

CZT Nieuwsbrief

1	Engelandtocht 2003	5	Noordzee bij nacht	8	Schippersvergadering E-mail adressen
3	Voor technuten	7	Welkom nieuwe leden Wintertocht		

Oktober 2003

Van de redactie

De nieuwsbrief van deze maand staat bijna geheel in het teken van de Noodzeetocht: Onno beschrijft zijn ervaringen van zijn eerste tocht met de CZT, Willy beschrijft de technische problemen die zich voordeden en Ad vertelt iets over het 's nachts op de Noordzee varen. Verder een oproep om zich op te geven voor de wintertocht en een aankondiging van de vergadering voor schippers en co-schippers. Tenslotte een welkom voor een aantal nieuwe leden.

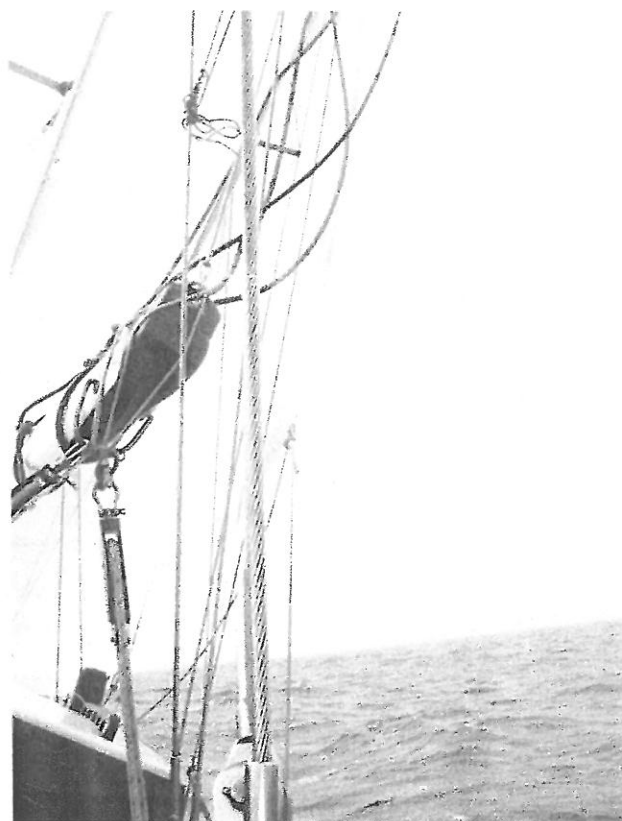
Engelandtocht 2003

Voor mij was dit tevens de eerste kennismaking met de CZT. Ergens onderweg ben ik door Stef gestrikt voor het maken van dit reisverslag. Ik hoop dat het nog een paar punten extra oplevert bij de ballotage.

Vrijdag 5 sept. Vertrek Amsterdam. Zoals bij iedere tocht wordt er vooraf een tochtplan gemaakt. Maar plannen zijn uitsluitend bedoeld zijn om van af te wijken en dit gebeurde ook nu in ruime mate. De schippers in hun wijsheid hebben anders beslist. Niks overnachten in IJmuiden, niks Vlissingen, Zeebrugge of Ramsgate.

Zaterdag 6 sept. Bij IJmuiden direct naar buiten en rechtstreeks naar de overkant. 4-Uurs wachten in ploegen van 4. Hoewel het weer niet erg raar was werden verschillende opvarenden toch in lichte mate door een groene verkleuring en wat raar gevoel in de maag getroffen. Ook al is zeilen het leukst je wilt toch ook aankomen en daartoe moest er toch flink wat gemotord worden. Het eerste reisdoel was Lowestoft. De Elisabeth met Peter Kunst en de Tineke met Wim en Jellie Tuinstra lopen rond 5 uur binnen. Wouter Akkerman met de Witte Raaf had motorpech en had daardoor wat langer werk. De Raaf bleef die nacht op

zee en heeft een aantal uren voor de kust wat op en neer gekruist.



Zondag 7 sept. Om 7.00 uur zijn we met Tineke uitgevaren om de Raaf op te pikken en naar binnen te slepen. Behalve de Witte Raaf had ook de Tineke wat technisch malheur; op weg naar Lowestoft kwamen er vreemde geluiden uit de motorkamer. Voorlopig nog wat ondefinieerbaar. De Elisabeth kon niet achterblijven en bleek later een hapering in stuurinrichting te hebben. De toon was gezet voor een flink deel van de reis. Met zijn allen kun je eindeloos ouwehoeren over wat er allemaal

wel loos kan zijn maar uiteindelijk moeten er toch een paar mensen zijn die de handjes laten wapperen. Op de Tineke heeft Hans Beugeling diverse keren ondersteboven in de motorkamer gehangen terwijl Willy Oor een tijdelijke overstap naar de Witte Raaf heeft gemaakt. Als de afspraken kloppen zal Willy los van dit verslag een verhaal schrijven over het hele gebeuren op de Raaf. Wat ik er van weet is dat Wouter zijn kop krom was en dat die gevinkt moest worden. Zo iets was het geloof ik.

Ondertussen hebben we in Lowestoft in de disco wat korte rokjes bekeken. De volgende ochtend wat gewandeld over de boulevard (kan het nog saaier?) en verder de zondag uitgeluierd.

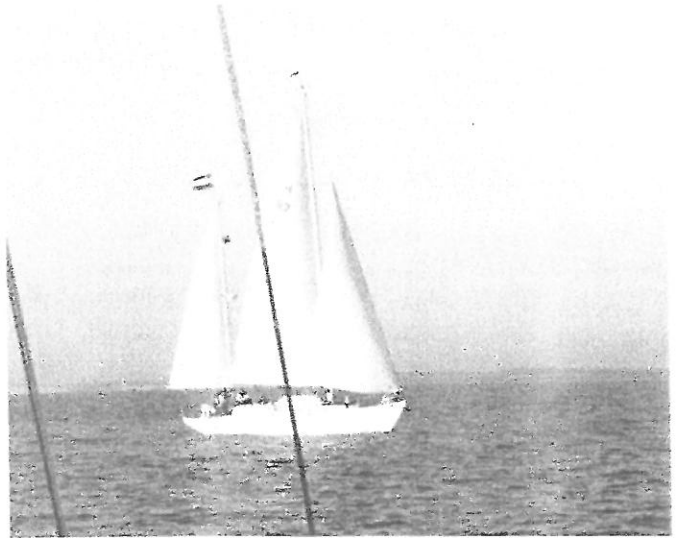
Maandag 8 sept. De Elisabeth en de Tineke varen samen uit. De Witte Raaf zou eerst stevig aan de motor gaan prutsen en ons daarna volgen waar we hen aan de monding van de Deben weer zouden ontmoeten. Met prachtig weer maar veel te weinig wind ging het richting Harwich waar de Shotley Point Marina onze ligplaats voor de nacht zou zijn. Lekker dicht onder de kust gevaren en genoten van alles wat er te zien was. Iets te dicht onder de wal varende werd een klein zandbankje ons bijna nog noodlottig. Snel het roer om en ook dit kwam weer goed.

Tussen de bedrijven konden we onze kennis verbreden over een scala aan onderwerpen. Zo hield Kier Toren een lezing over pootaardappelen en de bedreigingen daarvan (loez'n uit het Zuiden) en op welke wijze die worden gesignaleerd waardoor kan worden voorkomen dat ze de oogst vernietigen. Ons werd duidelijk dat de kwaliteit van de grond op het Groningse Hoge Land en het klimaat daar belangrijke factoren zijn. Uiteraard is het onderwerp scheepsdieselmotor meerdere keren uitgebreid aan de orde geweest toegespitst op de situatie waarin wij verkeerden. De blikfabricage werd later behandeld door Hans Beugeling. Waar je al niet op komt door een simpel blikje bier vast te houden en je dan af te vragen of het materiaal aluminium of staalplaat is. Waar een zeiltocht al niet toe kan leiden.

Intussen was er weer contact geweest met de Witte Raaf. De reparatie was goed verlopen maar kennelijk was niet alles opgelost want de motor was weer niet op gang te krijgen zodat zij besloten nog een nachtje voor de kust te kruisen.

Dinsdag/woensdag 9/10 sept. Afvaart 07.00 richting de Deben; het vroege uur was noodzakelijk om met gunstig tij naar Woodbridge te kunnen varen en de Raaf weer op te pikken en naar binnen te slepen. Met wat betrokken weer en een enkel drupje voeren we de Deben op naar

Woodbridge. Nog even aan de mooring om op voldoende hoog water te wachten. Dat was ten minste de bedoeling. De Elisabeth lag al op een boei toen wij met de Tineke en de gesleepte Witte Raaf arriveerden. De bedoeling was om bovenstrooms van de Elisabeth te gaan liggen toen in één keer er van alles gebeurde. De Tineke zat kennelijk iets te dicht onder de wal en liep vast waarna de nog altijd doorlopende Witte Raaf bijna

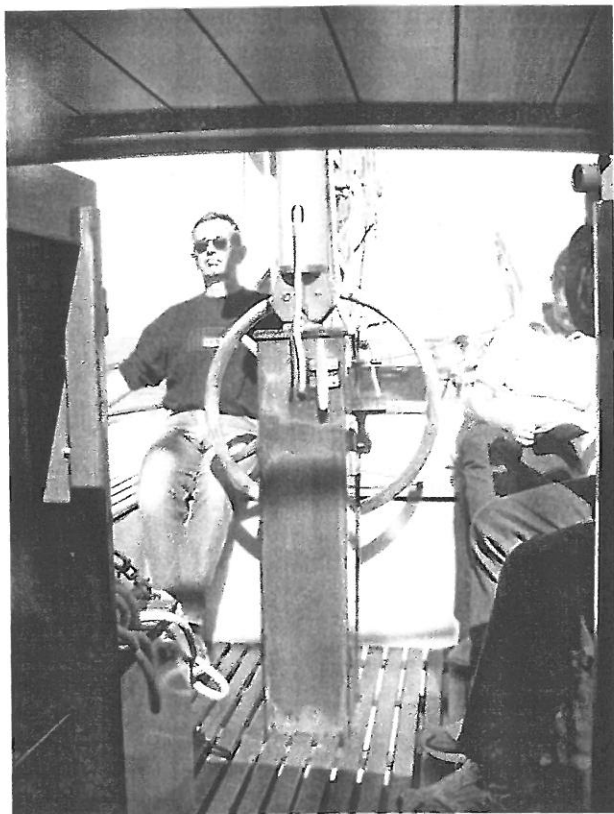


achterop de Tineke liep. De dinghy fungeerde hierbij gelukkig als een enorme fender. Door tegelijk weg te sturen liep de Witte Raaf weer vrij maar nu op ramkoers richting Elisabeth. Godzijdank had Peter de motor nog standby en was super alert: vol gas vooruit en wegwezen. In combinatie met opnieuw bijsturen van de Raaf liep dit avontuur zonder grote brokken af. De Tineke hield hier een verzette davit aan over die later met vereende krachten weer is gefatsoeneerd. Je moet er niet aan denken wat er allemaal had kunnen gebeuren. In dit avontuur zit een belangrijk leermoment. Slepen en gesleept worden dient met de grootst mogelijke zorgvuldigheid te gebeuren, zeker in omstandigheden waarvan bekend is of kan worden vermoed dat de manoeuvreerruimte beperkt is. En een gesleept schip heeft geen rem.

Wonder boven wonder bleek hierna de motor van de Witte Raaf weer te starten en kon op eigen kracht binnen varen. Lekker een paar liter brandstof uitgespaard. Ik hoop nog eens uitgelegd te krijgen hoe dit nou precies zat.

Intussen hadden de techneuten al uitgedokterd wat al die vreemde geluiden uit de motorkamer van de Tineke betekenden. Enerzijds een lager dat op een afgesleten as liep en nog wat gedoe met V-snaren. Wim besloot om dit ter plekke te laten verhelpen. Hans zijn vrije dag schoot er hierdoor bij in. Achteraf kon worden

geconstateerd dat er was gerepareerd maar niet afdoende.



Ook de problemen aan de stuurinrichting van de Elisabeth werden hier verholpen. Voor de mensen die niet aan motoren hoefden te knutselen was dit een mooie gelegenheid om te passagieren. Van die mogelijkheid is goed gebruik gemaakt. Met de bus naar Ipswich daar wat rondgelummeld, een bietje gedronken en weer naar boord. Ter afsluiting van deze dag 's-avonds het gezamenlijk diner inhoe heet die tent ook al weer?

Donderdag 11 sept. Prima weer maar nog altijd te weinig wind. Vertrek rond 12.00 uur. De rivier weer af en langs de kust zuidwaarts naar Felixstowe en de Orwell op naar Wolverstone. Hoe dichter we bij onze bestemming kwamen hoe dichter ook de lucht ging zitten. Om het af te maken werden we nog getraceerd op wat motregen.

Vrijdag 12 sept. De nachtelijke wind en regen trokken weg en het werd een mooie ochtend. In Pin Mill een kop koffie gedronken en het wrakkenkerkhof bezocht. Wat een troep. Hier en daar bleken er in die bende ook nog mensen te wonen. Rond 14.00 is het tijd om de thuisreis te aanvaarden. Geen wind dus veel motor. Weer

dezelfde wachtdeling als op de heenreis. Het was net volle maan geweest dus een prachtige heldere nacht.

Zaterdag 13 sept. De behouden aankomst in IJmuiden werd gevierd met een zoute haring als voorgerecht en gebakken vis met brood als hoofdgerecht. De Elisabeth en de Witte Raaf zaten een paar uur achter ons en om niet al te asociaal over te komen hebben we eenmaal door de sluis geprobeerd op hen te wachten. Dit is niet helemaal gelukt. Op het traject naar Amsterdam werd het schip schoongespoten en een laatste maal genuttigd: raasdonders met spek.

Waar ik het niet over heb gehad maar zeker niet ongezegd mag blijven is de gastvrijheid van Wim en Jellie. Buitengewoon en van harte aanbevolen.

Onno Buitenhuis

Voor Technenuten

Onze afgelopen reis naar Engeland heeft voor al onze schepen een extra dimensie gekregen. Alle schepen hebben wel iets gehad waaraan onze technenuten zich konden verlekken.

De Witte Raaf meldde aanvankelijk op zaterdagmiddag dat zij accuproblemen hadden omdat de motor niet rond wilde gaan. Besloten werd om de motoraccu te wisselen voor de lichtaccu. Enige tijd later kwam het bericht over de Marifoon dat het wisselen van de accu niets had opgeleverd. Het had er dus alle schijn van dat de motor was vastgeslagen. Wat hier de mogelijke oorzaak van kon zijn was nog niet bekend. Men besloot op zee te blijven. Het was tenslotte mooi weer en er dreigde geen gevaar. Men kon echter niet binnen komen omdat ofwel de wind of wel de stroom dit niet toestond. De Witte Raaf en de Tineke hadden de afspraak gemaakt indien er toch behoefte zou zijn aan een sleepje dan zou dat kunnen gebeuren.

Op zondagmorgen besloten de beide kapiteins tot een sleep. Dus redelijk vroeg op en de Witte Raaf werd binnen gehaald door de Tineke. In de haven van Lowestoft werd er die zondag morgen uitgebreid besproken wat er wel aan de hand zou kunnen zijn. Als mogelijke oorzaken werden de warmtewisselaar, de oliekoeler, het uitlaatspruitstuk of de koppakking aangewezen. Een ieder had wel een mening of wist wel wat er mis was met de motor. Wouter besloot op

onderzoek uit te gaan en constateerde dat er zout water uit het luchtfilter stroomde. De cilinders stonden dus vol met water en dat was meteen de rede waarom de motor niet rond kon komen. Hoe echter zout water uit de inlaat kan komen terwijl het zout en zoetwatersysteem gescheiden zijn was niemand echt duidelijk. Uiteindelijk kwamen we tot de conclusie dat het mogelijk de koppakking kon wezen. Wouter had daar ook aanwijzingen voor gezien de voorgeschiedenis van de motor.

En zo gingen Wouter en Willy op zondag over tot het demonteren van de kop. Alles werd voorzichtig gedemonteerd en op volgorde weggelegd. De kajuit werd hierdoor onmiddellijk omgedoopt tot werkplaats. De bemanning moest door het voorluik naar binnen. Toen de kop er af was en we de koppakking konden bekijken konden we duidelijk vaststellen welke cilinder er vol met water had gestaan. Roestvorming en cavitatie rondom en in de 2^e cilinder. Alles werd verder voorbereid om op maandag de cilinderkop ergens te laten vlakken. Willem had al rond fietsend een revisiebedrijf gevonden. Vertelde dit aan Wouter waarna Wouter de zaak verder ging verkennen. Met twee geleende fietsen en een bagagewagentje van de jachthaven zijn Wouter en Willy op maandagmorgen om 7.00 uur op weg gegaan. Er moest gereedschap, oliefilter, en een luchtfilter gekocht worden. Een momentsleutel konden we in Lowestoft huren. We waren terug om 11.00 uur.

De beide andere schepen waren volgens afspraak reeds vertrokken naar de jachthaven nabij de ingang Harwich. Het samenbouwen van de motor verliep voorspoedig mede omdat er een pakkingset, goed gereedschap en een reparatiehandboek aan boord waren. Enige uren later kon de motor weer gestart worden. De motor sloeg onmiddellijk aan. Koelwater kwam uit de uitlaat en dus kon alles weer verder worden afgebouwd, de kajuit werd gereinigd en iedereen was blij dat de reparatie zo spoedig was verlopen. Nu maar weer naar de andere C.Z.Ters. Omdat er geen wind was kon er weer op de motor worden gevaren. We zouden maar een gedeelte van het traject afleggen, ergens ankeren en dinsdagmorgen ons weer bij de overige schepen voegen.

Toen we echter op dinsdagmorgen opnieuw de motor wilde starten, bleek dat de motor weer vast stond. Kennelijk was de echte storing niet de koppakking geweest. Maar wat dan wel is dan nog steeds niet duidelijk. Opnieuw contact met de Tineke en weer kon de Witte Raaf gesleept worden. Nu over de Deben naar

het plaatsje Woodbridge. Het slepen verliep redelijk goed en we zouden afmeren aan een moring nabij de ingang van Woodbridge omdat we gezien de waterstand nog niet over de drempel van de haven heen konden.



Maar ineens liep de Tineke vast in de modder. En nog erger daar waren ze op de Witte Raaf niet op voorbereid. U raadt al wat er gebeurde. Ondanks stuurmanskunst kon men op de Witte Raaf niet voorkomen dat er een aanvaring plaats vond. De davidstang aan bakboordzijde werd geraakt. Het geluk was dat de rubberboot er mede voor zorgde dat de schade beperkt bleef. Gelukkig kon door ingrijpen op de Elizabeth en opnieuw stuurmanskunst op de Witte Raaf een volgende aanvaring voorkomen worden.

Nu we toch moesten wachten op verdere stijging van het water, besloten Wouter en Willy weer op onderzoek uit te gaan. Weer kwam er water uit het luchtfilter. Goede raad was nu duur omdat we niet zo snel konden bedenken waar het nu aan zou liggen. Een ding was wel zeker, de motor kon het nu niet meer zijn. Wouter besloot om het hoger gelegen watercircuit (dus het zoetwater gedeelte) af te sluiten. Om zeker te zijn dat er geen dubbele circulatie kon ontstaan werd de impeller gedemonteerd en werd de waaier van het zoetwater gedeelte verwijderd. Kranen e.d. werden afgesloten. Om al het water weer uit de motor te krijgen werden de inspuitsstukken voor de tweede keer gedemonteerd. De motor werd via de startmotor net zolang rondgedraaid totdat al het water eruit was. En nadat de inspuitsstukken gemonteerd waren en het luchtfilter element weer was drooggemaakt, werd de motor gestart. We konden dus op eigen kracht de haven in varen.

De rest van de reis is er dus alleen maar gevaren met de zoutwaterkoeling. Dit kon omdat wanneer de motor stilgezet werd, het water terug zakt naar zijn laagste niveau en dus nooit boven de kleppen kan komen. Wat

er werkelijk aan de hand is, zou Wouter wel verder in Nederland gaan uitzoeken. Daar moeten we dus nog van horen. Mogelijk is het uitlaatspruitstuk de oorzaak omdat deze al eerder was gelast.

In de haven van Woodbridge hebben vele sterke armen de krom gedrukte davidstang weer recht gedrukt. Willem had bij de aandrijving van zijn componenten al enige tijd last van bijgeluiden en trillingen. Omdat hij zo niet wilde blijft varen, besloot hij om dit te laten herstellen alvorens de Tineke mee naar Engeland zou gaan. Er werd een nieuw steunlager gemonteerd. Al snel bleek onderweg dat de reparatie niet veel had geholpen omdat de trillingen en de bijgeluiden weer te horen en te voelen waren. Dus werd onderweg het luik open gemaakt en Hans constateerde versleten en loszittende V.snaren. Ook de as die een nieuw lager had gekregen had te veel speling. Willem en Hans besloten om dit in Woodbridge verder te bekijken. In Woodbridge werd er dus besloten de as er tussen uit te halen en te laten oplassen zodat het lager spelingvrij gemonteerd kon worden. Na enige uren sleutelen en vette kleren kwam de as naar boven en werd deze gebracht naar de scheepsreparatieinrichting in de haven van Woodbridge. De as werd de volgende dag terug gebracht en het was te zien dat deze was opgelast. Wat schetst onze verbazing als Hans en Willem vaststellen dat het oplassen niets heeft uitgehaald omdat er veel te veel was afgeslepen. Dus opnieuw had de as te veel speling.

Maar omdat de tijd verder ontbrak werd de as toch maar gemonteerd. Hans heeft wel de aanwezige nieuwe V-snaren gemonteerd zodat het gillen van V-snaren niet meer te horen was. De geluiden die de as voortbracht waren dus niet weg. Wel hebben Hans en Willem getracht om de bijgeluiden binnen aanvaardbare normen te houden. Een vetspuit werd er bij een Engelse schipper geleend. We zijn terug naar Holland gevaren met de wetenschap dat de Tineke de asreparatie voor de 3^e keer zal moeten laten uitvoeren. Of dat intussen al is gebeurd, weten we nog niet.

Als laatste hebben we de Elizabeth. Deze had wat problemen met het stangenstelsel van de besturing. De sturbewegingen naar het roer worden via een stangenstelsel met homokinetische koppelingen overgebracht. Bij een bepaalde uitslag wordt de stang korter vanwege de hoek die gemaakt moet worden. Het korter worden wordt normaal opgevangen door een spiebaanverbinding. De as is dus vrij om hierin heen en weer te bewegen. Om een of andere rede kwam de as uit deze uit de spiebaanverbinding los. Dus werd er in

Woodbridge besloten de as er tussenuit te sleutelen. En deze 3 cm. te laten verlengen. Nadat de verlenging had plaats gevonden werd de as weer gemonteerd. Gelukkig was deze storing wel in een keer opgelost. Het is echter niet duidelijk waarom de as nu pas verlengd moest worden. Misschien moet Peter ook wel de zaak opnieuw bezien wanneer hij terug is in Nederland. Wanneer we terug kijken mogen we vaststellen dat de C.Z.T. zich als een hechte club heeft gedragen. Aan solidariteit, adviezen en medeleven heeft het niet gelegen. Misschien waren we allemaal wel blij. Tenslotte hebben alle storingen bijgedragen tot onderlinge solidariteit en we hadden wat om handen op de momenten dat we toch stil lagen.

Willy Oor

De Noordzee bij nacht

Vrijdag 5 september vertrokken om 9 uur 's avonds uit Amsterdam om via het Noordzeekanaal naar IJmuiden te varen. Het oorspronkelijke vaarplan voor de Noordzeetocht was om aldaar de nacht door te brengen en de volgende dag door te varen naar Vlissingen, om vervolgens via Zeebrugge, Ramsgate en de River Orwell weer naar IJmuiden terug te zeilen. Traditiegetrouw wordt het vaarplan echter onmiddellijk terzijde geschoven en besluiten de schippers direct door te varen de Noordzee op met bestemming Lowestoft. De huidige en te verwachte wind maken een directe oversteek geschikter. Bovendien voelde onze schipper er niet voor om zich in de drukke scheepvaartroutes voor Hoek van Holland en Vlissingen te begeven.

Deze oversteek was dezelfde als waarmee ik acht jaar geleden met zeezeilen begon. Alleen toen overdag, het was nu middernacht. Ik vind het enigszinds onprettig om de eerste tocht met een (voor mij) onbekend schip in het donker te beginnen, je weet niet waar alle touwtjes zit. Bovendien voelde ik me toch weer wat katterig na een paar maanden niet te hebben gevaren. Maar een aantal andere bemanningsleden zijn wel bekend met het schip.

Over het algemeen heb ik geen bezwaar tegen het varen bij nacht. Speciaal als er kust- en scheepslichten te zien zijn, vind ik het wel leuk. Het verkennen en herkennen van de lichten en interpreteren van scheepsbewegingen zijn voor mij de aantrekkelijke

kanten van het zeezeilen. Ik heb gevaren in gebieden waar geen kust te zien is en weinig tot geen schepen kwamen. Als dan ook de hemel nog geheel bewolkt is en het enige licht bestaat uit het weerschijnen van de boordlichten tegen de nevel rond de boot, gaan de zintuigen hun eigen weg en spiegelen je zaken voor die er niet (kunnen) zijn. Ik hoorde ooit het verhaal van een dame, die staande aan het roer van een jacht in de Carriben, een motorrijder op volle snelheid op haar toe zag komen. Ze dacht: "O, jé, als dat maar goed gaat" en pas toen de motor gepasseerd was, kwam het besef: "Een motorrijder, midden op zee??" (Ik ben er niet helemaal zeker van dat de dame in kwestie niet iets geslikt had).

Van die omstandigheden hadden we geen last, scheepvaart genoeg. Vooral in het midden van de Noordzee waar de voornaamste verkeersstromen plaats vinden was het een af- en aankomen van schepen. Spannend is het verkennen van nieuwe lichten, het in de gaten houden of de peiling verandert, het herkennen van de richting waarin de toplichten staan, en als het schip dichterbij komt ook de boordlichten herkennen. De navigatielichten worden in sommige gevallen bijna geheel overstraald door deklichten. Met name vissersschepen kunnen hier goed mee overweg; als ze netten uitbrengen of de vangst binnenhalen zijn de gekleurde toplichten rood of groen boven wit nauwelijks te vinden. Ook grote passagiers- en veerschepen met hun zee van deklichten kunnen er wat van.



Dan komt er een schip op je af en de peiling verandert niet, er moet worden uitgeweken. Maar door wie? Als het om een motorschip gaat en zijn we zelf aan het zeilen (of wat minder netjes is, varen we op de motor

maar voeren we nog steeds de zeillichten) dan dient het motorschip uit te wijken. Vraag blijft dan: heeft-ie je gezien? Onze eigen navigatielichten zijn natuurlijk niet te vergelijken met die van een groot schip en dragen niet zo ver. Standaard hebben deze schepen natuurlijk hun radar bij, maar dan opnieuw de vraag: is de effectieve doorsnede van onze radarreflector voldoende om door de scheepsradar van de ander te worden opgemerkt? Een aantal jaren geleden is in het maandblad Zeilen een artikel verschenen waarin een test van radarreflectoren voor jachten werd beschreven: de resultaten waren nogal bedroevend.

En tenslotte de vraag: staat er iemand op de brug? De vraag is niet zo vreemd. De druk op bemanningen wordt steeds groter doordat er met steeds minder mensen wordt gevaren. Zelfs bij de nederlandse koopvaardijvloot komen gevaarlijke toestanden voor, aangezien de wet nu toestaat om met minder officieren te varen dan dat vroeger het geval was. Dit onder druk van economische factoren. Hoe is het overigens anders te verklaren dat in een druk bevaren water als het Nauw van Calais twee schepen op een wrak varen, dat goed is beschreven in de Berichten aan Zeevarenden van de verschillende landen en bovendien uitgebreid van betoning is voorzien.

En nogmaals: met name de vissers hebben hier een slechte naam. Op het internet vond ik de site (<http://vaart.nl/veiligheid/rvds/>) waarin de uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart in 2002 zijn opgenomen.

Van die veertien uitspraken betrof het in vier gevallen vissers, die zonder dat er iemand op de brug stond, de wacht niet goed uitkeek of de schipper zelfs in slaap was gevallen, in aanvaring waren gekomen met andere schepen, sommige voor anker liggend.

Het is dus zaak om op het juiste moment uit te wijken ook als de ander dat zou moeten doen. Alleen: wanneer en welke richting? Want de schrik is groot als je te laat uitwijkt en het andere schip gaat dan ook uitwijken. In twee gevallen tijdens mijn wacht zagen we een schip naderbij komen waarbij de peiling niet veranderde. En in beide gevallen zagen we op een gegeven moment de toplichten naar elkaar toelopen, eventjes zagen we beide boordlichten rood en groen en vervolgens liep het andere schip netjes ruim achter ons langs.

Een andere uitwijksituatie deed zich voor op de terugweg, in vol daglicht. Een vrachtschip naderde ons schuin van achteren aan stuurboord, we voeren zelf ook op de motor en moesten navenant handelen. De hoek waaronder het schip naderde was ongeveer twee streken achterlijker dan dwars (22,5°), dat is de grens tussen het groene boordlicht en het heklicht en daar ligt het verschil tussen komend van stuurboord (wij moeten wijken) en oplopend (hij moet wijken). Hij was duidelijk van mening dat hij van stuurboord kwam en onze schipper nam maar even gas terug om 'm voor te laten gaan.

Balkenende laat Hare Majesteit in de troonrede zeggen, dat de economie tot stilstand is gekomen: bedoelt is natuurlijk de groei in de economie. Op zee zou je dat niet zeggen, ik heb het nog nooit zo druk gezien. En in die drukte wordt het voor een jachtje steeds moeilijker ongestoord zijn weg te vinden.

Ad van Mansum

We verwelkomen nieuwe leden

Onno Buitenhuis uit Meppel heeft zijn eerste reis bij de CZT al achter de rug en doet daarvan verslag in deze nieuwsbrief. Onno heeft ervaring in de Middelandse Zee en in de Caribbean

Margaret Dingemans uit Dordrecht is pas begonnen met zeilen maar erg enthousiast.

Hanneke van de Ende uit Zoetermeer heeft hoofdzakelijk ervaring op binnenwateren.

Dick Gerwig uit Maarssen heeft TKN en de oversteek naar Engeland al 4 maal gedaan

Geja Heeremans uit IJmuiden

Jetty Hoekstra uit Lelystad heeft ervaring op de Noordzee, naar Engeland en Noorwegen en op de Atlantic naar Galicië

Yvonne Riedijk uit Vlaardingen heeft een keer gevaren op het IJsselmeer en de Waddenzee en is direct enthousiast geworden.

Wintertocht 2003

De laatste tocht van het seizoen is de wintertocht die op 29 november gepland staat. Vorige jaar waren er twee schepen beschikbaar voor 11 deelnemers. We herinneren ons de roemruchte tocht van de Jeri en de Peanut die zich in de bittere kou en snijdende wind weer

terug ploeterden van Hoom naar hun thuishavens. Om dit de schippers te besparen, zal de vertrek- cq. aankomsthaven niet Hoom zijn, maar bepaald worden door de schippers die zich aanmelden. Daar er in deze periode van het jaar geen schepen gehuurd kunnen worden, is het aantal plaatsen voor opstappers beperkt en afhankelijk van de schepen die zich aanmelden. Hiervoor geldt: wie het eerst komt, wie het eerst vaart. Aanmelden kan tot 8 november. Bij voorkeur via de website.

Schippersvergadering

Op 13 december wordt de jaarlijkse schippersvergadering van de CZT gehouden. Naast het gebruikelijke verenigingsgedeelte (tochten, opleidingen, etc) wordt er een presentatie met videobeelden gehouden door de KNRM, afdeling preventie watersportongevallen. Het zal gaan over het hoe en wat te doen als het fout gaat op zee. We hopen op een levendige discussie met de aanwezige (co-)schippers over gebruik communicatie middelen, wat te doen als er een helikopter boven je schip hangt, hoe kom ik in die reddingsboot, etc. Schipper en co-schippers ontvangen een uitnodiging voor de vergadering.

E-mail adressen

Om de leden sneller te kunnen bereiken (bijvoorbeeld voor spontane tochten), verzoeken wij nogmaals ie-dereen om zijn/haar e-mail adres te sturen naar de secretaris, Ad van Mansum, via: avanem@xs4all.nl

Website: <http://www.czt.nl>
E-mail: info@czt.nl
Postgiro 2536575, t.n.v.
Club Zeezeilers Twellegea
Deurne, België.

Voorzitter:
Henk de Rijke
Marinaweg 147
1361 AH Almere
tel. 036-536 9080
Henk.de.Rijke@inter.Nl.net

Secretaris:
Ad van Mansum
Nansenstraat 7
2806 HJ Gouda
tel. 0182-546260
avanem@xs4all.nl

Penningmeester:
Paul De Smet
tel. 00 32 3350 1225
pauldesmet@compuserve.com

Nieuwsbrief:
Ad van Mansum
tel. 0182-546260
avanem@xs4all.nl

Overige bestuursleden:
Stef Lauriks
tel. 020-6905229
lauriks@worldonline.nl

Reisvoorbereiding:
Ad van Mansum
tel. 0182-546260
avanem@xs4all.nl

Stef Lauriks
tel. 020-6905229
lauriks@worldonline.nl

Indeling schepen:
Alwin Koelemij
tel. 033-4945828
alwin.k@hccnet.nl

Peter Kunst
tel. 02993-66689
p.f.h.kunst@freeler.nl

Schepen en veiligheid:
Henk Thijssen
tel. 024-696 2552
HOM.Thijssen@hetnet.nl

Wouter Akkerman
tel. 035-577 1206
wouterakkerman@zonnet.nl

Website:
Frans Kunst
frans@atux.nl