



# ZEEZEILEN

Jaargang 25 nummer 4, december 2006  
[www.pzv-zeezeilen.nl](http://www.pzv-zeezeilen.nl)



Puff naar de Azoren



Schipper en schip



ruim 25 Jaar Zeilen op Zee



Schipper en haven

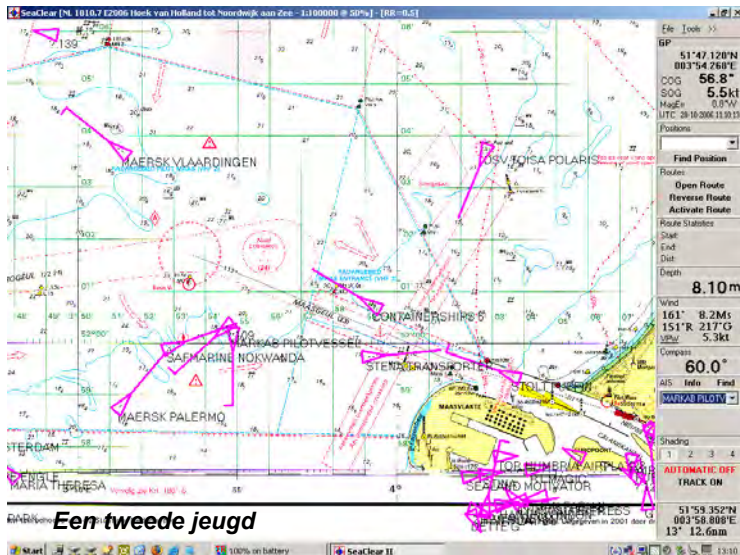
# Inhoud

3	Redactioneel	<i>Hans van Reenen</i>
3	Van de voorzitter	<i>Philip Beekman</i>
4	Nieuwe leden	<i>De nieuwe leden</i>
6	Vanuit het kraaiennest	<i>De uitkijk</i>
6	Redactie Zeezeilen zoekt	<i>Hans van Reenen</i>
8	Schipper en schip	<i>Huug Schenkel</i>
12	Schipper en haven	<i>Peter Landers</i>
16	Puff naar de Azoren	<i>Yvonne Verschure</i>
19	Kanaal 77	
20	Met de Cher naar de Hardanger	<i>Piet Dijkema en Els Defauw</i>
22	St. Petersburg, de voorbereiding	<i>Alphons Drübers Willem Triki</i>
24	Snertzeilen 2006	<i>Willem Triki</i>
26	Een tweede jeugd	<i>Docus Heringa</i>
28	Uit de ALV	<i>van de redactie</i>
29	Zomerprogramma 2007	<i>Jacqueline van Amstel</i>
30	Monsterrol	
30	Colofon	
31	<b>PZV in kleur</b>	



## Kalender

wo	20	dec	Verschijnen Zeezeilen nr. 4
<b>2007</b>			
zo	7	jan	nieuwjaarsborrel
		jan/feb	tochtverslagen (data komen nog)
za	17	feb	sluiting kopij Zeezeilen nr.1
di	13	mrt	lezing over golven: Arend Jan Klinkhamer
wo	4	apr	Verschijnen Zeezeilen nr.1
vr	13	apr	voorjaars-ALV
di	3, 10	apr	curcus vaarbewijs I en II
do	5, 12	apr	idem
za	14	apr	landelijk examen vaarbewijs



Het afgelopen jaar is behalve in zeezeilen en Zeezeilen, veel energie gestopt in het Lustumboek PZV 1980-2005. Het boek, waarvan het eerste exemplaar tijdens de najaars-ALV officieel werd overhandigd aan onze voorzitter, markeert de afsluiting van deze periode.

Een nieuwe periode is al weer een eind op streek. In de afgelopen weken heeft de redactie zich beraden op Zeezeilen in 2007: wat kan er beter, wat moet er anders, hoe kunnen we onze rol als 'virtueel clubhuis' van de vereniging nog beter vervullen? Nieuwe ideeën hebben het licht gezien en afspraken betreffende verbetering van werkwijze en productieproces zijn gemaakt. De uitwerking ervan zal zichtbaar worden in 2007. Ik zal u nu nog niet vermoeien met alle details, maar wil nu toch al vast twee zaken melden. Ten eerste: ons streven is om in het vervolg in elk nummer van Zeezeilen alle vier 'ambities' van de vereniging, te weten sportief, gezellig, leren en tochten, herkenbaar tot uiting te brengen. En ten tweede: we streven ernaar om in 2007 de overgang te maken naar een Zeezeilen in Full Colour. Of dat haalbaar is, zullen we de komende maanden grondig bekijken en daar komen we zeker nog bij u op terug.

De Zeezeilen die nu voor u ligt is al weer de vijfde van dit jaar. Eraan vooraf gingen drie reguliere nummers en een 'special', getekend door Frans Jansen. Het nieuwe nummer bevat naast andere zaken weer eens wat verhalen in de vertrouwde rubrieken Schipper en schip en Schipper en haven. Ook herinneringen aan de afgelopen zomer



**Hans van Reenen**

komen aan bod, in verhalen over tochten naar de Azoren, St. Petersburg en Noorwegen. Er is technisch nieuws in 'Een tweede leven voor uw oude Marifoon'. En u treft natuurlijk berichtgeving aan over PZV-activiteiten. Als redactie wensen wij u veel leesplezier.

Graag maak ik hierbij ook nog even van de gelegenheid gebruik om uw aan-

dacht te vragen voor de samenstelling van uw redactie. In de komende periode vallen er binnen de redactie enkele plaatsen vrij. Arno Beuken heeft te kennen gegeven als gevolg van drukke werkzaamheden onvoldoende tijd vrij te kunnen maken voor Zeezeilen en wil derhalve zijn taak als eindredacteur per 1 januari a.s. beëindigen. Jammer Arno, je bijdrage werd op prijs gesteld. Dank daarvoor! Jan Stadius Muller hoopt in 2007 zijn 25ste Zeezeilen vorm te geven en dat lijkt hem een mooi moment om te stoppen. Misschien dat Jan, als we de overgang naar Full Colour zouden maken, nog een jaartje bijtekent, maar anyhow kondigt zich een vacature voor een vormgever aan. In verband met het voorgaande zoeken we versterking met een redacteur (m/v) en een vormgever; elders in dit nummer vindt u meer daarover. Een vereniging leeft bij de gratie van haar leden. Wilt u uw steentje bijdragen en voelt u wel wat voor een van de bedoelde functies, aarzel dan niet om voor een oriënterend gesprek contact op te nemen met ondergetekende.

Tenslotte wens ik u namens de gehele redactie mooie kerstdagen, een goede jaarwisseling en een behouden vaart in 2007 toe.

## Van de voorzitter

Vorige week ging de Lyra uit het water. Het woei stevig en we hadden nog ons eigen weekend snertzeilen. Er is heel wat op te ruimen na zo'n seizoen en ook dat is deel van de sport. Net als voor veel andere zeilers voor ons een altijd wat mismoe-dig moment. Je denkt terug aan de heerlijke dagen die je dit jaar weer hebt gehad, en vooruit aan de poetsbeurten, klussen en andere zaken die nu weer moeten volgen. En een aantal maanden niet het water op. De overwintersaars in de Middellandse Zee mogen zich gelukkig prijzen, maar ik heb gehoord dat ook die het water uitgaan in de winter. Nou ja, Nieuw-Zeeland dan maar.

PZV maakt dit alles een stuk draaglijker. Er staat weer een prima winterseizoen aan te komen, met voor de actieven een zeeslepersborrel om op

te warmen. Verder een programma met interessante cursussen en lezingen, georganiseerd door onze onvolprezen wintercommissie.



**Philip Beekman**

En dat met een geweldige zomer achter de rug. Weliswaar een wat stormachtige aftrap, waardoor het St. Katherine's Dock werd vervangen door het Willems-

dok, maar daarna toch vele geslaagde weekenden en tochten, met als bijzonderheid het Rondje Kanaal. Daarnaast manoeuvreren, trimmen, de intocht van de Volvo Ocean, het rondje Goeree, Vrouwenzeilen, IJsselmeerweekend, Eindejaarsweekend en Snertzeilen. Bijzonder was verder dit jaar dat een aantal opstappers zich meldde om te helpen bij het vaarklaar maken. Zulke hulp wordt altijd in dank afgenomen, en is deel van de voorpret. Bovendien geeft het ook de gelegenheid om eens wat andere kanten van het zeiljacht te leren kennen.

Al met al kijken we terug op een heerlijk jaar. Dat biedt compensatie voor het afscheid als de boot weer in de takels hangt, en hoop voor het komend seizoen.



Zes nieuwe PZV-leden stellen zich voor.

## Maarten Schouten

**M**ijn zeilhistorie: In mijn jonge jaren leren zeilen tijdens vakanties aan de Franse meren op een 420. Altijd een warme belangstelling gehouden voor het zeilen, maar het kwam er tot de laatste jaren nooit echt van. Wel met een afgedankte zeilplank en een Simoun 445 gespeeld op vakanties.

De laatste drie jaar serieus gezeild op de Noordzee als bemanningslid op een Gibsea 10.5 en reizen ondernomen met dit schip naar Schotland/Ierse Zee en Kanaaleilanden/Normandië. Dit schip werd helaas verkocht en sindsdien ben ik op zoek naar een nieuwe schipper, want de passie voor het zeezeilen is gebleven.



Deze zomer wilde dat gelukkig redelijk vloten, zodat ik onder andere de 24-uurs heb kunnen zeilen op een snelle Dehler, en met een mooie Moody van Bretagne naar Nederland mee heb mogen zeilen.

Waarom PZV? Bij mijn zoektocht op het intranet naar een nieuwe schipper kwam ik verschillende mogelijkheden tegen om mijzelf als opstapper te laten registreren. PZV was dar een van. De vereniging had voor mij een aantal belangrijke pluspunten: Ten eerst bleek de heer Philip Beekman lid van deze vereniging. Zijn artikelen op internet over elektronische navigatie heb ik met plezier en interesse gelezen en die kwaliteit straalde voor mij af op deze vereniging. Ten tweede is de club gecentreerd rondom Eindhoven wat de bereikbaarheid voor mij als Brabander prima maakt en waarbij een pub als clublokaal mij aanspreekt. Ten derde zijn er de nodige activiteiten, waarvan ik veel kan leren. Ten vierde, en zeker niet in de laatste plaats, blijkt PZV te

beschikken over een groot aantal schippers en dat is voor een opstapper een prettig idee.

Mijn bijdrage als opstapper: redelijke kok, geen last van zeeziekte, kan navigeren (maar geen papieren) en kan flexibel met vakantiedagen omgaan. Mijn zeilkwaliteiten zijn matig, maar toereikend gebleken. Ben geen schipper die uw schip kan halen of wegbrengen, maar een goed bemanningslid.

## Anet van den Berk

**M**ijn eerste kennismaking met zeilen kwam door een vriendje. Ik was toen 16 jaar. Ik was een fanatieke paardrijdster en door hem heb ik de switch naar het water gemaakt. Eerst vooral surfen op het Grevelingenmeer en in de vakanties op het Gardameer. Vervolgens de overstap gemaakt naar een catamaran (Prindle 19). Twee keer rondje Texel gevaren en Tiengemeeten en op de Middellandse Zee. Heerlijk zo scherend door het water en buitenboord hangend.

In al die situaties was ik fokkenist. Na een aantal jaren rust vanwege de geboorte van mijn kinderen heb ik in 2004 de stoute schoenen aangetrokken en met vrienden samen een tweedehands kajuitjachtje (7,5 m) gekocht genaamd Little Blue Monster. Een snel jachtje en mijn vrienden moesten nog leren zeilen; de beste manier om zelf beslissingen te leren nemen.



Na een jaartje in Roermond op de plas-sen te hebben gezeild voelde ik de ambitie om ook op zee te varen. Een korte zeezeilcursus verstevigde dat gevoel nog eens.

Op Sail Amsterdam (2005) kwam ik in gesprek met de vrouw van Hans van

# Nieuwe leden

Reenen. Zij attendeerde me op PZV. Inmiddels heb ik een aantal avonden bezocht en meegedaan aan het manoeuvreerweekend en de Ramsgate (waar ligt dat?). Het heeft me hartstikke enthousiast gemaakt. Enne, bij deze een compliment voor de professionele organisatie van deze vereniging!

## Jos Andriessen

**G**eboren en getogen in Bergen op Zoom, stadje aan 't Scheld. Als lid van de zeeverkenneren aldaar ben ik al vroeg vertrouwd geraakt met het zeilen op de - toen nog open - Oosterschelde. Via vriendjes en kennissen vervolgens de overstap gemaakt naar het zeilen op groter water en in 1976 de eerste oversteek gemaakt naar Engeland. We waren allemaal nog onervaren zeezeilers, dus dat was best spannend. Ik herinner me ook nog een fantastische zeiltocht van acht weken naar Denemarken en Zweden.



Daarna de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen gevolgd en gedurende acht jaar gevaren als stuurman bij Nedlloyd. Een prachtige tijd met vele reizen naar alle uithoeken van de wereld. Om het nuttige met het aangename te combineren, heb ik in de verlofperiodes op de Eendracht gevaren als (opper)stuurman en kwartiermeester. Gezellige zeilreizen gemaakt op de Noordzee, op de Middellandse Zee en rond de Canarische Eilanden. Op de Eendracht heb ik ook mijn vrouw Elsbeth leren kennen. Eind jaren tachtig kwam het tot de aanschaf van onze eerste zeilboot, een Piewiet 700. Hiermee hebben we leuke zeiltochten gemaakt door heel Nederland, inclusief tochten langs de Nederlandse en Belgische kust. Toen de



kinderen kwamen, hebben we de boot verkocht, maar dit voorjaar hebben we weer een zeilboot gekocht, een Dufour 32 Classic, met Noordschans als thuishaven. Dit jaar alweer mooie tochten gemaakt in Zeeland en naar de Belgische kust.

Als werknemer bij Philips werd ik attent gemaakt op PZV en ik heb me aangemeld omdat het me leuk lijkt om met andere enthousiastelingen (zee)zeilervaringen te delen.

## Ben Visser

**H**allo PZV'ers, ik ben Ben, 47 jaar oud en al 24 jaar gelukkig getrouwd met Marloes. We wonen in Valkenswaard. Sinds een maand pas ben ik lid van PZV en de eerste leuke activiteit heb ik al mogen meemaken, namelijk het snertzeilen op 28 oktober. Het was geweldig. Zelf ben ik op mijn 12e jaar met zeilen begonnen. Het begon met een week op de zeilschool in Wolphaartsdijk aan het Veerse Meer. Mijn vader was zelf gek van bootjes, maar hield het bij zijn motorkruisertjes (van Waterland tot Princess). Mijn hart ging echter naar het zeilen uit.

Veel zeil-zwerfvakanties met vrienden op een BM in Friesland. Nadat ik getrouwd ben met mijn Marloes en onze kinderen Tim en Ron al 7+ waren, hebben wij in 1997 onze eerste kajuitzeilboot aangeschaft. Marloes is geen fan van zeilen maar genieten op en rond het water vind ze geweldig. Met onze eerste boot, een Domp 740, hebben we de Randmeren en Zeeuwse wateren regelmatig bezeild. De boot hadden we genoemd naar onze hond James: James Hond. Onze ligplaats was Drimelen aan de Amer en de Biesbosch.



In 2000 is onze 740 verkocht en hebben we een stalen tweemast-motorsailer aangeschaft, James Hond II. Het was een totaal andere boot met een heuse deksalon en vaste stuurstand. Hier hebben we ruim vijf jaar alle Ne-

derlandse wateren mee afgevaren met een speciale liefde voor het IJsselmeer. Marloes was ook wat meer in haar sas door de voordelen die het compromis van een motorsailer inhoudt. Toch werd Marloes eerder angstiger dan losser door onze avonturen. Dat heeft ertoe geleid dat we vorig jaar onze motorsailer hebben ingeruild voor een polyester motorkruiser (Vetus Bellus 900E). Geen zeilen meer maar toch continu op het water, dat had ik ervoor over. Wel heb ik er direct met de jongens een klein zeilbootje bij gekocht, zodat we lekker op de Maasplassen rondom onze nieuwe ligplaats Ophoven aan de Maas (België, net achter Thorn) nog een beetje zeilplezier kunnen beleven. Ik mis het echte zeilen zelf enorm. Mijn wens en passie is om het grote water op te gaan. Via-via hoorde ik van PZV en ben op de site gaan kijken. Daarna was een contact met onze secretaris Aitske de Jong snel gemaakt en na een heel gezellig koffiebezoek bij haar thuis in Dommen was ik gelijk enthousiast en ben lid ik geworden.

## Alma Aarts

**I**n het begin vond ik zeilen niet leuk. Oorzaak: de belevenissen als gevolg van de alles-moet-kunnen-houding van mijn man, die toen net de smaak van het zeilen te pakken had. Inmiddels ervaar ik alweer vele jaren dat het leuk en fijn is om met elkaar stap voor stap letterlijk en figuurlijk de grenzen te verleggen. Begonnen in de beroemde 16-kwadraat op de Friese meren en kanalen (met veel capriolen) en vervolgens via de niet minder bekende Randmeren (al minder capriolen, maar toch) naar een eerste kajuitjacht (Jeanneau Sun Light 30) naar het mooie wad. De laatste jaren kiezen we zee en gaan we graag naar de Oostzee met Op de Loop, een Jeanneau Odyssee 37.

Slechts een enkel PZV-lid zal nu weten wie de ik is die dit schrijft: Alma Aarts, geboren en getogen in Eindhoven in een Philips-gezin, met een Drentse achtergrond, sinds 1978 woonachtig in het mooie Brabantse dorp Oirschot, aan De Loop. Getrouwd met Jan Aarts en trotse moeder van een zoon van bijna 26 jaar. Verder pas ik binnen het kabinetsbeleid, in die zin dat ik mede zorg voor opvang van de kosten voor de vergrijzing door al jaren te werken bij Simac Electronics B.V. in de verkoop van kabels en componenten voor ict-netwerken in Nederland, mede waardoor het bijvoorbeeld mogelijk wordt dat mensen

straks digitaal hun AOW- en pensioenstatus kunnen bekijken. Ook in andere opzichten voldoe ik aan de kabinetsinzet: ik ben een mantelzorgster. Dus veel tijd voor PZV-activiteiten is er op dit moment niet. Maar onlangs



maakten we deel uit van de PVZ-vloot die Edam aandeed in het kader van de IJsselmeertocht. Leuke ervaring en we hebben nu, naast Aitske en Pieter de Jong - we liggen aan dezelfde steiger in de Buijshaven in Enkhuzen - ook kennisgemaakt met andere leden. Zo weet ik nu wie me steeds mailtjes stuurde om me eraan te herinneren dat ik een stukje moest schrijven voor het verenigingsblad, namelijk Bauke Sijsma. Hij en Haye van der Werf zijn in Edam bij ons aan boord onder zeil gegaan en dan wordt het toch moeilijk om geen gehoor te geven aan dit verzoek. Waar een logeerpartij toe kan leiden, en wie weet het lidmaatschap van PZV.

## Bart van der Meijs

**B**ijna een jaar lid, dus de hoogste tijd om me voor te stellen! Ik ben 47 jaar en als verpleegkundige werkzaam in het UMC te Nijmegen.



Met zeilen kennisgemaakt via de personeelsvereniging in de vorm van een zeilcursus. Leuk en leerzaam, maar na vele uurtjes in Valk, Centaur en Randmeer op de Maas wilde ik meer. Dus een vakantie geboekt op



een zomerse instructie-zeilcruise, waar ik naast kennismaking met het jachtzeilen mijn huidige vriendin heb ontmoet. Helemaal enthousiast, nadien gezamenlijk vaarbewijs I en II, marifonie en GMDSS-module gehaald, en voornemens er wat mee te gaan doen! Door een vriend getipt over het bestaan van PZV: een uitgelezen kans medezeilers te ontmoeten en meer kennis en ervaring op te doen. Heb niet zoveel met Philips behalve het dagelijks ritueel met een scheerapparaat, wat gelukkig

niet onoverkomelijk is om lid te worden. Inmiddels genoten van het ruime aanbod van activiteiten als de cursus meteo, lichten, motormanoeuvres en zeil- en masttrim en de wedstrijdbeingselen tijdens het Goereeplatform-weekend. Een goede voorbereiding op het zeilseizoen. Helaas minder tijd vrij kunnen maken voor de buitengaatse PZV-zeezeilactiviteiten, zodat ik tussen de bedrijven door op eigen kompas heb moeten varen. Heb mijn toevlucht gezocht in privé-charter om toch

nog de nodige mijltjes te kunnen maken. Dit jaar met vriendin wederom geschipperd op de Mediterranée. Prachtig dat eilandhopperen, maar in het najaar vooral weer ontdekt dat ook Nederland omgeven wordt door een prachtig zeilgebied. Na rondje Noord-Holland en de Waddenzee lokken nu verdere bestemmingen als Engeland, het Kanaal of de Duitse wadden, en kan bijna niet wachten tot de bootjes weer in het water liggen!



## Vanuit het Kraaiennest

**M**ooi zo'n lustrumboek. Het geeft je vanuit een denkbeeldig kraaiennest zicht op 25 jaar PZV. Zicht ook op hoe 'jong' we waren toen we begonnen en op hoe vervolgens de jaren hun werk hebben gedaan.

Het is goed om zo nu en dan eens achterom te kijken, dat geldt zeker voor mij hier in mijn hoge mandje. Het gevaar komt meestal van achteren, zei me eens een inmiddels gelauwerde zeeman. Daarom! Maar ik kijk toch liever vooruit, naar wenkende verthen en nieuwe avonturen.

Het lustrumboek is in zekere zin een ode aan het verleden. Het is goed om dat verleden in ere te houden en onze roots te koesteren. We moeten nu echter niet blijven hangen in nostalgie, maar ons vizier richten op de verdere toekomst. En die toekomst is aan de

jongeren!

De bemanning moet dus worden verjongd. En dat mag niet ten koste gaan



*De uitkijk*

van de zittende, overwegend oudere bemanning. Dat kan dus niet bij een gelijk blijvend aantal leden. Mijn mening is dat we, anders dan tot nu toe gedacht,

tijdelijk, behoorlijk moeten groeien om binnen korte tijd voldoende jongeren aan ons te kunnen binden.

Om ze te binden zullen we ze ook iets te bieden moeten hebben. Dat begint bij voldoende leeftijdgenoten, en wordt in het kader van de sport van het zeezeilen vervolgd met uitdaging, avontuur en mogelijkheden om te leren en de eigen grenzen te verleggen. Dezelfde ingrediënten kortom die PZV voor ons, in onze jongere jaren, ook zo aantrekkelijk maakte. Daarbij heeft PZV vandaag eigenlijk nog meer te bieden dan toen. We hebben inmiddels een schat aan ervaring op allerlei terreinen, we hebben een aantal voortreffelijke coaches en we beschikken over vele goede schepen.

Wat houdt ons eigenlijk tegen? Niets toch? Of wel?



## De redactie van Zeezeilen zoekt

*Hans van Reenen*

**D**e kwaliteit van Zeezeilen in zijn huidige vorm is zowel te danken aan de bijdragen van de leden als aan de inspanningen van de redactie. In het redactioneel heb ik al aangegeven dat de redactie van Zeezeilen nieuwe medewerkers zoekt om de kwaliteit van Zeezeilen te kunnen continueren. Hierbij gaat het met name om redacteuren en vormgevers.

Een **redacteur** heeft enig gevoel voor taal en plezier om in teamverband bij

te dragen aan het tot stand komen van Zeezeilen. Die bijdrage betreft een deel van het redactiewerk, waaronder het beheer van rubrieken, het productieklaar maken van aangeleverde artikelen en het zo nu en dan zelf genereren van artikelen t.b.v. Zeezeilen.

Een **vormgever** heeft enig creatief gevoel, ervaring in de omgang met computers en plezier om van een verzameling losse, geredigeerde teksten een aantal al dan niet bijpassende foto's, een aantrekkelijk geheel te maken. Dat kost in eerste instantie wel

wat tijd maar met de nodige ervaring is die tijd zeker op te brengen.

De vormgeving is uiteraard sterk gezichtsbepalend voor het blad. Daarom hebben wij altijd een 'back up' vormgever om de vaste vormgever te kunnen vervangen of ontlasten. Zo heeft Peter Veger de eerste twee nummers van 2006 met verve samengesteld.

Wil je wat voor de vereniging doen en heb je zin in een bijdrage als beschreven, aarzel dan niet en bel me of stuur me een e-mail, voor een vrijblijvend oriënterend gesprek.





# WATERRATTEN

We willen toch allemaal een watersportwinkel waar we kunnen shoppen voor leuke en nuttige boot-accessoires, schoenen en kleding. Waar onze vragen over motortechniek, electronica, zeilen en onderhoud vakkundig worden beantwoord.

Waar we altijd op alle aankopen een forse korting krijgen en waar we bovendien dikwijls kunnen profiteren van hele interessante aanbiedingen. Daarom gaan we voortaan naar **WATERSPORT FRED EBBEN IN DEN BOSCH die heeft 't....allemaal & voordelig.**



**WATERSPORT**  
F R E D E B B E N

Ertveldweg 5, (tussen Trintella Shipyard en jachthaven de Viking)  
5231 XA, 's-Hertogenbosch, Telefoon: 073-6426114, Fax: 073-6414239.

**U kunt ook telefonisch of per fax prijs opvragen en bestellen. Wij zenden 't dan snel naar u toe.**



# Schipper en schip

Van BM tot Birdie. Hoe het zover kwam!



**Huug Schenkel**

**D**oordat een deel van mijn familie in Friesland woont, ben ik al vrij jong met de watersport en in het bijzonder met zeilen in aanraking gekomen. Van familie, vrienden en kennissen had ieder gezin wel iets wat het water opkon. Ik heb dan ook al jong leren roeien, met buitenboordmotoren (Seagull) leren omgaan en leren zeilen in een schouw of BM. Omdat we zelf in Amsterdam woonden, kon je niet altijd met zeilen bezig zijn. Maar in mijn middelbareschooltijd zat in mijn klas de helft van een tweeling die een 16m<sup>2</sup> hadden liggen op Loosdrecht. Vele woensdagmiddagen (hoezo huiswerk?) en alle uitvaluren waren wij op het water. Intussen had ik de zeilschool "Oer 't Hout" in Grouw doorlopen, dus de theorie kon in de praktijk worden getoetst. In mijn diensttijd bij de luchtmacht had ik het geluk, na mijn opleiding in Breda en Arnhem, op de vliegbasis in Leeuwarden te komen. Vanuit Amsterdam wel elk weekend een eind reizen, maar op de basis had men naar goed Fries gebruik een zeilclub opgericht met stalen zeilboten die in Grouw lagen. In de jaren dat ik mijn dienstplicht vervulde, was een luchtmachtbasis geen open inrichting, maar voor het passeren van de poort had je een poortbriefje nodig, getekend door de commandant van jouw onderdeel. Naar binnen ging gemakkelijker. De enige die zonder poortbriefje wegwamen, waren de piloten van de Starfighter 104G. We werden heel inventief ten aanzien van het verkrijgen van poortbriefjes om bij mooi weer weg te komen naar Grouw. Vele uurtjes hebben we genoten van



het zeilen, al ging het natuurlijk niet erg vlot met zo'n stalen ondertuigde bak.

## DE EERSTE BOOT

Na mijn diensttijd moest er aan de carrière gewerkt worden, dus tijd voor zeilen was er duidelijk minder. De 'kriebels' voor het zeilen kwamen weer toen wij in de jaren tachtig in Hoorn gingen wonen. Hoorn is een ideale plaats om een zeilboot te hebben en dus gingen wij op zoek naar een boot van wel 22 voet. Dat duurde even omdat we natuurlijk eerst alle ins en outs wilden weten. Toen wij daar achter waren, bedacht mijn toenmalige werkgever dat ik toe was aan een andere functie en of ik dan maar even richting Eindhoven wilde verhuizen. Weg boot! We zijn toen noodgedwongen een andere hobby gaan bedrijven, namelijk verhuizen. In de periode 1987 tot 2000 zijn wij vijfmaal verhuisd. Het idee van een boot kopen

is toen enige tijd afwezig geweest. In de tussenliggende jaren hebben we wel een aantal malen zeilboten gehuurd in Friesland. Van Polyvalken tot een Wibo 945. Onze dochters hebben zo het plezier in het zeilen meegekregen. In 1999 zijn we voor het eerst op de HISWA te water geweest. We waren gelijk verkocht! Er moest een zeilboot komen. Maar wat voor een was nog niet duidelijk. We woonden in Best en het dichtstbijzijnde water is de Maas. Dus een 34-voeter vonden we niet erg zinvol, vooral omdat je dan de bruggen niet meer kunt passeren. Na lang zoeken en dat is eigenlijk het leukste, vonden we in Lemmer een uitstekend uitziende Friendship 28". We konden op Tweede Pinksterdag 2000 de boot ophalen en zijn gelijk een paar weken met de boot in Friesland gebleven. Het was prachtig weer en we konden alles op de boot uitproberen. We kwamen





toch nog wat kleine zaken tegen die niet helemaal meer functioneerden, zodat er een klussenlijst ontstond. Maar toen moest de boot naar Kerkdriel aan de Maas, want we hadden daar een plaatsje gevonden in een jachthaven. Het was intussen slecht weer geworden dus het IJsselmeer oversteken vonden we toch iets te veel gevraagd. Goede raad is (letterlijk) duur, dus hebben we de firma Bolt gebeld om de boot naar Kerkdriel te laten transporteren. Een hele belevenis om je pas verworven boot op een vrachtwagen te zetten en te hopen dat hij heelhuids aankomt op plaats van bestemming. Dat is zonder meer gelukt.

De klussenlijst was ondertussen weer wat gegroeid. Als technicus wil je natuurlijk alles werkend hebben, en je wilt wat ervaring opdoen met het aanpassen en repareren van alles wat aan boord eventueel stuk zou kunnen gaan. Dus we hebben heel wat uren aan boord van de Corsaro besteed om alles weer technisch perfect te krijgen. Daar hoorde ook het vernieuwen van het toilet en de slangen bij. Want wie wil nou verkeren op een 'doos' die al 18 jaar bij hele generaties in gebruik is geweest. De vorige eigenaar had de genuarails vervangen door een ander type. Hij was vergeten dat de elektrische bedrading was ingelamineerd in het dek en heeft dus vrolijk alle bedrading aan stuurboordzijde boven het zekeringpaneel doorboord. Dat heeft wat tijd gekost om dat op een charmante manier weer te repareren!

Intussen besteedden wij alle dagen met mooi weer aan zeilen op de Maas en aanliggende grindplassen. Als sluitstuk van de klussenlijst heb ik met behulp van mijn dochters de teer van het onderwaterschip geschuurd en 6 lagen epoxyverf en antifouling bij wijze van osmosebescherming op het schip aangebracht.

Toen alle vrienden familie en kennissen mee waren geweest, kregen we al gauw in de gaten dat het stukje Maas heen en weer varen niet echt spannend was. Dus op zoek naar een andere locatie. Naarden was de volgende haven. We konden hier al vrij snel een ligplaats krijgen zodat we in mei 2001 de mast lieten zakken en via de Maas, Waal, Merwedekanaal, door Utrecht en de Vecht naar het Gooimeer vertrokken. Doordat de doorvaarthoogte van de Friendship maar 11m.50 was, konden we onder de Hollandsebrug door naar het Markermeer, en Naarden was vanuit Best goed bereikbaar buiten de spits.

## DE TWEEDE BOOT

In 2003 hadden we het Markermeer en het IJsselmeer bedwongen en begon bij mij het idee op te borrelen dat de Noordzee ook binnen bereik moest komen. Met de Friendship 28 de Noordzee over met vier bemanningsleden leek me wat oncomfortabel. Ik was in 2001 lid geworden van PZV en twee keer met de Ramsgate-tocht mee geweest. Een geweldige ervaring!

Dus weer op zoek. In tegenstelling tot de periode 1999/2000 waren er veel meer botenmakelaars die hun handel op internet publiceerden, zodat het zoeken naar een geschikt schip snel en efficiënt vanuit de leunstoel kon. Daarnaast waren er ook particuliere websites waar boten werden aangeboden. Keuze genoeg dus. Eerst de Friendship verkopen, dachten wij. Dus een advertentie met foto's gemaakt voor de Botenbank, Boten.nl en nog een aantal van dat soort sites. Aan reacties geen gebrek. Als mensen wilden kijken, dan ging ik van Best naar Naarden in de hoop 'de koper' aan te treffen. Maar dat viel tegen. Je krijgt inderdaad veel kijkers, maar het commentaar van mensen op een relatief goedkope maar uitstekend onderhouden boot is onwaarschijnlijk. Na tien keer heen en weer naar Naarden rijden en een veelvoud aan onzinnige vragen en opmerkingen, was ik het zat. Ik heb toen de boot bij Wehmeyer te koop gezet en toen was deze in veertien dagen verkocht. Intus-

sen had ik een jonge Dufour 35 op het oog bij De Valk in Monnickendam, maar helaas was men al in onderhandeling en kort daarop was de boot verkocht. Niet getreurd dacht ik: keuze genoeg! Dat klopte ook, want bij dezelfde makelaar lag een nog jongere en nog beter uitgeruste Bavaria 34. Een Bavaria? Ja een Bavaria! Ik had vele sites en testrapporten gelezen en kwam tot de conclusie dat het kwaliteitsverschil tussen de Franse en Duitse serieboten te verwaarlozen is. En mijn stelling is dat je beter een boot kan gaan varen die je kunt betalen, dan sparen (of afbetalen) voor een boot die je eigenlijk niet kunt varen. Een prima keus volgens de firma Duursma & Versluijs die een dag lang de Birdie had getest.

Na een weekje onderhandelen was de boot van ons. Het was midden december, dan dwingt de vraag zich op: waarheen met de nieuwe aanwinst? Terug naar Naarden ging niet i.v.m. de doorvaarthoogte van de Hollandsebrug. Naar Muiderzand dan? We zochten een haven in de buurt van een gezellige plaats en dat heeft men daar niet. We wilden wel weer naar Hoorn, maar daar geldt een wachtlijst van vijf jaar. Waarom dan niet in Monnickendam blijven? Dat laatste idee bleek het beste. We konden meteen een ligplaats krijgen bij de Marina en hoefden dus niet ver te varen. Zeilen eraf, de boot leeghalen en de Birdie kon in winterslaap.





## DE EERSTE TOCHTEN MET DE BIRDIE

We hadden nauwelijks een paar maal gezeild met de boot of de Ramsgate-tocht 2004 stond op het programma. In alle haast veiligheidsmaatregelen getroffen, in de vorm van het aanschaffen van reddingslijnen, boeien en een set vuurwerk, en de huur van een vlot. De motor nagekeken en de saildrive van olie voorzien toen de bemanning voor de Ramsgate-tocht al aan boord kwam. Gelukkig had ik een geweldige bemanning. Ik had de eer de éminence grise van de vloot aan boord te krijgen als navigator, een ervaren opstapper die prima kon koken (kokkie Blanda) en een zeuntje. Wat hebben wij die week gelachen! We hebben ook ontzettend veel geleerd. De heenweg ging fantastisch. Via Scheveningen naar Lowestoft en toen de Deben op en nog een paar zeearmen. Vanaf dat moment ging het wat minder. De wind trok aan en toen we op de dag van vertrek naar IJmuiden boven de Shipwash zaten, liet de fokrol-ler het afweten en knapte een hulpwant. Terug naar Shotley Point om de boel te repareren. De vorige eigenaar had de wantspanner geborgd met tuindraad, i.p.v. een rvs-zekering! De volgende dag waaide het nog een tikje harder. De wind was aan de Engelse oostkust wat minder, maar aan de Nederlandse was hij wat aangetrokken. Dat hebben we geweten! We hebben 26 uur liggen bonken tegen de noordenwind in, deels op de motor en met het grootzeil een stukje uit. Je merkt wel dat je als 'begin-nend' zeezeilend schipper wat ervaring tekort komt in dat soort omstandighe-den. Met een pas verworven boot de zee op en dan regelmatig 36 knopen



wind op kop, is dat geen stimulans voor een zonnig humeur. Gelukkig heeft de boot en de bemanning het geweldig gehouden en zijn de volgende tochten meer ontspannen geweest.

## NIEUWE HAVEN

Intussen zijn we verhuisd van de Marina naar jachthaven Waterland, ook in Monnickendam. Bij Waterland zijn de voorzieningen beter en de mensen prettiger. We zijn vrijwel elk vrij weekend en alle vakanties op de boot en hebben er al flink wat tochtjes opzitten met de Birdie. Tot op heden bevalt de boot uitstekend. We hebben sinds de aankoop geen onverwachte tegenslagen gehad. Behalve dan afgelopen zomer, toen we vanaf Marken naar de haven moesten worden

gesleept. Dat was niet te wijten aan de boot, maar aan Volvo-Penta dat in 2005 een serie impellers op de markt heeft gebracht, waarbij na veertig motoruren alle vinnetjes waren afgebroken.

Mijn voormalige werkgever vond dat ik na 28 jaar trouwe dienst wel toe was aan wat meer vrije tijd en heeft mij de kans gegeven in de VUT te gaan. Vanaf oktober dit jaar ben ik dus vrij man. Dat biedt geweldige mogelijkheden om in de komende jaren meer tijd te besteden aan PZV en mee te doen aan de tochten naar andere kusten. De beschrijving van het Rondje Kanaal biedt het perspectief dat er in de toekomst meer van dit soort tochten kunnen worden georganiseerd bij PZV. Graag ben ik dan van de partij.





# *Een actief PZV jaar is ten einde,*



*Rondje Kanaal*



*IJsselmeerweekend*



*Vrouwenweekend*



*Eindejaarsweekend*

*het nieuwe PZV jaar begint als vanouds met de nieuwjaarsborrel, op zondag 7 Januari 2007 in de*

# *Trafalgar Pub*



# Schipper en haven



Waarom zo nodig een zeilboot neerleggen in Spanje en dan nog wel in Hondarribia?



**Peter Landers**

## VOORGESCHIEDENIS

De geschiedenis dateert al van zo'n vijftig jaar geleden. Inge, mijn huidige echtgenote, had een opa die als ingenieur Weg - en waterbouw veel uitgezonden werd, over de gehele wereld. Zijn laatste klus was stranden maken en waterkeringen bouwen in het noorden van Spanje, in Baskenland. Hij heeft daar een groot aantal jaren doorgebracht. Zolang dat hij daar een huis liet bouwen. Inge heeft, door omstandigheden, de eerste zeven jaar van haar leven bij haar grootouders gewoond. Ze is daar ook naar school gegaan en door de

Baskische bevolking als 'eigen' opgenomen. Later, toen opa overleden was, heeft zij het huis geërfd. Zij bracht daar haar vakanties door.

Dat kwam overigens niet veel voor, want Inge en haar toenmalige echtgenoot hadden vroeger een jachtwerf in de kop van Noord-Holland. En dat hield veel werk en weinig tijd voor vakanties in. Let wel! Als wij met zijn allen van onze vrije tijd gingen genieten, moesten zij - naast het bouwen van stalen zeiljachten - ook nog de pleziervaart bedienen die langs het Noord-Hollands kanaal kwam. Maar dat was hun keuze. Alleen van vakantie kwam dus niet veel. Wat wel veel voorkwam was dat er familie of kennissen langskwamen om in Spanje gezellig vakantie te komen houden. Na het ontbijt gingen die dan naar het strand of de omgeving verkennen. Als ze dan terugkwamen, gingen ze er vaak gewoon vanuit dat alles opgeruimd was, dat hun bedden opgemaakt waren en dat het avondeten en de drankjes al klaar stonden. Al met al begon het huis ons, ondanks het feit dat we de omgeving het mooiste gedeelte van Spanje vinden, toch tegen te staan. Het leek te vaak op een gratis hotel. Dus maakten we er zelf steeds minder gebruik van. Ongeveer zes, zeven jaar geleden zijn wij er echter

met nieuwe gevoelens en een andere kijk weer naartoe gegaan. Ik heb vier jaar geleden mijn bedrijf verkocht en ben gestopt met werken. Samen met nieuwe zin in het leven zijn we weer terug naar Baskenland gegaan. Wij hebben het huis verbouwd en in twee gedeelten gescheiden. De begane grond werd bestemd voor derden en wij zijn zelf beneden gaan wonen. We verhuurden boven en soms, als er kennissen over de vloer kwamen, leefden die ook boven en hielden dan zelf hun eigen ruimte bij. Eerst goede afspraken maken en daarna werkte het voortreffelijk. Niemand zat op andermans lip en ieder had zijn vrijheid.

## HART EN NIEREN

Inge is iemand die houdt van de watersport en dat geldt ook voor mij. Ik ben van kinds af aan opgegroeid met boten. Begon met een kano, later omgebouwd tot zeilkano. Vervolgens een Kleine BM, een Vergrote BM, een Grundel en een groot project. Een mal te pakken gekregen van een toentertijd bekend polyester schip van 11 meter en dat schip zelf van de grond af aan opgebouwd. Later heb ik dat schip door omstandigheden verkocht en heb toen enkele jaren zonder gedaan. Maar de hang naar zeilen bleef. Toen mijn collega zijn zeilboot wilde inruilen voor een grotere, besloot



ik dan ook om zijn oude boot voor de inruilprijs te kopen. Toen kwam Inge in mijn leven en samen waren we weer veel op het water. De Beagle II, een Achilles 30, is een polyester S-spant van 9,00 x 2,75 m. Nu ben ik niet een van de slanksten - de meningen zijn daar overigens over verdeeld, sommige mensen noemen het anders - en op de Achilles had ik wat problemen met het rondenvan de mast, met name als ik 's nachts naar het toilet moest. Wij hebben dus na enige tijd besloten naar een schip met wat meer ruimte uit te kijken. Dat schip is er ook gekomen en we varen er met plezier mee in Zeeland en in de kustwateren. De Beagle II werd bij een verkoophaven gelegd.

Als we in Hondarribia waren, liepen we elke dag naar de haven om over zee uit te kijken. Vaak kwam dan de opmerking: je zult hier toch een boot hebben...! Wat je daar veel ziet, zijn visserssloepen van 6 tot 8 meter, fantastisch gevormd met mooie waaierkoppen. Wij namen het besluit om rond te gaan kijken naar een dergelijke sloep. De prijzen voor boten liggen daar overigens wel lager dan in Holland. Na wat zoeken hadden we nog steeds niets gevonden naar onze zin. En toen kwam er een moment dat we elkaar aankeken en zeiden: 'We hebben toch nog een boot liggen in Holland, aan een verkoopsteiger?'

We zijn niet zulke ervaren zeezeilers dat we onze boot 'eventjes' vanuit Nederland door de Golf van Biskaje naar de plaats van bestemming varen. De vraag was dus: hoe dan wel? Nou zijn er vele manieren om een boot te verplaatsen van de ene stek naar de andere. Een kennis van mij, met veel zeezeilervaring had een voorstel: 'We hoppen met dat schip van haven naar haven en binnen vier weken zijn we er!' Daar werd bij gezegd dat we in principe elke nacht binnen zouden liggen en dan aan de wal lekker zouden eten en een

borrel drinken. Af en toe zouden we ook onze echtgenoten laten overkomen, dan konden die ook genieten van de tocht. Ik ben niet erg op de penning, maar het leek me beter om dan toch maar in plaats van vier weken lang elke dag uit eten en borrelen (mijn vriend is gek op heel goede whisky!) te gaan en daarnaast ook nog de echtgenotes een keer of vier over te laten komen, plaatselijk een zeilschip te zoeken.

Toen kwam de gedachte aan transport over de weg. In eerste instantie dacht ik dat dit een veel te dure aangelegenheid zou zijn. Echter, na me erover te hebben laten informeren, was ik verbaasd over de aantrekkelijke prijs. Die lag in ieder geval een stuk lager dan die van de voorgestelde reis over water. Aldus besloten we de Achilles over de weg naar Hondarribia te laten brengen. En alle lof voor dit vervoer.

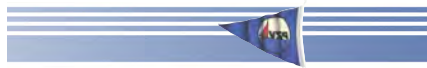
### **GOLF VAN BISKAJE EN HONDARRIBIA**

De Golf van Biskaje is een fantastisch stuk zeilwater, nog echt blauw en helder, waar de tonijnen rond je boot springen. Maar het kan er ook spoken, zorg dan dat je binnen bent! Hondarribia ligt aan de Baskische Golf, vijf kilometer rijden over de grens. Deze streek heeft alles wat een vakantieganger wenst. Cultuur, bergen, zandstranden, aantrekkelijke wandelmogelijkheden, wielerevenementen, ongerepte natuur, fantastische vergezichten en vooral lekker eten en drinken. Het dorpje ligt aan de grensrivier tussen Baskenland en Frankrijk, aan de uitlopers van de Pyreneeën. Met een plaatselijk pontje kun je naar Frankrijk, waar je gelijk in een soort Port Zélande uitkomt, zowel qua uiterlijk als qua prijzen. Men heeft daar een enorm strand waar veel gesurft wordt. De zee rolt daar behoorlijk. Er zijn veel surf- en duikscholen en het is er echt Frans. Aan de Baskische kant is dat het tegenovergestelde. Hondarribia is een dorp uit de 15e eeuw, een lust

om doorheen te wandelen, je waant je in een andere wereld. De oude dorpskern is - op wat aanpassingen na - als vanouds. Rond de muren is het dorp verder uitgebouwd, met veel vakwerkhuisen. Hoe verder je weg van de kern gaat, hoe moderner het wordt, maar er is nagenoeg geen hoogbouw. Alleen langs de weg naar zee staan enkele 'vergissingen' tegen de wand van de berg. Het huidige beleid is laagbouw, maximaal vier verdiepingen en in stijl. Het dorp is voorzien van een vliegveld (aeroport San Sebastian) waar maar twee straalvliegtuigen per dag komen en de rest motorvliegtuigen (tien per dag), waar je geen geluidsoverlast van hebt. Alle vliegtuigen landen en stijgen over Frankrijk.

De sfeer in het dorp is uitermate gezellig. De Basken zijn groeps mensen. Een voorbeeld: vanaf vrijdagmiddag tot zondagavond worden beneden elke avond enkele straten afgesloten voor het verkeer. De terrassen gaan open en elke bar heeft zijn toonbank vol staan met de heerlijkste tapas. Wat doet de Bask? Heel het gezin komt naar die straten en gaat flaneren, sommige gezinnen in klederdracht. Het duikt de eerste de beste bar in, pakt een wijntje en een tapas, praat onderling Baskisch en gaat op weg naar de volgende kroeg, waar hetzelfde ritueel volgt. Een paar straten verder op de grote brede boulevard, geplaveid met natuursteen en die aan de grensrivier de Bidasoa ligt, is het elke avond een drukte van belang. Vaak gaan we daar, na de maaltijd, een plaatselijke versterking halen en zitten we op een terrasje. En dan begrijpen we volkomen waarom we daar zitten. Denk je eens in: de schemer valt, een temperatuurtje van 26 graden, je kijkt langs de Franse kust naar het noorden en ziet alle lichten opflikkeren van de bebouwing en de vuurtorens van Hendaije, St. Jean de Luz en Biarritz.





De avonden zijn er lang en zwoel. Een Bask loopt zelden met een jas, maar 's avonds heeft hij wel vaak een trui over de schouder en een paraplu bij zich, terwijl wij dan nog lekker in een T-shirt zitten. Ik ben inmiddels, hoewel mijn Spaans maar uit drie woorden bestaat, verknocht aan dit stukje aarde. Ik ben thuis ook meestal degene die oppert: zullen we maar weer gaan?

#### ONZE HAVEN

Onze haven is via Google Earth op internet goed te zien en die haven is bijzonder te noemen. We krabben ons nog wel eens achter de oren als we de Spaanse manier van bouwen zien, maar wat opvalt, is dat het eindresultaat er altijd mooi afgewerkt uitziet. Vaak houdt het daar op en vergeet men het te onderhouden. Dan verpaupert het snel. Zo niet onze haven! Zes jaar geleden is er een geheel nieuwe haven uitgegraven, voor ongeveer 500 boten. Allemaal moderne drijvende steigers met een hoofbrug van drie meter breed en zijsteigers van twee meter. Elke ligplaats heeft een zuil met eigen waterkraan, 1200 Watt stroom en verlichting; alles inclusief. Elke boot heeft naast zich een dwarssteiger van 60 cm breed. De brandstof is 0,25 euro per liter goedkoper dan in Frankrijk. Het hele jaar door kan de boot eruit gelift worden. Met de grote botenlift kost dat 75,00 euro.

Men kent hier geen zomer- en winterseizoen. Op de steigers loopt de gehele dag personeel van de haven rond om te controleren of alles in orde is. Na harde wind kijken ze of alles nog op zijn plek ligt en leggen er desnoods een lijntje bij. Ligt je boot wat scheef of heeft

deze averij en ben je niet direct te bereiken, dan wordt hij om meer schade te voorkomen onmiddellijk op de kant gezet. Wat we er gratis bij krijgen zijn de grote algen etende vissen. Hele scholen zitten aan je boot te lurken, om de aangroei eraf te eten. Eenmaal per week worden alle steigers bespoten met een anti-algen- en anti-spinmiddel. Is er een latje of iets dergelijks van de steiger kapot, binnen drie dagen is het gerepareerd. Rondom de haven is een rvs balustrade waaromheen een wandelpromenade, winkels en restaurants met normale prijzen. De prijs van onze ligplaats hier, d.w.z inclusief water, elektra, parkeren, is niet hoger dan ik in Dintelsas (zonder water en elektra) betaal. Nee mensen, dit is geen verhaal

van 'I have a dream', geen utopie, het is werkelijkheid.

Vaar je langs de kust van Spaans Baskenland, dan heb je een gebied zonder verraderlijke plekken, met om de vijftien mijl een eenvoudige tot mooie jachthaven. Soms met boeien, soms met steigers, maar altijd met zon, een vriendelijke bevolking en geen toeristenbelasting. Vaar je langs de Franse kust naar het noorden, pas dan op voor verraderlijke rotsen onder water. Niet alles is hier overigens paradijselijk. In onze omgeving bestaat een zone waarover Spanje en Frankrijk een overeenkomst hebben. Die houdt in dat zowel de Franse als de Spaanse politie vijftien kilometer de grens over mogen als het





gaat om achterevoelingen. De Fransen nemen dat zeer ruim. Zij houden in de Spaanse wateren zeilboten aan, zelfs als ze, zoals wij, niet in de Franse territoriale wateren hebben gevaren. En zij eisen de gekste dingen, zoals bijvoorbeeld vlaggenbrieven, die in (de rest van) Europa al niet meer verplicht zijn. En dit alles met veel machtsvertoon. Zeg je dat je thuishaven Hondarribia is en dat ze even met de haven kunnen bellen, zodat ze alle gegevens van ons kunnen krijgen die er maar zijn, dan is het antwoord: 'Met die spanjolen hebben wij niets te maken. Kom morgenochtend maar vroeg naar St Jean de Luz (15 km in Frankrijk) met al je papieren.' Daar wordt het dan, als je iemand als Inge erbij hebt die vloeiend Frans spreekt, met een sisser afgedaan. Gewoon buitenlander pesten dus.

#### **MADRILENEN, PARKEERWACHERS EN ADELAARS**

Het strand van Hondarribia is kindvriendelijk te noemen. Elke ochtend wordt het met een machine ontdaan van vuil. Er zijn douches, verspreid over heel het strand. Er zijn weinig golven, omdat het in een baai ligt. Er liggen speelvloten op dertig meter van het strand, er is een reddingsbrigade en

er zijn strandwachten. Inmiddels hebben wij het oude huis verkocht en zijn we achter het oude huis, waar nog een mooi stuk grond lag, opnieuw aan het bouwen. Onze bedoeling is het nieuwe onderhuis (maximaal vier personen) weer te verhuren en ons eenvoudige chalet (2+2 k) dat in de tuin staat, los of in combinatie met de boot te verhuren. Ons huis staat vijf echte minuten lopen van de jachthaven en zeven echte minuten van het strand. Achter ons huis begint de heuvelrug die iedereen - in reportages over de ronde van San Sebastian, de ronde van Spanje of (af en toe) de ronde van Frankrijk - wel eens op de televisie heeft gezien. Vlak bij ons in de buurt zijn adelaarkolonies en dit jaar hebben we adelaars gezien, schuin boven het huis.

Er is in ons dorp wel enig toerisme, maar de meeste toeristen komen uit het naaste binnenland of uit Madrid. Madrilenen komen bij ons om de koelte zoeken. In Madrid is het in het hoogseizoen 40 graden of meer en bij ons ligt de temperatuur dan tussen de 30 en 32 graden. In heel het dorp is één discotheek. Die ligt overigens vlak bij ons huis, maar we hebben er geen last van. Nog een voorbeeld van vooruitstrevendheid: het hele dorp is bezaaid met

betaalde parkeerplaatsen, maar die zijn alleen in gebruik in het hoogseizoen. Er rijden wel zes sleepwagens en de parkeerwachters zijn zeer fanatiek. Ze zijn meestal jong en te herkennen aan een rode baret. Elk van hen heeft zijn vaste kleine wijk en is er als de kippen bij om te bekeuren of weg te laten slepen (300 euro). Van de opbrengsten van de parkeergelden worden parkeerwachters en sleepdienst betaald. Wat overblijft, wordt gebruikt voor de plaatselijke bevolking en in mindering gebracht op de onroerende zaakbelasting, onder het mom: men mag wat compensatie hebben voor de overlast die het toerisme met zich meebrengt. Al met al is het een sociaal dorp dat in een streek ligt die gelukkig niet erg toeristisch is. De Basken hebben het ook niet nodig, het is de rijkste streek van Spanje. Ze hebben er alles, visserij met hun bijzondere boten, landbouw, veeteelt en industrie

Ik hoop met dit epistel duidelijk gemaakt te hebben wat wij hier toch zoeken en wil graag afsluiten met een vriendelijke groet van ons beiden, uit Hondarribia. En, zijn er leden die meer over deze streek willen weten, dan zijn we altijd bereid er meer over te vertellen! ✂

## *Houtwerf Eursa*



*Uit het goede hout gesneden*

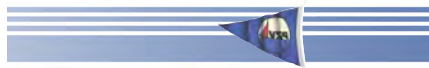
*Hiswa-lid*

- . **Restauratie & reparatie**  
*met name houten schepen*
- . **Zomer- en winterstalling**  
*met name groot onderhoud en zelfwerkzaamheden*
- . **Jachtservice**  
*o.a voor roestvrijstaal mast en tuigage*

- . **Verkoop van:**
  - diverse houtsoorten  
*zoals plaatmateriaal en massief gezaagd en geschaafd*
  - epoxy, verven, kitten, olie en lakken
  - rvs-beslagen en bevestigingsmaterialen

**. Professioneel advies voor de zeilerij:**  
*± 10.000 mijl zeeraces- en ± 50.000 mijl zee en oceaanervaring.*

**De Biezen 5, 5298 ML Liempde. 0411-635166/06-55175482 of 06-50532838. [www.eursa.nl/info@eursa.nl](http://www.eursa.nl/info@eursa.nl)**



# Puff naar de Azoren

De oceaan op en hoe dat bevalt. Het eerste van twee delen.



**Yvonne Verschure**

**O**p onze reis naar Schotland in 2004 hadden we al in ons achterhoofd om in 2006 naar de Azoren te zeilen. Dico kon namelijk eind 2005 met vervroegd pensioen en ik heb een sabattical opgenomen van mei tot oktober 2006. Wij willen op deze reis ontdekken of het leven aan boord voor langere tijd ons bevalt, of we ons huis missen en of oceaanoversteken met z'n tweeën iets voor ons is.

We zijn al veertien dagen aan boord als het weer ons op 28 mei toestaat de Nederlandse wateren te verlaten. Ook wij liggen in Zeeland verwaaid en zien de Ramsgate-vloot in Vlissingen voorbijkomen op weg naar Antwerpen. Als we op zondag richting Blankenberge vertrekken, blijkt de beloofde wind uit te blijven en staat tegen. Motorzeilend komen we toch aan en de dag erop komt de wind even tot bezinning, wat ons een mooie zeiltocht oplevert naar Duinkerken. Daar trekt de wind 's avonds aan tot ZW-7 en we blijven dus maar een dagje liggen.

De voorspelling voor de dag erop is afnemende wind en draaiend naar west. 's Morgens vroeg om 05.00 uur steken we onze neus naar buiten en staat er 12 knopen wind volgens onze nieuwe windmeter. Vertrekken dus en vol goede moed gaan we naar buiten. Er staat veel meer wind dan we verwacht hadden en de golven bij de pieren zijn enorm. We steken op de motor naar de overkant van de geul, waar in de zware zee een van de reddingboeien losslaat en een plotseling rake golf het blad van de Ariës-windvaan als een luciferhoutje afbreekt. Puff is Puff niet

als er onder de vloer niet nog meerdere bladen liggen, dus ander blad erop en door naar Boulogne. Van daaruit zeilen we voorspoedig langs de Franse kust. In Dieppe wordt het weer beter, in Fécamp krijgen we het vakantiegevoel doordat we heerlijk buiten in de kuip kunnen lunchen en op Guernsey komt de korte broek tevoorschijn. Je kunt dit eiland niet verlaten als je geen krab gegeten hebt, dus bij aankomst in de buitenhaven direct op pad naar een leuk restaurantje.

Nadat we heerlijk (kreeft!!) hebben gegeten en een nachtje hebben geslapen, hijsen we de zeilen en koersen voor de wind richting Camaret sur Mer. Prima weer om te experimenteren met de vermaakte halfwinder en de boom. Door een onverwachte windvlaag en plotseiling oploeven van Puff vouwt de aluminium boom dubbel. Dit betekent weer een klus voor Dico als we in Camaret aankomen. De rest van de tocht verloopt prima met maar drie motoruurtjes en een prachtige sterrenhemel. Na een kleine dertig uur komen we in Camaret sur Mer aan.

Daar treffen we de laatste voorbereidingen: verse boodschappen, water en diesel tanken. De boot ligt inmiddels ver onder haar waterlijn! Dico repareert de boom perfect en zo kunnen we op 10 juni de trossen losgooien en koers zetten naar de Azoren.

## OPEN STERRENHEMEL

In eerste instantie kiezen we voor een wachtsysteem van vier uur. Na enkele dagen veranderen we dit in overdag vijf en 's avonds/nachts vier uur zodat we van 17.00 tot 19.00 uur samen happy

hour hebben. Zo spreken we elkaar nog eens, heb je elke nacht andere wachten en hoef ik niet, direct uit bed komend, de kombuis in om te koken.

De eerste dagen van de oversteek staat er weinig wind, die van het zuiden naar het westen draait waardoor we last krijgen van een rollende zee. Voor Dico niet de meest ideale koers. De wind draait gelukkig door naar het noorden en noordoosten en neemt toe tot 6 Beaufort. Dat is windje mee en Puff loopt er heerlijk op; dat is genieten voor de schipperse. Helaas neemt hij na een dag ook weer af en draait via het zuidwesten naar het noordwesten kracht 2/3. Tijd dus voor de halfwinder die twee dagen op blijft staan. Via de radio ontvangen wij weerfaxen van Northwood zodat we goed op de hoogte blijven, en ook op tijd kunnen anticiperen. De zon laat zich niet zien, het is bewolkt met soms dreigende lichten maar geen regen en zeker niet koud. Pas na tien dagen krijgen we de eerste open sterrenhemel en genieten we van een prachtige Melkweg.

Hoe langer je op zee zit, hoe rustiger je wordt. De eerste dagen erger ik me nog aan de geringe snelheid van 2 tot 2,5 knoop maar gaandeweg de oversteek ontstress ik. De wachten vul ik met lezen, muziek luisteren, eten voorbereiden, sudoku's e.d.

Driemaal heb ik de oversteek naar of van de Azoren gemaakt met een driekoppige bemanning. Ik ervaar deze oversteek met zijn tweeën als veel vermoeiender. Na elke wacht duik ik mijn kooi in en heb ik echt behoefte aan slaap. Elke keer als je je ogen opendoet,







moet je weer aan de bak, zin of geen zin. Dus ditmaal geen extra's zoals vers gebakken brood. Wel kook ik elke dag. Naast blik hebben we ladingen fruit en verse groente bij ons zoals uien, kool, wortels, courgette en aubergine. De koelkast bewijst goede diensten waardoor we beschikken over vers vlees zoals kipfilet en gehakt. Ik vind het een sport om op zee te koken. Naast de nodige roerbakshotels komen er dan ook eigen gebakken pizza, lasagne, mousaka, gevulde taco's en verse gehaktballetjes in tomatensaus op tafel. Het ontbreekt de schipper onderweg nog wel eens aan eetlust. Er was een zekere samenhang met de windkracht en golven, maar daar had ik geen last van. Gezamenlijk blijven we dan ook op hetzelfde gewicht. Om het onszelf zo gerieflijk mogelijk te maken, leggen we de boot tijdens het koken en het eten bij.

### Lange dagen op wacht



*Dico van Ooijen*

Voor mij is het de eerste keer dat ik langer dan drie dagen op zee ben en uitproberen hoe dat bevalt, is een van de doelen van deze tocht. Ik heb geen last met uit bed komen na vier uur, maar na een dag of drie ben ik er wel van overtuigd dat iedereen die dit soort dingen voor zijn lol doet, helemaal geschikt moet zijn. Kennelijk zit ik dan toch anders in elkaar. Na een dag of vijf kom ik erachter dat je tijdens je wacht meer kunt doen dan zitten, rondkijken, navigeren, broodje maken en iets te drinken halen. Je kunt ook nog een boekje lezen (overdag), muziek luisteren (MP3 met veel keuze is perfect!) of sudoku's oplossen. Volgens Yvon ben ik die eerste vijf dagen 'niet te genieten' en dat klopt wel met hoe ik me voel als het een beetje begint te waaien.

### AANKOMST AZOREN

Met 1240 mijl op het log zetten we na elf dagen en zestien uur voet aan wal in Praia de Vittoria op Terceira. Het is 22 juni 07.00 uur lokale tijd (twee uur tijdsverschil met Nederland). Het geeft ons een geweldig gevoel dat we dit met z'n tweeën hebben gedaan in een boot die niet de snelste is en op de Azoren tot de kleinste behoort. We hebben in totaal 34 motoruren op deze oversteek gemaakt waarvan het merendeel voor stroomdraaien. Al met al voor ons een prima resultaat.

Het inklaan in Praia de Vittoria is een fluitje van een cent, de vriendelijke havenmeester draagt zorg voor alles!

Nadat we de nodige sms'jes en mails hebben verzonden over onze aankomst, krijgen we bericht dat mijn vriendin op 8 juli in Horta aankomt. We genieten in Praia van het weer, de sfeer en het lekkere Portugese eten en drinken. Omdat we de 8ste in Horta moeten zijn, besluiten we eerst naar Santa Maria te zeilen,

ook wel 'het Algarve' van de Azoren genoemd. Bij vertrek staat er een lichte wind die verder in kracht toeneemt tot een dikke 6. Het is halve wind en we zeilen in een hemdje met korte broek, niks geen zware zeilpakken en thermo-ondergoed! De temperatuur is zalig en na dertig uur en 150 mijl komen we aan in de haven van Vila do Porto.

Omdat de ferry er nog uit moet en een vrachtschip wordt verwacht, mogen we nog niet voor anker in de haven en gaan we tijdelijk langs een opleidingsschip voor vissers. Zodra zij doorhebben dat wij Hollanders zijn, worden we direct uitgenodigd voor de wedstrijd Portugal-Nederland die zij aan boord zitten te bekijken. We mogen ook meteen meedoen met hun maaltijd, tapas, heerlijke schelpdieren, krijgen een kroes witte wijn en kijken gezamenlijk de eerste helft. Dit is een unicum want de familie van Ooijen-Verschure heeft helemaal niets met voetbal. Maar zoveel vriendelijkheid en zulke gastvrijheid kun je niet weigeren.





's Avonds staat de Police Maritime op de kade (tomorrow, eh ??!) en de volgende dag melden wij ons bij de plaatselijke autoriteiten. Nadat de gebruikelijke hoeveelheid papieren door de diverse autoriteiten is ingevuld, brengt de Police Maritime ons persoonlijk met de auto naar de capitania in het dorp. Dat scheelt ons een behoorlijke klim! Bij de capitania moeten we wel 2,30 euro betalen als bijdrage voor het havenlicht en we krijgen hiervoor een prachtig formulier met een letterlijk indrukwekkend diepdrukstempel!

Santa Maria is 97 km<sup>2</sup> groot en heeft een overweldigende bloemenpracht. Je waant je in een groot park. Een van de mooiste plekken is de baai van Lourenco waar tegen de steile hellingen ooit ommuurde terrassen zijn aangelegd voor de teelt van druiven. Ongelooflijk hoeveel moeite er gedaan is om een beetje wijn te kunnen produceren. Als we na een dag genieten van het eiland aan boord terugkomen, komt de

schipper van een van de andere zeilboten ons waarschuwen dat de wind gaat draaien. Met zuidwesten wind ligt je in Vila do Porto aan lager wal en met de slechte ankergrond (grote ronde keien) is dat niet te verkiezen, zeker niet met de voorspelde 25 knopen. Hoewel we 'besloten' hadden voorlopig geen nachttochten meer te maken halen we 's avonds dan ook het anker op en zetten we koers naar Ponta Delgada op Sao Miguel, 55 mijl verderop. Gemoeidelijk zeilen we met 7 knoopjes in de zonsondergang weg van Santa Maria. Langzaam trekt de wind aan tot ruim 20 knopen en moeten we zelfs de snelheid uit Puff halen om met licht Ponta Delgada aan te kunnen lopen. Sao Miquel is het grootste eiland van de Azoren en heeft in Ponta Delgada een jachthaven die nu wordt uitgebreid. Alle autoriteiten zitten in het zelfde gebouw en vullen allemaal zelf dezelfde vragenlijst in. Geduldig zijn en vriendelijk blijven lachen, dan komt het allemaal goed.



## Paperassen

### *Dico van Ooijen*

In iedere haven op de Azoren vragen ze je 'tig' zaken van de boot (lengte, breedte, diepte, registratienummer, kleur, motor, motornummer, pk's, radar, VHF, zeilvoering, verzekering, nummer verzekering, etc., etc., liefst met vertoon van de originele documenten, en nog een stuk of wat zaken van ieder bemanningslid met natuurlijk een kopie van je paspoort. Meer kun je ook nauwelijks bedenken. Dat wil uiteraard de Police Maritime weten, maar ook de douane (alfondega) en de capitania (havenmeester) en soms de immigratiedienst. Die gegevens verdwijnen in allerlei computers en boeken, maar staan (gelukkig) niet met elkaar in verbinding (geen DigiD, dus). Soms klaagt een 'Police' wel eens dat 'de boten die op anker in de haven liggen zich niet melden', maar zelf kan hij er niet heen, want z'n baas heeft hem geen bootje gegeven! Dit ceremonieel kost wel eens wat tijd, maar al dat gegevens verzamelen moet je eigenlijk zien als een soort cultuur. Iedereen heeft minstens één baantje waar hij een basisinkomen mee verdient en daarnaast heeft bijna iedereen een bijverdienste voor het beleg op het brood. Het is verre van efficiënt, maar ik heb het gevoel dat we in Nederland wel eens zo ver doorschieten met efficiency dat het tegen ons gaat werken.



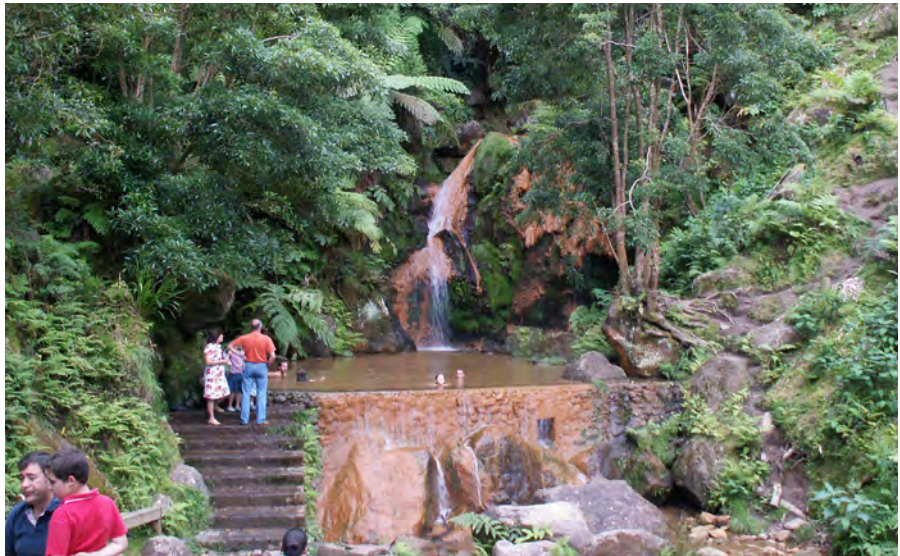
## VULKANISCH

De Azoren zijn, op Santa Maria na, vulkanische eilanden en op Sao Miguel zie je dat heel goed in Furnas, met borrelende bronnen, rokende aarde, stommende caves en bubbelende en naar zwavel stinkende modderpoelen. Over het hele eiland groeien hortensia's, het handelsmerk van de Azoren. We genieten van de prachtige Caldeira Verde met zijn waterval van dertig graden waarin het weldadig toeven is en waar varens van onmetelijke grootte staan. Ook hier vinden we weer prachtige bloemen.

Voor een theeleut als ik móet je de theeplantage wel bezoeken. Er zijn er twee en wij kiezen de oudste in Goreana. Je loopt zó de fabriek in, van arboretageving hebben ze daar nog nooit gehoord. Het is prachtig om al die oude machines aangedreven door banden aan het werk te zien. De mensen zijn heel erg vriendelijk en nodigen je met gebaren uit om overal rond te kijken.

Terug in de jachthaven blijkt het tijd te zijn voor de voetbalwedstrijd Portugal-Engeland. Of we willen of niet, we gaan het in het havencafé mee beleven. Na deze door Portugal gewonnen wedstrijd ontsteekt het eiland in een feestvreugde als waren zij wereldkampioen geworden. De hele avond en een deel van de nacht rijden ze luid toeterend rond voor zover er nog te rijden valt, want op de boulevard staat het muurvast! ✈

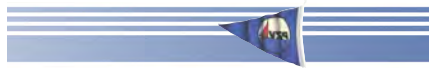
[wordt vervolgd]



## KANAAL 77

- Kijkt u wel eens op de PZV-website?
- Tijdens het Rondje Kanaal werd regelmatig lekker gegeten en niet te vergeten: gedronken! De bemanning van de Sundancer heeft het hier echter wel heel bont gemaakt.
- Wist u dat overwogen wordt de Sundancer om te dopen in Netweaver?
- Heeft u uw PZV-visitekaartjes al eens nuttig gebruikt, laat het ons weten.
- In ZZ 3/2006 vermeldt Kanaal 77 dat de Trinity voor de vierde keer de Eindejaarstroofe heeft gewonnen. Haye heeft even gedacht dat iemand zijn mogelijke winst in 2007 al had meegerekend, maar het was gewoon een foutje. De Trinity won tot nu toe drie keer, d.w.z in 1991, 1992 en 2006. Overigens is Haye van mening dat zijn winnen niets te maken heeft met zijn rating maar uitsluitend te danken was aan zijn uitstekende bemanning. Waarvan akte.





# Met de Cher naar de Hardanger

Hoe Els en Piet op hun tocht naar het noorden ontdekken dat bijgewerkte kaarten en een goed weerbericht essentieel zijn voor zeezeilen.



**Piet Dijkema en Els Defauw-Hulsebos**

**H**oewel er wel wat gedachten waren om koers op het zuiden van Portugal en Spanje te zetten, hebben we besloten voorlopig te blijven kiezen voor het noorden met zijn rust, geweldige natuur en warme zomers. Deze zomer werd het doel weer de Hardangerfjord. De heenreis zou via de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden langs de Deense westkust gaan. In principe in dagtochten om een aantal kustplaatsen te verkennen, te weten List op Sylt, Esbjerg, Hivde Zande en Thyboron om vandaar uit over te steken naar Farsund in Noorwegen. Het eiland Sylt is aardig om een aantal dagen te verblijven, Esbjerg en Hivde Zande



zijn alleen leuk om er eens geweest te zijn en te verkennen. We bereikten de Hardanger via diverse, inmiddels bekende havens langs de westkust van Noorwegen. Het weerzien daarvan was weer een feest. De Hardangerfjord maakt elke keer weer een enorme indruk. Afwisselend hoge steile rotsen die uit het water omhoogsteken en prachtig begroeide hellingen waar o.a. veel fruit wordt verbouwd. En dat allemaal met wisselende weersgesteldheden van veel zon, maar ook mysterieuze laaghangende bewolking. De terugreis ging weer langs de diverse havens van de west- en zuidkust van Noorwegen, ditmaal tot Mandal. Vanaf hier zouden we oversteken naar Hanstholm in Denemarken ten noorden van Thyboron,

maar hierover later. Vervolgens zijn we via de Lymfjord, waar we familieleden aan boord hadden, langs de oostkust van Denemarken en het Kieler kanaal weer richting Nederland gegaan. Al met al zijn we ongeveer drieënhalve maand weggeweest.

Het is niet mijn bedoeling een reisverslag te maken. Dat zou een beetje te lang worden. Bijgaande foto's van Els geven een prima sfeerbeeld van de prachtige reis die we hadden. Het is misschien wel aardig, ter lering en vermaak, een paar gebeurtenissen te beschrijven. Als je een aantal maanden vaart, gebeurt er altijd wel iets dat je niet verwacht. Dat is trouwens het avontuurlijke van zeezeilen.





## VERDWAALD IN DE MIST

Allereerst wil ik een ervaring noemen tijdens de heenreis. 's Ochtends om 7.30 uur vertrokken we vanuit Borkum met bestemming Helgoland. Het was heilig maar we dachten dat het wel zou optrekken. Het werd echter dikke mist. Hoewel we radar hebben, vond ik het niet verantwoord de shipping lane over te steken en besloten we naar Norderney te gaan. Dit eiland is vanuit het westen via de Schluchter aan te lopen en vanuit het noorden via het Dovetief, dat ook dieper is dan de westelijke aanloop. We kozen voor de Schluchter omdat we hier wel eerder waren en met behulp van radar en GPS e.d. moest het wel lukken. De eerste groene ton vonden we moeiteloos in de dikke mist, de tweede staak, niet zichtbaar op de radar, echter niet meer. Hoewel ik onze positie nauwkeurig op de kaart zette en een 'goede' koers opgaf, werd het elke keer ondieper (10 cm onder de kiel) en hoorden we ook de branding dichtbij. Elke 180 graden tegenkoers gaf wat meer water onder de kiel. Op de marifoon hoorden we dat een voorganger dezelfde problemen had.

Ik vond het toen verstandiger de reddingsdienst op te roepen om assistentie. Circa 20 minuten later hoorden we motorgeluid en nadat we onze positie nog eens hadden opgegeven, doemde een reddingsbootje op dat ons naar diep water ten westen van het eiland loodste waar plotsklaps de mist weg was en de zon scheen. De heren hadden haast, want achter ons zaten alweer twee zeiljachten die navigatie hulp nodig hadden. Toen wij 's middags even langs het kantoor van de reddingsdienst liepen om een enveloppe met inhoud af te geven zei de dienstdoende wacht: 'Jullie hadden zeker een oude kaart.' Dat klopte; 2004 en niet bijgewerkt. Tijdens het bijwerken van de kaarten in de haven bleek de geul meer dan een halve mijl verschoven te zijn. De aanloopton van de noordelijke ingang was zelfs twee mijl oostelijker komen te liggen. Je rekent niet op een mistige aanloop. Voortaan zal ik zeker de kaarten van het Waddengebied goed bijwerken. Ik denk zelfs dat ik zo langzamerhand niet meer om een kaartplotter heen kan, waarbij updaten van de kaarten een peulenschil is.

## TUNNELEFFECT

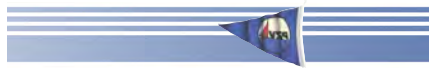
Een andere ervaring was de oversteek van Mandal in Noorwegen naar Hanstholm in Denemarken. De weersverwachting was niet helemaal duidelijk. Volgens de Duitse Wetterzentrale zou



de wind NW tot circa 15 knopen zijn. De kleur op het weerkaartje was echter iets donkerder en kon wel op maximaal 20 knopen duiden. De dag erna zou er praktisch geen wind zijn (en dan dus 80 mijl op de motor). We besloten om te gaan omdat ons onder normale omstandigheden bij deze verwachting een lekkere zeildag te wachten stond. Echter, in het Skagerak blijkt toch een soort tunneleffect te bestaan (dat hadden we vorig jaar ook al ervaren). De wind nam toe tot circa 25 knopen. Kennelijk houden de meteorologische modellen geen rekening met deze lokale omstandigheden. Bovendien neemt de diepte in ons oversteektraject af van 500 meter tot minder dan 50 meter. Op de kaart staat dan ook 'Dangerous waves'. Er ontstonden daar bij de heersende NW-wind, die wel 10 knopen

sterker was dan de voorspelling, dan ook grote rotgolven met weinig patroon en hier en daar brekers. Met twee riffen in het grootzeil en meer dan de helft ingedraaide fok bleef alles prima onder controle en ondanks de heftige bewegingen van het schip speerden we met zo'n 7 à 8 knopen richting Denemarken (echt kicken!). Vanwege de harde wind durfde ik Hanstholm niet aan te lopen i.v.m. banken voor de kust en kans op gevaarlijke brekers. Daarom besloten we naar het zuidelijker en bekende Thyboron te gaan, wat met onze speersnelheid maar een paar uur langer duurde. Onze ervaring van dit en vorig jaar is dat je met kans op meer dan 15 knopen wind niet moet oversteken in dit gebied. Het zeilgebied blijft zeer aantrekkelijk, maar de voorbereidingen kunnen niet goed genoeg zijn. ✈





# St. Petersburg, de voorbereiding

Zo'n soloreis ondernemen is een baan op zich.



**Aphons Drùbers**

**Z**oals de meesten van jullie weten heb ik dit jaar een tocht gemaakt naar St. Petersburg. Op de website hebben jullie een en ander kunnen volgen. Hier volgt een stukje over de voorbereidingen.

Nadat ik eenmaal de beslissing had genomen om de tocht te maken, begonnen de voorbereidingen in mijn hoofd. Het is ver, onbekend gebied en er zal een hoop administratie bij komen kijken. Omdat een goed begin het halve werk is, vond ik dat de voorbereidingen in orde moesten zijn en om niet opnieuw het wiel uit te vinden, ging ik op zoek naar mensen die die tocht al eens gemaakt hadden. Uit PZV Zeezeilen bleek dat Docus en Piet al eens zo'n tocht hadden gemaakt en dus heb ik met hen en met enkele mensen van de WV Zierikzee afspraken gemaakt. Van hen heb ik veel geleerd en van Docus heb ik zelfs kaarten mogen lenen.

Naast deze gesprekken heb ik nog meer informatie verzameld. Deze kwam o.a.

uit de stukjes uit Zeezeilen en artikelen uit Zeilen en Waterkampioen. Daarnaast heb ik informatie opgevraagd bij de ANWB en de KNWV. De Vereniging voor Kustzeilers wilde pas informatie geven nadat ik lid was geworden. Door de ballotage zou dat toch te lang gaan duren en dus ... van hen niets.

Op aanraden van Piet kocht ik een wegenkaart van Noord-Europa om in grote lijnen een tochtplan te kunnen maken. Uitgangspunt was een tocht alleen, om gedurende die retraite te bezien welk werk ik in de toekomst zou willen doen. Dat betekende in principe dagtochten met een maximum van ca. 60 M en een gemiddelde van 30 à 35 M. Een consequentie daarvan was dan weer dat de tocht langs de kust zou voeren. Gezien mijn gezondheidstoestand was dit de meest verantwoorde keuze. Dat leidde dan weer tot de volgende beslissing. Hoewel bijna iedereen die ik sprak via Polen naar het noorden ging en via Zweden weer terug, koos ik voor de omgekeerde route. Het voordeel zou zijn, dat indien mijn diabetes op zou spelen, ik in Scandinavië verzekerd zou zijn van een betere gezondheidszorg dan aan de oostkust van de Baltic.

Met bovenstaande in het achterhoofd vond ik het on-slim om alleen naar Kiel te varen. Op zich is dat goed te doen, als je een nachttocht incalculeert. Dat wilde ik niet alleen, mede gezien de drukke kustvaart daar en van eiland naar eiland hoppen kost wel erg veel tijd. Om die reden heb ik Paul gevraagd om me naar Kiel te helpen en Peter Weeda om me te helpen terug in Nederland te komen.

## GEEN KOPIETJES

Met dit alles in het achterhoofd kon het voorbereiden beginnen. Daartoe heb ik

een multomap aangelegd waar alle gegevens in verzameld zouden worden. Als eerste kwam daar een werklijst in met zaken variërend van het aanvragen van een visum tot het inspecteren en tapen van de Zeereling.

De navigatie was natuurlijk een van de belangrijkste zaken. Hoe kom je aan alle kaarten, weerinformatie en ligplaatsgegevens? Hoewel enkele ervaren zeilers zeiden dat ze op kopietjes voeren, gemaakt in de laatste haven, durfde ik dat niet aan. Ik zou vroeg in het seizoen gaan en wellicht niemand zien in de havens. Ik wilde ook ankeren en ik was solo. Op het laatste moment improviseren is prima, maar alleen moet je wel je beperkingen kennen. Op zoek naar kaarten kreeg ik een tip over een man die kaarten uit de grote vaart verkoopt. Bij hem heb ik veel kaarten gekocht voor 4 euro per stuk. Deze zeekaarten waren goed genoeg voor de zeetrajecten rondom de Baltic. In Kalmar zou ik dan op zoek gaan naar jachtkaarten voor de stukken tussen de scheren door.

Een pilot kon ik lenen van Dico en Yvonne. Ik besloot die pas in de Oostzee zelf te gaan gebruiken bij de tochtvoorbereiding. Dat bleek niet slim, waarover later meer.

De foerage zou geen probleem zijn. Met een ijzeren voorraad van minimaal een week zou ik alles moeten kunnen uitzingen. Door het coasten (zie ook het komende tochtverslag in de Trafalgar Pub) zou ik in staat moeten zijn om regelmatig mijn voorraad aan te vullen.

De Mariken was in orde. Eigenlijk waren er op een extra plank in de bakskist na, nauwelijks aanpassingen nodig. Ik was immers al gewend om veel met haar alleen op stap te gaan. Wel heb ik met mijn buurman samen een





veiligheidskeuring uitgevoerd. Hierbij kwamen geen problemen aan het licht. Wel is de Mariken uitgerust met nieuwe voortstuwning: een gloednieuw grootzeil en een nieuwe klapschroef. De motor was het jaar ervoor al vrijwel volledig gereviseerd.

Hoewel op de werklijst, heb ik vergeten muskietennetten te maken voor alle luiken. Later heb ik dat geïmproviseerd met vitrage, maar toen was het al te laat. Muggen in Finland zijn zeer agressief.

#### ADMINISTRATIEVE ROMPSLOMP

Een hoofdstuk apart was de administratieve rompslomp. Ziektekostenverzekering controleren (kopie mee). Extra medicijnen voor een halfjaar aanvragen. Bepalen hoe en waar je die het beste kunt bewaren. Dus een medicijnenpaspoort meenemen, zodat je bij grenscontrole niet in de problemen komt. De wapenvergunning voor het seinpistool en het wapenpaspoort verlengen. Abonnementen opzeggen, rekeningen voor vaste lasten automatisch laten verlopen en bij de bureaus een sleutel achterlaten.

Verder scheepspapieren controleren en via de ANWB de eigendomsdocumenten opnieuw aanvragen. Overal kopieën

van maken en meenemen.

En dan: het visum. Dat is een verhaal apart geweest. Drie maanden lang heb ik geen reactie gekregen op diverse meeltjes naar Rusland. Vladimir Ivankiv moet je daar hebben om als agent op te laten treden. Vervolgens regelt hij alle administratieve rompslomp bij de Russische overheid. Hij was onvindbaar voor me. Vlak voor vertrek heb ik via een oud-collega een visum kunnen regelen via Eurocult. Ik had het voor elkaar (dacht ik) en kon gerust op weg. Niet dus. In Helsinki las ik in de pilot over het laatste traject dat de boot moest zijn aangemeld bij de Russische kustwacht. Dat was nog niet gebeurd. Gelukkig las ik daar ook het telefoonnummer van Vladimir. Na één telefoontje had ik contact en de volgende dag bleek alles geregeld. Had ik de pilot maar eerder gelezen.

Ter lering en vermaak nog enkele opmerkingen over het (niet) tijdig lezen van de pilot. Als je denkt dat je je zaken weet, ga je niet gauw op zoek naar informatie over die onderwerpen en dus... Bij vertrek dacht ik slechts euri en roebels nodig te hebben. Iedereen was immers lid van de EU (daar ben je

dan politicoloog voor). Ik had dus nodig: Deense kronen, Zweedse kronen, Russische roebels en Estse kronen. In Finland kon ik wel betalen met euri.

Op die hoge breedten is het lang koud en daarom hebben ze boven Kalmar geen Campinggaz meer. Daar kwam ik achter in Kiel. Ik heb daar een extra gasfles gekocht voor de zekerheid, want twee leek me wat weinig. Overigens heb ik daar ook een waterkoker gekocht omdat ik vaak aan de Duitse landvast lag o.a. voor de kachel. Je betaalt daar vaak een vast bedrag ongeacht het gebruik en met een waterkoker spaar je veel gas en het is gemakkelijk.

Voorbereiden kan dus altijd beter, maar ja... het moet niet op werken gaan lijken. ✈

#### AGENT VOOR RUSLAND:

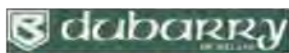
Vladimir Ivankiv  
(vladimir@sailrussia.spb.ru)

#### KAARTEN:

Dhr. Kalkman,  
Koorenaar 18, 3224 XE HELLE-  
VOETSLUIS,  
081 319397

# HERMAN LIEVEN

GAASTRA – HELLY HANSEN – DUBARRY – IMHOFF – MUSTO



Zeiljassen- bootschoenen- fleecetruien- polo-shirts- zwemvesten & nog veel meer!

Oók kinderkleding

## HERMAN LIEVEN ZEILKLEDING

Oostwal 6 5211 RC 's-Hertogenbosch Tel: 073 613 17 63 Fax: 073 613 07 86

[www.zeil-kleding.nl](http://www.zeil-kleding.nl)

Geopend: dinsdag t/m vrijdag vanaf 10 uur, zaterdag vanaf 9 uur, donderdag koopavond



# Snertzeilen 2006

De snertzeilers moesten het dit jaar, bij 13° C, doen zonder ontberingen.



*Willem Triki*

**O**ok dit jaar stond het snertzeilen op het programma van PZV. Op zaterdag 28 oktober was een tocht gepland van Lelystad naar Urk en terug. Voor deze tocht hadden zich vijf schepen ingeschreven (Birdie, Amadeus, Sun Dancer, de Otter en de Yes). Ook over inschrijving van de bemanning was geen klagen; er hadden zich maar liefst 19 bemanningsleden (exclusief schippers) gemeld voor deze tocht. He-laaas kregen we op het laatste moment nog een ziekmelding van Truus. Dat was jammer, want wat moeten we bij PZV nu zonder Truus. Na wat schuiven was de bemanning ingedeeld.

Nu moet ik zeggen dat snertzeilen, lees winterzeilen, bij mij een bepaald beeld oproept van kou en ontbering. De enige reden dat je dat wil doen, is de waardering die je dan in de zomer op



kunt brengen voor het prachtige weer, wat het genot dan weer vergroot. Met gespannen blik was dan ook al enkele dagen voor vertrek het weer gevolgd. Als voorbereiding werd al rond gemaaild dat we mutsen, handschoenen, laarzen, dassen, dikke zeilkleding en ander wintergoed moesten meenemen. Ik begon me af te vragen of zij meer wisten dan ik, want het weer liet alleen maar warmterecords en hoge temperaturen zien. Nu weet ik ook dat je het weer niet moet onderschatten en dat het rond deze tijd à la minute om kan slaan, dus toch maar even het wintergoed ingepakt. Want je wilt toch ook niet de sukkel zijn die weer niets bij zich heeft als het weer wel omslaat.

## OPKLARINGEN

Ik was ingedeeld op de Yes van Harry Olie. De Yes ligt in Andijk en wij zouden niet vanuit Lelystad maar van daaruit koers zetten naar Urk. In goed overleg besloten we om op vrijdagavond in te schepen. Een zeer goede beslissing, zo kun je onder het genot van een wijntje even kennismaken en 's morgens hoef je niet voor dag en dauw op. Zaterdag 28 oktober werden we aan boord van de Yes wakker met zwaarbewolkt weer en lichte regen. Dit voorspelde niet veel goeds. Eerst maar eens rustig wakker worden, koffiezetten, eieren met spek bakken en een goed ontbijt wegwerken; we hadden immers de tijd. Er heerste een zeer goede sfeer aan boord en de samenstelling van de bemanning was perfect. Na het ontbijt werd in de regen het schip klaar gemaakt voor vertrek. Buiten de kuintent en de huik eraf. Binnen werd genavigeerd en een kan koffie voor onderweg gezet.

Om 9.30 uur gooiden we de trossen los en zetten we koers naar Urk. Langzaam klaarde het weer op en toen we onder zeil waren, was het droog. Koud was het niet, dus geen wollen mutsen, handschoenen, dassen en winterondergoed. Toch hielden we onze zeilkleding aan, want van de warmterecords was nu ook niets te merken, maar met een graad of 13 mochten we toch ook niet klagen. Bij vertrek, met nog wat lichte regen, hadden we weinig wind, maar al vlug werd het droog en trok de wind aan. De voorspelling was in de middag west kracht 6, dus we hadden nog een







leuke tocht in het vooruitzicht.

Om 12.30 uur hadden we een zuidwestenwind kracht 4, wat betekende dat we met halve wind een fantastische tocht hadden met op tijd koffie en taaitai. De barometer daalde hard (in één uur met twee punten van 1026 naar 1024) en de eerste voortekenen van harde wind waren dus daar. Toch klaarde het weer verder op en de eerste zonnestralen met blauwe lucht dienden zich aan. Er heerste een goede stemming aan boord en eigenlijk was het erg jammer dat de haven van Urk in zicht kwam. Om 13.20 uur arriveerden we in Urk waar de andere boten al op ons lagen te wachten.

### SNERT MET EEN BORREL

We werden in Urk zeer warm ontvangen en de snert werd meteen opgezet. Binnen een kwartier zaten we samen met de bemanning van andere schepen aan boord van de Yes de erwtensoeper met roggebrood en natuurlijk de gebruikelijke borrel te nuttigen. We maakten nog een fles witte wijn burgemeester en net toen het heel gezellig werd, moesten we voorbereidingen gaan treffen voor het vertrek: er lag nog een terugtocht van 20 mijl naar Andijk in het verschiet. De overige bemanningen besloten om nog even Urk in te gaan. De Yes werd klaargemaakt voor vertrek en om 14.55 uur voeren we de haven uit. De wind was langzaam aan het aantrekken naar kracht 5 en het wachten was op het ruimen van de wind naar het westen. De barometer was weer twee punten gedaald naar 1022. Vlak voor vertrek liep er bij de andere boten nog een discussie om koers te zetten naar Enkhuizen i.p.v. Lelystad, daar te overnachten en dan zondag terug te zeilen naar Lelystad. Wat hier uit eindelijk van terechtgekomen is, weet ik niet. Uit de foto's die mij toegestuurd zijn, blijkt dat het uiteindelijke reisdoel een goed café geworden is. Ik had overigens niet anders verwacht.

Wij besloten om de koers meer westelijk te houden dan nodig, om zo bij het draaien van de wind af te vallen en zo min mogelijk te hoeven laveren. Het bleek een prima plan. De wind nam toe en we hadden bij vertrek een rif gezet. Er viel wat motregen maar het zicht was goed. We lagen lekker op een oor en hadden ruim 6 knopen op het log. Tijd voor een kopje warme thee.

Toen we onder de hoge wal lagen, besloten we het rif eruit te halen. De wind nam nog wat toe en zo nu en dan tipten we kracht 6 aan. Het schip hield zich prima en er was niemand die er ook

maar aan dacht om het rif terug te plaatsen. Toen we Urk ruim achter ons hadden, was de wind inmiddels gedraaid en moesten we een paar slagen maken om in Andijk te komen. Om 18.30 uur liepen we de thuishaven binnen. Bij aankomst meteen de kuintent en de huik er weer over. Iedereen ruimde zijn rommel op en toen was het tijd voor een laatste borrel. Het was een fantastische dag waar we nog lang met veel plezier op terug zullen kijken. Ik wil dan ook namens alle deelnemers de organisatoren van het winterzeilen hartelijk bedanken en schrijf mij maar vast in voor volgend jaar. ✈

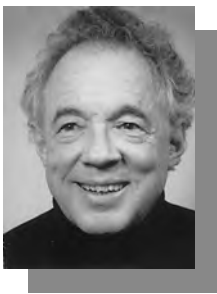




# Een tweede jeugd voor je oude marifoon

## AIS voor een prikje

Aan een marifoon van vóór het jaar 2000 en een eenvoudige laptop heb je genoeg voor een uitstekende ontvangst van AIS. Het recept is niet gecompliceerd, maar enige handigheid met de soldeerbout is wel gewenst.



**Docus Heringa**

Over AIS, Automatic Identification System, is al een paar keer geschreven in Zeezeilen. In nummer 1/2005 beschrijf ik het hoe en wat en vergelijk het met radar. In nummer 2/2005 vertelt Philip Beekman over zijn ervaringen met de AIS Engine van NASA. Intussen ben ik een andere weg gegaan. Ik ontdekte dat de AIS-signalen uitgezonden worden op de marifoonkanalen 87 en 88. En omdat ik mijn oude marifoon, een Shipmate RS8000 van vóór het DSC-tijdperk, nog niet op

Marktplaats had gezet, leek dat dus het aangewezen apparaat voor AIS-ontvangst.

Intussen werkt het.

De oude marifoon staat weer op dezelfde plaats. Als antenne fungeert de noodantenne die we ooit maakten in een workshop van PZV, eind jaren '80. De antenne op de mast wordt nu gebruikt door de nieuwe DSC-marifoon. Een lage antenne heeft meteen als voordeel dat je niet zo ver kunt 'kijken'. Verder is de oude marifoon een prima backup voor het geval de andere uitvalt of de mast overboord gaat.

Voor een goede decodering van het ontvangen signaal is het noodzakelijk om het maagdelijke geluidssignaal direct na de discriminator en vóór de versterker van de VHF af te tappen. Dit signaal gaat dan naar de microfoon-ingang van de laptop. Ik heb dat kabeltje gewoon op de printplaat gesoldeerd. De juiste plaats is mij aangewezen door de zeer behulpzame René, via zijn website [www.discriminator.nl](http://www.discriminator.nl).

Het geluidssignaal moet nu gedecodeerd worden en worden geprojecteerd op een kaart van dat gebied. Nu kun je twee wegen gaan. Projectie op de kaart sec, of integratie met een elektronisch navigatieprogramma. Ik heb beide geprobeerd.

Voor 'projectie sec' is er het shareware-programma Shipplotter. De posities van de schepen en hun gegevens worden op een onderliggende bitmap-kaart weergegeven.

Shipplotter kost circa 25 euro en doet alles - decoderen, projecteren, overzicht van scheepsgegevens - en het is eenvoudig te installeren.


Voor de combinatie AIS-projectie met elektronische navigatie gebruikte ik AIS Monitor voor het decoderen naar NMEA-signalen en Seaclear II voor de navigatie. Voor het koppelen van het uitgangssignaal van AIS Monitor aan de ingang van Seaclear heb ik een virtuele com-poort gebruikt. Alles freeware.

Han Bonne heeft de Sailor RT2084 en de RT80 van een discriminator-uitgang voorzien en gebruikt die in combinatie met Shipplotter en BSB-kaarten.

Een zeer informatief verhaal is 'Low budget AIS' van Jaap Brandsteder die AIS Monitor gebruikt in combinatie met het navigatieprogramma Waypoints-GPS.

Tot slot. Mijn GPS, de AP Navigator MK8, is aangesloten op de enige seriële ingang van mijn laptop en toont de positie van Suzanna.

Waypoints die zijn ontstaan door het maken van een route in Seaclear, kan ik uploaden naar Brains (de AP). Die is gekoppeld aan de Autohelm die het schip van waypoint naar waypoint kan sturen.

Met deze combinatie heb ik nog geen zee-ervaring. Voor een goede bevestiging voor de laptop zal ik me laten inspireren door Frans Jansen en Philip. De enige uitgave voor de installatie is tot nu toe het audiokabeltje dat ik op de print heb gesoldeerd. 

### DE MARIFOON:

De benodigde kanalen 87B (161.975 MHz) en 88B (162.025 MHz) zijn de ontvangsfrequenties van de duplex-kanalen 87 en 88. Deze zijn vervallen bij de "Basel overeenkomst" van april 2000 en komen daarom alleen voor op marifoons van vóór 2000. Handmarifoons en scanners (Marktplaats) schijnen ook goed te voldoen.

### DE SOFTWARE:

- Shipplotter: Downloaden van <http://groups.yahoo.com/group/shipplotter/>
  - AIS Monitor: Downloaden van <http://groups.yahoo.com/group/aismon/>
- Dit zijn ook interestgroepen waar je vragen kwijt kunt en waarvan je hulp mag verwachten. De meeste van de bezoekers zijn radioamateurs.

- Seaclear II: [www.sping.com/seaclear/](http://www.sping.com/seaclear/)

- Interface AIS Monitor-Seaclear: Virtuele com-poort van [www.mixw.net/related.htm#tncemu](http://www.mixw.net/related.htm#tncemu). Deze installatie was het lastigst en ik gebruik nu Virtual Serial Ports Driver XP 5.1.

### LEESVOER:

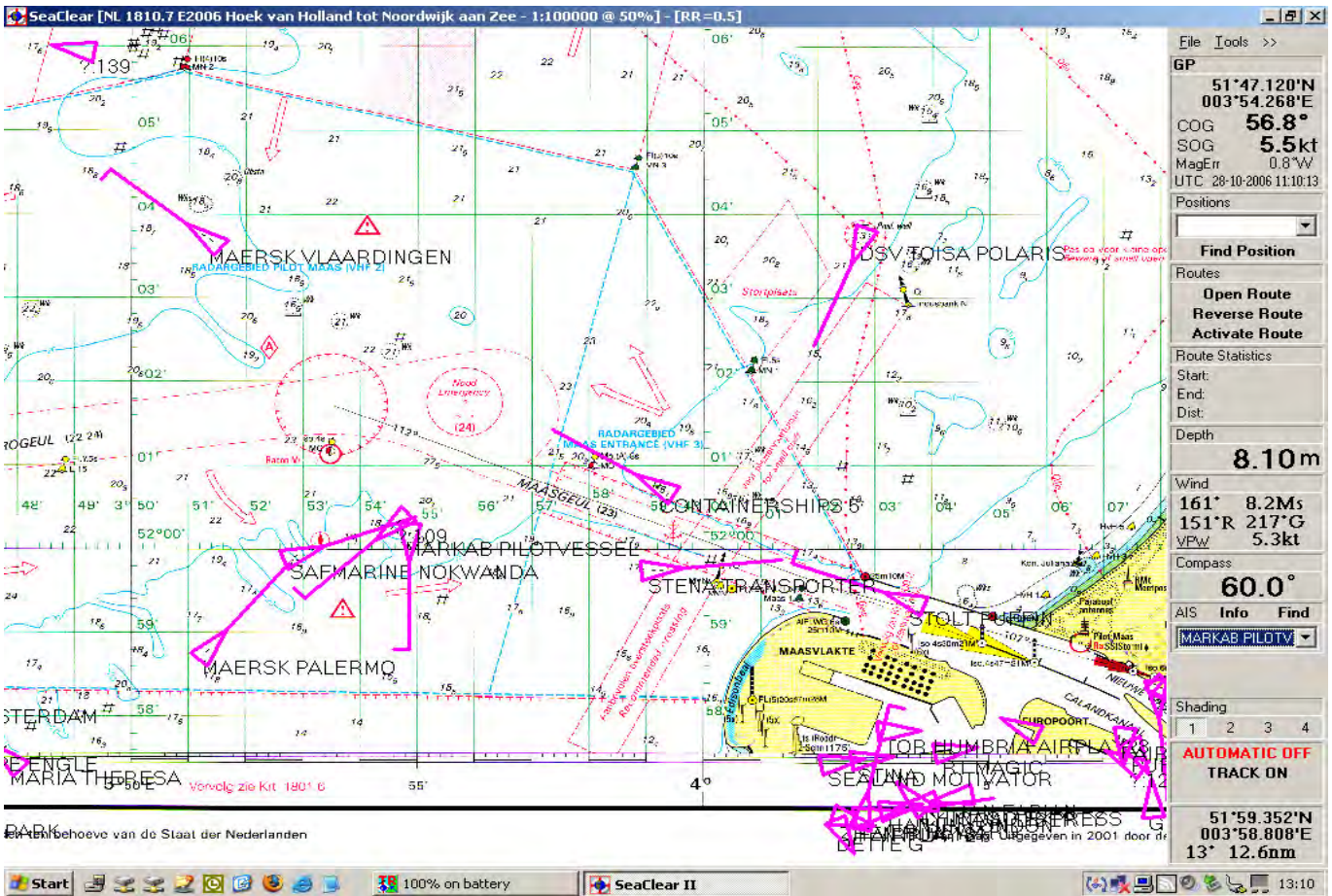
'Low budget AIS' van Jaap Brandsteder.

Downloaden van: [www.watersportwijzer.nl/Download/Low%20Cost%20AIS%20met%20WaypointsGPS%20V00.pdf](http://www.watersportwijzer.nl/Download/Low%20Cost%20AIS%20met%20WaypointsGPS%20V00.pdf)

### DISCRIMINATOR OUTPUT VHF:

Uitgebreide aanwijzingen voor vele types VHF-ontvangers op [www.discriminator.nl](http://www.discriminator.nl).

René, de man achter deze site, zal niet aarzelen je vragen te beantwoorden.



# JACHTZEIL MAKERIJ

Veerhaven  
4485 PL Kats ZldV  
0113 - 600291  
fax 0113 - 600249

Ton Leeuwestein  
Tel. privé 0113 - 227028

# Lion Sails



# Vanuit de ALV

Het officiële en volledige verslag van de ALV staat op de website.

## van de redactie

Op 4 november jl. werd weer een Algemene Ledenvergadering gehouden in het Vestzaktheater te Son & Breughel. Hier in het kort de belangrijkste punten:

- Er zijn PZV-visitekaartjes gedrukt die door de leden kunnen worden gebruikt om uit te reiken aan belangstellenden, op te prikken op publicatieborden van watersportverenigingen e.d.
- De actuele ledenstatistiek werd gepresenteerd.
- Er zal een commissie worden ingesteld, die gevraagd zal worden een lijst met verbeter- resp. wijzigingspunten op te stellen betreffende de statuten en het huishoudelijk reglement. De commissie zal bestaan uit Marijke Alders, Cees Stilma, Peter Veger en Arend Jan Klinkhamer.

- De zomeractiviteiten-commissie heeft al weer veel nieuwe ideeën voor het komende seizoen, zie elders in dit nummer.
- De winteractiviteiten-commissie organiseert deze winter onder meer een training 'Get Wet', één of meer avonden met tochtverslagen, een lezing over golven en een cursus Vaarbewijs, zie ook de kalender.
- De Redactie van Zeezeilen heeft als ambitie het blad in de loop van 2007 volledig in kleur te gaan uitgeven.
- Bart Lagerweij werd herkozen als penningmeester.
- Het lustrumboek 1980-2005 werd gepresenteerd door Mees Dekker (lustrumcommissie) en Piet Lucasen (redactie lustrumboek) en aangeboden aan de voorzitter en overige aanwezigen. Dit alles met dank aan zowel de redactie van het lustrumboek als aan Marc Schuurkes voor het vinden van de sponsors en de sponsors voor de productie van het boek.



Na de ALV volgde een uiterst boeiende lezing, door ABN-AMRO aangeboden, en gehouden door Gert Jan Poortman, bemanningslid van de ABN-Amro Two. Deze lezing was ook open voor derden, en uit de volle zaal kon worden afgeleid dat heel wat geïnteresseerden van die mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.



## Ledenstatistiek PZV Zeezeilvereniging, oktober 2006

Met dank aan Peter Veger

### LEEFTIJDVERDELING

• 20 – 29 jaar	5 leden
• 30 – 39 jaar	29 leden
• 40 – 49 jaar	57 leden
• 50 – 59 jaar	91 leden
• 60 – 69 jaar	102 leden
• 70 – 79 jaar	28 leden
• 80 +	3 leden

### VERDELING

- status 4 nov 2006 315 leden
- 266 Hoofdleden
- 73 Vrouwen
- 49 Gezinsleden
- 242 Mannen
- status 1 jan 2007 308 leden (ovb)

### LIGPLAATS SCHEPEN

• IJsselmeer + Randmeren	27
• Europa (buiten NL)	5
• Nederlandse Zeekust (ook Westerschelde)	1
• MaasScheldeDelta (ten W van Moerdijk, niet-zeekust)	75
• Midden-Nederland (Gelderland, Utrecht, Zuid-Holland)	6
• Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Noord-Holland)	6
• Zuid-Nederland (Limburg, Noord-Brabant)	9



# Zomerprogramma 2007

Het jaar 2006 is nog niet voorbij maar er wordt al hard gedacht over het zomerprogramma voor 2007.



**Jacqueline van Amstel**

**D**e afgelopen zomer hebben we een uitgebreid zomerprogramma gehad met nieuwe- en met bekende (jaarlijks terugkerende) activiteiten.

Het programma begon vroeg in het voorjaar met de nieuwe activiteit 'Boetonderhoud en vaarklaar maken' en het eindigde in het warme najaar met het jaarlijks terugkerende Snertzeilen. Tussen die twee activiteiten vonden veel andere activiteiten plaats, waarover uitgebreid verslag is gedaan in Zeezeilen en op de Website.

Met uitzondering van de Ramsgatetocht werden al deze activiteiten getrokken door projectleiders van buiten de commissie. Namens het bestuur wil ik alle leden die meegewerkt hebben aan de voorbereiding en realisatie van het zomerprogramma van harte bedanken.

## **ZOMERPROGRAMMA 2007**

Gedurende de loop van het seizoen en recent nog tijdens de zeeslepersborrel zijn diverse ideeën opgedaan voor het komende zomerprogramma. Dit programma volgt in grote lijnen het programma van het afgelopen jaar, er zijn enkele nieuwe - en veel jaarlijks terugkerende activiteiten. Het programma is op dit moment nog verre van compleet of uitgewerkt, nieuwe ideeën en suggesties van de leden zijn van harte welkom. En natuurlijk rekenen we er weer op dat veel leden zich willen inzetten als projectleider. Zoals de KNRM het zegt: **'Zonder U redden we het niet'**. ✂

## **Ideeën voor het zomerprogramma 2007**

- In het voorjaar wordt weer een 'Boetonderhoud - vaarklaar maken' activiteit georganiseerd.  
Voor schippers een kans om over wat extra handen te beschikken.  
Voor opstappers (en met name nieuwe leden) een kans om een schip eens op een andere wijze te bekijken.
- Uiteraard komt er weer een Ramsgatetocht. Begin december komt de Ramsgatcommissie alweer bij elkaar om nieuwe plannen te smeden. De bestemming verklappen we nog niet...
- Wim Braun en Ab Pasman willen ons komende zomer laten oefenen met spinakers en genakers.
- Jan Status Muller gaat zich weer inzetten voor een langere zomertocht in trajecten, waarbij opstappers de mogelijkheid hebben zich in te schrijven voor een traject. Het vaargebied staat nog niet vast, gedacht wordt aan:
  - Rondje Noordzee: Schotland, Noorwegen
  - Rondje Denemarken: Kieler kanaal, Denemarken, Zweden, Noorwegen
  - Retourtje Charente Maritime: Kanaaleilanden, Noord- en Zuid-Bretagne
  - Rondje Kanaal: Zuid-Engeland, Noord-Bretagne, KanaaleilandenBij voldoende belangstelling kunnen in principe meerdere zomertochten georganiseerd worden, ieder met een eigen vaargebied.
- Als zeezeilvereniging mogen zeezeilactiviteiten niet aan het programma ontbreken. Er wordt gedacht aan een lang weekend zeezeilen naar Scheveningen. Vanaf het IJsselmeer of vanuit de Roompot of Stellendam is het een leuke zeezeiltocht, met opstappers, naar Scheveningen, waar noorderlingen en zuiderlingen elkaar dan treffen voor de borrel en een gezellig gezamenlijk diner op zaterdagavond.
- Als aanvulling op het winterprogramma willen we real-life oefenen hoe om te gaan met calamiteiten aan boord. De meest ideale tijd hiervoor is - in verband met de watertemperatuur - na de zomervakantie. Helemaal droog zullen we dit weekend niet blijven...
- Dan zijn er nog wat activiteiten die zijn uitgegroeid tot een mooie traditie: IJsselmeerweekend, Vrouwenzeilen, Snertweekend en wie weet kan daar nog een (relatief) nieuwe activiteit aan toegevoegd worden: Jongerenweekend!
- Het zomerseizoen wordt traditiegetrouw formeel afgesloten met het eindejaarsweekend, waarin leden in een onderlinge wedstrijd om de eindejaarstroofe kunnen strijden.



## MONSTERROL

### NIEUWE LEDEN

Joop Bakker	Kerkstraat 1, 5691 AK Son	0499-473289	joopbak@xs4all.nl
Gerard de Graag	De Uilenburg 58, 5502 RL Veldhoven	040-2544629	g.degraag@chello.nl
Ben Visser	Willibrorduslaan 84, 5552 HE Valkenswaard	040-2070797	benvisser@zonnet.nl

### GEEN LID MEER

Han Bonne, Jan-Willem Gombert, Bert ten Hoeve, Maarten van der Hout, Peter en Inge Landers, Berend Molz, Huub van de Moosdijk, Ton Otto, Peter Scheeres

### NIEUW EIGENAREN EN NIEUWE SCHEPEN

Eigenaar	Naam boot	Thuishaven	Bijzonderheden
Gerard de Graag	Nehallennia	Herkingen (Marina)	Catalina 34 MK II, 1052*358*130

### WIJZIGINGEN

Zie de colofonrubriek **Informatie lidmaatschap, Ledenadministratie** en **Bootadministratie**.  
In Zeezeilen worden alleen wijzigingen van lidmaatschap en botenbezit vermeld.

## ZEEZEILEN, het verenigingsblad van de PZV Zeezeilvereniging

(verschijnt 4x per jaar)

### BESTUUR

Philip Beekman, voorzitter	Floralaan West 304	5644 BP Eindhoven	040-2122792	
Aitske de Jong-Ruben, secretaris	Het Laar 31	5551 ZC Dommelen	040-2070884	bestuur06@pzv-zeezeilen.nl
Bart Lagerweij, penningmeester	Laurensplein 122	4835 GZ Breda	076-5224602	
Rolien Lucassen, voorzitter winteractiviteiten	Krokuslaan 19	5595 ER Leende	040-2060622	
Jacqueline van Amstel, vz. zomeractiviteiten	de Stappert 6	5066 MG Moergestel	013-5136599	
Hans van Reenen, hfd.red. Zeezeilen/Website	Mauritsgaarde 16	5671 XM Nuenen	040-2834837	

### COMMISSIE ZOMERACTIVITEITEN

Jacqueline van Amstel, voorzitter  
Franka Ruijten  
**Ramsgate tocht:**  
Lidia Roesink, voorzitter  
Haye van der Werf, secretaris  
Dennis van Thiel, penn.meester  
Corrie van Oort

zac06@pzv-zeezeilen.nl

### COMMISSIE WINTERACTIVITEITEN

Rolien Lucassen, voorzitter  
Paul Horstman, secretaris  
Jan Vermeulen, penn.m.  
Maarten van Herk  
Richard van Steenderen  
Martijn van Dijk

wac06@pzv-zeezeilen.nl

### REDACTIE ZEEZEILEN/WEBSITE

Hans van Reenen, hoofdredacteur  
Huug Schenkel, penn.m.  
Marijke Alders  
Arno Beuken  
Bauke Sijtsma  
Marja Snoeyen  
Jan Stadius Muller  
Peter Veger

zz06@pzv-zeezeilen.nl

### WEBSITE

Peter Veger, webmaster

wm06@pzv-zeezeilen.nl

### INFORMATIE LIDMAATSCHAP, LEDENADMINISTRATIE EN BOOTADMINISTRATIE

Peter Veger, Prins Hendriklaan 18, 5684 GP Best, tel 0499-373994, adm06@pzv-zeezeilen.nl.

Zijn er wijzigingen in uw adres etc. of in de gegevens van uw boot, geeft u die dan door. Ze worden dan opgenomen op de website.

### KENNISBANK

Beheerder Wim van Roode, tel. 040-2624408, w.a.vanroode@wanadoo.nl

### BETALINGEN

Contributies en betalingen voor cursussen, oefenweekenden en advertenties in Zeezeilen moeten worden gedaan aan de respectievelijke rekeningnummers. Gelieve bij betalingen steeds de aard van de betaling te vermelden.

Voor betaling van de contributie wordt een acceptgirokaart toegezonden.

De redactie van Zeezeilen verstrekt advertentietarieven op aanvraag.

#### Girorekeningen:

Administratie:	postgiro 3222325	t.n.v. PZV Contributie te Best
Commissie Zomeractiviteiten	postgiro 4103394	t.n.v. PZV Zomeractiviteiten te Helmond
Commissie Winteractiviteiten	postgiro 2939005	t.n.v. PZV Winteractiviteiten te Best

### KOPIJ ZEEZEILEN: zz06@pzv-zeezeilen.nl

**Kopij** (in Word, Arial 10 pt) inleveren bij Hans van Reenen, Mauritsgaarde 16, 5671 XM Nuenen, tel. 040-2834837, j.vanreenen@onsnet.nu of zz06@pzv-zeezeilen.nl. **DE KOPIJ MAG GEEN INGESLOTEN ILLUSTRATIES OF OPGEMAakte TABELLEN BEVATTEN!**

**Illustraties** identificeren met naam en de titel van het bijbehorende artikel. Digitale illustraties weergeven met hoge resolutie in TIF, JPG, PDF, PNG, PSD, BMP, EPS, GIF of **-als het niet anders kan!**- Word formaat en bij Hans van Reenen aanleveren, **liefst via e-mail of op CD**.

De redactie stelt het op prijs dat u de aanwijzingen in "Enkele richtlijnen voor het schrijven van een stukje voor Zeezeilen" volgt, welk document is op te vragen bij de redactie. Ook kunt u het vinden op de PZV website, onder Zeezeilen.

De redactie van Zeezeilen kan aanpassingen aanbrengen vanwege de leesbaarheid of de omvang. Bij grote veranderingen wordt met de auteur contact opgenomen. De redactie behoudt zich tevens het recht voor om een artikel naar een volgend nummer door te schuiven.

### WEBSITE: [www.pzv-zeezeilen.nl](http://www.pzv-zeezeilen.nl)

Met een listserver. Voor directe berichtgeving tussen leden onderling: [pzv-list@pzv-zeezeilen.nl](mailto:pzv-list@pzv-zeezeilen.nl)



 **PZV 1980 - 2005**



*ruim 25 Jaar Zeilen op Zee*



# MEER DAN JACHTEN

Hetterschijt biedt u een ruim aanbod  
zeewaardige jachten en gedegen advies.

Zoekt u nieuw, gebruikt of hulp bij  
verkoop? Kom dan langs in Willemstad  
of Medemblik en ervaar het plezierige  
contact met het enthousiaste team  
professionals.



**HETTERSCHIJT**



Kantoor Willemstad • Sluispad-Noord 1 • 4797 SN Willemstad • Telefoon +31(0)168-473553 • Fax +31(0)168-473175  
Kantoor Medemblik • Zeldenrust 4 • 1671 GW Medemblik • Telefoon +31(0)227-570611 • Fax +31(0)227-570193

[www.hetterschijt.nl](http://www.hetterschijt.nl)