

ESCAPADES

MAGAZINE OVER HET REILEN EN ZEILEN VAN
"THE GREAT ESCAPE" IN THE FINANCIAL TIMES
ROUND THE WORLD CLIPPER RACE 1975/76.

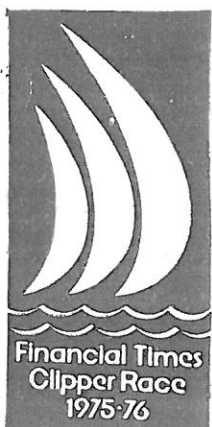
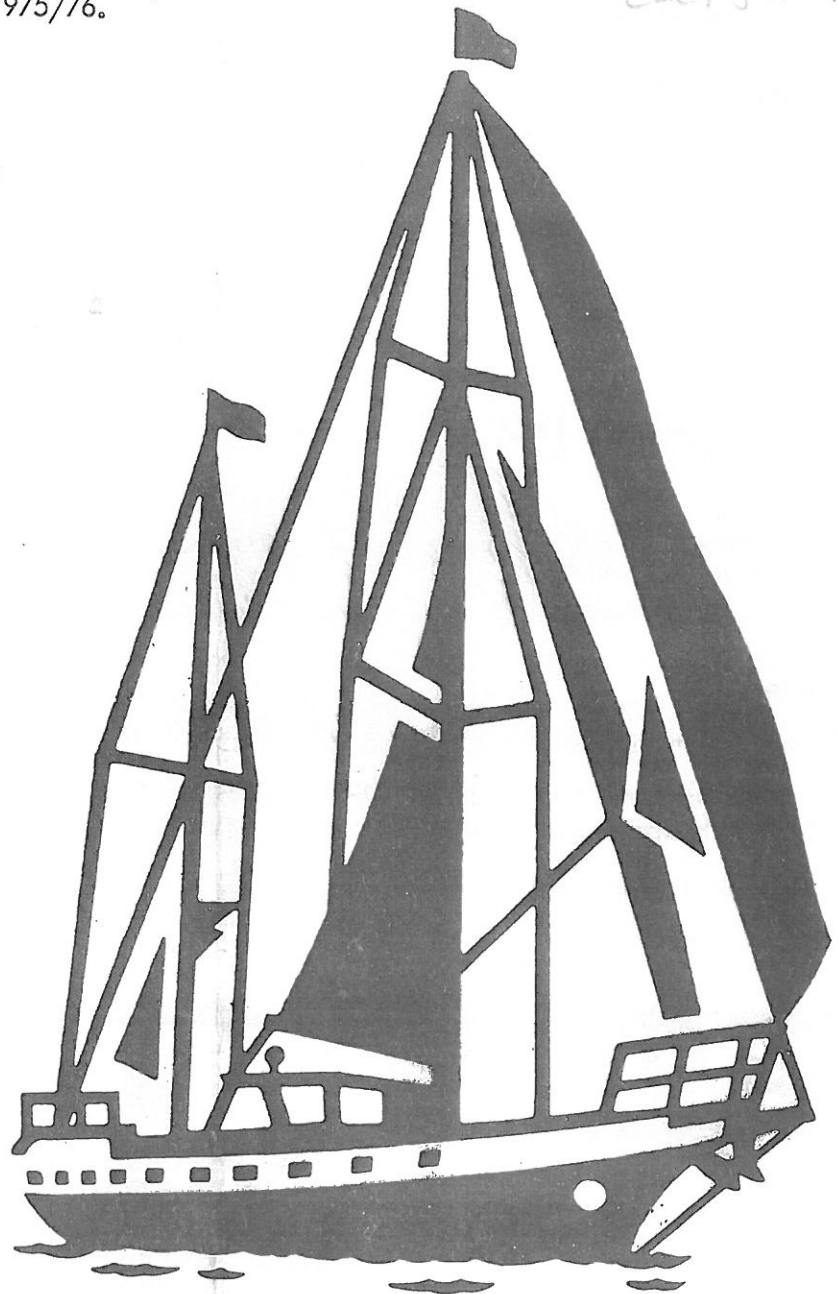
1 ste jaargang nr. 9

ca 15 mkt '76

Dieselcentrum

Freek Faber

Tuigage



Uitgave: Watersport "TWELLEGEA" Uitwellingerga.
Friesland. Telefoon: 05153-372/382.

London Sydney London

Philips Nederland B.V.



Resumerend: wij zijn bereid u ter beschikking te stellen drie recorders N 2222, 13 hoofdtelefoons N 6310, alsmede 24 blanco cassettes van het type C90.

DIRECTIE

EINDHOVEN, 4 augustus 1975.

DOORKIESNUMMER (040) 782944



SNEEK, Leeuwenburg hoek Grootzand, Tel 05150-3104

SPECIAALZAAK RADIO - TELEVISIE - GRAMMOFOONPLATEN - ELECTRISCHE HUISHOUDELIJKE APPARATUUR

Dank voor adviezen en hulp bij de installatie.

Schipper en bemanning.

GROOT IN GELUID

phonogram b.v.

Aan de bemanning van
"THE GREAT ESCAPE"
t.a.v. Kapitein Huisman.

Drentestraat 11 - Amsterdam-Buitenveldert - Telefoon 44 08 88 - Postbus: 7104
Handelsregister Amsterdam, Nr. 82530

Mijne heren,

Zelf een fervent zeezeiler, wens ik U veel sukses in de race en een behouden vaart.

Ook al ben ik ervan overtuigd, dat het U aan afwisseling niet zal ontbreken, hoop ik, dat in de schaarse momenten van rust onze muziek een aangename afleiding mag zijn.

Met vriendelijke groeten,

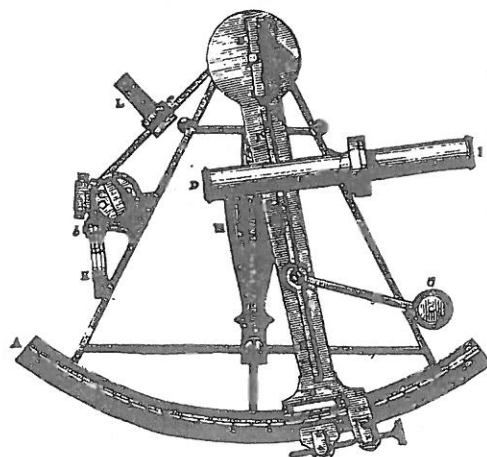
PHONOGRAM B.V.

W. Barents
W. Barents
Directeur

ESCAPADES

Uitgave:
Watersport "TWELLEGEA".
Uitwellingerga.
Hoofredactie:
Hendrik Huisman, Marijke Post.
Samenstelling:
Marijke Post.
Vaste medewerkers:
Dirk Nauta, Hans Dijkhuisen.

Redactie adres:
"TWELLEGEA", Uitwellingerga.
T. 05150 370/382



In "ESCAPADES" nr.10.

Aankomst van "The Great Escape"
in Dover, Amsterdam en "Twelle-
gea".
Relas. Schipper Dirk Nauta.



Dieselcentrum.

Leonard Lang, Apeldoorn.

"Zeilend rond de wereld".

Ja zeker, maar niet zonder goede motor. De "general conditions" schreven voor dat er in elk deelnemend schip een motorvermogen moet staan, zodanig dat een snelheid van t.m. 6 mijl per uur gehaald kan worden. Verder moet er brandstof aan boord zijn voor minstens 100 zeemijlen varen.

De motor mag niet gebruikt worden voor de voortstuwning van het schip, dan alleen in noodgevallen. Met die snelheid onder motor kan "The Great Escape" normaal wel meekomen, want de FIAT CP 3, 6 cylinder zorgt voor zeker 9 mijl per uur. Dat zat er nu niet in want de uitgekende 3 bladschroef werd voor deze trip vervangen door een 2 bladschroef, die in vaanstand achter de steven kan staan om zodoende zo weinig mogelijk weerstand te krijgen bij het zeilen. Met deze schroef liepen we, onder motor, 7 mijl per uur, maar met tegenwind is de stuwkracht weg.

Stroomdraaien is de belangrijkste taak van de motor tijdens zo'n reis. En natuurlijk het gevoel van veiligheid die het geeft. De eisen zijn voor het stroomdraaien erg hoog. Op 3 manieren moet de radio-telefonie van stroom kunnen worden voorzien. 3 Setts batterijen aan boord en een noodagregaat waarmee de radio zender-ontvanger direct kan worden gevoed. De radio-zender aan boord is, na de zeilen en de bemanning, verreweg het belangrijkste onderdeel en gebruikt ook de meeste energie. De CP 3. van Fiat liep elke dag tussen de 30 en 60 minuten om de stroom op te wekken, en weigerde daarbij nooit een keer. Het noodagregaat werd praktisch niet gebruikt. Toen gedurende het stroomdraaien eens de koelwatertempera-

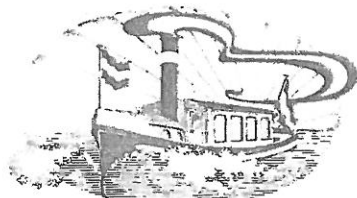
tuur opliep bleek de thermostaat te moeten worden verwisseld. Maar geen nood. Dank zij de goede zorgen van Leonard Lang was in alles voorzien. Er was een nieuwe complete thermostaat aan boord, evenals een wisselstroom dynamo en andere zeer vitale delen. Stroomvoorziening is daarom ook zo belangrijk omdat men gediskwalificeerd wordt als de radioverbindingen niet kunnen worden verzorgd. Om te repareren moet men dan een haven aanlopen hetgeen vertraging tot gevolg heeft. Ook op de terugreis werkt tot nu toe alles perfect.

Het brandstofverbruik van de motor moet wel erg voordelig genoemd worden, daar wij met 650 liter 100 dagen voeren en daar dan ook nog de vertrek en aankomst uren naar de start en in de baai van Sydney van moeten aftrekken, terwijl er nog een rest brandstof in de tank was toen we in Sydney aankwamen. Hulde aan Leonard Lang voor de goede zorgen.

Men ziet dat een goede motor belangrijk is om een zeilwedstrijd te volbrengen en mogelijk te winnen. "TWELLEGEA" zeeschepen varen alle met de CP 3, 6 cil. 145 pk. Sinds 1972, toen de "Norseman" motor werd ingebouwd, is er geen enkel probleem geweest. Opmerkelijk om niet te zeggen ongewoon.

VOORBEELD.

"Norseman" en "The Great Escape" zijn in Ringkøbing en Esbjerg en moeten met zuid west 9 naar huis. 52 Uren stampen en paaltjes pikken. Niet prettig voor de bemanning, maar wel op tijd thuis en de motor niet een misklap. Wij, schippers van de "Twellegea" vloot zweren bij Fiat.



FIAT.

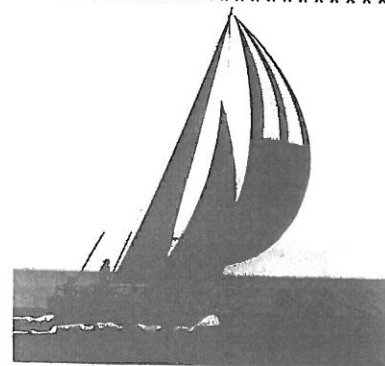
Muziek aan boord.

Door toedoen van de Heer Minckema van "Minkema Radio en TV te Sneek" kwamen wij in contact met "Philips Eindhoven" en "Phonogram te Amsterdam". Deze combinatie van bedrijven vervulde onze hartewens: Muziek aan boord en in elke kooi.

Philips zorgde voor de apparatuur, (recorders, koptelefoons, etc), Phonogram voor de muziek en Minckema voor de adviezen en materialen voor de inbouw. Geweldig geregeld. Heerlijk deze muziek, elke week 15 andere bandjes erop en ook weerberichten opnemen en gesprekken van Scheveningen Radio. Bij Philips zijn ze niet krenterig. Want toen we in Sydney problemen hadden met de apparatuur, kwam Philips Australië de recorders omruilen voor nieuwe "We zoeken later wel eens uit wat eraan mankeert!"

Prachtig materiaal, zo kun je wel op zee varen, zelfs 100 dagen.

Dank, Minkema, Dank Philips, Dank Phonogram.



"ZEEZEILEN". 1976.

Week en 14 dagenreizen met "THE GREAT ESCAPE" en de "FREE ENTERPRISE" in zomer 76. "NORSEMAN" in Tall Ship Race naar New York. Transatlantic Race BOSTON-PLYMOUTH.

ESCAPADES allerlei:

MISSTAP.

Josco Grubic van de "Anaconda" heeft, volgens de Financial Times, kaarten voor z'n Omega navigatie systeem aan boord genomen van een booreiland in de Tasman zee bij Nieuw Zeeland. Men sprak bij de Financial Times over mogelijke diskwalificatie van de Anaconda. Dit zal echter wel wat meevallen. De "Ananconda" ging, volgens Josco Grubic, 600 mijl oost van Buenos Aires plat en rolde door zodat de bemanning op het plafond liep. Zo'n manoeuvre is niet zó best voor de moraal. De "Ananconda" is inmiddels gefinished en wel om 23.00 uur op maandag 8 maart 1976. Gefeliciteerd "Anaconda".



"LEZING" 19 maart a.s.

Tijdens deze avond verteld schipper Huisman over zijn ervaringen aan boord van "The Great Escape" gedurende het eerste traject "London-Sydney". Er zijn mooie films over de reis, het vertrek in London en Sydney, de aankomst in Sydney enz. Ook liggen de route kaarten ter inzage en de wereldkaart laat U de route en de posities zien. Er wordt koffie en koek geserveerd. De bar is warm en goedgevuld. Ook is er mogelijkheid tot overnachten. Tot vrijdag 19 maart, 20.00 uur op "TWELLEGEA".



"CLIPPER RACE".

heet het boek dat de Boer Marietiem uitgeeft over het reilen en zeilen van "The Great Escape" in de Round the World Clipper race 1975, 1976. Het boek zal 144 bladzijden bevatten met meer dan 200 foto's. Vanaf eind april te koop in elke boekhandel tegen een prijs van Fl.14,50.

Veel plezier met "CLIPPER RACE".



STAND VAN DE RACE.

De "Great Britain II" is reeds lang in Dover. Dit schip finishte op 25 februari 1976 en deed bijna 67 dagen over het traject Sydney-Dover. Het Traject London-Sydney werd in 67 1/3 dag afgelegd.

De "Anaconda" is 8 maart te 23.00 uur in Dover gefinished. Dit schip moet bijna 12 dagen voor "The Great Escape" finishen. Dat is nu wel het geval.

Van de "Busnelli" is sinds 4 februari, toen zij de Falkland eilanden verlieten, niets meer gehoord. Zij zullen wel weer radiopech hebben.

"Kriter II", die destijds naar Sydney terug moest, omdat zij het roer verloren is na 27 dagen weer gestart in Sydney en bevindt zich nu reeds in de buurt van "The Great Escape".

"The Great Escape" bevindt zich op het ogenblik in een windstijte gebied. Zij zijn nu in de buurt van de Azoren.



"PRIJSUITREIKING".

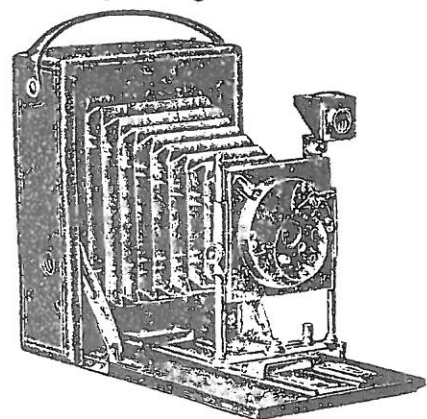
De prijsuitreiking zal op 2 april plaatsvinden in "The Trinity-house" in London. Prinses Alexandra zelf zal de prijzen aan de winnaars overhandigen. Informatie hierover is naar Holland onderweg. Mocht U hier meer over willen weten, bel dan rustig



FOTO'S.

Geachte "Escapades-lezer",

Mocht U in het bezit zijn van goede foto's, films of dia's, die betrekking hebben op b.v. de "Clipper race", het feest in "Twellegea" voor het vertrek van TGE. de reünie, verblijf en start in London en Sydney etc. geef dan even een seintje. Graag zouden wij wat van Uw materiaal aan ons arsenaal van foto's etc. toevoegen. Uiteraard tegen vergoeding.



"TWELLEGEA" BLIJFT ZAKKEN.

De ondergrondse toestand van "Twellegea" wordt zorgelijk. Het gedeelte tussen bar en werkplaats bezorgt vele deskundigen hoofdbrekens. Voorhuis en de bar zelf zijn nog geen verzakkingen gemeld. De Waal's fundatietechniek is ontboden om de toestand in ogen-schouw te nemen. Hopelijk komen zij tot een duidelijk inzicht wat er

TUIGAGE.

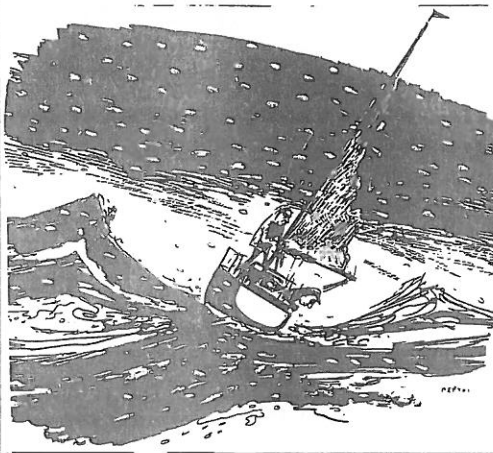
"MASTEN, GIEKEN en BESLAG".
van Van der Neut. Alphen a/d
Rijn en Sun. Amsterdam.

Alle zeescheper van "TWELLEGEA" varen met v/d Neut masten en gieken en Sun beslag. Geen wonder dat wij ons nu er wat byzonders moest gebeuren, weer tot deze specialisten wendden om raad en om speciale voorzieningen te treffen die nodig zijn om bij de zeer byzondere weersomstandigheden, vooral in de Roaring Fourties en 2 x 100 dagen non stop zeilen alles overeind te houden.

Reeds bij de bouw van "The Great Escape" werd zwaarder materiaal voor mastbeslag etc. gebruikt en bij de voorbereidingen later heeft v/d Neut de spi. bomen van zwaardere kwaliteit geleverd, evenals de speciale mastrails en de sledeconstructie om beide spi. bomen te bevestigen. De slede constructie werd door Sun gemaakt. Deze constructie heeft het erg goed gedaan en was een uitkomst. Uit voorzorg waren alle wantputtingen nog eens met een 12 mm. RVS. plaat verbonden met extra gaten om noodstagen aan te brengen en waren de stagen, 12 en 10 mm. RVS. door Lankhorst, Sneek getest. De RVS. Hasselfors stagspanners werden door de fabriek in Zweden voor vertrek nog vervangen door nieuwe, extra geteste spanners. Het hele tuig heeft het goed gehouden tot nu toe en het zwaarste is achter de rug, mogen we wel aannemen.

2 x is er een spi. boom gebroken doordat bij het zeer snel voor de wind zeilen in hoge zeegang in de "Roaring fourties" het schip een schuiver maakte. De spi. sloeg over de kop, waaide uit de lijken en de spi. boom sloeg dubbel op het dek. Dit is beslist geen

pretje als men bedenkt dat die spi. boom als een wildeman op en neer slaat. Iedereen is snel aan dek, want ze zijn dan onmiddellijk wakker en dan het bergen. De bevestiging van het babystag brak af daar waar het aan de band rond de mast bevestigd was. Dit kwam omdat we bij windkracht 9 toch nog wel met volle stagfok zeilden en deze dagen achtereen over een kant stond te slingeren. Dit gaf na zoveel maanden moeheid in de bevestiging, maar dat werd snel opgelost. We zagen wel vaak in zwaar weer de top van de mast voor en achterover buigen ook alweer door het enorme trekken van de voorzeilen. Maar alles bleef prima overeind. Aan de bezaansmast en de stagen was geen schade hoewel deze ook enorm belast werden als bij kracht 9 of 10 met gereefd bezaan gezeild werd. De bezaansmast was voor iedereen beneden in de kombuis de windmeter. Het gieren van de wind plantte zich prachtig voort door de maststeun naar beneden. Een hele zorg minder als je weet dat je tuig safe en sterk is.



Round the world race.

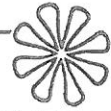
"Waar zijn we ook alweer?"

"We zijn op The Great Escape, dat weet ik zeker".

"Ja, maar kwamen we niet ergens vandaan?"

"Nee, we gingen ergens naar toe".

"Nou ja, we zijn tenminste onderweg".



NAGEKOMEN SPONSORS.

Mashinefabriek De Ruiters te Sneek was bereid een deel van de kosten van het vervaardigen van de aluminium luiken en versterkingen aan het tuig op zich te nemen.

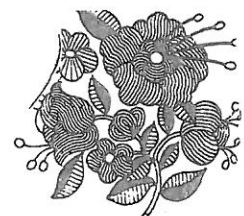
Mashinefabriek W. Hubert en Co. BV. te Sneek bedacht "The Great Escape" eveneens met een halvering van de nota voor de aluminium luiken van de afbouw.

Ook Timmermans Houthandel te Leeuwarden tastte nog eens toe en nam het hout voor de stormluiken van de stuurhut voor z'n rekening.

De Heer J. Huisman sr. te Smilde (vader van Hendrik Huisman) stortte Fl.1000,- op de rekening van "The Great Escape" om de kosten te drukken. Dank voor dit enorme bedrag.

De Heer Huisman sr. bezat vroeger een klipperaak en voer daarmee eerst op de zeilen en daarna met motor door Nederland en België. Na het beëindigen van zijn schippersbestaan was hij lange tijd secretaris bij de Schippersbond te Amsterdam.

Greet Hettinga te Dronten, verwoed zeezeilster en "Twellegea" fan stortte Fl.100,- op TGE's rekening met de mededeling; "Trek hier maar mijn abonnement van "Escapades" vanaf, koop ook maar een leuk bloemetje als Huisman weer voet op "Twellegea" zet en hou de rest maar als bijdrage voor "The Great Escape". Dank, Greet.



RADIO VERBINDINGEN.

"LONDON-SYDNEY".

Onze radio-sett, een gloednieuwe "Pentland Bravo SSB" van Kelvin Hughes Engeland, kreeg direct na de start problemen. De transmitter-unit brandde eruit en we moesten Plymouth binnenlopen waar de zaak gefikst werd. Daar we VHF. aan boord hadden konden we vanuit zee al met London de reparatie regelen. Een VHF. sett is niet meer weg te denken op onze schepen. We werkten met Scheveningen radio en met Portishead, een Engels radiostation. Voor vertrek uit London was er nog een excursie voor de bemanning



naar Portishead waar alles haarfijn werd uitgelegd. Portishead heeft geen middengolf, zodat we in het begin van de race via Scheveningen radio moesten werken voor informatie en communicatie met de organisatoren. Daar onze zender-ontvanger geheel kristal gestuurd was, leverde het kristallenbestand wat problemen op. Later, toen de afstand groter werd ging het beter op de korte golf. We gaven elke dag de positie op aan Scheveningen radio en Portishead. Eerst in de 8 mc.

daarna in de 12 mc. waarmee we dan meestal tegen donker worden aan boord de beste resultaten hadden. Nog later soms goed in de 16 mc. en dan ook vroeg, dus net voor donker worden of 's morgens erg vroeg. In de Indische oceaan werkten we veel in de 12 mc. en 16 mc. en af en toe in de 22 mc. Het probleem vanaf was steeds het

feit dat de omstandigheden maar een korte tijd goed waren om verbinding te krijgen. Moesten we dus na het verbinding maken wat lang wachten dan was veelal niets meer te verstaan.

Na enige tijd wisten bemanning en Scheveningen radio precies wat ze aan elkaar hadden en was er een zeer plezierige samenwerking die resulteerde in goede communicatie met de wal. In de Zuid Atlantische oceaan hadden we contact met General Patcheco radio in Buenos Aires. Maar zij wilden alleen met ons praten als we Castiliaans spraken, wat niet zo goed lukte. Toen we het probeerden vonden ze het niet goed genoeg en verbraken de verbinding. Communicatie in die contreien is erg moeilijk. Durban en Kaapstad komen pas erg laat door en deze luisteren alle uit in de 4 mc. waarvan het bereik niet zo groot is.

Later voerden we nog wel gesprekken via Durban, nadat we een vas-

te tijd afspraken om bv. 8 uur 's morgens in de 8 mc. te komen. In het laatste stuk van de Indische oceaan werkten we veel met Australische stations maar ook veel met Scheveningen Radio, wat weer steeds beter ging naarmate we verder naar het oosten gingen. Perth Radio V.O.P. gaf ons erg goede service en we hielden vaak in 2 min. verbinding met Nederland die, via

de Sateliet keihard doorkwam. Er zat zelfs een Nederlander op de Post office die werd ingeschakeld als we aan de lijn waren. Het systeem is daar nogal wat verschillend van wat wij hier kennen. Je roept daar eerst het radiostation VOP. op. Zij verbinden met Telecom-Perth en die verbinden weer met de general postoffice. Dit levert dan wel eens problemen op als je gedurende een gesprek op een andere frequentie moet overstappen. Eerst weer terug naar VOP. en dan weer van voren af aan beginnen. Voor ons was hun systeem niet zo goed, want alle stations in Australië luisteren slechts uit in 4 mc. en 6 mc. waarvan het bereik gering is.

Nu hadden wij wel de 8, 12, 16 en 22 mc. waar zij ook wel op werkten maar kennelijk alleen (on request) voor grote schepen met telegrafie die dan eerst op telegrafie verbinding maken en dan een frequentie in 8, 12, 16 of 22 mc. afspreken. Goede service kregen we van Perth Adelaide en Melbourne radio, alsook van Hobart radio. Maar Sydney radio was een bezoeking, wat een puinhoop. Als we net verbinding hadden in de middengolf, moesten we eraf omdat ze de antenne moesten afstaan. Kennelijk huren ze die antenne een paar uur per dag. Wij zeiden, laat ons dan maar weer op 4 mc. afstemmen, maar het bleek dat dat niet ging en dat men in verschillende gebouwen zat. Ook werkte het systeem via het Postkantoor slecht, vooral als je het Sydney-slang nog niet goed verstaat en die juf niet langzaam wil spreken of iets wil herhalen.

Goede communicatie vergt veel tijd en wij waren daar zeker 4 uur per dag mee bezig. We hebben steeds goede gesprekken kunnen voeren met alle landen. De grootste storing kwam, voor wat de Scheveningen radio frequentie betreft, van Gdinia radio, Lissabon radio, Rona radio en een Zweeds station die sterker doorkwamen naarmate we verder weg zaten en Scheveningen radio er vaak uitdrukten.

WATERSPORT "TWELLEGEA".
UITWELLINGERGA. (FRL).
TEL. 05153-372/382.

BINNENHALEN VAN "THE GREAT ESCAPE" IN DOVER.

Er is zeer veel animo onder de vele supporters, familie en vrienden van de bemanning van "THE GREAT ESCAPE" om naar Dover te gaan wanneer het schip zal finishen. Dagelijks worden we opgebeld of wij er ook heen gaan, maar dan liefst met een schip. Onze eigen schepen hebben hiervoor niet voldoende capaciteit en daarom heeft "Twelegea" beslag weten te leggen op een nieuw passagiersschip voor 350 personen. Het is de "OLAU KENT" van de Olau Line te Sheerness (Engeland). Dit schip vaart vanaf 1 april in een vaste dienstregeling tussen Vlissingen en Sheerness. Er zijn bars, restaurants, cafetaria's, tax free shop enz. aan boord, alles zeer luxueus en comfortabel.

Het vertrek zal zijn vanaf Hoek van Holland, de duur van de reis drie dagen en de periode ligt tussen 23 en 28 maart a.s. We komen natuurlijk ook weer in Hoek van Holland terug.

De kosten:

Fl.325,- p.p. all in met een plaats in een hut.

Fl.275,- p.p. all in met een plaats in een van de "aircraftseats".

50 jeugdplaatsen voor personen onder de 21 jaar voor Fl.200,- pp all in.

Als U zich opgeeft moet U zeker zijn dat U, wanneer U een week of 4 dagen van te voren bericht krijgt van ons over de juiste datum van vertrek, mee kunt varen. We blijven een dag en een nacht in Dover liggen. Varen "The Great Escape" een eind tegemoet en geven in Dover een groot feest aan boord. Een 7 man sterke band zorgt voor het muzikale gedeelte en Jaap Dekker zal de piano bespelen. Pers, fotografen, radio en TV. mensen zijn aanwezig. Het belooft een geweldig festijn te worden dat U niet gauw weer vergeet. De tijd van het jaar en de gelegenheid lenen zich uitstekend voor zo'n trip.

Wilt U mee, bel of schrijf "TWELLEGEA". Tel nummer: 05153-372/382.
Hieronder een bon, die U volledig ingevuld, naar ons kunt terugsturen.

NAAM:
ADRES:
WOONPLAATS:
TELEFOON:



Reserveer voor mij.....plaatsen aan boord van de
OLAU KENT in een hut/aircraftseat/jeugdplaats.
(Bij jeugdplaats graag leeftijd vermelden).

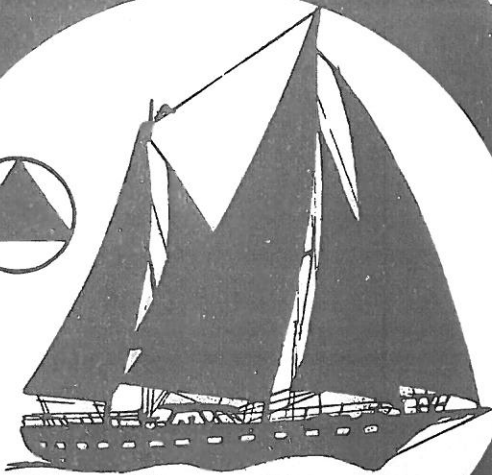
Ik betaal direct het verschuldigde bedrag per:
RABO BANK te SNEEK. Giro bank: 873274.
Rekening nummer: 3595.09.320.

Bij eventueel niet doorgaan van de trip door te laat
finishen of i.d. wordt het bedrag direct weer op mijn
rekening teruggestort.

OLAU-LINE

LIMITED SHIPOWNERS

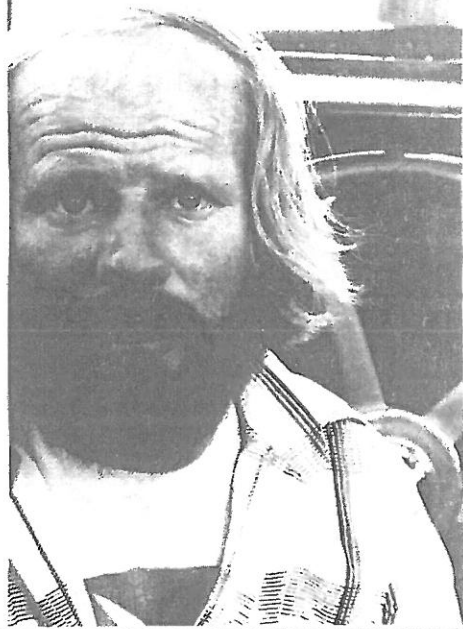
ROUND-THE-WORLD



The Great Escape

CLIPPER RACE 1975-'76

FRITZ
KLEIN



FREEK FABER.

Een hele kerel aan boord als je zo iets als een Round the World race doet. Hij is van alle markten thuis, voldoende hard om alles te doorstaan en een goede instelling.

Freek is, met Bart Jan van Cronenburg, de man aan boord. Hij is in staat alle reparaties te verrichten. Het verliep bij deze twee ook altijd zeer vlot. Freek z'n vak is roestvrijstaalbewerker en het repareren van de spi.boom, terwijl het kracht 9 blaast of het lassen aan de masttop 22 meter boven het wateroppervlak leverden voor hem beslist geen enkel bezwaar op. Freek was een zeer getapt man in London en Sydney. Z'n Engels, op Zuidafrikaanse manier, werkte velen op de lachspieren. (Hij werkte jaren achtereen in de mijnen van Zuid Afrika). Hij was een graag geziene figuur op elke party en dat waren er nogal wat. Dennis, een van de bemanningsleden van de "Great Britain II" was z'n boezemvriend. Samen struinden ze alle parties af, in London zowel als in Sydney. Na een radio-uitzending van een interview met Freek

in Sydney, merkte de reporter op dat de topkomiek van Australië beter z'n plaats aan Freek kon afstaan. Freek is geboren op 30 augustus 1939 te Leeuwarden. Hij is een grote dierenvriend. Als kind al had hij allerlei beesten, zoals een ka, duiven, hond, kat, zelfs een uil, muizen en schildpadden. Na schooltijd hielp hij de schilleboer en op zaterdag de melkboer. Van de schilleboer kreeg hij een biggetje, dat hij zelf mocht verzorgen. In Afrika heeft Hij een lam met de fles grootgebracht. Freek is van huis uit een serieuze vent. Hij verkocht z'n boot om mee te kunnen varen en zal straks besluiten of hij zich weer een schip aanschafft of niet. Dat zal niet makkelijk zijn, want z'n visie op het varen is nu geheel anders dan voorheen.



"INGEZONDEN".

Mijne Heren,

Met belangstelling lezen wij Escapades keer op keer en hebben van 1e jaargang nr. 8 wederom de nodige informatie gekregen over dit reilen en zeilen van "The Great Escape".

Wij vonden het bijzonder leuk om in de "Voeding" de crackers van Patria vermeld te zien.

Graag worden wij op de hoogte gehouden van het binnenhalen van "The Great Escape" in Dover, maar misschien ook in Amsterdam.

Met vriendelijke groeten.
B.V. Biscuitfabriek PATRIA.

J.B.M. Waterreus.



CLIPPERTIPS.

Denk aan Uw veiligheidsgordels als U op zee vaart. Zeker dragen bij slecht weer, maar ook bij een flinke bries, in koud weer en 's nachts. Gewen U daaraan en zorg dat U goede geleiders aan dek, van voor naar achteren hebt lopen. Denk aan de doelmatigheid. Van de vele in de handel zijnde gordels zijn vele ongeschikt. Let op goed naaiwerk, goed touw en doelmatige haken die gemakkelijk open en dicht gaan. Praat desnoods eens met "Slee Buitensport" te Utrecht. "Lankhorst" Sneek heeft prima touw en haken.

Berg Uw zeilzakken bij slecht weer steeds alle onder deks op. Mocht U eens plat gaan, dan nemen die zakken zeker een paar ton water op die dan oorzaak kunnen zijn van het zich niet meer oprichten van het schip.

onderzoek eens of Uw schip wel goed voor "voor de winds werk" is uitgerust en probeer eens een loefzeil, ook met veel wind en in de boom.

"HISWA 1976".

"Twellegea" had zich een plaats weten te verzekeren op de Hiswa om de bezoekers van alles te vertellen over de race, de deelname van "The Great Escape", de Tall Ship Race naar London en het nieuwe vaarplan. We zagen ervan af toen bekend werd dat "Het zeilend Zeeschip" een plaats, gratis kado voor niks, werd aangeboden.



"COPY".

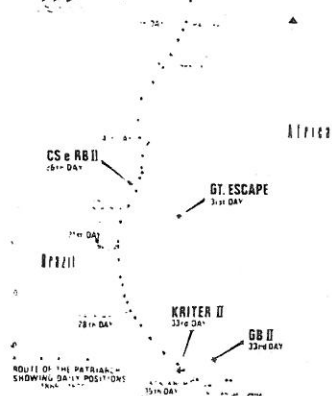
Heeft U aan boord van een schip wel eens iets grappigs, engs, gek, ongeloofwaardigs of vreemds meegemaakt, schrijf dit dan op en stuur het naar de redactie van "Escapades". Mocht U een leuke naam weten voor zo'n rubriek, dan is Uw inzending ook welkom. Wij zijn zeer benieuwd wat er voor de daa

Late late news!

Bij het ter perse gaan van "ESCAPADES" kwamen nog de volgende berichten binnen:



FT Clipper Race
Latest positions



DE BOER MARITIEM
omvang: 144 pag., 150
foto's en
tekeningen
form. : 20,5 x 25,5 cm
prijs : f 14,50
ISBN : 90 228 1177 8

Een afbeelding van het boek "CLIPPER RACE". Uitgave: De Boer Maritiem te Bussum.

Gecorrigeerde positie van "The Great Escape" op dinsdag morgen 16 maart 12.00 GMT.

37.30 noord.

29.30 west.

E

E.T.A. zaterdag 27 maart.

Dover trip met "OLAU KENT".

Dagelijks komen er reserveringen voor deze trip binnen. Er zijn er echter nog lang niet genoeg. Willen de "Escapades-lezers" wat aan werving doen? Graag.

Ook voor oudere supporters en liefhebbers is het een geweldig uitstapje. Nog 30 extra jeugdplaatsen stelden wij beschikbaar voor Fl.150,- p.p. all in. Leeftijd tot 18 jaar.

Het is een ultra-modern schip, waar ook ouderen zich prima op zullen voelen. Er is up to date bediening en verzorging. Het ziet er naar uit dat deze trip in het weekend valt. B.v. inschepen Vrijdagavond 26 maart te Hoek van Holland en terug op maandag avond 29 maart.

Bel of schrijf ons snel om Uw plaatsen aan boord te reserveren. Wij houden U op de hoogte van de exacte vertrekdatum.

Uit de "Financial Times" van vrijdag 27 februari j.l. namen wij een gedeelte van het artikel, over de race en het finishen van de "Great Britain II" over. Hier leest men dat de bemanning het ook niet gemakkelijk had tijdens de race.

Battle against the clock

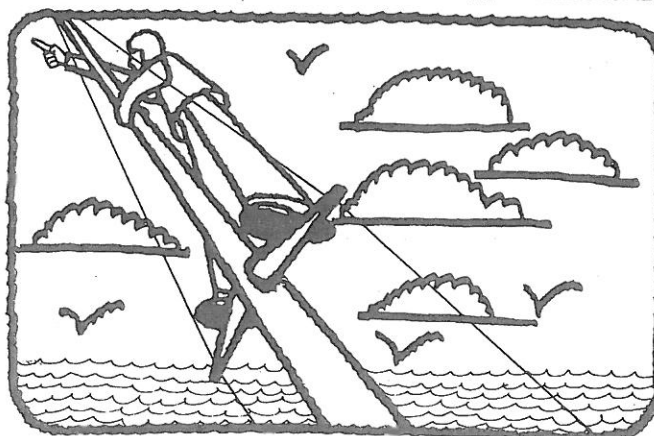
For the crew, it became a battle against the clock and it was now that Roy Mullender drove them, never letting the pressure drop. Every necessary sail change was made and the relentless watch system brought fresh men back on deck to keep the effort and concentration on the boil.

Their reward was a world record and an experience that will leave an indelible mark on the lives of every man who took part. There is a special kind of fighting courage that leads men to take on what may seem to many to be a rather pointless exercise.

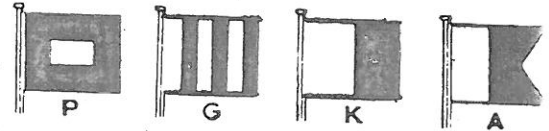
It was not just a question of the Services showing that they can co-operate on a glorious Outward Bound project. There will undoubtedly be a little recruiting spin-off as the imagination of would-be Servicemen is captured by thoughts of the life of adventure.

But many will quickly realise that this kind of operation is not lightly undertaken as a sort of super-initiative test. The men in this crew were all picked because of several factors. They had to be compatible, they had to have the knowledge and strength to sail a boat of this size to maximum potential and they had to be able to turn their hands to all the work involved—not just in cooking and cleaning but also maintenance and repairs.

It is not easy to step up from even a normal class I boat of perhaps 44 feet in length to a boat of this size. Just to put up the spinnaker meant four men craning up the pole to position it on the mast. When on the finishing straight up the Channel, GB II was flying the best part of 9,000 square feet of sail, which all took careful handling and watching. And the big headsail, when wet, weighed over five cwt. Handling boats of this size takes special technique and drill far removed from the normal experience to be had in the Solent or on the east coast.



Norseman P.G.K.A.



Watersport „TWELLEGEA”

H. HUISMAN - UITWELLINGERGA BIJ SNEEK HOLLAND

Telefoon 05153 - 372, b.g.g. 05927 - 2521

Bankrelatie: Raiffeisenbank Sneek, giro v.d. bank 87 32 74

Uitwellingerga, 20-5-76.

Bemanningslijst van de trip "Bermuda-New York" aan boord van de "NORSEMAN".

Schipper: Eyb Kuyt.

- Kees Kerkhof. Den Haag. Hele reis.
- Netty Wijnands Menno ter Braaklaan 257 Delft.
- Herr Arndt. Duisburg. Hele reis.
- Mej. van Poppel. Amsterdam. hele reis.
- Heer en mevr. Beuving. C.F. van Sytzamastraat 25 Winsum Gr.
- Riks Holman Statenweg 153. Rotterdam.
- Ger van der Nes. Postbus 6126 Amsterdam.
- Heer Olst, en ega. Hoofdstraat 23 Leens Gr.
- Heer Tuinstra. Dracht 71 Heerenveen.
- Heer Roelevink Kruisstraat 21 Assen.
- Heer Blom Rotterdam. Hele reis.
- Heer E Vogel. Uithuizermeeden. ~~Waxxxxxxxx~~.hele reis.
- Heer Capitaine Nohüln vanaf Tenerife.

Met de STA. vliegen Netty Wijnands, Ger van der Nes, Riks Holman, Eyb Kuyt, Heer Tuinstra en Leffert Roelevink.

De tickets liggen klaar op Gatwick. Ga naar de "gatwick handling services desk en vraag naar Mr. Steel. Hij is de man van Atkins World Travel Service die de vluchten verzorgt. Mr. Steel vliegt mee heen en terug. Hij is de vraagbaak wat betreft de vluchten. De terugtickets liggen op het vliegveld klaar, Mr. Steel weet alles. Fam Beuving en Olst zijn al op Bermuda.

Door de ver^zakkingstoestanden op "Twellegea" is het Huisman onmogelijk de trip te varen. Wel komt hij in New York begin juli een paar dagen aan boord, misschien.

Denk aan: Visum, pokkenvaccinatiebewijs, geldig paspoort, witte (spijker) broek en blauwe trui met "NORSEMAN" erop, voor de parades etc. Er zijn truien en T. Shirts aan boord. Ook badges. Ook zijn deze spullen op "Twellegea" te verkrijgen.

Het nog verschuldigde bedrag van de reis en de tickets zien wij graag voor vertrek op onze rekening bij de Rabo bank te Sneek.

Heb ik al van een ieder geboortedatum en plaats en voornaam?

Zo niet, bel dan even.

De "Norseman" is geeindigt in de race Plymouth! Tenerife elfde in haar klasse en 23 in het totaalklassement. Zijn er nog vragen, bel dan even.

Groeten,

Marijke.



OPERATION SAIL 1976





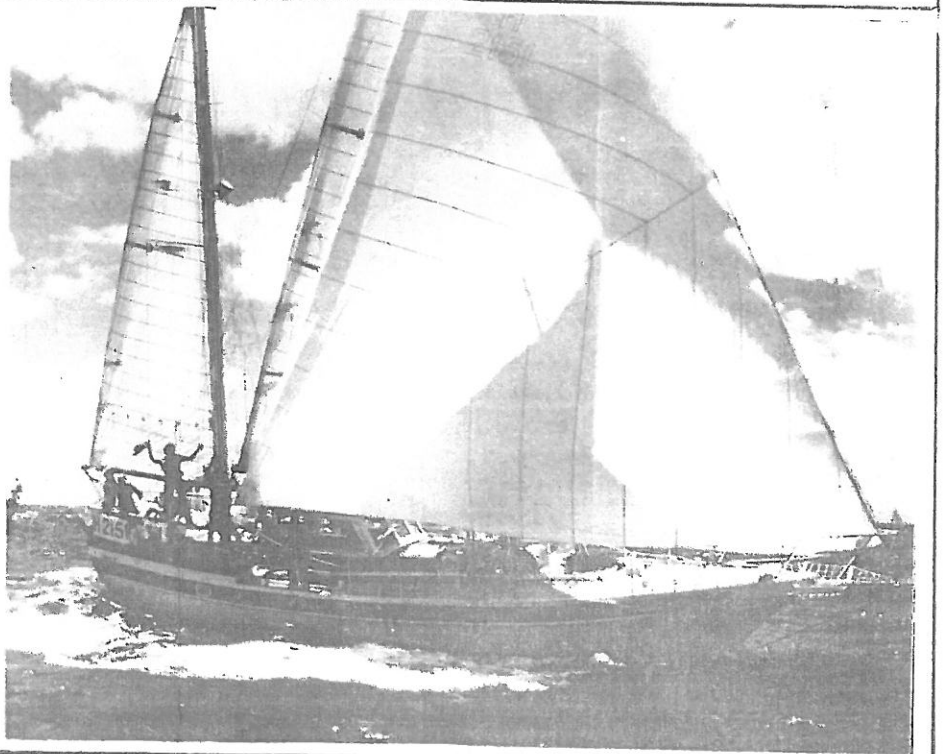
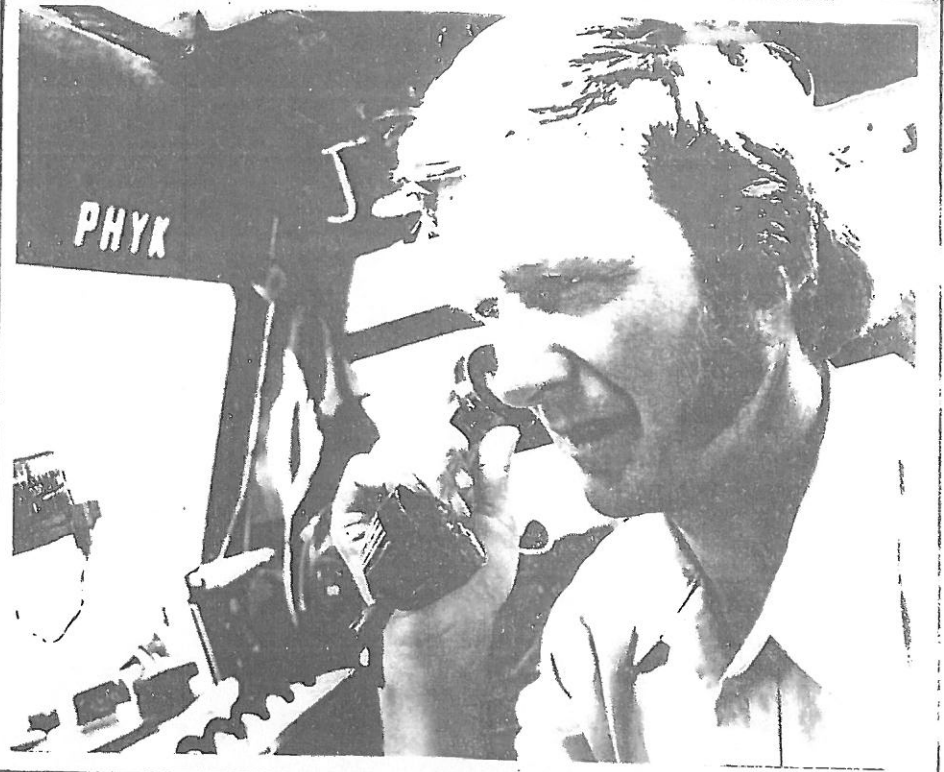
escapades

LAATSTE NIEUWS

"THE GREAT ESCAPE".

Maandag 15 maart 20.00 GMT.

Halloo, Twellegea, hier Dirk. Hoe gaat het met jullie allemaal. We vervelen ons een aap aan boord. Al een dag of 6 hebben we erg weinig wind. We leggen per dag ongeveer 60 tot 80 mijl af. Dat is natuurlijk bar weinig als je bedenkt dat er straks bij aankomst in Dover een schip vol vrienden, familie en bekenden op je wacht. Maar ja niets aan te doen, dat hoort er nou een keer bij. Er gebeurt weinig opwindends aan boord. Niemand is ziek, aan het schip mankeert niets ernstigs. Het lek bleek een scheurtje bij een scepter te zijn. We dachten dat het bij de kiel zat, maar het water loopt natuurlijk naar beneden, zo simpel als wat. We verlangen nu wel erg naar huis. Vooral omdat het de laatste dagen nogal tam weer is, dan heb je zoveel tijd om te denken. Hoe gaat het met de verzakkingen? Ik hoor gerucht makende berichten dat het nogal ernstig is. We hebben al een weddenschap gemaakt of alles nog recht op zal staan als wij in "Twellegea" aankomen. Nou ja, dat is natuurlijk ook overdreven. We hebben de toedracht al honderd maal bepraat en overdacht. Het is natuurlijk ook logisch dat die enorme dikke palen gaan rotten als je het grondwater wegneemt. Onbegrijpelijk dat de heren daar zelf niet opgekomen zijn. Maar ja, niets aan te doen. Ik vergat bijna onze positie te melden. We liggen nu op 35.30 noord en 35. west. Hebben jullie nog iets van de Kriter II en de Busnelli gehoord. Volgens ons moeten ze vlak in de buurt zijn. Ik heb verder geen nieuws. Wilen jullie alle weergoden opdracht geven dat ze ons wat wind bezorgen. Nou, ik groet jullie en natuurlijk ook de hartelijke groeten en veel liefs van de bemanning van "The Great Escape".



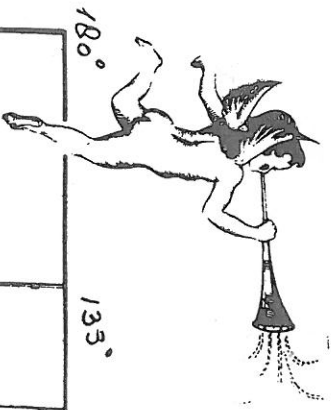
Positie "KRITER II".

Zondag 14 maart om 12.00 GMT.

31. noord.

29. west.

Van de Busnelli is, sinds zij de Falklandeilanden verlieten, niets meer gehoord.



Financial Times Clipper Race 1975-1976

SYDNEY — LONDON

12730 MILES

Record passage by Clipper Ship PATRIARCH in 1869/70—69 days

Sunday, 21st December 1975

Starting at 1200

LONDON START AUGUST 31st 1975

