

# 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@BDA.amsterdam.nl

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

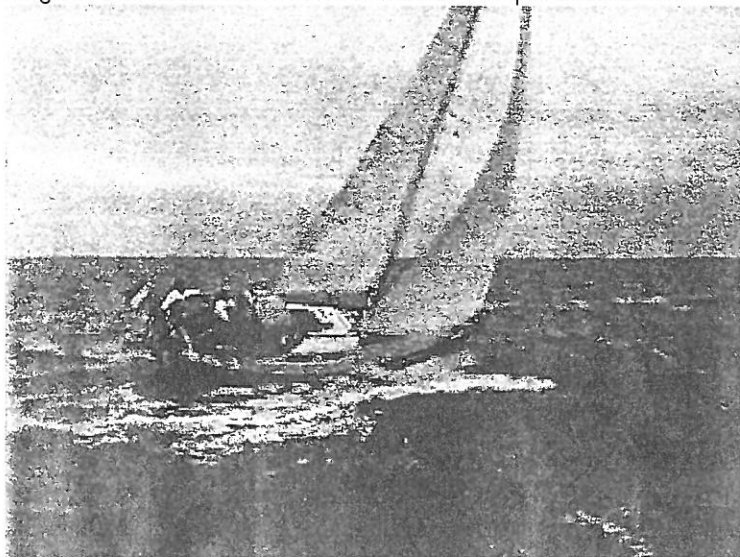
Website: <http://www.czt.nl>

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

## december 1999

### NIEUWJAARSBIJEENKOMST EN ALGEMENE LEDENVERGADERING

De gecombineerde Algemene Ledenvergadering / Nieuwjaarsbijeenkomst vindt plaats op zondag 23 januari 2000, van 14.30u. tot 20.30u. Plaats: het Damhotel, Keizersgracht 1, 1135 AL Edam, tel. 0299-371766. Het programma vindt u achterin deze Nieuwsbrief. Het bestuur nodigt hierbij alle leden uit naar de bijeenkomst te komen. Vul de antwoordstrook en de enquête in en stuur ze terug naar het secretariaat. Het Damhotel ligt in het centrum van Edam. Edam is vanuit Amsterdam of Hoorn makkelijk te bereiken via de N247. Vanuit Purmerend via de N244. Vervolgens bordjes centrum Edam volgen. 150 meter van het Damhotel is een parkeerterrein.



### *Over de inhoud:*

*De CZT-Nieuwjaarsbijeenkomst staat weer voor de deur. Deze bijeenkomst is tevens de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering. Op zondag 23 januari a.s. is het zover.*

*In deze Nieuwsbrief daarover alle informatie: de begroting 2000, de contributie 2000, het vaarprogramma 2000. Vaarprogramma, contributie en begroting zijn allemaal voorlopig. De ledenvergadering beslist.*

*Bij deze Nieuwsbrief zit een antwoordformulier en een enquête. Met het antwoordformulier kunt u aangeven of u komt. Met de enquête aan welke evenementen u in 2000 wilt meedoen.*

*Verder in deze Nieuwsbrief nog een bijdrage van de cie. Veiligheid & Schepen over het reddingsvlot zoals besproken tijdens de schippersvergadering van 13 november j.l.*

## JAAROVERZICHT

Het nieuwe bestuur is nu bijna een jaar aan het werk. Hoe gaat het? Zijn we wijzer geworden? Gaat het beter met de CZT (ging het dan niet zo goed...?). In het navolgende maken we de balans op.



### *Aanloopperikelen*

Het nieuwe bestuur had een moeizame start door allerlei administratieve rompslomp. Een verouderde inschrijving bij de Kamer van Koophandel bleek een bottle-neck voor veel andere activiteiten, zoals het aanvragen van acceptgirokaarten bij Postbank, en het krijgen van een eigen website.

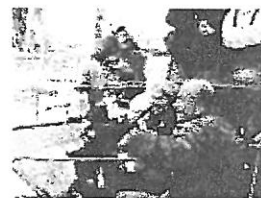
Daardoor was de website pas eind juni in de lucht en konden de acceptgirokaarten pas in juli verstuurd worden.

### *Bestuurlijke organisatie*

Een jaar geleden is een taakverdeling bedacht tussen het vernieuwde bestuur en een aantal commissies. Het oordeel een jaar later is overwegend positief: continuïteit en groter draagvlak. Resultaten: a) bestaande commissies: evenwichtiger (cie. Reisvoorbereiding), b) nieuwe commissies: succes (cie. Indeling Schepen, cie. Schepen en veiligheid), c) cie. PR: mislukt, taken in 1999 door het bestuur gedaan, d) evenement Kleine schepen (nog?) niet van de grond gekomen.

### *'Diagnose' uitgangssituatie (januari 1999)*

- a) vereniging te klein, bovendien had de vergrijzing toegeslagen;
- b) onvoldoende inzicht in de uitgangssituatie (hoeveel leden waren er eigenlijk, men zei ongeveer 100, het waren er 82 (dat zijn 78 betalende leden), hoe kleiner de vereniging, des te groter het effect van deze verschillen... (denk aan de begroting).



Gevolg: aanpassing/verduidelijking eigen organisatie en ledenwerfactie. Uitgangspunt is, dat je niemand kunt vragen om lid te worden als je je eigen organisatie niet op orde hebt.

### *Na diagnose volgt 'therapie'...*

- a) PR-materiaal gemaakt: brochure, vaarprogramma, en inschrijfformulier nieuwe leden.
- b) Website: uitgegroeid tot een informatief medium voor zeezeilers binnen en buiten de vereniging. Sinds de opening van is de website per week gemiddeld 35 keer bezocht. Dat de website ook een medium is voor de CZT zelf blijkt wel wanneer de foto's van het voorbije evenement gepubliceerd worden; dan is het topdrukte. Inmiddels heeft zo'n 40% van de CZT-leden email en internettoegang.
- c) PR-actie ('Op zoek naar bemanning? Maak kennis met de CZT'): Ronde langs alle jachthavens aan het IJsselmeer, 3x advertentie in Zeilen (eind maart, eind april en eind mei), promotie website (aanmelding bij zoekmachines, ondersteunende advertentie Waterkampioen begin augustus 1999), en – natuurlijk – de aansporing van eigen CZT-leden om nieuwe leden te werven.
- d) Ledenadministratie: schoning en uitbreiding informatie.
- e) Nieuwsbrief: vormgeving en frequentie zijn aangepast. Journalistieker en regelmatig. Er zijn in 1999 in totaal 5 Nieuwsbrieven verschenen: in maart, juni, augustus, november en december.
- f) Aanpassing financiële administratie, gekoppeld aan ledenadministratie (ook betere voorwaarden: nieuwe penningmeester, weinig toegankelijke software eruit etc.).

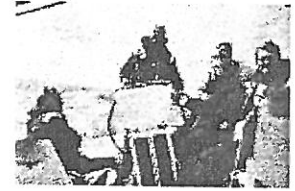


- g) Begroting 1999 en 2000. Er is medio 1999 een schaduwbegroting gemaakt voor 1999 en de voorbereiding voor 2000 werd gemaakt.

#### *Een gouden formule, maar...*

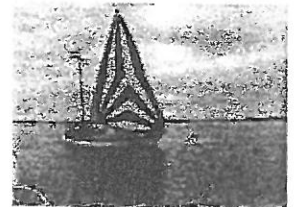
Het wordt tijd om over resultaten te praten:

- Het ledental bedraagt nu (begin december) 106 leden, kortom een stijging van 28 leden. Niet onaardig, maar dat aantal is nog te weinig.
- Er is sprake van een slechte betalingsdiscipline, de respons voor dit jaar is redelijk, maar die van voorafgaande jaren was bedenkelijk (begin december moesten in totaal nog 21 leden hun lidmaatschapsgeld betalen; de penningmeester een herinneringsactie gestart).
- Deelname aan de tochten is oké. De voorjaarstocht was zonder meer een succes. Er verschenen vijf schepen aan de start. De opkomst met Pinksteren was een stuk minder. We hebben een schip moeten huren. Totaal: twee schepen. Toch leuk gevaren. Engelandreis: drie schepen (het heeft er lang naar uitgezien dat het bij twee zou blijven). Najaarstocht opnieuw een groot succes: 11 schepen aan de start. Doordat 11 opstappers aan de kant moesten blijven, toch eigenlijk een teleurstelling.
- Deelname andere evenementen: nieuwjaarsvergadering in Dordrecht was zeer aangenaam, de jaarlijkse BBQ was (met onder andere met een bezoek aan Pampus) een succes.



#### *Vragen en opmerkingen*

- Ledenwerving schiet nog tekort. Vooral een gebrek aan schippers. Kunnen de huidige schippers wellicht meer betekenen, kunnen zij misschien meer (collega)schippers aanbrengen?
- Hoe aantrekkelijk is het Vaarprogramma van de CZT eigenlijk? Uit de reactie van de vele geïnteresseerden, die we aan de lijn hebben gehad naar aanleiding van de advertenties in Zeilen, de Waterkampioen en onze eigen website, blijkt dat het programma te beperkt is (dus: meer tochten, een grotere regionale spreiding, al wat eerder dan september naar Engeland, relatie tussen activiteiten binnen en buiten de vereniging duidelijker maken?).



- De contributie moet omhoog, daar valt niet aan te ontkomen. Al jarenlang geldt het tarief van Hfl 75,-. We kunnen niet zowel meer doen (uitbreiding Nieuwsbrief, website, PR-actie etc.) als het bedrag op hetzelfde niveau laten. De ledengroei is nauwelijks groot genoeg om de extra kosten te dekken. Dat hoeft ook niet perse. De kosten die voor de PR gemaakt zijn, kunnen een investeringskarakter hebben (over meerdere jaren uit te smeren), maar we verwachten dat we door het opschonen van de administratie - in ieder geval op korte termijn - nog wat leden zullen verliezen. Dat betekent nog meer leden werven, in combinatie met een iets hogere contributie.

Er is aan de ene kant de nodige twijfel of 'men' zich in het huidige tijdsgewricht wel langdurig aan één vereniging wil binden (iedereen doet van alles, iedereen heeft het druk; er zijn vele concurrerende bezigheden). Aan de andere kant verwachten we, dat de gouden formule die schippers met hun schepen en opstappers met hun enthousiasme en deskundigheid bijeenbrengt, voldoende mogelijkheden biedt. Wat kan hier de balans zijn?

In elk geval is het wel balanceren om de CZT-formule, gezien de opkomst bij tochten en het groeiende ledenaantal, in evenwicht te houden.

Dion Kooijman  
voorzitter CZT

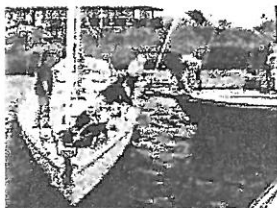
## HET REDDINGSVLOT

Een reddingsvlot is een verzekering, dat bij noodsituaties een beperkte kans van overleven geeft. Immers: wanneer wordt het vlot gebruikt? Is het gebruik en werking voldoende? Wordt de directe doelstelling bereikt (bemanning in een veiliger omgeving brengen)? En in hoeverre wordt de overlevingskans op termijn vergroot?

Wanneer wordt een vlot gebruikt?

*Ten eerste: als het min of meer zeker is, dat het schip vergaat en onder water zal verdwijnen.*

Het vlot moet zich correct openen en de bemanning moet aan boord van het vlot kunnen komen.



De overlevingskansen hangen onder meer af van:

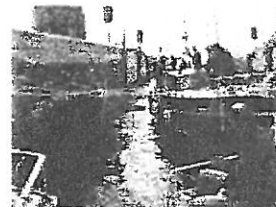
- onderkoeling,
- beperkte hoeveelheid drinkwater,
- beperkte hoeveelheid voedsel,
- de afstand tot de bewoonde wereld, met daaraan gekoppeld de

opsporingskans door reddingsploegen (deze wordt hoger naarmate men dichtbij de bewoonde wereld is en men meer in voorzieningen geïnvesteerd heeft, zoals vuurpijlen, lichtbakens en radiobakens).

*Ten tweede: als het schip aan de grond loopt en mogelijk water maakt.*

Als men op het schip blijft, zijn zeker overlevingskansen aanwezig. Men dient zich te realiseren dat overlevingskansen op een vlot beperkt zijn.

Praktijkvoorbeeld: Bij zware ZW-storm aan de zuidkust van Engeland wordt het schip voor anker gelegd, bemanning stapt over in het reddingsvlot, het reddingsvlot drijft naar Brighton, bij de branding kapseist het vlot, twee van de vier bemanningsleden komen om, het schip is later opgehaald, geen noemenswaardige schade, alleen de kettingschalen waren uitgerekt.



Praktijkvoorbeeld bij Texel: Schip loopt aan de grond, man overboord (kennelijk geen lifeline gebruikt), vlot wordt over boord gezet, maar mist de drenkeling, de laatste komt om (door onderkoeling en/of verdrinking).

Praktijkvoorbeeld: Twee solozeilers in de zuidelijk oceaan, beiden verliezen hun kiel, de één zit drie dagen op zijn schip, de andere zit drie dagen in zijn schip (de rompen bleven drijven). Doordat beiden overlevingspakken droegen hebben zij geen nadelig letsel opgelopen en verkeerden zij bij de redding nog in goede conditie.

Praktijkvoorbeeld: Een bejaard echtpaar zit al drie dagen in zware storm, er komt een tanker voorbij en kan de mensen overnemen. Via het reddingsvlot worden de twee opgepikt, waarbij aange-merkt moet worden dat eerst twee keer gemist wordt. Het schip is een paar dagen later door een vissersman vlak voor de haven onbeschadigd opgepikt.

*Ten derde. De directe doelstelling. Als een vlot gebruikt wordt, moet de werking goed zijn.*

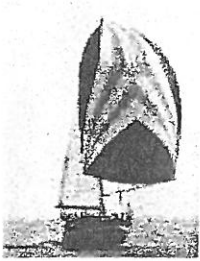
Het komt voor dat het vlot op zijn kop ligt, wegwaait of niet zich ontvouwt. Zelf als het vlot goed open gaat, moet de bemanning nog veilig op het vlot zien te komen. Immers het is meestal noodweer, en in het zwembad hebben we niet met noodweer gecefend, het is dus voor iedereen een eerste ervaring zonder pardon!



Ten vierde. De uiteindelijke doelstelling: levend aan land zien te komen!

Men dient zich te realiseren, dat er een beperkt overlevingspakket in het vlot aanwezig is. Men kan wellicht nog wat van het eigen schip meenemen - ook niet zonder risico - maar dat is alles wat men heeft. Voor een aantal dagen lukt dat wel, maar voor hoeveel langer??

Voorgaande is uiteraard geen vrolijk verhaal. Ons inziens is het beter te investeren in het voorkomen van dergelijke situaties waardoor gebruik van een vlot geminimaliseerd wordt c.q. tot nul gereduceerd kan worden.



Men zal zoveel mogelijk preventief te werk moeten gaan:

- a) het schip moet zodanig uitrust zijn, dat het niet snel kan zinken. Immers dan heeft men tijd om noodreparaties te kunnen verrichten. De primaire taak van het schip is water tegenhouden. Mocht er desondanks water binnenkomen, dan is een zo groot mogelijke pompcapaciteit wenselijk (lenspomp in de kuip, pomp op de hoofdmotor).
- b) de waterinstroom moet beperkt kunnen worden door delen van het schip af te sluiten, deuren waterdicht afsluiten, waterdichte schotten etc.
- c) aan boord moeten materialen aanwezig zijn om gaten en openingen te stoppen. Vroeger werd voor dit doel vaak een zij spek gebruikt, maar met neopreen, truien, purschuim, proppen etc. komt men ook een heel eind. Men moet zich bedenken, dat elk gat in de romp zowel onder als boven de waterlijn, een potentiële bron van wateroverlast kan geven. Te denken valt aan. afsluiters, loospipen dekluisen, patrijspooten luchtlappers, ventilatiepijpen etc. etc. Houten proppen voor afsluiters en pijpen, houten deksels voor luiken zijn goede middelen. Zorg voor drijfvermogen met stootkussen, lege tanks en opblaasbare drijflichamen. Waar lucht zit, zit geen water. Zorg ook voor (afdek)zeilen die om de romp heen getrokken kunnen worden als er scheuren in de huid zitten.

Voorbeeldsituatie: men vaart tegen een object (die verdomde container net onder water), dat een scheur in de huid veroorzaakt. Actie: 1) pompen met de hand of liefst mechanisch, 2) een zeil om de huid trekken, dit kan ook een voorzeil zijn, 3) drijfvermogen in het voorcompartiment aanbrengen, 4) als er meer water uitgepompt kan worden dan er inloopt, dan met neopreen of andere hulpmiddelen het gat van binnenuit zien te dichtten. Als het geheel onder controle is, kan men gedichte gat nog afdekken en borgen met purschuim.

Voorbeeldsituatie: het voorluik gaat kapot (dat is een erg groot gat in je schip!!). Het is meerdere malen voorgekomen, dat daardoor een schip vergaat!! Als er een noodluik aanwezig is met voldoende bevestigingsmogelijkheden (touwtjes werken altijd!!), is een groot gevaar snel geweken.

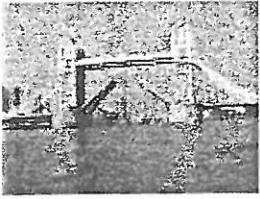
Wouter Akkermans  
Henk Thijssen  
cie. Schepen & veiligheid

*Naschrift: Het standpunt van bestuur en commissie: "vlot verplicht tijdens de Engelandreis. facultatief tijdens de Waddentochten" werd door de aanwezigen op de schippersvergadering van 13 november 1999 aangescherpt. Een vlot dient altijd aan boord te zijn. 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.*

#### VOORLOPIG VAARPROGRAMMA 2000

De schippersvergadering had na een discussie de voorkeur voor het onderstaande programma. Nieuw is een evenement gericht op kleine





schepen. Het vaargebied 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 geïnventariseerd worden of er belangstelling bestaat voor een evenement gericht op deze categorie schepen (6-8 meter) en wanneer dit het beste gehouden kan worden. Daartoe is een enquêteformulier bijgevoegd. Het schema geeft twee mogelijke data.

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 sept., 18.00u.
Wadden	13-15 oktober	Enkhuizen, Buitenhaven	vrijdag 13 oktober, 19.00u.

*\*) Het is de bedoeling om één van de twee aangegeven evenementen speciaal voor kleine boten te laten doorgaan. De enquête moet uitwijzen naar welke datum de voorkeur uitgaat.*

## BEGROTING & CONTRIBUTIE IN 2000

We naderen het einde van 1999 en voor de CZT-penningmeester is nu het moment gekomen om de financiële balans van 1999 en de CZT-begroting voor 2000 op te maken.



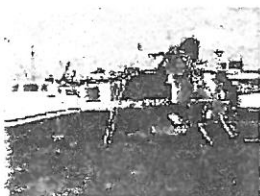
Het vernieuwde bestuur had als doel iets te doen aan de daling van het ledenaantal en tevens de communicatie met de leden te verbeteren. In 1999 werd er actief gewerkt om het ledenaantal naar omhoog te krikken. Er was een 'rondje IJsselmeer' waarbij in de meeste IJsselmeerjachthavens een CZT-affiche werd uitgehangen, er was de ledenwervingactie waarbij elk lid gevraagd werd leden te rondselen. De Nieuwsbrief werd niet alleen in een nieuw

kleedje gestoken maar bevat meer informatie en is beduidend dikker dan voorheen. Sinds dit jaar hebben we een succesvolle CZT-website.

Het zal duidelijk zijn, dat deze initiatieven geld kosten en wegen op de begroting. En als je weet dat de opbrengsten geput uit de contributie en evenementen reeds verscheidene jaren de totale kosten niet meer dekken, dan zal je snel beseffen dat de put dit jaar dieper is dan vorige jaren. Gelukkig heeft de CZT over de vele jaren een spaarpotje opgebouwd, waardoor we (nog) niet moeten schooien. Maar voor 2000 willen we wel een begroting die positief afsluit, met andere woorden het verlies moet worden weggewerkt.



De redenen van het 1999-verlies zijn gekend. Te weinig leden, te weinig deelname aan de evenementen, teveel leden die hun contributie niet betalen, verhoogde PR-kosten, een verbeterde Nieuwsbrief die echter hogere kopieer- en verzendkosten met zich brengen. Maar ook de hogere kosten voor bijvoorbeeld de door het bestuur aangeboden borrel tijdens de evenementen tellen mee (een pilsje kost meer dan vroeger). Met andere woorden de contributie van Hfl. 75,- en de evenementbijdrage dekken de kosten niet meer.



Gezien het verlies van de voorbije jaren en de wens van het bestuur om tijdens de Nieuwjaarsvergadering een sluitende begroting voor 2000 voor te stellen, kan het bestuur er niet om heen de CZT-jaarvergadering haar goedkeuring te vragen om het CZT-lidgeld van Hfl. 75,- te verhogen naar Hfl.

95,-. Tevens wordt voorgesteld de evenementenbijdrage op te trekken naar Hfl. 35,- voor een weekendevenement, Hfl. 45,- voor een lang-weekendevenement en Hfl. 75,- voor een weekevenement (bijvoorbeeld de Engelandreis).



Het bestuur heeft het erg betreurd, dat we verplicht waren CZT-leden te weigeren voor de laatste CZT-Waddentocht. We hadden nochtans een record aantal schepen (11), maar er waren teveel inschrijvingen van opstappers waardoor niet iedereen kon ingedeeld worden. De begroting van 1999 voorzag een huurschip, maar dat hadden we reeds gehuurd voor het 'rondje Noord- Holland' in mei 1999. Een tweede huurschip kon financieel niet meer door de club gedragen worden. Maar het weigeren van opstappers voor een evenement is wel het laatste wat we willen meemaken in 2000 en dus vraagt het bestuur de CZT-jaarvergadering de volgende oplossing goed te keuren:

In de begroting voor 2000 zijn de kosten van een huurschip opgenomen ten bedrage van Hfl. 2.600,-. Stel dat er voor elk evenement een huurschip moet gehuurd worden, dan is de huurschijpbijdrage van de club Hfl. 400,- voor de Voorjaarswaddentocht, Hfl. 600,- voor het rondje Noord-Holland, Hfl. 1200,- voor de Engelandweek en Hfl. 400,- voor de Najaarswaddentocht. Steunend op het solidariteitsbeginsel, wordt het verschil tussen de CZT-bijdrage en de huurprijs van het schip verrekend aan alle opstappers (dus niet de schippers) die deelnemen aan het evenement. Indien voor een evenement het niet nodig is een schip te huren, dan wordt de uitgespaarde CZT-bijdrage gereserveerd in een spaarpotje voor het geval er tijdens een volgend evenement niet een maar twee huurschepen moeten gehuurd worden.

Het zal de leden verheugen, dat er gestreefd wordt naar een gezond financieel beleid. De inkomsten moeten de kosten dekken. Het bestuur denkt met de voorgestelde financiële bijdragen de begroting in evenwicht te hebben en daardoor de toekomst van de CZT veilig te stellen.

Ik kijk samen met u uit naar een succesvol en plezierig CZT-2000. Hierbij alvast een zalig Kerstfeest en een gelukkig 2000 toegewenst. En tot kijk op de Nieuwjaarsvergadering.



Paul De Smet  
penningmeester

#### BESTUURSWISSEL

Rob Lampe zal tijdens de eerstkomende algemene ledenvergadering / nieuwjaarsvergadering in januari aanstaande als bestuurslid terugtreden. Het bestuur heeft Ad van der Scheer bereid gevonden om voor de duur van twee jaar tot het bestuur toe te treden.

#### TELEFOONNUMMERS GEVRAAGD....

Dhr. J. (Jaap) Feenstra?

Dhr. J. (Jaap) Horst?

Dhr. P.A. (Piet) de Leeuw?

Dhr. E. (Edward) Ooteman?

Graag even doorgeven aan het secretariaat.

De CZT bij Kornwerd  
na afloop van de wad-  
dentocht, oktober 1999



### NIEUWJAARSBIJeenKOMST EN AGENDA ALGEMENE LEDENVERGADERING

De gecombineerde Algemene Ledenvergadering / Nieuwjaarsbijeenkomst vindt plaats op zondag 23 januari 2000, van 14.30u. tot 20.30u. Plaats: het Damhotel, Keizersgracht 1, 1135 AL Edam, tel. 0299-371766. Eigen bijdrage diner: Hfl. 50,-.

#### **Programma**

- 14.30u. Ontvangst
- 15.00u. Algemene ledenvergadering
- 16.30u. Aperitief
- 18.00u. Diner
- 20.30u. Afsluiting

#### **Agenda algemene ledenvergadering**

- 1 Opening
- 2 Verslag vorige vergadering
- 3 Overzicht van de activiteiten
  - PR en ledenwerving
  - Werk van de verschillende commissies
    - cie. Reisvoorbereiding
    - cie. Indeling Bemanning
    - cie. Schepen & Veiligheid (o.a. reddingsvlot)
- 4 Vaarprogramma 2000
- 5 Financiële stand van zaken
  - Afsluiting 1999
  - Verslag kascommissie (Ger de Jonge, Herman de Lange)
- 6 Begroting en contributie 2000
- 7 Afscheid Rob Lampe
- 8 Kandidaatstelling/verkiezing nieuw bestuurslid
- 9 Rondvraag

