

# CZT Nieuwsbrief

1	Rotor-Tug in de Rotterdamse haven	3	Langszij met een lijn; manoeuvreren deel 1	6	Verslag co-schipperscursus
2	Welkom aan nieuwe leden	5	Dubbel prijzen: CZT en de Euro	8	Achterpagina

## Juni 2001

### Toch nog gevaren in de winter

Mijn zoon Erik (12 jaar) was in begin maart van dit jaar bezig met een spreekbeurt over de Rotterdamse havens. Hij verzamelde informatie over de verschillende onderwerpen bij onder andere het Scheepvaartmuseum en bij de Havendienst.

Ik belde met Kotug, sleepdienst in Rotterdam, Bremen en Hamburg, voor wat informatie en met de vraag of we eens een keer mee konden varen. Kotug was me bekend geworden omdat ze het droogdok ter beschikking stellen waarin bij Delfshaven in Rotterdam het historisch schip De Delft herbouwd gaat worden. Kotug begon in 1987 nieuwe sleepdienst in de Rotterdamse haven. Ze zouden beschikken over bijzondere sleepboten.

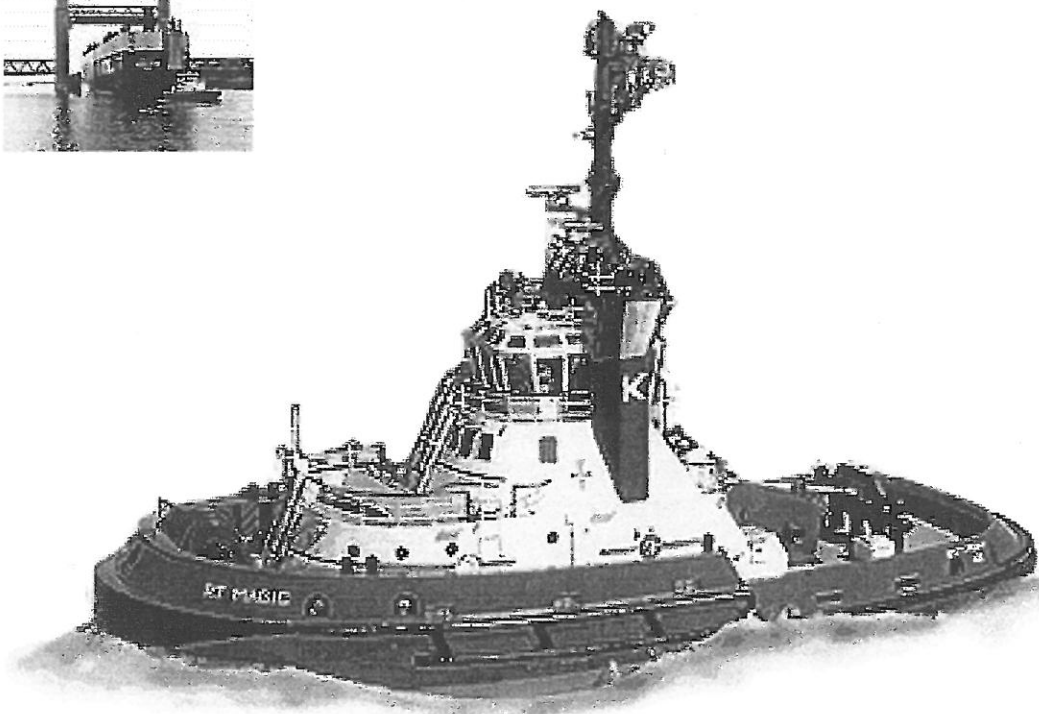
De informatie was snel ontvangen en het meevaren kon

geregeld worden via de 'planning'.

Na diverse telefoontjes kreeg ik op een zaterdagmorgen, omstreeks 6.00 uur het bericht dat we om 7.00 uur aan de Wilton-Fijnoordkade moesten zijn alwaar we konden opstappen op de Rotor-Tug 'Magic'. We werden hartelijk ontvangen, de trossen gingen los en wij mee. Voor Erik was het een grote verrassing dat we ook gingen varen. Nadat we de Nieuwe Waterweg op voeren vertelde Cees, de kapitein, wat zo'n schip allemaal kan.

### Schottels

De Rotor Tug is een door Kotug (Anton Kooren) ontwikkelde sleper van 31 meter lang, 12 meter breed en 6 meter diep. De boten (vier in totaal) zijn gebouwd met drie schroeven in draaibare Schottels onder het schip, twee voor en een achter (geen roerblad meer nodig). 'Schottels' zijn de open kokers waarin de schroeven zijn gemonteerd. Hierdoor zijn ze zeer wendbaar en kunnen nu met twee sleepers een zeeschip binnenslepen en aanleggen in plaats van met vier of zes gewone sleepers. De Rotor-Tug sleepers hebben drie aparte motoren van 2.100 pk, één voor elke schroef. Elke schroef heeft een diameter van 2,15 meter en



### **Welkom aan nieuwe leden**

*Wery Knaven* uit Leersum. Hij heeft ervaring met platbodem op Waddenzee. Verder zeilervaring op binnenwater en IJsselmeer.

*Rob Stammeijer* uit Arnhem. Kan onder alle omstandigheden zelf een boot varen. Geen TKN maar wel Vaarbewijs. Dertig jaar ervaring op binnenwater. Verder op Wad geweest, Noordzee en het Kanaal bevaren.

*Miranda Rothkrans*, uit Zeist. Zij kan aanleggen en beheerst de normale zeilmanoeuvres. Ervaring op IJsselmeer (aantal weekenden meegevaren) en Oceaan (twee weken cursus in het Caribisch gebied).

*Henka de Bruin*, uit Bodegraven. Beheerst het aanleggen en de normale zeilmanoeuvres. Ervaring op binnenwater, IJsselmeer, Waddenzee en Noordzee; vooral meegevaren.

*Marnix Breedijk*, ook uit Bodegraven. Hij schrijft in op zijn aanmelding: 'wel een keer met iemand wezen zeilen, maar voor de rest geen ervaring'. Gevaren op binnenwater en IJsselmeer.

*Tinja Bronkhorst*, uit Eindhoven. Altijd al met haar ouders (op het IJsselmeer en de Wadden) gezeild. Later zelf boten gehuurd en het IJsselmeer verkend. Dit jaar staan De Wadden op het programma. Heeft zelf geen boot, maar een grote passie voor zeilen. Haar droom is om eens de oceaan te bezeilen.

*Buck Burmann* is schipper/eigenaar en biedt zich aan voor zeezeilen. Ruime ervaring in recreatief zeezeilen op zeegaande kajuitjachten als eigenaar/schipper 27 - 36ft. Vaargebieden: Waddenzee, Noordzee en Middellandse Zee.

*Sjoerd Verhoeve* uit Lelystad is schipper/eigenaar van een Nautchet van 33 voet. Het schip heet Bara en ligt in Lelystad.

kan 360 graden gedraaid worden. Hierdoor kan de sleper zelfs met 6 knopen dwars-uit varen. Omdat het schip net zo makkelijk vooruit als achteruit vaart (op het voordek heeft de sleper ook een lier staan) is er dubbele verlichting waarbij met één schakelaar de verlichting omgedraaid kan worden. De sleper kan 78.000 kilo trekkracht leveren en een snelheid halen van 12 knopen. Het olieconsumptie was 'netjes': 25.000 liter per etmaal bij volle belasting. De bemanning bestond slechts uit drie man. De machinist en matroos (1 week op, 1 week af), de kapitein (2 weken op, 2 weken af).

#### *Dwars-uit*

Cees demonstreerde het dwars-uit varen wat gepaard ging met luid ronkende motoren en een licht trillend schip, vol gas met 6 knopen dwars-uit met een schip van

31 meter lang: een zeer bijzondere ervaring. Ook het draaien om z'n as kwam aan bod. Door de voorste schroeven naar bakboord en de achterste schroef naar stuurboord te verdraaien draaide het schip in zijn eigen schroefwater om zijn eigen as, sneller dan het kompas kon bijhouden.

Na dit spelenvaren kwam het echte werk: we zouden vastmaken aan de achtersteven van een Chinees containerschip van zo'n 250 meter lang en het schip, samen met een collega sleper, een scherpe bocht omhelpen en naar de kade brengen. Het vastmaken op de Chinees werd vergemakkelijkt door het gebruik van een hele lichte kunststof tros (Dynema) van 25 meter vooraan de sleepkabel (breukbelasting 200 ton).

### *Krijtbord*

De kont van het schip werd simpelweg opzij getrokken door de schroeven in de juiste richting te draaien en de hydraulische koppelingen tussen de motoren en de Schottels hun werk te laten doen.

De motoren bleven een constant toerental draaien en het 'gas geven' werd geregeld middels de hydraulische 'koppelingen'. Tijdens het varen werden we door de machinist mee naar beneden genomen en met oorbeschermers op gingen we de machinekamer in waar we met handgebaren uitleg kregen, zeer indrukwekkend. Hier was het schip ook op z'n breedst: 12 meter.

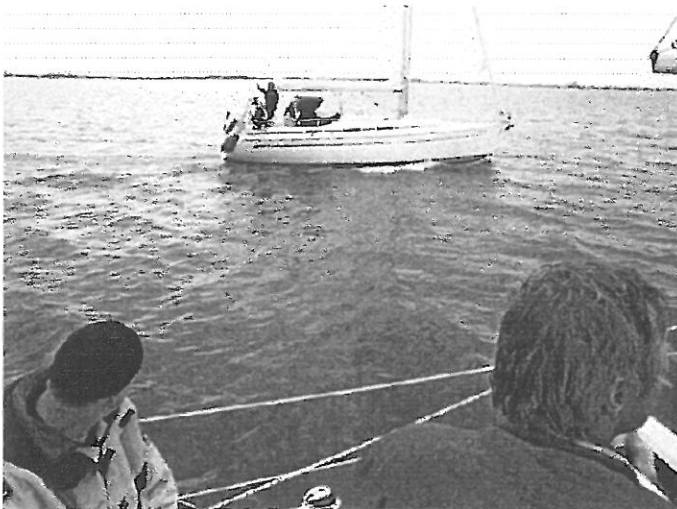
Een contrast was echter dat in dit ultra moderne schip diverse motorgegevens, olieverbriuk uit de verschillende olietanks (totaalinhoud ca. 175.000 liter) op een krijtbord werd bijgehouden.

Vanaf de sleper hadden we een mooi uitzicht op het werk van de 'roeiers' die de trossen van het containerschip (5 voor en 5 achter) naar de wal brachten.

Na deze klus voeren we terug naar de kade waar we waren opgestapt. Daar liet Cees ons de rest van het schip zien en vertelde veel over de materialen aan boord. Niets werd overgeslagen: van de broodbakmachine tot aan de vuurpijlen om lijnen over te schieten naar een schip, om vast te maken op ruwe zee.

Diep onder de indruk van het schip en de gebeurtenissen van die morgen bedankten we de kapitein en bemanning en keerden vol verhalen huiswaarts, en toch nog gevaren van de winter.

Frans en Erik Zwinkels



### **Langzij met één (1) lijn Manoeuvreren op de motor, deel 1**

Manoeuvreren is vaak een bron van stress en ander ongemak (schade aan de boot). Slechts 5% van de

jachtschippers kan probleemloos op de motor manoeuvreren. Zelfs als zij goede zeilers zijn, geeft het manoeuvreren op de motor veel leed. De onmacht blijkt uit: te braaf gebruik van voortros en achtertros, te veel of te weinig motorvermogen, een onberedeneerde voorkeur voor de hoger wal en de stuurboordzijde van bijvoorbeeld een sluis. Niet onbelangrijk is ook dat de coördinatie van de manoeuvre ver te zoeken is. De schipper geeft zijn bemanning geen of onvoldoende instructie. De bemanning grijpt wanhopig naar de kant; de schipper naar zijn gashandel.

De co-schipperscursus die in april gehouden is, heeft aandacht besteed aan manoeuvreren. We hebben in april een week lang rondjes gedraaid, vooruit en achteruit gevaren, aangelegd en afgevaan. De deelnemers zijn nog geen volleeerde schippers, maar het juiste gevoel voor een goede motormanoeuvre is geboren. Deze tekst is een schriftelijke neerslag van de gegeven instructie. En nog een beetje meer, want niet voor alle oefeningen was genoeg tijd.

In de eerste aflevering besteed ik aandacht aan de langswal. Dit is de wal waar we in de vaarpraktijk het meeste mee te maken hebben. Wat ik vooral wil duidelijk maken is dat één manoeuvreerlijn voor aanmeren en afvaan genoeg is. Bij het aanleggen is de eerste lijn cruciaal, bij het afvaan de laatste lijn.

In de tweede aflevering worden voor alle windrichtingen de manoeuvres in schema gezet. In de derde en laatste aflevering komen sluis en box aan de orde. In deze eerste aflevering gaat het dus om een eerste voorbeeld, volgende keer gaat het om de systematiek en in de derde aflevering staat de toepassing in een aantal bijzondere gevallen centraal.

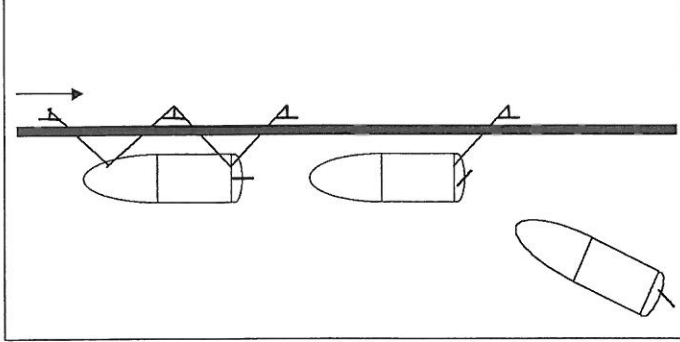
### *Voorbeeld*

De CZT verzamelt vaak in de Buitenhaven in Enkhuizen. De haven ligt vlakbij het station; gratis parkeren en makkelijk voor de opstappers die met openbaar vervoer komen. Veel wind staat er meestal niet. En als er wind staat, dan staat de wind bij het binnenvaren van de haven meestal op de kop. De situatie in de buitenhaven van Enkhuizen is een niet al te moeilijke langswal. Kenmerk van de langswal is dat de wind min of meer evenwijdig aan de lengterichting van de wal waait. Er zijn twee varianten: 1) wind op kop (zoals in Enkhuizen), en 2) wind van achteren.

Aanmeren aan stuurboord gaat meestal als volgt. De schipper draait zijn schip evenwijdig met de wal of - iets beweeglijker - een schip dat aan die wal reeds ligt afgemeerd. Achterop en voorop staat iemand met een lijn in

**Langswal; aanmeren met wind op de kop:**

- 1) evenwijdig aan de wal gaan varen
- 2) achtertros uitbrengen, op spanning houden
- 3) meerlijnen vastmaken, daarna: motor uit.



zijn hand. Zijn er maar twee mensen aan boord dan hanteert de schipper zelf zijn achterlijn. Nabij de wal of het afgemeerde schip worden de lijnen liefst aan behulpzame zeilcollega's overgegeven. Vooral de voordekker moet flink vooroverbuigen om de kant te bereiken. De motor gaat uit. De boot ligt dan nog niet langszij: de resterende meters moeten met spierkracht overbrugd worden. Na 10 minuten touwtrekken ligt het schip op zijn plaats. Meestal met de voorpunt naar de wal toegeknepen en soms wordt ook een spring vergeten, maar een kniesoor die daar op let.

Afvaren is gaat gemakkelijker. Losgooien of losgegooid worden. Gashandel naar voren. Stootwillen krijgen het nu flink te verduren. Er is immers nog geen ruimte tussen de schepen. Ze springen vaak tussen de schepen uit. De stootwillen raken niet zelden verstrikt met die van de burens. De manoeuvre wordt voortgezet met een ruime bocht over bakboord. De snelheid neemt toe. Een bemanningslid wankelt in het gangboord. Omringende schepen worden maar net gemist. Ongeruste burens worden genegeerd. De 180 graden zijn voltooid en het schip vaart de haven uit.

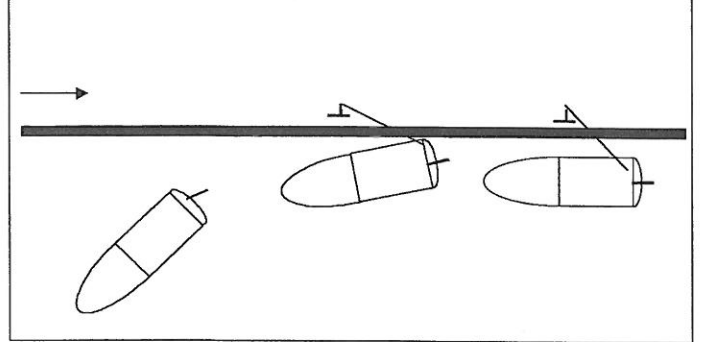
Dit voorbeeld is natuurlijk geheel fictief. Natuurlijk is hier ook geen CZT-schipper bij betrokken. Of toch wel een beetje?

*Eén lijn is genoeg*

Het kan ook anders. Het bovengenoemde voorbeeld is meestal niet stressvol, want de omstandigheden zijn rustig. Toch kan het comfortabeler, ook in zo'n probleemloze case. Neem een achtertros. Geef de tros in handen van een bemanningslid. Zet hem/haar ter hoogte van het breedste deel van het schip, want alleen daar is de wal binnen bereik. Laat hem/haar afstappen als het schip evenwijdig en langs de wal ligt. Zorg er wel voor dat het schip op dat moment stil ligt ten opzichte van de kant; haal alle vaart eruit. Beleg de achtertros op de wal. Maak de achtertros niet te kort en niet lang (ongeveer 2

**Langswal; afvaren met wind op de kop:**

- 1) meerlijnen losmaken, achterspring laten staan
- 2) in achterspring varen, achterkant draait naar de wal
- 3) motor in neutraal, spring losmaken, langzaam vooruit



meter) en houd daar van tevoren rekening mee. Breng de achtertros voorzichtig onder spanning door vooruit te slaan (elk lijntje kan breken). Staat de lijn eenmaal strak dan kan de spanning iets worden opgevoerd. Leg het roer over stuurboord. Het schip zal dan vanzelf naar de kant draaien. Eenmaal langszij, kunnen de andere meerlijnen worden uitgebracht. De motor blijft in zijn vooruit staan, zolang het schip nog niet volledig is afgemeerd. Anders gaat het contact tussen schip en wal weer verloren; het schip gaat dweilen en we moeten opnieuw beginnen.

Is bij het langszijkomen de afstand te groot voor een veilige overstap, sla dan kort achteruit. De meeste moderne jachten hebben een linksdraaiende schoef. Het wiefect brengt het achterste gedeelte van stuurboordszijde dan naar de wal. Bij een rechtsdraaiende schroef is het net andersom. De stand van het roer doet er bij kleine snelheid weinig toe. Houd er een stootwil bij om het eerste contact tussen schip en wal op te vangen. Overstappen is dan vaak niet eens nodig. Het bemanningslid kan er waarschijnlijk zo wel bij. De afstand is hooguit een meter. De schipper/stuurman zou in dit geval alleen kunnen aanleggen. Maar het zeker gemakkelijker als een bemanningslid de achtertros bedient en een ander bemanningslid een stootwil op de goede plaats houdt.

*Ruimte maken bij afvaren*

Ook het afvaren kan beter dan in het fictieve voorbeeld. We moeten zorgen voor meer ruimte tussen schip en wal, voordat we wegvaren. De stootwillen hebben dan een langer leven. Een elegante motor-manoeuvere wekt bovendien nieuwsgierigheid en waardering, zo leert de ervaring. Altijd goed voor een praatje.

Meer ruimte tussen schip en wal krijgen we door de achterspring te gebruiken. We gooien alle lijnen los, maar laten de achterspring zitten. De achterspring bren-



### Dubbel prijzen: CZT en de Euro

Ook CZT-leden en deelnemers van CZT-tochten dienen met ingang van 1 januari 2002 in Euro's af te rekenen. Het bestuur heeft een berekening gemaakt van de huidige en toekomstige tarieven. Van die toekomstige tarieven willen we afgeronde bedragen maken, vandaar deze verantwoording. Het is namelijk onhandig om tijdens een voorjaars- of najaarstocht met de penningmeester een precies bedrag van 15,89 Euro te moeten afrekenen. Daar maken we dus 15 Euro van. Sommige bedragen ronden we naar boven af, andere bedragen naar beneden. Om een zo neutraal mogelijke oversteek van guldens naar Euro's te maken hebben we de totale uitgaven voor een CZT-opstapper uitgerekend die met de vier gebruikelijke evenementen meedoet. De afrondingen zijn zo gekozen dat het totaal bedrag (Hfl. 705,- of te wel 320 Euro) hetzelfde blijft. De berekeningsgrondslag was als volgt: een weekend=2 dagen, de hemelvaarttocht=4 dagen en een Engelandreis = 9 dagen.

De verschillende bedragen staan in de tabel. Er is een kolom 'nu' en een kolom 'straks'. De kolom nu bestaat uit een bedrag in guldens en een (niet afgerond bedrag) in Euro's. Het bedrag 'straks' is het afgeronde bedrag in Euro's. Voorbeeld: de jaarlijkse contributie is nu Hfl. 85,- per jaar. In Euro's komt dat neer op 38,57132 Euro. Dit ronden we af op 40 Euro. Etc. Bij de omrekening van guldens in Euro's geldt: 1 Euro = 2,20371 guldens.

### Tabel: Omzetting van guldens in Euro's en gevolgen voor de portemonnaie van een CZT-lid

	Nu Hfl.	Euro	Straks Euro (afgerond)
Jaarlijkse contributie	85	38,57132	40 jaar
Schippersbijdrage (weekend)	30	13,61341	15 dag
Schippersbijdrage (week)	25	11,34451	10 dag
Voor- en najaarweekend	35	15,88231	15 2 dagen
Hemelvaart	45	20,42011	20 4 dagen
Engelandreis	75	34,03352	35 9 dagen

Koers Euro 2,20371

CZT'er die aan alles meedoet, is kwijt:

319,9151	320 Euro
705	705 guldens

gen we geleidelijk onder spanning door achteruit te slaan. Voer de spanning langzaam op. De achterkant draait naar de wal en de voerpunt draait richting het midden van het vaarwater. Houd een stootwil bij de hand. Een hoek van 30-40 graden is meestal ruim voldoende om ongeschonden te kunnen wegvaren. Voordat we wegvaren zetten we de motor in zijn neutraal. De spanning raakt van de achterspring en dat geeft de bemanning de gelegenheid om de achterspring los te maken. Controleer of de achterspring daadwerkelijk los is. Vaar rustig vooruit weg.

Het tweede deel van de manoeuvre (het keren over 180 graden) wordt bij gebruik van de achterspring ook gemakkelijker. Immers we hebben al 30-40 graden ge-

wonnen. De resterende 140-150 graden zijn te bereiken door weinig vooruit te slaan met het roer naar bakboord. Bij een linksdraaiende schroef wordt de draaicirkel kleiner door kort achteruit te slaan. Gebruik de achteruit alleen om de voorwaartse snelheid uit het schip te halen; het schip moet wel blijven draaien. Gebruik het motorvermogen alleen voor het keren en niet om vooruit te varen.

Bij te veel gas wordt de draaicirkel alleen maar groter. De afstand tot de nabijgelegen schepen blijft dan te klein. De burens hebben dan weer (terecht) reden om ongerust te worden.

Dion Kooijman

## Co-schipperscursus

maandag 23 t/m zondag 29 april 2001

De Bavaria's *Syrius* en *Meteoor* lagen in Enkhuizen met de, vooral geduldige, instructeurs Dion en Frederik op een achttal aspirant co-schippers te wachten.

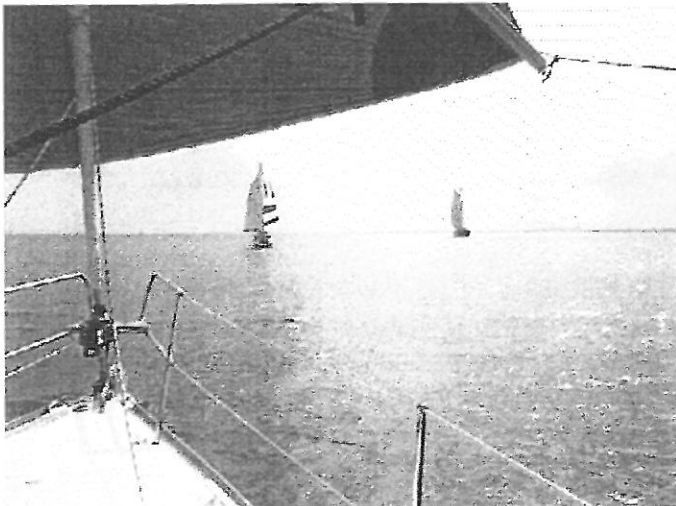
De eerste manoeuvre die geoefend werd was *tas* over boord. Piet had garantie op de draagriem, maar dat hielp even niet. Meters reling waren daarna nodig om de zevendelige kledingset te drogen. Het ergste was het mobieltje; de hele week kon er niet meer met het thuisfront worden gebeld!

Beladen met boodschappen verlieten wij de Oosterhaven, door de sluisen, op naar Hoorn. Rond de avondschemer meerden we naast elkaar af in de binnenhaven en we verzamelden alle versnaperingen die na het zeilen lekker vallen. Ondertussen ging Dion onverstoort door met de avondles: de overhoring van de huiswerkopdrachten, over weersystemen, waterpeilen, maanstanden etc. Co-schippers moeten kunnen plannen, rekenen, koken en bovenal digitaal onderlegd zijn.

### *Wieleffect*

De volgende ochtend begonnen we aan een gewild onderdeel: manoeuvreren in de haven. Sprakeloos waren wij als aspirant co-schippers toen vóór ons een bruine vloot schip, circa 23 m. lang, nagenoeg om z'n as draaide met slechts één meter voor en achter zich. Goed voorbeeld doet goed volgen.

Terug op het grote water kozen we wederom voor Enkhuizen. We overnachtten in de noordelijke jachthaven voor anker, vergezeld van een straffe wind. De ankerwacht werd ingesteld: een goed gevulde fles werd aan een lijn vastgebonden en hieraan werd een pan met deksel bevestigd. De fles moest zwaar genoeg zijn om de pan niet onnodig in de kuip te laten vallen, dat gaf zo'n herrie. Een behendigheidsklus!



Inmiddels was het woensdag, op naar Andijk, een geschikte oefenhaven voor de boxmanoeuvres. We kregen veelzijdig les: de schippers wisselden dagelijks. Hadden we net geleerd dat we met de druk op het roerblad zonder tegensturen krap konden draaien, kregen we vervolgens aanwijzing bij het achteruitvaren toch het roer maar om te gooien. Het aanleggen met de grote bal, en daarna de Griekse methode: loodrecht op de steiger, deden we ook maar al te graag. Er was toch weinig publiek tijdens zo'n midweek. De beide instructeurs zaten wel met een dilemma: wanneer grijpen we in: tot het goed gaat, bijna goed gaat of alvorens het echt fout gaat.

Even deden we Medenblik aan om vervolgens de overtocht naar Stavoren te maken. De halfwinder werd bijgezet, Frederik's favoriet. Beurtelings hadden we een uurlang roulerende taken: dekhulp werd kok, kok werd navigator, navigator werd stuurman en na het sturen kreeg je weer de verlichte taak als dekhulp.

### *Gegist bestek*

Donderdag ochtend wilden we allemaal nogmaals het wieleffect oefenen, aan de lege kade van Stavoren, totdat Dion er genoeg van had. Eerst maar eens zeilen op het IJsselmeer en met een geblindeerde GPS de gele markeringsstonen bevaren. Geen GPS, en de marifoon en het log waren stuk, toeval?

Al waanden we ons terug in analoge tijden, we navigeerden ter plaatse op de Oude Zeug. Voor anker gelegen wachtten we de nachtzeil oefening af, naar Medenblik. De *Syrius* voer in het donker wel érg dicht langs de windmolens. Wij op de *Meteoor* hadden geen zorg over de intellectuele vaardigheden van de crew aldaar, maar toch.

In Medenblik moesten de bemanningen van de *Syrius* en de *Meteoor* maar eens tot elkaar komen. Het gezellige cafébezoek ontlokte naderhand nog veel boeiende



discussies die overigens niets met de bemanning zelf te maken hadden.

### *Blinde tonnen*

Vrijdag was al weer de laatste cursusdag. Met halfwinder voeren we, al peilend, naar Enkhuizen. Sturen met de halfwinder op bleek een vak apart te zijn. In Enkhuizen arriveerden de overige deelnemende schepen van de CZT voor de waddentocht.

Wachten in de haven was genoeglijk; de bruine vloot liep binnen (opstapdag) en wij stonden als gevorderde stuurlied aan wal. We konden nu meepraten.

's-Avonds vertrokken alle acht CZT-schepen naar Stavoren. De nieuwe opdracht was: blinde tonnen zoeken. De GPS deed weer mee, waypoints werden ingegeven en de juiste posities werden bepaald. Het zoeken naar blinde tonnen reesterde nu alleen voor degenen die zich even af wilden zonderen vóór op de boot.

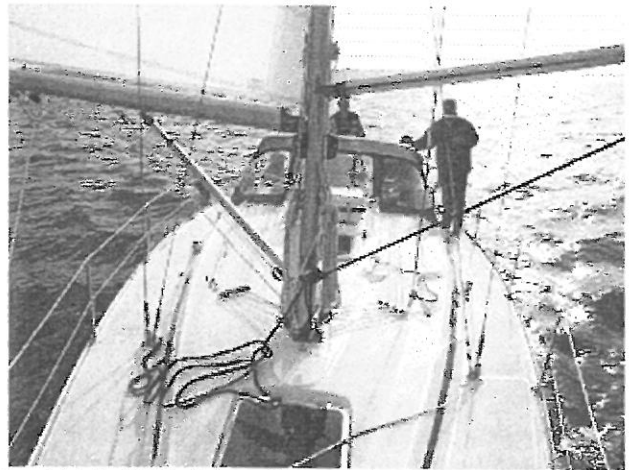
In het Staverens café praatten de clubleden elkaar bij.

### *Borg*

De volgende dag zeilden we met kracht 4, ruimend naar 5, op naar Kornwerderzand. De Metoor had de halfwinder bijgezet en het gedrag van het schip veranderde voelbaar in een duikboot. Toen we de halfwinder voldoende hadden uitgeprobeerd raakten we bij het opruimen Frederik nog bijna kwijt.

Na het verlaten van Kornwerderzand kregen we het geheim van de Boontjes. Het dispuut over het 'passeren van de drempel' is nog steeds niet opgelost.

Het waaide pittig. We zochten tijdelijk een toevlucht in Harlingen, dit werd niet in dank afgenomen. We adviseerden de havenmeester dan ook een training bij collega Menno Sappé te nemen. Hier wilden we niet blijven en met een dikke zes vertrokken we naar ons doel voor de zaterdag: Terschelling. Willem Tuinstra koos, met de Bavaria 38, de juiste kant van de vaargeul en trotseerde tegenstroom. Wij hadden het nakijken. 's-Avonds in het



inmiddels CZT club-café werd de dag nog eens grondig doorgenomen.

Ook de Sirius was eruit gezeild. Zondag kon ze de strijd nog eens aanbinden met de Aragon. Terug in Kornwerderzand werd de CZT-vloot vanaf de Noorderzon ter afscheid geportretteerd voor de website en werd onze grote mooie blauwe lesbal verloot aan een gelukkige schipper. Zowel wind en zon werkten mee aan een prachtige waddentocht.

Bij vertrek naar Enkhuizen voer het scheepje Wallevis moedeloos rond; het had geen schroef meer. De bemanning van de Sirius was nog niet uitgeoefend en bood een sleepje aan. Wij als zusterschip Metoor bleven stand-by. In Makkum hebben we de Wallevis afgemeerd. Bijkomend gevolg was (helaas) wel dat we i.p.v. zeilend op de motor terug moesten.

Tijdens het onbepaald vis eten in Enkhuizen waren de meningen unaniem: een geweldig leerzame, geslaagde en bovendien gezellige co-schipperscursus, met dank aan de enthousiaste inzet van Dion en Frederik!

Overigens zijn de borgsommen voor de Bavaria's volledig geretourneerd.

Janita Toren  
Jacqueline Vermue





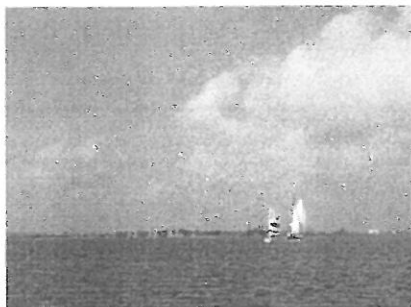
## Schippers gezocht!

Onder deze titel is er een reclamecampagne van start gegaan. In april van dit jaar zijn brochures en affiches bij de verschillende Nederlandse jachthavens rondgedeeld.

Het doel is duidelijk: de CZT zoekt schippers, omdat ondanks de ledengroei van afgelopen twee jaar de verhouding tussen schippers en opstappers uit balans dreigt te geraken. Te weinig schippers en te veel opstappers wel te verstaan. Concreet betekent deze onbalans dat er gemiddeld te weinig kooien zijn voor de opstappers die zich voor de verschillende CZT-evenementen hebben aangemeld.

Schippers gezocht is ook een aanmoediging voor eigen leden/schippers om zich voor CZT-evenementen in te schrijven. Het lukt vaak wel na enig aandringen, maar het gebeurt ook dat drie dagen voor vertrek een schipper zich aanmeldt: 'Heb je nog opstappers?'

'Nee' is dan het antwoord, omdat er dan al veel energie is gaan zitten in het huren van schepen en het vinden van gekwalificeerde bemanning etc. Verplichtingen zijn dan al aangegaan.



## Aanmelding tochten

S.v.p. drie weken voor aanvang zo mogelijk via de website van de CZT aanmelden voor een tocht.

Deze aanbeveling geldt voor opstappers en schippers. De noodzaak om huurschepen te gebruiken is dan minder groot.

Aanmelden kan nog voor de Engelandreis in september en de Najaarstocht naar de Wadden in oktober.



## Bulletalie

Tijdens de Hemelvaarttocht in mei was de koers op de heenweg en de terugweg van Engeland voor de wind/ruime wind. Typische koersen voor een bulletalie. Een bulletalie verhindert een ongewenste (klap)gijp.

De talie bestaat uit een landvast, schoot of speciale lijn die ter hoogte van de grootschoot aan de giek wordt vastgemaakt en vervolgens voor op het schip op een klamp wordt belegd. De giek wordt zo gefixeerd; de giek kan niet meer naar achteren en gevaarlijk overzwaaien.

## Foto's

De foto's van de CZT-tochten in het voorjaar naar Terschelling en tijdens Hemelvaart naar Engeland staan op de website: [www.czt.nl](http://www.czt.nl).

## Volgende Nieuwsbrief

De volgende Nieuwsbrief zal begin augustus verschijnen. Bijdragen (ja, graag) kunnen tot uiterlijk 23 juli worden ingestuurd.

## Colofon

Website: <http://www.czt.nl>  
email: [info@czt.nl](mailto:info@czt.nl)

Betalingen op rekening:  
Postgiro 2536575, t.n.v.  
Club Zeezeilers Twellegea  
Deurme, België

Voorzitter /  
redactie Nieuwsbrief:  
Dion Kooijman  
Verwersdijk 168a  
2611 NN DELFT  
tel. 015-214 5718  
[d.c.kooijman@bk.tudelft.nl](mailto:d.c.kooijman@bk.tudelft.nl)

Secretaris:  
Carla Mulder  
Sumatrakade 307  
1019 PL AMSTERDAM  
tel. 020-419 4034  
[cmulder@bda.amsterdam.nl](mailto:cmulder@bda.amsterdam.nl)

Penningmeester:  
Paul de Smet  
Bosuil 106  
B-2100 DEURNE, België  
tel. 00 32 3350 1225  
[pauldesmet@compuserve.com](mailto:pauldesmet@compuserve.com)

Bestuurslid:  
Willy Oor  
Scheperenveld 224  
7327 DC Apeldoorn  
tel. 055-541 3836  
[w.s.a.oor@chello.nl](mailto:w.s.a.oor@chello.nl)

Bestuurslid:  
Ad van der Scheer  
Aarle-Rixtelseweg 6  
5707 GL Helmond  
tel. 0492-542251

Reisvoorbereiding/  
cruisedirector  
Peter Kunst  
Hendric Dirckszstraat 9  
1135 HK Edam  
tel. 02993-66689  
[p.f.h.kunst@freeler.nl](mailto:p.f.h.kunst@freeler.nl)

Indeling schepen  
Frans Kunst  
Nijenheim 3215  
3704 AV Zeist  
tel. 030-699 3159  
[frans@art.xs4all.nl](mailto:frans@art.xs4all.nl)

Schepen en veiligheid:  
Henk Thijssen  
Papenbergseweg 27  
6585 KV Mook  
tel. 024-696 2552  
[HOM.Thijssen@hetnet.nl](mailto:HOM.Thijssen@hetnet.nl)

Wouter Akkerman  
Spoorlaan 61  
3739 KC Hollandsche Rading  
tel. 035-577 1206