelden voor 17 september 1999.

Aanmelden (lieft schriftelijk) bij: Frans Kunst, Nijenheim 3215, 3704 AV Zeist.  
Of gebruik het inschrijfformulier op de CZT-website.

Voordat er gezeild wordt, is er eerst nog een barbecue op zondag 15 augustus (zie 'uitnodiging' en inschrijfformulier). Daarnaast staat er inmiddels een Schippersvergadering gepland op zaterdag 13 november. Programma, plaats en andere details worden nog bekend gemaakt (zie ook 'mededelingen uit de bestuursvergadering').

### WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

In de afgelopen maanden hebben zich de volgende mensen als lid aangemeld:

-*Ellie Jongsma*, woont in Den Haag. Toonde zich al eind van vorig jaar geïnteresseerd in een lidmaatschap van de CZT. Zij is reeds een paar keer de zee op geweest en in het dagelijks leven is zij kokkin. Ze heeft een half jaar op een Collin Archer gewoond, dus houdt van het water.

-*Reinder Meinsma*, hij woont in Deventer. Heeft in het verleden professioneel gevaren; beschikt dan ook over verschillende handelsvaartdiploma's. Nu een baan aan de wal en (weer) tijd om te zeilen.

-*Liesbeth van Tongeren*, woont in Amsterdam. Heeft veel meegedaan met wedstrijden. Ook ervaring met lange tochten, o.a. Australië-Indonesië en Brazilië-Tobagos. Zij had een tijd niet gezeild, maar heeft inmiddels haar eerste tocht met de CZT achter de rug.

-*Agnes Reeling Brouwer*, woont in Amsterdam. Zij meldde zich aan toen zij de advertentie in Zeilen zag. Heeft regelmatig meegeholpen met het wegbrengen van schepen. Heeft gezeild met de

Vereniging Vrouwen Zeilen, maar hoopt dat onze club leuker is.

-*René Bos*, woont in Duiven. Tijdens de eerste tocht van dit jaar voer hij mee op de Golden Griffin en heeft de smaak te pakken van het zeilen op wat ruimer water. Hij heeft zelf een schip, waarmee hij op de binnenwateren vaart.

-*Leo van Woerden*, woont in Rheden. Hij is eigenaar van een Trintella 38, die als ligplaats Lelystad heeft. De 24-uursrace van vorig jaar heeft hem een scheur in het voorzeil opgeleverd. Het nieuwe zeil was net niet op tijd klaar om met het Pinksterweekend mee te gaan. Hij zoekt nog vakantiegangers voor een reis deze zomer. Zie ook de rubriek 'oproepen'.

-*Herman Sietsma*, woonachtig in Ermelo. Schipper en eigenaar van een Friendship 26. Vaart met het hele gezin. Inmiddels enkele jaren ervaring op IJsselmeer, Waddenzee en Noordzeekust. Wil binnenkort zijn horizon verbreden met een tocht over de Noordzee of de kant van Denemarken op en zoekt nog een opstapper/co-schipper om deze zomer de eerste sprong te maken. (Zie ook de 'oproepen').

-*Rob Schouw* uit Enkhuizen. Heeft een eigen schip van 9 meter; bezit geen theoriediploma's, maar kan onder alle omstandigheden zelfstandig met een zeilboot varen.

Als aspirant-lid meldde zich:

-*Bas Valk*, woont in Zeist. Het rondje Noord-Holland was zijn eerste kennismaking. Hij heeft zelf een schip, maar dat is in de verkoop en er zal voorlopig geen nieuwe voor in de plaats komen. Hij wil als opstapper mijlen maken en ervaring opdoen met theoretische kustnavigatie.

#### MISSIE VAN EEN COMMISSIE: SCHEPEN EN VEILIGHEID

Gelijktijdig met de recente bestuurswisseling zijn er leden benoemd in de commissie Schepen & Veiligheid. Deze commissie werd vorig jaar reeds in het vaarreglement aangekondigd. Doel van het reglement en van de commissie is de vaaromstandigheden zo veilig mogelijk te maken zodat de bemanning en met name de opstappers, die het schip meestal niet goed kennen, er zeker van kunnen zijn dat aan noodzakelijke voorwaarden m.b.t. de veiligheid is voldaan. De commissie wil haar activiteiten voorlopig op drie aspecten toespitsen:

- Het uitvoeren van veiligheidsoefeningen en -manoeuvres tijdens de vaartochten. Te denken valt aan Man Over Boord (MOB), voorkomen van onderkoeling, manoeuvres bij "defecte motor", vastlopen en weer loskomen, anker uitbrengen, ankeren onder "slechte omstandigheden", tros overbrengen etc.
- Preventieve controle van de conditie van het schip en de veiligheidsmiddelen. Te realiseren door het uitvoeren van scheepskeuringen door de veiligheidscommissie. De scheepseigenaar of het bestuur, in overleg met de eigenaar, kunnen daartoe een verzoek doen. Men moet zich daarbij realiseren dat de leden van de commissie geen professionals zijn. De keuring geeft geen garanties; die krijg je overigens ook niet van een officieel keuringsbureau. We willen dit zien als een service aan schippers die graag eens een vreemd oog over het schip willen laten gaan m.b.t. de veiligheidsaspecten. Het bestuur zou ook kunnen vaststellen dat elk schip eenmaal in de bijvoorbeeld drie jaar bezocht wordt. De schippers en de vereniging hebben tenminste een morele verantwoordelijkheid ten opzichte van de opstappers om zo veilig mogelijk te varen
- Regelmatige publicatie in de CZT-Nieuwsbrief over deelaspecten van veiligheid van schip en bemanning. In de voorliggende Nieuwsbrief verschijnt daarvan het eerste deel.

Wouter Akkerman  
Henk Thijssen

## KENMERKEN VAN EEN VEILIG EN ZEEGAAND ZEILJACHT

De commissie Schepen en Veiligheid stelt zich voor regelmatig in de CZT-Nieuwsbrief een bepaald onderdeel van de veiligheid te belichten. Om te beginnen bespreken we de kenmerken van het veilige zeegaande jacht.

De stabiliteit van het jacht bij hoge zeegang wordt vooral bepaald door de rompvorm. Een rondspant gedraagt zich beter dan een multiknikspant en een smal en diep schip ligt beter in het water dan een breed en ondiep schip; er treedt minder helling op met name op de zijkant van een golf. Een stalen romp is het minst kwetsbaar; vooral bij puntbelasting heeft staal voordelen boven andere materialen. Polyesterrompen, die versterkt zijn met speciale matten van moderne materialen, hebben overigens een vergelijkbare sterkte.

De kielvorm bepaalt het stuurgedrag; schepen met een korte kiel gieren meer dan die met een lange waardoor zware belasting optreedt van de roerganger, die met name bij achter inkomende golven, permanent bezig is koersuitslagen van 30 tot 40 graden te corrigeren. Dit kan een keer mislukken met als gevolg dwars- en platslaan. Een perfect afsluitbare kajuit is dan essentieel voor het drijfvermogen en een laag zwaartepunt bevordert het oprichtend vermogen van het schip. De oprichting wordt ook meer bevorderd door een diepstekende kiel met een laag zwaartepunt dan door een ondiepe kiel. De ligging van het zwaartepunt wordt niet alleen door de romp en de kiel bepaald, maar ook door het gewicht van de mast. Met name zijn grote gewichten hoog in de mast, zoals grote radarantennes, ongunstig; ze bevorderen het rollen.

De kuip moet bij voorkeur smal en diep zijn zodat de bemanning zich goed schrap kan zetten bij helling en beschermd wordt tegen wind, regen en overkomend water. Een kuip moet ook klein van omvang zijn zodat er altijd maar weinig water in kan komen te staan. Er moeten grote loosgaten zijn (meer dan 14 cm kwadraat) om inkomend water snel kwijt te raken. Om geen water vanuit de kuip in de kajuit te krijgen moet er een hoog brugdek zijn en de luiken van kajuit, bakskisten en motorruimte moeten goed afsluitbaar zijn. De opbouw moet zo laag mogelijk zijn om drift en beschadiging door overkomend water te beperken; kleine ramen met veiligheidsglas voorkomen inslag door massief water. Alle luiken en luchthappers moeten afsluitbaar zijn.

Samenvattend heeft het ideale, veilige en zeegaande jacht dus een smalle, diepe en ronde romp met een diepstekende, niet te smalle zware kiel, een lichte mast, een lage opbouw en een smalle, diepe en kleine kuip.

Vele schepen vertonen deze ideale constructie niet omdat kopers tegenstrijdige wensen hebben. Men wil een snel schip met een laag gewicht voor een niet te hoge prijs en kiest dan voor een onversterkte polyester romp. De kajuit moet ruim zijn en stahoogte hebben waardoor de voorkeur gegeven wordt aan een breed schip met hoge opbouw. Bij mooi weer moet de hele bemanning aan dek kunnen zijn waardoor de kuip groot moet zijn. Ter bescherming van de roerganger en de dekmaat tijdens slecht weer wordt een stuurhut of een grote vaste buiskap aangebracht. Dat alles is zeer begrijpelijk als het schip vooral op het IJsselmeer of de Wadden gevaren wordt; zoekt men echter vaak groot water op dan is een schip, dat de bovenstaande kenmerken van een goed zeegaand jacht heeft, veiliger.

Wouter Akkerman  
Henk Thijssen

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN (BAZ)

BAZ 203/99 (10 april 1999) bevat een overzicht van de minste diepten vallende onder de Waddenzee en het Deltagebied. Voor een kopie: zie bijlage. Handig voor een tochtplanning.

Op de jachtkarten staan ze vaak niet (meer). In het verleden stond er bijvoorbeeld achter 'de Boontjes' tussen haakjes de minimale diepte. Je kon er zeker van zijn dat die diepte er daadwerkelijk was. Tegenwoordig is dat niet meer zo. Nu is het goed speuren naar deze informatie... om er achter te komen dat zij niet meer te vinden is. Het enige wat je weet, is dat er minder dan 2 meter staat (dat kun je zien aan de lichtblauwe kleur van de kaart).

De recent gepubliceerde dieptestaat geeft aan dat er op de Boontjes minimaal 1,80 meter staat. Er staat echter ook een datum bij: 23-11-1998. Ervaring leert dat het Wad veranderlijk is, dus ook de diepte. Het kan zijn dat de diepte inmiddels gewijzigd is. Kortom: let op de dieptemeter.

Dion Kooijman

## SCHEEPSTRANSPORT: ENKELE REIS TEL AVIV - CAP ANTIBES

Bij El Al is het 3 uur voor vertrek inchecken in verband met de beveiliging. De controle is dan ook zeer gedegen. Een functionaris ondervraagt op 17 april Robert de Nijs en mij uitgebreid over kennis van Arabische afkomst, hoelang mijn plunjezak al in mijn bezit is etcetera; soms vriendelijk dan weer zakelijk met allerlei listige vraagjes. Een uur of 7 later staat Derk Jan Dijkstra ons op te wachten met een huurauto op Ben Gurion en ontbijten we in de souk onder een stralend zonnetje. Na een ritje door de ochtendspits naar Hertzlya Marina waar we de Miss Kristina, een Halberg Rassi van 49 voet van de Israelische eigenaar overnemen. Een uitstekend uitgerust schip: 2 douches, ruime kooien, airco, alles onder het tapijt, navtex, 2 GPS'en, radar en noem maar op. Zelfs drank, levensmiddelen en lakens zijn aan boord geladen.

Het reisdoel is Antibes waar de surveyors van een Amerikaanse koper wachten voor de inspectie. In de middag nog naar de haven van Tel Aviv waar we 800 liter diesel innemen; 'dachten we', want later bleek anders. Bij het afmeren breekt de gaskabel en we remmen de 20 ton tegen de autobanden van een daar toevallig liggend vissersschip. Nog wat boodschappen en 's avonds een snel bezoek aan het oude Jerusalem; nauwe straatjes en talloze boogjes en steegjes. Op eens sta je voor de klaagmuur waar honderden Sefardische joden hun gebeden zeggen en briefjes in de oude tempelmuur stoppen.



**Zo kan het ook: met een open boot het Wad op.**

**Alles onder controle.**



### *Dinghy*

Na de clearing van de douane leggen we de steven op 293 graden en nog een aantal malen worden we opgeroepen door de coast guard met zeer gedetailleerde vragen vanwege de nationale veiligheid. Al snel zitten we in het ritme van 3 uur op en 6 uur af. De nachten zijn prachtig met alle sterrebeelden als op een foto. Na een dag wordt de zee bokkig. Omdat de boot zo hoog is en er weinig wind staat, zijn we 3 dagen lang tamelijk gammel. Het schip schept behoorlijk veel water en op het dek lopen is lastig want alles staat ver uit elkaar en is gebouwd voor hele grote Zwen.

In de buurt van het eiland Karpatos valt de motor plotseling uit. Talloze malen ontluchten en een aantal filters vervangen verhelpen het euvel niet. Een dag later ontdekken we dat de brandstofmeters niet goed werken en we in werkelijkheid maar 200 liter hadden getankt! Dan maar kruisend door de zeestraat om aan de noordzijde van Kreta te komen, dat zo'n 300 km lang is. We willen naar Agios Nicolao, maar in de middag valt de wind geheel weg en we dobberen maar wat op zo'n 15 mijl afstand. Tegen de avond proberen we met de dinghy het schip al roeiend te trekken maar met 1,3 knoop schiet dat niet echt op. De redding komt in de vorm van een boot van de kustwacht die ons naar binnen sleept. Vlakbij de haven wordt weer losgemaakt en maken ze ons duidelijk dat ze dit eigenlijk niet mogen doen. Via emmertjes krijgen we zelfs diesel van ze. Geld wil de kapitein niet aannemen en met moeite accepteert hij wat blikjes bier.

We meren af achter een Jongerts van 28 meter die ons schip onmiddellijk reduceert tot een bijbootje. De eigenaar vertelt ons dat hij het schip tweedehands voor Hfl. 4 miljoen heeft gekocht en met 3 man bemanning moet varen. Met een vrachtwagentje komt diesel; deze keer gaat er echt 800 liter in. Helaas hebben we geen tijd om het eiland van de minotaurus te bezoeken. Vanwege zijn strategische ligging hebben de Atheners, de Romeinen, de Byzantijnen, de Venetianen, de Turken elkaar vele malen het bezit bestreden.

### *Corsica*

Weer buitengaats zetten we de bakstagen en een kotterzeil erop en met acht knopen glijdt het eiland langs met zijn besneeuwde toppen. Via de marifoon horen we veel verkeer van Amerikaanse marinevaartuigen met namen als Devastator, Extinguisher e.d. en ook zien we wat oefeningen. Uit Messina komen berichten van een forse depressie die vanuit Noord-Afrika naar het NW gaat en de gale warnings voor de Tyreense en de Ionische zee volgen elkaar snel op. Veel merken we er niet van; des te meer van de tientallen dolfijnen die het schip met een bezoekje vereren.

Aan bakboord komt de Etna in zicht met een horizontale rookpluim uit de kegel. In Reggio di Calabria wat inkopen gedaan. Het is een lelijke langgerekte stad die veel weg heeft van Beirout na de burgeroorlog. De straat van Messina wordt steeds nauwer en als we het gaatje (2 mijl breed)

uitvaren blijken de gale warnings toch waar te kunnen zijn en vliegt het water door de lucht met Bft. 8. Op alleen de genua maken we 8,5 knopen en al gauw hebben we de Stromboli en een aantal kleinere vulcanen aan stuurboord. Er is een behoorlijke activiteit en om de 10 minuten vliegt er een rood-gele klodder de lucht in die uiteenspat in duizenden sterretjes.

De koers ligt nu op de zeestraat tussen Sardinië en Corsica. Ook hier is de zee onmetelijk diep; op sommige plekken staat 3.500 meter prachtig azuurblauw water. Via de ringvormige dieptelijken zie je de onderzeese bergen en je schrikt toch even als - bij de top daarvan - de dieptemeter van niets, opeens 150 meter aangeeft.

De barometer daalt fors door en we zijn behoorlijk alert op de Italiaanse weerberichten. Deze komen uit de computer en bestaan uit losse woorden zonder leestekens zodat je dikwijls niet weet waar een zin begint of eindigt. Bovendien traag en met een gortdroge mannenstem zodat je snakt naar onze eigen weerman.

Aan de zuidpunt van Corsica gaat de klok weer 1 uur terug naar UTC+2 en lopen we Bonifacio binnen. Het stadje is een echt zeeroversnest. Via een nauwe steile toegang, die in de enorme rots lijkt te zijn uitgehouwen, bereik je de kleine haven, waarboven de huizen tegen de klip zijn geplakt. Net zoals in Griekenland is het afmeren met de spiegel naar de wal en zijn de restaurants weer meer dan uitstekend.

Met een huurauto bezoeken we een dagje het eiland. Een zeer ruig en leeg landschap met enorm steile bergen vol met maquis en doornstruiken. Nauwelijks landbouw of andere economische activiteiten te zien. Elk verkeersbord is doorzeeft met groot kaliber kogels. Na een iets mindere maaltijd waar de 'salade' bestond uit één 2 mm dik blad van een bloemkool, varen we 's nachts uit voor de laatste trip naar Antibes.

### *Afkicken*

Op 3 mei met 1700 mijl op de teller meren we af in Port Vauban. Daar is het echte geld geconcentreerd. Rijtje na rijtje enorme zeil- en motorjachten. Vele S-spanten van een klassieke schoonheid maar nog veel meer motorjachten die alleen maar inmens groot zijn. De ene keer met een heli-copter aan dek, de andere keer achteloos een antieke Jaguar XK 50 naast de schoorsteen. Elke ochtend komen hele legers schoonmakers, stoffeerd-ers, electriciens etc. de haven binnen om de zaak op orde en glimmend te houden. Er wordt opvallend weinig gevaren. Aangezien de schepen pal boord aan boord liggen heeft het ook iets weg van een wijkje met schuifpuien en terrasjes met de auto voor de deur.

De volgende dag komen de surveyors aan boord. Aangezien er een treinstaking is, zit een thuisreis met de Thalys er niet in. Jammer want de trein is het enige vervoermiddel dat toestaat dat de geest even snel reist als het lichaam en je zo toelaat geleidelijk af te kicken. Martinair zet ons in 1½ uur op Schiphol waar het nog steeds regent.

René San Għorgi

## MEDEDELINGEN UIT DE BESTUURSVERGADERING (27-5-1999)

### *Inschrijving Kamer van Koophandel*

Het heeft even geduurd, maar uiteindelijk is het gelukt. Het bestuur zoals dat in januari j.l. is gekozen, staat nu met de juiste namen ingeschreven in het verenigingsregister van de Kamer van Koophandel in Amsterdam. Deze administratieve handeling heeft in totaal 2,5 maand in beslag genomen. De wijziging van de gegevens was voorwaarde voor de aanvraag van een eigen website, de aanmaak van acceptgirokaarten door de Postbank en meer van dat soort praktische zaken.



### *Deelname schippers Pinksterweekend*

Bij de verdeling van de bemanning voor het recent gevaren Pinksterweekeinde bleek er ineens weinig te verdelen te zijn. Voor dit evenement had zich zegge en schrijven één schip aangemeld (de Tineke, zij maakt de uitgedeelde beker helemaal waar). Een huurschip moest de vloot compleet maken. Het merkwaardige feit doet zich voor dat de datum voor dit evenement reeds een half jaar aan iedereen bekend was. De datum is bovendien tijdens de Nieuwjaarsbijeenkomst/Algemene ledenvergadering vastgesteld. Er waren toen geen bedenkingen bij de gemaakte keuze. We weten niet precies hoe het komt. Iets mis in de communicatie? Hemelvaart lijkt een beter weekend dan Pinksteren. Want met Pinksteren hebben veel mensen familieverplichtingen. We hebben ons in ieder geval voorgenomen al dit najaar de schippers te vragen of zij daadwerkelijk mee kunnen doen aan het programma van volgend jaar.

### *commissie Schepen & Veiligheid*

Commissie Schepen & Veiligheid heeft haar 'missie' geformuleerd (zie elders in deze Nieuwsbrief). De zelfopvatting over de taken en werkzaamheden zijn voor het bestuur voldoende terughoudend om voor iedereen acceptabel te zijn. De werkzaamheden richten zich geheel terecht op zowel de schepen als de kwalificatie van de bemanning. Het initiatief voor een keuring of inspectie ligt bij de leden (schippers) zelf. Ook het bestuur kan hiertoe verzoeken; dat zal echter alleen gebeuren bij het voorkomen van ernstige problemen.

### *Bereikbaarheid*

De bereikbaarheid van de CZT-vloot tijdens tochten is niet optimaal. Dat geldt voor deelnemers die om wat voor reden te laat zijn. Dat geldt ook voor het 'thuisfront'. De deelnemers moeten zorgen dat zij op de hoogte zijn van het call-sign van de marifoon en zo mogelijk het mobiele telefoonnummer van de schipper of iemand anders aan boord. In de voorwaarden voor deelname aan CZT-tochten is hierover inmiddels een tekstpassage opgenomen. Bij de indeling van de bemanning zal in het vervolg zoveel mogelijk het call-sign en het mobiele telefoonnummer bij de naam van het schip worden vermeld. De eigenaren van de mobiele telefoons zal gevraagd worden om - in noodgevallen- gebeld te mogen worden. In onverhoopte gevallen is zo iedereen bereikbaar.

### *Verslag Kascommissie 1998*

De kascommissie (Aart Vlaardingerbroek, Ger de Jonge) heeft de stukken over het afgelopen jaar bekeken. In de volgende Nieuwsbrief verschijnt een toelichting door de stand-in penningmeester van vorig jaar: Rob Lampe.

### *Schippersvergadering*

Het bestuur heeft een datum geprikt voor een ledenvergadering gedurende het komende najaar: te weten: zaterdag 13 november 1999. Het doel is een combinatie van een korte vergadering met een 'didactisch programma' tot lering ende vermaak. Voor het laatste deel willen bestuur en cie. Schepen & Veiligheid een aantal sprekers uitnodigen. Plaats en programma zullen nog bekend worden gemaakt.

## ADRESWIJZIGING

Bij de Nieuwsbrief van maart 1999 was een overzicht gevoegd met de namen en adressen van de leden van bestuur en commissies. Hieronder enkele wijzigingen:

- Henk Thijssen (cie. Schepen & Veiligheid): [hom.thijssen@mailbox.kun.nl](mailto:hom.thijssen@mailbox.kun.nl).
- Frans Kunst (cie. Indeling Bemanning): [frans@art.xs4all.nl](mailto:frans@art.xs4all.nl).
- Peter Kunst (cie. Indeling Bemanning en cie. Reisvoorbereiding): [P.F.H.Kunst@gironet.nl](mailto:P.F.H.Kunst@gironet.nl).

### OPROEP ZOMERTOCHT (1)

Leo van Woerden wil komende zomer met zijn Trintella een tocht maken van enkele weken. Hij zoekt nog bemanning. Doel is de Engelse kanaaleilanden (Jersey). Een optie is om er in drie weken heen te varen en dat een tweede schipper met bemanning de boot terugvaart. Andere vaarplannen zijn overigens ook bespreekbaar. Bel Leo, telefoon: 026- 495 1467.

### OPROEP ZOMERTOCHT (2)

Ook Herman Sietsma zoekt een co-schipper/opstapper voor een zomertocht in de periode van half juli tot half augustus. Het doel is de Engelse oostkust; via de Belgische kust of rechtstreeks vanuit IJmuiden is nog een vraag. Ook Denemarken behoort tot de mogelijkheden. Ervaring met dergelijke tochten is zeer gewenst. De eigen Friendship is wat klein; Herman probeert een grotere boot te huren. Wellicht dat ook een CZT-schip zich aandient. Telefoon: 0341-558 288.

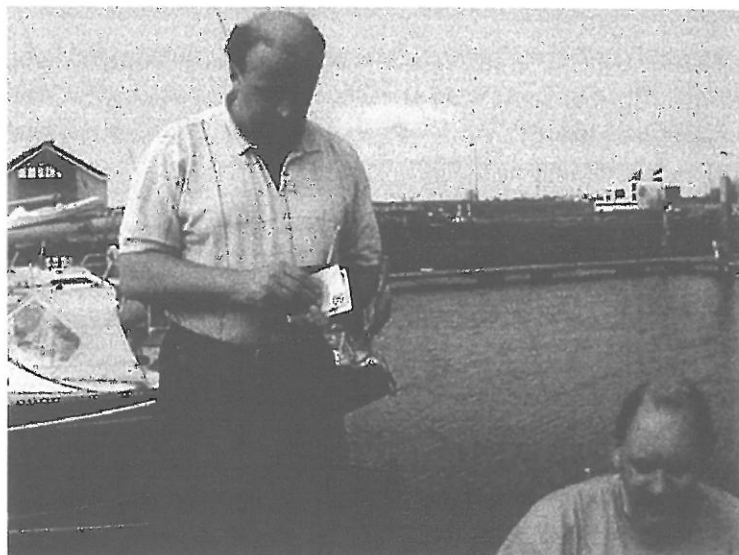
### UITNODIGING: BARBECUE OP ZONDAG 15 AUGUSTUS

Voor velen het jaarlijkse hoogtepunt: barbecue, mooi weer, glaasje erbij en sterke verhalen. Het bestuur nodigt iedereen iedereen uit met of zonder zijn of haar boot op zondag 15 augustus naar de jachthaven van Twellegea in Amsterdam-Noord te komen. Daar start om 12.00 uur een nog onbekend, maar aantrekkelijk voorprogramma. En aansluitend is er om 16.00 uur een barbecue.

Graag even van tevoren (uiterlijk 1 augustus) aanmelden bij: Willy Oor, Schepenerveld 224, 7327 DC Apeldoorn, tel. 055-541 3836. Gebruik zoveel mogelijk het bijgevoegde inschrijfformulier. Vermeld daarbij ook het aantal personen, dat meekomt.

### LIDMAATSCHAPSGELD 1999

Het lidmaatschapsgeld blijft ook in 1999 Hfl. 75,-. Zo is tijdens de algemene ledenvergadering in januari j.l. bepaald. Binnenkort kunnen de leden een acceptgirokaart verwachten met een verzoek tot betaling van het lidmaatschapsgeld voor dit jaar.



**Paul de onverbidelijke.**