

CZT

Nieuwsbrief

Voorzitter:
Dion Kooijman
Verwersdijk 168a
2611 NN DELFT
tel. 015-214 5718
email:
d.c.kooijman@bk.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
B-2100 DEURNE, België
tel. 00 32 3350 1225
email:
pauldesmet@compuserve.com

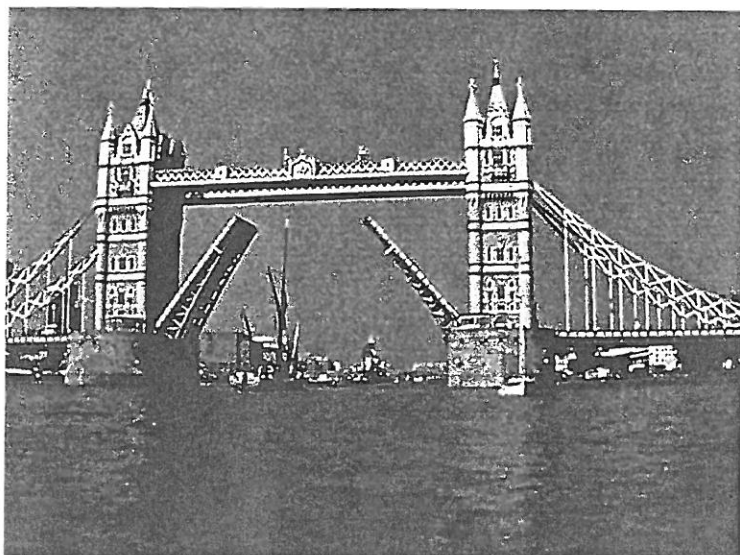
Website: <http://www.czt.nl>

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

november 1999

DE WEGBLIJVERS HADDEN ONGELIJK. CZT-ENGELANDREIS, 3 - 12 SEPTEMBER 1999

We vertrokken vrijdagavond 3 september om 20.00u. uit Twellegea in Amsterdam waar we werden uitgezwaaid door enkele CZT-ers, die speciaal voor ons uit Friesland waren overgekomen. We gingen met drie schepen: de Elisabeth, de Tineke en de Einder met nieuw lid en schipper Dineke Groot. Het was een prachtige avond en er werd besloten in de Haringhaven van IJmuiden te overnachten, alwaar tevens de gelegenheid was voor de laatste opstapper om aan boord te komen. Met levensverzekering en assistentie van enige oudere opvarenden is die aan boord gebracht.



Over de inhoud:

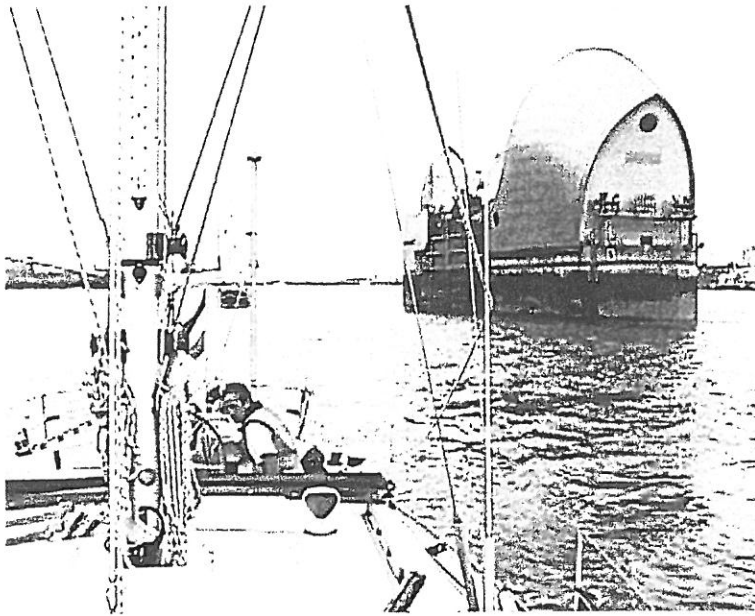
De Engelandreis belandde ondanks weinig wind en dankzij veel diesel in Londen. Het mooie weer maakte er een toeristisch uitstapje van.

Op 13 november vond de jaarlijkse schippersvergadering plaats. In deze Nieuwsbrief wordt daarvan verslag gedaan.

Op de agenda stond het reddingsvlot. Hierover had de cie. Schepen & Veiligheid een notitie geschreven. In de Vaaraanwijzingen staat dit redmiddel al als 'verplicht' opgenomen. Her en der wordt daaraan getwijfeld.

Verder werden besproken: de participatie van de schippers bij de CZT-tochten en het vaarprogramma van volgend jaar.

In deze aflevering van de Nieuwsbrief ook nog een bijdrage over MOB. Deel 2 volgt de volgende keer.



De Thames Barrier,
de Engelse versie van onze
stormvloedkering.

Na een korte nachtrust hebben we zaterdagochtend om 6.00u. de zeilen gezet richting Chatham in Engeland. Het is een mooie motortocht-met-zeil geworden. Halverwege de reis stelde schipper Tuinstra voor om door te varen naar Londen en dit werd met instemming begroet. Nadat we ons verzameld hadden op de Medway, gingen we nog voor de middag de Theems op richting Londen. Wat hebben we genoten van de tocht. Om 20.00u. lagen we aan een steiger bij de Tower Bridge en voor de ingang van het St. Katherine's Dock. We hebben genoten van de mooi verlichte brug en de indrukwekkende entourage. De volgende ochtend geschut en afgemeerd in het genoemde St. Katherine's Dock (de jachthaven van Londen). We hadden de hele dag gelegenheid om Londen te bekijken. Wij maakten een tocht door de stad met een dubbeldekker. Anderen bezochten Greenwich.

Dinsdag 7 september t/m donderdag 9 september

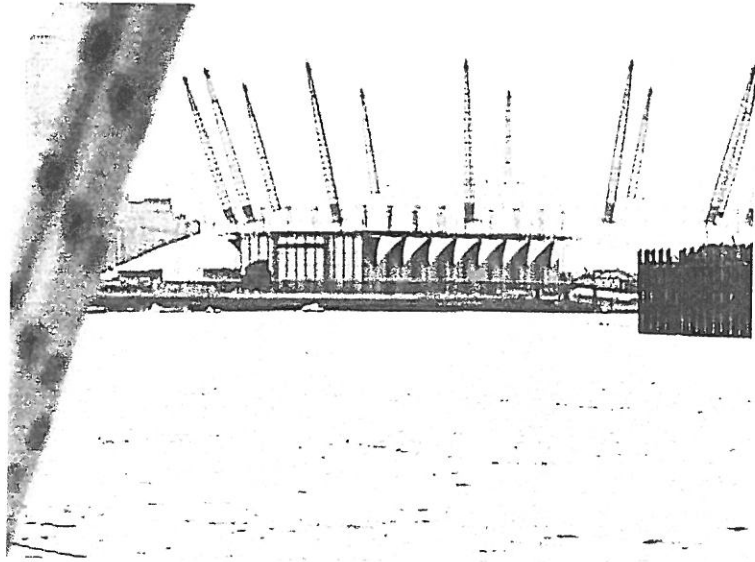
Naar buiten geschut om 11.00u. Het was weer prachtig weer en na een mooie tocht op de Theems kon er buitengaats eindelijk weer gezeild worden. Het schip rolde erg waardoor slapen niet mogelijk was. Het zoeken naar boeien werd ernstig bemoeilijkt, omdat Harwich zelf een zee van lichten was. Uiteindelijk vonden we toch de gewenste lichtkarakters. Piet constateerde terecht, dat we te vroeg waren begonnen met zoeken.

De schipper besloot ergens in het begin van de rivier de Orwell aan te leggen. Er lagen daar echter tonnen die voor ons niet zo geschikt waren. Wij hebben geprobeerd er af te meren, maar de vruchteloze pogingen beschouwen we nu als oefening 'op zee afmeren'. Het lichtschip buiten de geul werd uiteindelijk onze slaapplek. Pas om 4.00u. kregen we ons oorlam. De Elisabeth en de Einder waren doorgevaren en hebben de nacht doorgebracht in de haven van Woolverstone. Wij gingen op 9 september om 10.30u. Nederlandse tijd ook op weg naar Woolverstone alwaar we ons om 11.30u. weer bij de vloot vervoegden

De uren daarna had de schipper last van werkkoorts welke ook overgebracht werd op de bemanning die daar overigens vatbaar voor bleek te zijn. Het alcohol-'medicijn' bracht uiteindelijk oplossing. Intussen waren we gewend geraakt aan de heerlijk lunches, geserveerd door Jelly. Na de lunch gingen Jelly, Willy, Hans en de gehandicapte Piet op weg naar Pin Mill. Willy had gezegd de weg te weten. Nou, ho maar!! Als Piet niet had ingegrepen, had de wandeltocht nog veel langer geduurd. Bij Pin Mill hebben we gezellig gezeten met de bemanningen van de Einder en de Elisabeth. Het bier was behoorlijk aan de prijs, maar het werd toch een uitbundige terugtocht.

(Ter informatie: sigaretten in Engeland 16 stuks voor f 14,-. Glas wijn voor meer dan twee pond.)

De Millennium Dome langs de Thames.



Tijdens ons verblijf werd een schip opgeruimd. Weet je hoe? Nou, gewoon in brand gestoken. De avond werd al borrelend en etend doorgebracht. Vlak voor het slapengaan, besepte ik dat het weer een hele leuke dag geweest was. Ik moet nog melden dat Piet deze dag jarig was en dat hij 1,5 uur voordat hij zijn verjaardag mocht vieren OPA was geworden van een kleinzoon.

Vrijdag 10 september

Deze dag hebben we doorgebracht, zoals we gewend zijn. Ik hoef dit niet te beschrijven, omdat jullie dat wel eerder zullen hebben gelezen. Wel meld ik even, dat de bestuursleden Paul en Willy er op uit zijn geweest om het CZT-diner te reserveren. Ook nu weer eindigden we de dag moe en voldaan. Onze wandelspijeren hadden we weer getraind.

Zaterdag 11 september

Er werd normaal opgestaan. Het wachten op de afvaart werd wandelend en shoppend doorgebracht. Aardig was wel dat er een grote bulldozer aan stuurboordzijde van de haven in de blubber was weggezakt en bij hoog water volledig ondergelopen was. De bulldozer mag als verloren beschouwd worden. De dag eerder werd hij nog gebruikt voor graafwerkzaamheden nabij de ingang van de haven. Ook werd in de haven een groot schip van een Iveco-truck afgeladen en in het water gelost. Wij wisten inmiddels hoe het beter moest.

Om 13.30u. op weg naar Holland en op de rivier de Deben de bekende overheerlijke lunch genuttigd. Jammer genoeg kwam de wind uit het zuid-oosten (ongeveer 3-4 Bft.) en moesten we motoren. De wachten Willem, Bas, Willy, Jelly, Hans en Piet werden ingedeeld zoals op de heenreis. Jammer, maar helaas bleef het windje uit de verkeerde hoek komen. De wachten werden probleemloos gedraaid.

Onze schipper bracht de nacht door met hazenslaapjes. Tussendoor werden de bekende handelingen uitgevoerd. Het zicht was ongeveer 3 mijl, maar we hadden radar aan boord. Toen we om 9.00u. IJmuiden binnenmotorden, was iedereen aan dek. De sluis stond gelukkig open. Aan de andere kant kreeg iedereen de gelegenheid wat bij te slapen. Om 13.30u. gingen we weer verder richting Amsterdam. Het schip werd van binnen en buiten zoutvrij gemaakt. Iedereen was op zijn post. Piet deed het toilet. Nog één keer genieten we van de 'tosti met pils'-lunch.

Jammer genoeg kregen we geen Elisabeth noch Einder te zien. Toen we om 16.00u. aankwamen in Amsterdam, konden we terugblikken op een geslaagde CZT-week. Jammer dat er zo weinig schepen waren. Het bestuur heeft hier nog een schone taak aan.

Ikzelf wilde wel weer naar huis, want ook daar werd er op de terugkomst gewacht. In de bar van Twellegea kwamen de overige deelnemers nog bij elkaar om onder het genot van een betaalbaar

pilsje wat na te praten. Intussen waren ook de bemanningen van de Elisabeth en de Einder aan het tabpier gegaan.

Bemanning van de Tineke

PS In het totaal zo'n 510 mijl afgelegd. De foto's van deze reis staan op de CZT-website. De foto's in deze Nieuwsbrief zijn daaruit een selectie. Met dank aan de makers: Martin Meirink, Ben Soddeman en Paul de Smet. Die van de CZT-najaarstocht staan er inmiddels ook op. Niet vergeten even te surfen naar <http://www.czt.nl>.

WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

In de afgelopen periode hebben zich de volgende mensen als lid aangemeld. Allemaal hebben ze de CZT via de website gevonden:

-*Henk Ramaekers* uit Venlo. Heeft geen eigen boot en nog niet veel zeezeilervaring. IJsselmeer en de Zeeuwse wateren zijn al wel eens bezocht. De belangrijkste zeilmanoeuvres zijn geen probleem meer. Volgend jaar is hij van plan om een TKN-cursus te gaan volgen.

-*Annemarie de Groot* uit Den Haag. Heeft ervaring als zeilmaatje in een open bootje en kan zelfstandig een open boot varen.

-*Levien Hotting* uit Alkmaar. Hij heeft momenteel geen eigen boot (meer), maar wel ruime zeilervaring op het IJsselmeer. Verder heeft hij een uitgebreide ervaring opgedaan als stuurman in de koopvaardij.

-*Marlie Gemmeke-Scheepers* en *Rob Gemmeke* uit Voorthuizen. Tot nu gevaren op het binnenwater. Aanleggen en de zeilmanoeuvres hebben zij in de vingers. Zij kunnen zelfstandig varen.

-*Wim Buijs* uit Huizen is in het bezit van een kleine kajuitboot. Kortom: kan zelfstandig varen.

Vaargebieden: binnenwater en IJsselmeer.

-*Hans van Adrichem* uit Rotterdam kan zeilen in een open boot. Wil leren zeezeilen, maar heeft al de nodige theoretische kennis via het nautische onderwijs verkregen.

-*Frits Blomsma* uit Amsterdam. Beschikt over een Dufour van 12,5 meter. Het schipt ligt langs de Middellandse Zee (Malta), dus niet in de buurt. Hij wil in clubverband meevaren met de CZT.



Even wat ontspanning.
Pin Mill langs de
River Orwell.

MEDEDELINGEN UIT DE BESTUURSVERGADERING (SEPTEMBER 1999)

De vergadering ging over de eerste driekwart jaar, dat het nieuwe bestuur aan het werk is. Aan de orde zijn gekomen: de PR, de ledenwerving, de financiën en een bestuurswissel.

De PR

De PR van de CZT is nu goed op orde. Er is een algemene informatiebrochure, een vaarprogramma voor het lopende jaar, een inschrijfformulier voor nieuwe leden, een boekje met de geldende Vaaraanwijzingen. Daarnaast is een website gemaakt. Deze CZT-website is inmiddels uitgegroeid fraai medium. De club kan er de eigen leden, maar ook anderen mee informeren. Al deze ingrediënten zijn nodig geweest voor de ledenwerving.

De ledenwerving

Begin 1999 heeft het toen nieuwe bestuur zich voorgenomen om 30 nieuwe leden te werven (je moet wat zeggen). Dit aantal is inmiddels aardig benaderd. Vele nieuwe enthousiaste leden hebben zich in de afgelopen maanden aangemeld. Deze ledengroei is echter (helaas) gepaard gegaan met een probleem: er zijn nog te weinig nieuwe schippers bij en er zijn te weinig (bestaande) schippers die zich aanmelden voor de CZT-tochten. Dat bleek bij de najaarstocht: toen ging bijna de helft van het aantal leden mee, maar er waren te weinig kooien om alle opstappers een plek te geven.

De financiën

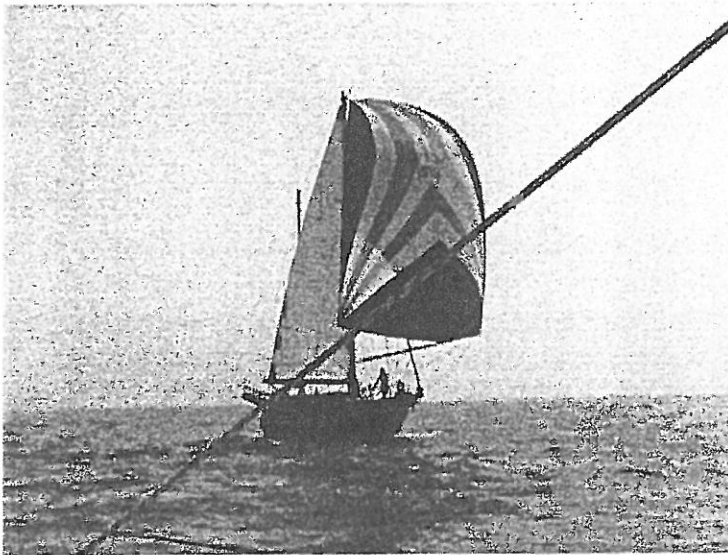
Het huidige bestuur heeft een begroting gemaakt voor 2000. We komen er niet onder uit om de contributie en de bijdragen aan de CZT-tochten met een klein bedrag te verhogen. De penningmeester bereidt een definitief voorstel voor dat de bestuur eind november bespreekt. De verhoging zullen we voorleggen aan de eerstkomende CZT-ledenvergadering.

Bestuurswissel

Rob Lampe heeft aangegeven dat hij tijdens de volgende nieuwjaarsvergadering wil opstappen als bestuurslid. Rob heeft er heel wat jaartjes opzitten; als secretaris, als penningmeester, weer als secretaris, part-time penningmeester en uiteindelijk als 'gewoon' lid. Kortom: heel lang en heel veel werk verricht. Zo'n 'gewoon' lid zoekt het bestuur weer. Het nieuwe bestuurslid dat we zoeken hoeft niet gelijk te beloven dat hij/zij 10 jaar bestuurslid wil zijn... Denk er eens over na en kom eens praten.

De Orwell bij ondergaande zon.





De Tineke onder spinnaker tijdens de Engelandreis.

MAN-OVER-BOORD. DEEL 1: DE AANPAK IN KORT BESTEK

In deze bijdrage komen de voorzieningen aan het schip aan de orde, die nodig zijn bij een goede aanpak van een man-over boord (m.o.b.)-situatie. De aanpak bestaat uit drie fasen: localiseren en beveiligen van de m.o.b., fysiek contact maken en terug aan boord brengen. Voor elke fase moeten de geschikte middelen aan boord zijn.

De eerste fase: localiseren

In de eerste fase moet er onderscheid gemaakt worden tussen de situatie waarin een bemanningslid ziet dat er iemand overboord gaat en de situatie waarin pas later bemerkt wordt dat een bemanningslid ontbreekt. In het laatste geval moeten zoek-manoeuvres worden uitgevoerd die een volgende keer aan de orde zullen komen. In het eerste geval moeten drie dingen tegelijk gebeuren: de hele bemanning moet gewaarschuwd worden middels de kreet 'man overboord', er moeten reddingsboeien met ('s nachts) een verlichte joon toegeworpen worden (= beveiliging: vergroting drijfvermogen) en de positie van de m.o.b. moet permanent door één bemanningslid bijgehouden en aangewezen worden. Indien nodig schreeuwt de uitkijk de opdracht: 'zwem' naar de m.o.b. Bij nacht zorgt een bemanningslid voor een zoeklicht, zodat er visueel contact blijft.

De tweede fase: verbinding leggen

In de tweede fase moet er een verbinding met de m.o.b. tot stand worden gebracht. Daartoe wordt het schip in de omgeving van de m.o.b. gebracht (de preciese manoeuvres daarvoor komen de volgende aflevering aan de orde), wordt een life-sling uitgestroomd en wordt daarmee in een zo nauw mogelijke kring rond de m.o.b. gevaren zodat hij de sling kan grijpen en deze bij voorkeur onder de schoudergordel aanbrengt. Bij vermoedheid is het al goed als de m.o.b. zich er goed aan vastklemt. Met de sling wordt de m.o.b. langszij getrokken en wordt er vervolgens een lijn aangebracht tussen schip en harnas van de m.o.b. Het schip wordt intussen bijgelegd, zodat de m.o.b. niet als gevolg van de stroming langs het schip onder water getrokken wordt.

De derde fase: weer aan boord

In de derde fase moet de m.o.b. weer aan boord worden gebracht. Als deze fit is, kan dat direct via de zwemtrap gebeuren. Indien dat niet lukt moeten andere hulpmiddelen worden gebruikt. Allereerst moet de zeereling worden losgemaakt zodat er geen belemmering is de m.o.b. aan

De bemanning van de Einder aan het werk.



dek te krijgen. Als de m.o.b. slechts kort te water is geweest, zelf actief is en er dus geen ernstige onderkoeling (hypothermie) is opgetreden, kan hij via het zwemplatform of de zwemtrap aan de achterkant van het schip uit het water gehaald worden. Lukt dit niet of ontbreekt een zwemtrap/platform dan dient de drenkeling verticaal uit het water te worden gehesen met een talie die tussen het harnas van de m.o.b. en de uitgezwaaide giek is bevestigd. Zorg ervoor dat zo'n talie altijd klaar ligt. Vaak lukt het niet de m.o.b. zonder zo'n talie met handkracht alleen aan boord te krijgen; verlies er dus niet te veel tijd mee.

Als de m.o.b. zelf niet meer actief is, moet aangenomen worden dat hij ernstig onderkoeld is. Hij mag dan niet verticaal uit het water worden gehaald omdat er dan een doorbloedingsstoornis van de hersenen kan optreden. De drenkeling wordt horizontaal uit het water gehaald met een driehoekig zeil waarvan de basis aan de voetreling of de scepters wordt vastgemaakt en de top aan een val. Hiervoor kan een stormfok worden gebruikt of een speciaal zogenaamd triangelzeil. De m.o.b. wordt in het omlaag gelaten zeil getrokken en door doorzetten van de val omhoog gebracht tot op dekniveau en aan boord gebracht. De drenkeling wordt onderdeks gebracht, van de natte kleding ontdaan en in dekens gewikkeld. Daaromheen wordt als de kajuit koud is alleen een isolatie-folie aangebracht; de onderkoelde drenkeling moet langzaam weer op temperatuur gebracht worden. Als hij niet bij kennis is moet hij, indien mogelijk, aan de wal gebracht worden voor medische behandeling.

In een volgende aflevering zullen we dieper ingaan op de zeilmanoeuvres die nodig zijn om bij de drenkeling in de buurt te komen en een uit het oog geraakte drenkeling op te sporen.

de commissie Schepen & Veiligheid,
Henk Thijssen, Wouter Akkerman

VERSLAG SCHIPPERSVERGADERING 13 NOVEMBER 1999

De schippersvergadering vond dit jaar plaats in Elburg. Uitgenodigd waren alle schippers en co-schippers. Ruim twintig leden wijdden zich aan de agenda en een lopend buffet (met eigen financiële bijdrage). Op de agenda stond onder meer het nut en gebruik van een reddingsvlot, het vaarprogramma voor volgend jaar en de participatie van de schippers bij CZT-tochten. De vergadering werd omlijst met een uitvoerige inleiding van een vertegenwoordiger van RedNed, een nieuwe afkorting voor de verenigde reddingsbrigades in Nederland (in de volgende Nieuwsbrief daarvan een verslag).

Participatie van de schippers / werving nieuwe schippers

Participatie van schippers is hard nodig, zo bleek wel het afgelopen oktoberfeest. Maar liefst tien schepen verschenen aan de start in Enkhuizen, maar ondanks dit grote aantal moesten er ruim tien opstappers op de wal achterblijven.

De discussie bracht de volgende aspecten naar voren: Pinksteren was waarschijnlijk ongelukkig gekozen, Hemelvaart is beter. Een extra evenement voor de nieuwe leden met kleine schepen kan wellicht meer schippers/schepen trekken. Ook werd samenwerking met andere verenigingen als goede optie genoemd. De huidige schippers werden nog eens opgeroepen om vooral ook volgend jaar weer van de partij te zijn, maar duidelijk werd dat schippers in hun jachthaven moesten rondkijken opdat de buurman/buurvrouw aldaar wellicht CZT-lid zou kunnen worden.

Sommige schippers waren bereid om - ook als zij zelf niet mee zouden kunnen - hun boot toe te vertrouwen aan een ervaren schipper. De meerderheid was daar waarschijnlijk niet voor. In elk geval zou het niet verplicht moeten zijn. Ook het huren van schepen werd in dit verband besproken. Waarschijnlijk is een andere financiële constructie nodig: de deelnemers (exclusief de schippers) dragen gezamenlijk de kosten van een extra huurschip. Het voorstel om de schippersvergoeding voor het huurdoel in te zetten haalde het niet. Zonodig moest elk evenement een huurschip gehuurd kunnen worden, aldus de vergadering. De huidige begroting laat slechts het huren van een schip per jaar toe. Een andere opzet van de begroting voor 2000 en een niet-financiering voor huurschepen zullen door het bestuur worden voorbereid.

Reddingsvlot

Het reddingsvlot is de laatste strohalm voor een schip in nood, zo luidde kort de boodschap van Wouter Akkerman die tijdens de schippersvergadering de afd. Schepen & Veiligheid vertegenwoordigde. Vooral het schip zelf moet aandacht krijgen, om te voorkomen dat zo'n vlot nodig is. Het bestuursstandpunt: "vlot verplicht tijdens de Engelandreis, facultatief tijdens de Waddentochten" werd door de aanwezige (co-)schippers aangescherpt. Een vlot koop je, je hoopt het nooit nodig te hebben, maar het ligt altijd in de weg... zo werd verzucht. Want eigenlijk kan niemand zonder vlot. Een alternatief voor het hebben van een reddingsvlot tijdens een Waddentocht, is voldoende drijfvermogen in de vorm van bijvoorbeeld een opblaasbare boot, dinghy o.i.d. Zo'n bijboot zou dan wel direct voor het grijpen moeten liggen.

De discussie benadrukte verder het zelfregulerende karakter van deze en andere 'voorschriften'. Het bestuur bracht naar voren dat er in de nabije toekomst geen inspectieteams op de wal klaar zullen staan om de schepen te controleren. De Vaaraanwijzingen heten niet voor niets 'aanwijzingen'. Daarmee dient men in de praktijk kritisch om te gaan. Aan de ene kant is het nodig om duidelijke richtlijnen te formuleren voor alle leden. De discussie over schip en uitrusting moet immers niet elke tocht gevoerd hoeven te worden. Aan de andere kant kunnen er soms alternatieven zijn (bijvoorbeeld een GSM op een van de schepen tijdens de laatste tocht in oktober als alternatief voor een marifoon kon goed, gezien de omvang van de deelnemende vloot en het beperkte vaargebied). Discussies als deze tijdens de schippersvergadering moeten de voorschriften/aanwijzingen steeds opnieuw bevestigen.

Het (concept)vaarprogramma 2000

Op de schippersvergadering zijn twee versies van het vaarprogramma voor 2000 besproken, een uitgebreide versie (meer kleine tochten) en een beperkte versie (conform programma 1999). De aanwezigen gaven na een discussie de voorkeur aan het onderstaande programma. Nieuw is een evenement gericht op kleine schepen. Doel is dan beperkt (bijvoorbeeld noordelijk deel IJsselmeer) en door een combinatie met man-over-boord oefeningen kan dit evenement waarschijnlijk ook aantrekkelijk zijn voor grote schepen. Onder de scheepseigenaren zal nog geïnventari-

seerd worden óf er belangstelling bestaat voor een evenement gericht op deze categorie schepen (6-8 meter) en wanneer dit het beste gehouden kan worden. Het schema geeft de twee mogelijke data. We stellen het programma definitief vast op de ledenvergadering, begin januari.

Bestuursmededelingen

De schippersvergadering besloot met een tweetal bestuursmededelingen.

De eerste mededeling betreft het voornemen van Rob Lampe om tijdens de eerstkomen de algemene ledenvergadering / nieuwjaarsvergadering in januari aanstaande als bestuurslid terug te treden. Het huidige bestuur is dringend op zoek naar versterking. Liefst een booteigenaar (die zijn nu wat ondervertegenwoordigd), maar elke versterking is oké. Een bestuur van vijf personen is bij het huidige takenpakket een goed aantal, dat moet zo blijven. Aanmeldingen en suggesties zijn welkom. Er zijn namen genoemd. Er zal worden nagedacht en 'gemasseerd'. Tijdens de algemene ledenvergadering / nieuwjaarsvergadering in januari moeten we eruit zijn.

De tweede bestuursmededeling had een financieel karakter. Momenteel dienen nog 27 leden hun contributie over 1999 betalen. Op een totaal aantal van even meer dan honderd leden is dat veel, te veel. De betalingsherinneringen zijn enkele dagen geleden de deur uit. En we hopen op een goede respons.

De rondvraag ten slotte meldde de komst van Sail 2000 in juli/augustus met natuurlijk een potentiële CZT-deelname.

VOORLOPIG VAARPROGRAMMA VOOR 2000

Naam	Periode	Plaats van vertrek	Tijdstip inschepen
Wadden	28-30 april	Enkhuizen, Buitenhaven	vrijdag 28 april, 19.00u.
Kleine boten (MOB enz.)*	12-14 mei	Enkhuizen, Buitenhaven	vrijdag 12 mei, 19.00u.
rondje Noord-Holland	31 mei-4 juni	Jachthaven Twellegea (A'dam)	woensdag 31 mei, 19.00u.
Kleine boten (MOB enz.)*	17-18 juni	Enkhuizen, Buitenhaven	vrijdag 16 juni, 19.00u.
Engeland	1-10 september	Jachthaven Twellegea (A'dam)	vrijdag 1 september, 18.00u.
Wadden	13-15 oktober	Enkhuizen, Buitenhaven	vrijdag 13 oktober, 19.00u.

*) Plan is om één van de twee evenementen speciaal voor kleine boten te laten doorgaan.

DIEPTESTAAT

Voor wie dit najaar en komende winter nog het water op gaat: De BAZ-466 (nummer 38 van 26 september 1999) bevat een lijst met recent gelode minste diepten in meters ten opzichte van het reductievlak. Hoewel deze lijst frequent wordt gepubliceerd, is de informatie toch gedateerd. De Brandaris (Vhf-2) heeft vaak actuelere informatie. Ook de havenmeester in Terschelling heeft 'lijstjes', maar alle informatie wordt er gerelateerd aan NAP (moet je weer de Almanak erbij zoeken en rekenen).

De elektronische versie is te vinden via www.czt.nl. Ga op de CZT-website naar de rubriek 'handige informatie' en vervolgens naar 'nautische verwijzingen'. Daar staat een verwijzing naar de Dienst der Hydrografie. De website van deze dienst heeft verschillende rubrieken; één daarvan is Berichten aan Zeevarenden. De nummers van de Berichten aan Zeevarenden zijn apart op te vragen.

ZOMERREIS 2000 'TINEKE'

De Tineke wil volgende zomer in zes weken Groot-Brittannië rond. Waarschijnlijk wordt de rout opgedeeld in twee maal drie weken. De reis staat gepland van begin juli tot half augustus 2000. Opstappers, maar ook co-schippers kunnen zich melden bij Wim en Jellie Tuinstra.

ZOMERREIS 2000 'TRAMONTANA'

Ook de Tramontana heeft het plan voor een zomerreis in het millenniumjaar. Doel is Denemarken. Totaal drie weken, waarschijnlijk in de maand juli. De schipper laat nog weten wanneer de trip precies zal plaatsvinden. Zin om mee te doen? Liefhebbers kunnen zich bij Ad van der Scheer opgeven.

TELEFOONLIJST

De telefoonlijst van het voorjaar was door de ledengroei aan herziening toe. Bij deze Nieuwsbrief zit een aangepaste versie. De bestaande telefoonlijst (d.d. 27 mei 1999) vervalt daarmee.

NIEUWJAARSBIJEENKOMST / ALGEMENE LEDENVERGADERING CZT

De Nieuwjaarsbijeenkomst en Algemene Ledenvergadering van de CZT vindt plaats op zondag 23 januari 's middags. Details (plaats en tijd) worden nog bekend gemaakt. Zet de datum alvast in de agenda.

Dolfijn langsij de Elisabeth.

