



Zeezeilvereniging voor schippers & opstappers - www.pzv-zeezeilen.nl

zeezeilen

Hoe zit het eigenlijk met anodes

Hoog aan de wind

De Scylla in Bretagne

Jaargang 37 - nummer 3 - december 2018



CAFE BRASSERIE THE TRAFALGAR PUB



The place to be!
Trafalgar Pub Dommelstraat, Eindhoven

Inhoudsopgave



6 Eindejaars 2018 check



10 Tall Ships Race 2018
Harlingen



36 24-Uurs zeilrace

Activiteiten voorjaar 2019

06-01 Nieujaarsborrel en Café Lang Gelee

12-01 PZV Maritiem Culinaire

06-02 Workshop Splitsen van Moderne Lijnen

17-02 PZV vaarexcursie naar Offshore Windmolenpark
Egmond aan Zee

29-02 Pubavond (onder voorbehoud)

25-05 tm 01-06 Ramsgatetocht 2019

Datum nog te bepalen:

Inslingerweekend

Strandzeilen

Kalender en activiteiten

En verder ...

4 Redactioneel

5 Van het bestuur

9 Hoe zit het nu eigenlijk met
anodes?

13 Van gloeilamp naar ledstrip

13 Dieselfilter verdubbelen

14 Van zeuntje naar opstapper
en schipper

16 Het activiteitencommissariaat
2012-2018

18 De Scylla in Bretagne

24 Panta Rei, alles vloeit

30 Alleen op het Wad,
maar niet eenzaam

32 Xinia in Schotland

39 Dame Blanche

42 Emborios

44 Lekker zeilen over de
Nedertlandse kust

46 Op weg naar Helgoland!

48 Hoog aan de wind

51 Monsterrol

51 Colofon

Mocht u interesse hebben in onze vereniging neem dan gerust
de folder (middenpagina) mee

Foto voorpagina: Arjen Jeurgens



Redactioneel

Oma's gehaktbal en biodiesel



Theo Bouwman

Het seizoen zit er al weer een tijdje op. De boot staat op de kant. Als ik dit schrijf is het een echte onvervalste herfstzondag. De straat ligt vol met de laatste bladeren. De wind giert om het huis en het regent ongenadig. De schaatsen zijn al uit het vet en de wekelijkse rondjes worden weer gereden! En dat na zo'n zomer.....

Biodiesel

Het is al weer een paar nummers geleden (mei 2017) dat ik een pleidooi hield voor de overstap van gewone diesel naar GTL, diesel gemaakt van gas. Ik heb er nu een seizoen mee gevaren en het is me uitstekend bevallen. Van meer mensen heb ik dat ook gehoord en sommigen varen er al veel langer mee. Het is ook steeds beter verkrijgbaar in Nederland en de voordelen, schoner, minder uitstoot vervuilende stoffen, motor loopt en start beter, zijn evident. Maar het reduceert de CO2 uitstoot nauwelijks. Vandaar dat Philip Beekman daarna pleitte voor Blauwe Diesel, gemaakt van hergebruikte oliën en vetten. En in de toekomst van algen. Helaas beperkt verkrijgbaar. Maar er is hoop. Na een van de mooie zomerdagen fietsten we naar de Mirnse Klif en eten een eenvoudige maaltijd. Ze hebben

daar zelfgemaakte gehaktballen met friet. Omfietsgehaktballen zal ik maar zeggen. Komen we terug bij de fiets en wat staat daar. Een grote vrachtwagen die oliën en vetten ophaalt om biodiesel van te maken. Van Oma's gehaktbal tot biodiesel. De foto spreekt boekdelen. Hoop doet leven...

'Adrift'

Met velen, van binnen en buiten PZV, zijn we naar de zeilfilm 'Adrift' geweest in het NatLab op Strijp S. Een prima initiatief van de activiteitencommissie, na de ook zeer geslaagde vertoning van 'All is Lost' een jaar geleden. Het brengt zeilers van diverse clubs alsook 'onorganiseerden' bij elkaar. Het was een mooie film met gelukkig voor mij niet al teveel suspense. Een echte psychologische thriller is aan mij niet besteed. Zo'n vertoning voor veel publiek is een geweldige reclame voor PZV, waarna

iedereen - onder het genot van een drankje - analyseert waarom het zo fout ging. En sommigen zou het niet overkomen zijn.... Voor mensen die hier pap van lusten beveel ik het boek Total Loss van Jack Coote aan met 45 rampverhalen van zeiljachten die op zee vergaan zijn. Zie www.alk.nl Ligt al jaren op mijn nachtkastje, maar ik ben pas op de helft....

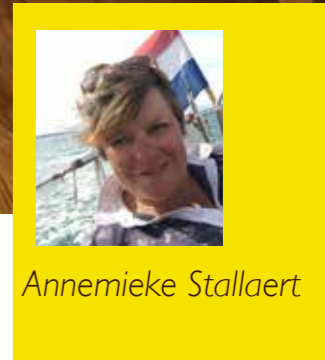
Uitneembare folder

Tot slot: in dit nummer zijn de twee middenpagina's uitneembaar (beheerst over het nietje trekken!) en kunnen met knip- en vouwwerk omgebouwd worden tot twee PZV-folders! Een paar jaar geleden hebben we die folders apart laten drukken, maar nu zitten ze in ons lijfblad. Daarna graag selectief verspreiden.



Van het bestuur

Bemanningswissel



Annemieke Stallaert

Tijdens de Najaars Algemene Ledenvergadering namen we afscheid van twee zeer gewaardeerde bestuursleden: Manfred Paradiëk en Maarten Rok.

Afscheid

Manfred was niet alleen zes jaar lang het financiële geweten van onze vereniging, maar ook de vaste waarde achter de schermen. Als vice-voorzitter was hij mijn steun en toeverlaat, en met zijn scherpe en kritische blik behoedde hij ons bestuur voor financiële en andere aanvaringen. Bovendien was hij altijd bereid om even bij te springen als dat nodig was. Een eersteklas navigator, om in zeiltermen te blijven.

Ook Maarten zullen wij missen als onvermoeibare en creatieve organisator van activiteiten. Hij was de dieselmotor van ons bestuur: soms een koude start, maar je kunt er op vertrouwen dat-ie altijd gaat lopen. Je moet 'm gewoon zijn ding laten doen. Bijtijds een beetje olie bijvullen en checken of hij niet warm loopt, maar meestal dendert-ie gewoon door, en zorgt dat we voortgang blijven maken, ook als we niet kunnen zeilen.

Net als op je eigen boot geldt: "als 't allemaal lekker loopt wil je 't eigenlijk niet vervangen. If it ain't broke, don't fix it!" Daarom is het misschien maar

goed dat in onze statuten is vastgelegd dat ieder bestuurslid maximaal twee aaneengesloten termijnen mag dienen. Want anders verandert er nooit wat. Iedereen die wel eens een setje nieuwe zeilen heeft laten aanmeten weet: met nieuwe zeilen loopt de boot stiekem een stuk lekkerder. Ook al ging het met die oude nog best prima, na zoveel jaar is de rek er een beetje uit, en is het tijd voor nieuw elan.

Nieuw elan

Dat nieuwe elan hebben we gevonden, in de vorm van Sander van Eijkern en Giel Hansen. Twee frisse gezichten in ons bestuur, die de komende jaren hun eigen stempel op de vereniging zullen drukken.

Tijdens onze zoektocht naar kandidaat-bestuursleden werden we aangenaam verrast. Ook als mensen niet gelijk zin hebben om voor 3 jaar aan te monsteren in het bestuur, is het antwoord toch vaak: 'maar het lijkt me wel leuk om een ander project op te pakken'. Da's natuurlijk niet tegen dovemansoren gezegd.... Geweldig ook dat we over

zo'n fantastische bemanningspool beschikken als club. Dat geeft energie.

Input Tochtplan

Ook mijn eigen bestuurstermijn zit er - jammer genoeg - bijna op. Maar voor ik mijn schipperspetje volgend voorjaar aan de wilgen hang, lijkt het mij goed om (net als vijf-en-een-half jaar geleden) weer eens bij de leden langs te gaan om input op te halen voor het Tochtplan. Dat Tochtplan hebben destijds opgesteld op basis van jullie wensen en ideeën, en is altijd leidraad geweest voor dit bestuur. Is een wisseling van de wacht niet het uitgelezen moment om even een waypoint te plaatsen, en te kijken of je de koers moet bijstellen?

De komende periode willen we dan ook met jullie in gesprek over de koers voor de volgende jaren. Zodat de vele prachtige tradities, gewoonten en gebruiken uit onze vereniging geen anker worden, maar - met jullie input en wensen - nieuwe geleidelichten worden waar het PZV bestuur zijn koers op kan uitstippelen.



Henk Ligthart
5 oktober om 16:06

Ligplaatsen Colijn: check
Koffie voor Palaver: check
Goed zeilweer: check
Startprocedure: check
Wedstijdbepalingen: check
Wedstrijdbanen: check
Marifoonverkeer: check
Finish Burghsluis: check
Ligplaatsen Burghsluis: check
Diner Burghsluis: check
Prijsuitreiking: check
Front 's nachts laten passeren: check
Zondag weer windje mee richting
thuishavens: check



Eindejaarsweekend 2018 Check

Optimistisch varen we zaterdagochtend al vroeg naar Colijnsplaat waar de acht deelnemende boten verzamelen voor de wedstrijd en de laatste opstappers aan boord komen. Het ziet er goed uit; zonnetje en 8 tot 9 knopen wind. Zo kunnen we voorafgaande aan het eindejaarsweekend de hele checklist van Henk aftikken..... denken we!



Jacqueline van
Amstel

Alles lijkt te kloppen. Aan de organisatie, dit jaar verzorgd door Henk en Sylvia van de Dommelaar, zal het niet liggen.

Op onze boot, de Xinia, met Petra de Jong en Johan Kortas als opstappers, heerst voorafgaande aan de wedstrijd grote bedrijvigheid. Licht weer, dus de grote genua wordt tevoorschijn gehaald. Ik moet er eerlijkheidshalve bij vertellen dat deze al jaren niet is gebruikt nu we meer toeren dan wedstrijdzeilen. Hij moet onder alle andere spullen, zoals de kuitafel, zeilen, spinnakers, fenders en fietsen uit gesjord worden. Maar eerst naar het palaver, de bijeenkomst waarin Henk aan ons de definitieve wedstrijd baan bekend zal maken. Dit is op de steiger waar koffie, thee en lekkere koeken voor ons klaar staan. Dat gaat er prima in.

Optimistisch gaat Henk voor de langste baan van 16 mijl. En zoals dat gaat op een palaver van de PZV worden er onderling door de schippers nog wat plaagstootjes naar elkaar uitgedeeld.

Als Sylvia vraagt om een stukje voor Zeezeilen is iedereen het er snel over eens dat de bemanning van het winnende schip daarvoor gaat zorgen. Er worden nogal wat blikken richting Xinia geworpen. Ik snap echt niet waarom want de Xinia heeft nog nooit een eindejaarswedstrijd gewonnen, maar het zal wel zijn om de druk lekker wat op te voeren.

Eenmaal op het water is het lekkere windje van vroeg in de ochtend al behoorlijk ingezakt. De stroom staat nog 1,5 uur tegen en hard gaat het niet meer. Henk geeft door dat we baan 2 gaan varen, van 12 mijl, wat op dat moment een prima keuze lijkt.

Start

In Colijnsplaat wordt vanaf 1984 elke winter de Goofies Race gezeild, op de eerste zaterdagen van de maanden oktober tot en met april. Toevallig (of niet) is het de 1e zaterdag van de maand en mogen wij gebruik maken van hun startfaciliteiten die bestaan uit een denkbeeldige startlijn tussen een vlaggenmast op het havenhoofd en een groene ton en een auto met zwaailichten die op het havenhoofd staat. De startprocedure gaat niet met (klassen)vlaggen maar met veel zwaailichten en getoeter.

Henk heeft met de wedstrijdleiding geregeld dat wij als laatste groep om 12.40 uur, na de starts van de deelnemers aan de Goofies Race, door de auto gestart worden. Er zijn 4 startgroepen vóór ons en als een van die groepen een valse start heeft verschuift onze starttijd met 10 minuten. Maar hoe weten we dat?

Niet dus! Groot is dan ook de verwarring bij ons aan boord (en ook bij de andere PZV-ers) als na 12.30 uur, wanneer alle andere groepen gestart zouden moeten zijn, nog tientallen schepen van de Goofies zich achter de startlijn bevinden. Hebben we een valse start gemist? Zijn wij wel aan de beurt? Als we slalomtussende tussen de wedstrijdboten door, op de motor, de startlijn naderen zien we dat een groot aantal schepen voor anker ligt. Dan maar even langsvaren om na te vragen hoe dat zit. Ja hoor, zij zijn al gestart, maar gaan achteruit op de tegenstroom, dus vandaar het anker.

Wedstrijd

We varen tot precies 4 minuten voor het startsein zo dicht mogelijk naar de startlijn. Als de motor uit is komen ook wij nauwelijks vooruit. We leggen het lichtgewicht reserve anker al op het dek klaar, als we toch, zo'n 15 minuten na het startsein, handig gebruikmakend van wat rimpelingen op het water, die denkbeeldige startlijn over dobberen. Nu voelt het alsof we echt in de race zijn.

Van de andere PZV schepen zien we niet veel. Dicht onder de wal, op zo ondiep mogelijk water om minder tegenstroom te hebben, kruisen we met 3-4 (héél even 6) knooppjes wind langzaam richting de eerst volgende boei. Dan op kanaal 10 een bericht van de wedstrijdleiding. Behalve de Xinia blijkt er nog niemand over de startlijn te zijn. Integendeel, de meesten drijven op de stroom achteruit naar de Zeelandbrug. Toch hoopvol dat die paar knooppjes wind die wij hebben ook de rest van de vloot zal bereiken blijven we in de race.

Voorop

De stemming zit er goed in, nog geen concurrentie te zien achter ons, gaan we dat volhouden? Ruim 48 minuten hebben we nodig om naar de eerstvolgende boei te zeilen. Dan is de wind ook voor ons echt op, valt er geen rimpeltje wind meer te bespeuren en wordt in overleg met Henk de wedstrijd gestaakt.

Na een half uurtje totale afwezigheid van de wind en dus motorren, kunnen we toch nog een heel stuk zeilen naar

Burghsluis waar de meesten al lekker aan de borrel zitten als wij aankomen. Voordat wij aan de borrel gaan, moet de genua weer omgewisseld worden voor de high aspect fok. Met zo weinig wind een makkie. Maar, volgens de wijze weermannen, die deze middag helaas niet alwetend blijken, zal dat niet zo blijven.

Na een 'steiger palaver' is er ter afsluiting van de wedstrijd ook een 'steiger borrel'. Alweer zijn de weergoden ons niet helemaal gunstig gezind. Klokslag 18.00 uur, borreltijd dus, begint het te miezeren. Maar wat een geweldige vereniging hebben we toch! De oplossing wordt snel gevonden dankzij de gastvrijheid van Carel en Mieke. Met een invasie van zo'n 25 PZV-ers komen we aan boord van de Vrije Vogel. We passen allemaal in de kajuit waar we ons tegoed doen aan de schipperbitter en de borrelhapjes, terwijl we de quizvragen van Henk en Sylvia proberen te beantwoorden, zoals:

- Hoeveel overspanningen van gelijke doorvaarthoogte heeft de Zeelandbrug?
- Hoe hoog is de PlompeToren?
- En de strikvraag: Wie is er reglementair volgen het BPR naar Burghsluis gevaren?

Hoe paraat hebben we de diverse vaarreglementen eigenlijk vragen wij ons aan boord af?

- Gebruiken we de kegel bij motorzeilen?
- Is VHF kanaal 68 een verplicht blokkanaal en wat is een blokkanaal eigenlijk?
- Wanneer gebruik je VHF kanaal 16 en wanneer kanaal 10?
- Hoe herken je een mosselzaadontvangstinstallatie (nieuw scrabblewoord) en hoeveel afstand moet je houden?



De dag wordt afgesloten met een avondmaaltijd in het 't Oliegeultje waar onwijs grote schollen geserveerd worden voor wie de dagschotel heeft besteld en dit is het moment voor de prijsuitreiking. De 1e prijs voor de quiz gaat welverdiend naar de bemanning van de Dame Blanche. Een echte uitslag voor de wedstrijd is er niet en dus geen vermelding op de wisseltrofee, maar ik mag namens de Xinia de prijs voor de wedstrijd in ontvangst nemen omdat we als enige boot gestart zijn, een fles bubbeltjes in een heel speciale verpakking, gemaakt van een genua die de wereld rond heeft gezeild. Alle andere boten zijn opgelucht en tevreden want nu is er tenminste een boot die het verslag gaat schrijven.

Die nacht slapen we nogal onrustig. Als in de nacht een front passeert gaat het even hard waaien, 30+ knoop. Met de voorspelde noordoostelijke richting zou dat geen probleem moeten zijn, maar ook nu heeft de wind een eigen willetje en is veel oostelijker dan voorspeld, waardoor de golven vanaf de Oosterschelde de haven binnen lopen. De vloot ligt in het verlengde van de havenmond en dat is daar nu heel erg onplezierig hobbelen en rukken aan de landvasten. Leo en Marijke verleggen zelfs midden in de nacht, in het donker, in weer en wind, de Cyrano en dat doe je toch echt niet voor je plezier!

Als bij het opstaan de zon weer schijnt is het ongemak snel vergeten en maken we een gezamenlijke wandeling naar de nabij gelegen Plompe Toren (die uit de quizvraag) die 23 meter hoog is. Daar zaten we met de door ons geschatte hoogte van 35 meter dus behoorlijk naast. Deze wandeling is echt een aanrader voor wie in de buurt is. De toren is open voor bezoek en je kan helemaal naar boven tot op

het dak. Tijdens de klim kan je op de verschillende etages kijken naar een expositie over de geschiedenis van de toren en de flora en fauna van de omgeving. Bovenop word je beloond met een prachtig uitzicht over de Oosterschelde en het achterland.

Rond het middaguur vertrekken de deelnemers naar hun thuishavens en zeilen wij terug naar Wemeldinge. Een mooie zeiltocht ter afsluiting van dit gezellige en goed georganiseerde weekend en van een mooi zeilseizoen: check!

Ik weet zeker dat ik namens alle deelnemers kan zeggen: Henk en Sylvia, bedankt voor de organisatie. Het was top!



Leo van Leeuwen

Hoe zit het nu eigenlijk met ANODES?

Het is niet zo'n sexy onderwerp maar elk jaar worden we weer geconfronteerd met de vraag of de anode op de saildrive of de schroefas moet worden vervangen. Het is van groot belang dat we een goed werkende anode hebben om galvanische beschadigingen aan schroef of motor te voorkomen.

Galvanische bescherming door een anode is noodzakelijk omdat er spanningspotentialen verschillen bestaan tussen verschillende metalen en er, vooral in zoutwater, een elektrische stroom zal gaan lopen die het metaal met het laagste potentiaal langzaam corrodeert.

Ik heb altijd zinkanodes gemoniteerd in de veronderstelling dat dit de beste optie zou zijn zonder me er verder in te verdiepen. In de watersport winkel werden ook alleen maar zink anodes aangeboden. Het maakt trouwens bij nader inzien wel uit of de boot op zoet-, brak- of zout water ligt.

De zinkanode blijkt niet de beste anode te zijn als jouw schip op zout water ligt. Aluminium anodes blijken beter te zijn, maar werden niet aangeboden vanwege de prijs. (Bronnen: MGDuff de grootste anode aanbieder voor de watersport in Europa en Practical Boat Owner). De prijs voor aluminium

is intussen lager dan die voor zink vanwege de vraag naar zink door de accu-industrie.

Dezelfde bronnen geven het volgende advies:

- Zout water – aluminium anodes of zink (aluminium de betere optie)
- Brak water - aluminium anodes (zink beschermt wel een beetje maar niet zo goed als aluminium)
- Zoet water - magnesium anodes (zink geeft hier geen bescherming meer)

Boten kunnen natuurlijk ook verschillende soorten water bevaren, van zoet naar zout of omgekeerd. Het is wel van belang te realiseren dat de anodes niet geschikt zijn om over langere periodes het 'verkeerde' water te vertoeven omdat er dan witte oxide zich afzet op de anode die de werking van de anode verhindert als we weer van bijv. zoet naar zout water verhuizen.

Zink heeft hetzelfde probleem in brak water.

Magnesium anodes zijn weer niet geschikt, voor langere periodes dan 2 weken, in zout water! Zij worden dan te actief waardoor ze sneller weggevreten worden en er een te korte levensduur ontstaat. Als je langer dan 2 weken van zout naar zoet gaat of omgekeerd is het advies om je anodes te wisselen om het risico op galvanische corrosie te vermijden.

Vermijd ook langdurige aansluiting op walstroom en schakel de hoofd/accuschakelaar uit bij vertrek om de kans op lekstromen en corrosie te minimaliseren.

Tenslotte blijken watersportzaken maar langzaam in het accepteren van de aluminium anode als het betere alternatief voor zout en brak water, maar stapsgewijs wordt aluminium als anode meer en meer aangeboden en nog goedkoper ook!



Artemis



Theo Bouwman



Christian Radich

Sail-in Tall Ships Race Harlingen 2018

Toevallig weerzien

Begin augustus vond de Sail-in plaats van de Tall Ships Race Harlingen. Niet geheel toevallig waren wij daar omdat onze kleinkinderen met hun ouders met een ferry tegelijkertijd uit Terschelling terugkwamen. En mijn schoondochter kan goed fotograferen. Dus... maak onderweg een paar mooie foto's als je wilt... Je weet wel, voor 'Zeezeilen'!



Weerzien 'Stad Amsterdam'

Tall Ships, zoals de 'Stad Amsterdam', de 'Europa' en de 'Eendracht', hebben voor onze familie een bijzondere betekenis. Mijn dochter Sanne had zich, na een bruine vloot periode, aangemonsterd voor de maidentrip van de 'Stad Amsterdam'. Een prachtige dwarsgetuigde driemaster, een replica gebouwd door Randstad en de Gemeente Amsterdam. Velen hebben daar toen werkervaring opgedaan. De maidentrip was een rondje Atlantische Oceaan: Canarische en Kaapverdische eilanden, oversteek naar de Caraïben, Florida, New York en via de Azoren terug. Delen van de tocht waren soms onderbemand, omdat het een delivery betrof. Zo ook de tocht van St. Maarten naar de Bahama's. Familie mocht dus voor een zacht prijsje als bemanning mee. Dat werd begin van deze eeuw mijn en onze eerste zeezeilreis. Het smaakte naar meer... en dus

was het leuk om het schip in Harlingen toevallig weer te zien.

Mijn volgende ervaring was de tocht van Lissabon naar Rotterdam met de 'Eendracht', een driemaster, maar dan langsetuigd. Op diverse plaatsen van boord geweest, in Noord-Spanje, Belle-Île, Île-de-Bréhat, Brest en Dover. En toen was ik verkocht voor het zeezeilen en wilde ik het wel met 'gewone' zeilboten proberen. Dus toen PZV op mijn pad kwam...

De 'Europa'

Helaas was de 'Eendracht' niet in Harlingen, maar de 'Europa' wel. Ook een mooie dwarsgetuigde driemaster, die regelmatig de wereld rondzeilt. Maar het schip is ook diverse keren naar Antarctica geweest. Een prachtige reis volgens diverse familieleden, die meegezeild zijn. Waaronder mijn dochter, die bevriend was met de stuurman. En ze had natuurlijk ervaring met een Tall Ship. Ook mijn zwager is met dit schip naar Antarctica gezeild. Zelf heb ik na thuiskomst van een round-the-world-trip van het schip even aan boord rondgekeken. Prachtig schip, maar naar zeggen wel wat bokkig in de zee ten zuiden van Kaap Hoorn. Maar wat wil je in de Drake Street!

Heel grappig om de 'Europa' dan op eens het kommetje van de binnenhavens van Harlingen te zien binnenvaren,

zo ongeveer onze waddenthuis haven. Verder waren er heel veel andere bijzondere schepen, waaronder de 'Artemis' en de 'Christian Radich'. Allemaal heel bijzondere volschepen, brikken, barken, etc.. 'Google' maar eens op 'dwarsgetuigd' en je krijgt een overzicht van alle soorten tuigage en de bijpassende namen van de schepen.

En tot slot een tip: mijn zeezeilen begon met Tall Ships, maar ik kan iedereen aanraden om ook later nog eens een stevige meerdaagse tocht met zo'n schip te maken. Heel bijzonder!

de Europa



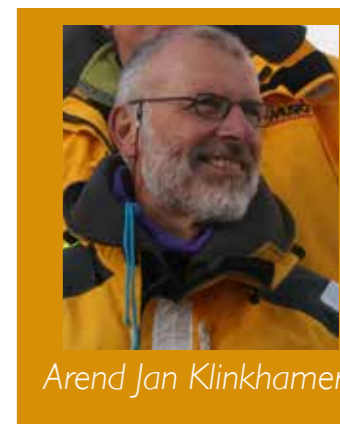


Van gloeilamp naar ledstrip

Techniek

De plafondlampen op de Rosa hebben gloeilampen met twee spiralen, een van 5 Watt en een van 20 Watt (knipper-achterlichtcombinatie autolamp). De schakelaar heeft drie standen: 5W - uit - 20W. Omdat Lidia moeilijker ziet wilden we meer licht, maar wel in dezelfde armaturen. Onze oplossing is misschien bruikbaar voor anderen met een wat ouder schip met wat zwakke verlichting. Dat bleek goed te doen, maar het vroeg zoals zo vaak wel wat uurtjes. Ik heb ledstrips gekocht van 10 Watt per meter, geschikt voor 10-15 Volt. Let hier wel op want veel strips zijn bedoeld voor 12 Volt uit een vaste voeding, ledstrips voor auto gebruik kunnen minimaal 15 Volt aan.

Op een aluminiumstrook van 30 mm breed passen net drie stripjes naast elkaar, op drie stroken bijna een meter, dat wil zeggen meer licht dan een 35 W halogeenlampje. Met dwarsstrips heb ik de stroken aan elkaar gezet en met twee schroeven aan het armatuur vastgezet. Het aansluiten van de strips met montage draad was een hoop soldeerwerk (negen armaturen door het hele schip) maar niet ingewikkeld. We hebben nu een hoop extra licht en toch de mogelijkheid om bij het nachtzeilen een klein lampje aan te doen, dan brandt maar 2,5 cm strip.



Arend Jan Klinkhamer



Dieselfilter verdubbelen

Afgelopen jaar hadden we weer een verstopt dieselfilter. Ondanks de toevoegingen en het regelmatig aftappen van de dieseltank sloeg het filter toch dicht. We kwamen wel goed de haven in, maar ik besloot om nu maar rond te kijken naar een dubbel filter. Na veel zoekwerk kwam ik op een compact model van Hengst met een geïntegreerde wisselklep.

Het filter zit bij ons met 8 mm rubber brandstofslangen aangesloten. De aansluitingen van het oude filter pasten niet op het nieuwe, de schroefdraad was net anders! Het was verrassend moeilijk om iets passends te vinden, maar bij een handel in hydrauliek vond ik uiteindelijk de passende bochtjes.

Het vervangen was toen niet lastig meer. Na het aansluiten van de slangen en ontluichten liep de motor direct. Ik kan nu zelfs bij draaiende motor overschakelen van een vervuilde filter naar het andere, schone filter en dan in de haven het vervuilde filter vervangen. Het nieuwe filter heeft ook een groter formaat waardoor het minder snel vervuilt dan het oude filter.





Mechtild de Leijer



Van zeuntje, naar opstapper en schipper

Zelf doen

Mijn 'Zwitserleven-gevoel' komt steeds dichterbij. Zelf zeilen van eiland naar eiland. Elke keer weer leer ik zo ontzettend veel, waarbij ik er ook achter kom hoe weinig ik eigenlijk weet. Ik kreeg de wijze les van Lydia en Arend-Jan om het meest te leren van 'doen!' Ervaring opdoen en mijlen maken. Tot nu toe is het steeds mijn eigen hobby geweest en liet mijn vriend John mij vooral vrij om te gaan. Inslinger weekenden, Ramsgate, 8 Uren van de Oosterschelde en regelmatig naar Griekenland. Steeds als meezeiler en opstapper.

Samen

Dit jaar ging ik voor het eerst als schipper, samen met John. Gelukkig koos ik ervoor om te gaan zeilen in Griekenland in een flottielje. De reden is, naast de gezelligheid van een groep, om bij pech ondersteuning te krijgen. Dat was maar goed ook.

Mast

We hadden een schip met een rol grootzeil en meteen op de eerste dag ging het zeil niet meer in. Alles geprobeerd, jongens in de trapeze, zeil eraf, zeil weer erop, maar het wilde niet lukken. De volgende ochtend moest de eigenaar komen. Het schroefje in de top was net iets te lang waardoor de mast zichzelf vast rolde. Halve dag verder, we konden weer naar de volgende locatie.

Anker lichten?

De volgende ochtend konden we niet weg. Accu leeg, het anker kon niet worden binnengehaald. Iedereen was al weg en wij moesten wachten tot de accu voldoende power had om het anker te lichten.

Starten

Heerlijk zeilweer, maar om 16.00 uur viel de wind compleet weg. Dan maar op de motor verder. Het was warm. De startmotor deed het niet. Gelukkig waren we met een flottielje waarbij we andere boten konden oproepen om te helpen. Er was een engineer op een ander schip die het uiteindelijk lukte om de motor aan de gang te krijgen. Gewoon met een tik op de startmotor!

Slepen

We konden weer verder, maar nu kreeg onze hulpboot problemen en mochten wij gaan slepen. Spannend om zo'n groot schip een drukke haven in te slepen, maar het ging goed. Pfff ankerbierdje vet verdiend.

'nou vind ik het niet meer leuk'

Elke dag was er wel iets en was het spannend of alles zou blijven functioneren. De laatste donderdag had ik echt zo'n moment van 'nou vind ik het niet meer leuk'. Opnieuw viel de wind compleet weg en de startmotor deed het weer niet. Zelfs een tik op de startmotor werkte niet. Onze kleine handmotor zat met ductape aan elkaar, goed gevuld met benzine, maar helaas. Geen reactie. We lagen letterlijk roerloos in een

traject waar de ferry's doorheen vlogen. Zo spannend en machteloos voelde ik me, maar uiteindelijk werden we weer gered door het flottielje. Tussen twee zeilboten in werden we gesleept naar een prachtige baai, waarbij onze engineer een held voor ons werd na twee uur ontleden en herstellen.

Plezier

Jammer dat het vertrouwen in de boot weg was, maar het was een prachtige en vooral erg gezellige tocht met heel veel dank aan Amorgos. John is 'overstag' en begint plezier te krijgen in het zeilen. Dat was nog een uitdaging volgens zijn vrienden trouwens: ik schipper en hij maatje die naar mij moest luisteren.....

Nog eens

In augustus boekten we op de valreep onverwachts nog een last minute op het IJsselmeer. Een weekje op een Bavaria 34. Klinkt goed en het schip zag er mooi uit. We hadden er harstikke veel zin in en het was prachtig weer met een heerlijke wind. Vol goede moed begonnen we weer aan een nieuw zeilavontuur in Nederland nu.

Mast

We hebben nu meer te maken met getijden en ondieptes dus ik was al voorzichtiger met uitvaren en zeilen hijsen, maar dat ging goed. We voeren lekker aan de wind, samen met een Duitse boot en dat ging gezellig naast elkaar op, tot op een gegeven moment de mast op ons afkwam. Deze brak als een koekje en viel aan stuurboord in het water. Je weet niet wat je meemaakt, 'out of the blue'. We hadden geen gekke bewegingen gemaakt, waren niet overstag gegaan, waren niet teveel op de golven geslagen, echt onverklaarbaar. Ik weet niet hoe dat dan met jullie gaat, maar ik zocht natuurlijk in eerste instantie de schuld bij mezelf.

Zelf

We hadden geen marifoon meer, er was geen contact mogelijk. Een andere boot adviseerde ons om 112 te bellen, maar dat vond ik niet nodig. Er waren immers geen gewonden of

mensen overboord geslagen. Zo goed en kwaad als het ging hebben we de zeilen een beetje bij elkaar gebonden zodat er niets in de schroef kon geraken. Zo voeren wij weer langzaam terug naar Lemmer.

KNMR

We waren gewaarschuwd dat we geen bergingswerkers aan boord moesten laten omdat dit wel 4000 euro zou kunnen kosten. Die hadden we mooi afgewimpeld. Een oplettende vrijwilliger van de KNMR zag een zeilboot zonder mast. Hij had in de gaten dat er iets niet klopte. We werden gered door de KNMR. Geweldig, wat fijn dat ze er zijn. Ze hebben kennis, goed materiaal en weten precies wat ze moeten doen. We werden naar een buitenhaven van Lemmer gesleept.

Genoeg?

Ik was er eigenlijk wel klaar mee, maar John die had zo iets van huppekee. Zie het maar alsof je van een paard valt, dan moet je ook weer meteen erop anders durf je niet meer. Alle boten waren al verhuurd natuurlijk in dit hoogseizoen, maar onze verhuurder had wel in de gaten dat wij aan deze schade echt niets konden doen, dus via privé-contacten mochten wij 's avonds naar Lelystad en daar lag een grote Breehorn 37 op ons te wachten. 'She is an angel at sea, but a bitch in the harbor'! Pfff. Ik moest er niet aan denken dat ik weer schade zou varen dus met trillende benen weer aan boord. Kees had dit meteen in de gaten en bood aan om de volgende ochtend een paar uur mee te gaan om de boot te leren kennen. Echt geweldig.

Goed teken

Het ging goed. Ik was voorzichtig, misschien wel wat te voorzichtig maar we hebben alsnog een prachtige week gehad. Wat is Nederland mooi! Gezellig en hulpvaardige mensen overal en John en ik weten nu van elkaar dat we allebei rustig blijven in crisissituaties. Ik kijk uit naar het volgend seizoen. Volgens mij is dat een goed teken.



Maarten Rok

Het activiteitencommissariaat 2012-2018

Een terugblik

In het voorjaar van 2012 vroeg Moniek Mol mij of ik de toenmalige Zomeractiviteitencommissie (Zaco) en daarmee haar plaats in het bestuur van haar wilde overnemen. Ik had een keer de inslingertocht (Rondje Goeree Platform) georganiseerd samen met Maarten van Herk, dit nadat ik daarvoor het idee had geopperd in een ideeëngeneratie meeting. Er bestond toen naast de Zaco ook nog een Winteractiviteitencommissie (Waco) toen geleid door Floris Boele. Beide commissies hebben nog een naamswijziging met gelijkblijvend acroniem ondergaan nl. naar Zeilactiviteitencommissie en Weetactiviteitencommissie. Omdat ik altijd wel wat doe in verenigingen was de beslissing om toe te zeggen snel genomen.

De Zaco bestond eigenlijk al uit een persoon die werkte met projectleiders die activiteiten voor hun rekening namen. Die werkwijze beviel mij wel en heb ik voortgezet. Als je een commissie vormt moet je daar de mensen voor hebben en je moet ook weer extra vergaderen en of dat nou zoveel toevoegt... In de aanloop van het zomerseizoen werden leden opgeroepen om een bijeenkomst voor het samenstellen van een zomerprogramma en ook dat heb ik aanvankelijk voortgezet. Op die meetings kwamen (ook toen ik ze bezocht) maar een beperkt aantal af, een mengeling van de beroemde harde kern en één of twee leden die ook eens wat wilden doen.

In 2013 zat de termijn van Floris Boelen erop en werd zijn plaats in het bestuur vacant. De toenmalige Waco-leden stopten er toen ook mee. Op dat moment hadden we enige ervaring met een toch wat andere werkwijze voor de Zaco. Daarnaast leidde het onderscheid ertoe dat beide commissies ongeveer tegen elkaar in een ene half jaar actief waren en het andere nauwelijks. De splitsing van Waco en Zaco is daarom ter discussie gesteld. We hebben toen besloten om over te gaan naar het Activiteitencommissariaat binnen het bestuur. De scheiding tussen zomer en winter en zeilen en weten werd minder effectief gevonden. Ik heb die rol toen op me genomen en daarmee verviel één post in het bestuur. Vanaf dat moment was er ook geen wintercommissie meer.

Verschuivingen

Door het beperkte aantal leden dat gehoor gaf aan oproepen om de ideeëngeneratie meetings bij te wonen zijn we ook daarmee gestopt. Het is ook efficiënter om de vrije tijd van die mensen die zich voor de club willen inzetten zo effectief mogelijk te besteden: aan 'vergaderen om 't vergaderen' heb ik een broertje dood. Vanaf dat moment leggen we om ons activiteitenprogramma samen te stellen vooral ons oor te luisteren in de vereniging. Wensen en ideeën genoeg, maar je moet er wel voor hebben. Het Waddenweekend is terug op het programma gekomen door een aan mij persoonlijk door een lid geuite wens. Ook het trainingsprogramma is met aanmoediging van leden weer geïntensiveerd. 'The voice of the customer' heet dat. Daarnaast

helpt een portie creativiteit en goed rondkijken in de media ons daarbij. Het programma wordt in het bestuur besproken en geaccordeerd.

In de afgelopen zes jaar zijn er zeker verschuivingen opgetreden in wat wij zoal doen binnen PZV. Daarbij wordt gestreefd naar steeds weer iets nieuws en herhaling op beperkte schaal. Zo zijn er twee totaal verschillende technische onderhoudswerkshops geweest. Pubavonden met diaprojecties door leden en lezingen door derden hebben hun intrede gedaan.

Trainingen

Ook op trainingsgebied hebben we het een en ander gedaan zoals Vaarbewijs A&B, Theoretische Kustnavigatie, Marifonie Basiscertificaat, EHBO aan boord, Get Wet, manoeuvreren, zeiltrim, storing zoeken, en een tweedaagse meteorocursus. Ook zijn er diverse excursies geweest naar een zeilmakerij, Boot Düsseldorf en een oesterkwekerij. Ook de zeilfilms waarbij we een bioscoop afhuren worden goed bezocht. In het zeilseizoen hebben we meer repeterende activiteiten zoals natuurlijk Ramsgate, inslingeren, Stoere Verhalen Weekend, het Waddenweekend en de Einde-seizoensactiviteit. Een nieuw, inmiddels vast programmaonderdeel is deelname van een PZV-smaldeel aan de Acht Uren van de Oosterschelde, met PZV-wedstrijdshirts én met resultaat: al twee keer heeft de clubschaal van de "Acht Uren" in onze palaverzaal mogen hangen. Per jaar komen we uit op zo'n 20-25 activiteiten verspreid over 40-45 dagen; waar voor je geld. Als je daarnaast ook individuele tochten van schippers en opstappers meetelt dan wordt duidelijk dat PZV vol leven zit. Er zijn ook ambities die we nog niet waar hebben kunnen maken, met name naast Ramsgate de organisatie van een uitdagende tocht over zee later in het seizoen.

Het ledental is een zorg van het bestuur, maar dit is wel een algemeen verschijnsel in verenigingen anno 2018. Het goede bericht is dat we voor het eerst sinds jaren weer in de lift zitten. Ik zie een actieve vereniging die zich verjongt. De leden die ik nu zie op activiteiten zag ik zes jaar geleden niet. Ik zie steeds leden die ik nog niet kende. Het is heel leuk om te zien wanneer de

aanmeldingen zeer kort op de aankondiging binnen komen. Dan weet je dat je goed zit.

Pak die handschoen

Is het moeilijk dat Activiteitencommissariaat? Ik vond het stevig toen ik ervoor gevraagd werd en stevig is het zeker. Je moet er steeds weer staan, maar je staat er niet alleen voor. Het initiatief ligt wel bij jou. Maar moeilijk, nee dat vind ik niet. Het vergt geen dagen of avonden werk. Een uurtje zitten met pen en papier in de hand levert al een aardige aanzet voor een halfjaar programma. De wereld van internet, e-mail en WhatsApp helpt heel erg. Je hoeft het huis eigenlijk niet meer uit. Zoeken op internet geeft voeding voor nieuwe ideeën. En natuurlijk de hulp van de medebestuurders bij het benaderen van potentiële projectleiders. Even een mailtje, even een telefoontje en je gaat weer door met je andere leven. Verder moet je een open oog hebben voor wat goed gaat en voor wat toch enige sturing vraagt. Vind je iets leuk, dan kost het geen tijd. Het "opzien tegen" is vaak het grootste probleem waardoor projectleiders bedanken voor de eer. Maar goed, uiteindelijk is er altijd een clublid dat de handschoen toch oppakt. Een activiteitenprogramma als dit realiseer je niet zonder betrokken clubgenoten. Voor de komende tijd hebben we zo het volgende op het pro-

gramma kunnen zetten: een film, twee pubavonden met diaprojecties, een cursus en examen zeemarfonie voor pleziervaarders, een maritiem culinaire activiteit, splitsen met moderne lijnen, strandzeilen en een vaarexcursie naar een windmolenpark voor de kust van Egmond aan zee.

Als je de positie van het Activiteitencommissariaat zou willen noemen zoals deze in een profit organisatie genoemd zou worden dan zeg ik "marketing & verkoop". Je onderzoekt wat leuk gevonden wordt, je kijkt rond, peilt bij je 'klanten', je bepaalt plaats, prijs en promotie en je lanceert een activiteit. De ene vindt meer aftrek dan de andere. Verschillende activiteiten trekken verschillende leden. Op wat goed gaat ontwikkel je verder. Volle bak of een klein groepje, beide is OK. Je hebt er toch wat leden blij mee gemaakt.

Opvolger

Laat nu marketing & verkoop een activiteit zijn die ik professioneel nooit geambieerd heb, maar waarvan ik binnen PZV genoten heb. Voor het vervolg maak ik me sterk voor minimaal één projectleiderschap per jaar. De eerste staat al geboekt. Laten we dat allemaal doen! Ik wens mijn opvolger Sander van Eijkern succes en minstens zoveel plezier met zijn invulling van het activiteitencommissariaat.



De Scylla in Bretagne

De Scylla maakte deze zomer een tocht van ruim 5 weken naar de noordkust van Bretagne. Daarbij werd 2 keer van bemanning gewisseld. Dit is het verslag door de opstappers van het middelste gedeelte van de tocht, waarbij we in de Golfe de Saint Malo verbleven en langs de noordkust van Bretagne zeilden.

Naar Carteret over de weg.

18 juli Na een autoreis via Maastricht, Amiens, Rouen en Caen, komen Peter en ik aan het einde van de dag aan in Barneville-Carteret, Normandië. Daar hebben Max en Anet na een avontuurlijke reis vanuit Scharendijke de Scylla afgemeerd.

De haven is comfortabel, maar het bassin is alleen met hoogwater te bevaren.

Voordeel is wel dat je er rustig ligt bij een leuk plaatsje met alle comfort daaraan verbonden.

De rest van de reisdag wordt benut voor het doen van inkopen en het inrichten van de kooien van de opstappers, Peter Plantinga en ik. Dit wordt gevolgd door een heerlijk diner, uiteraard met een Plat de Fruit de Mer vooraf, in het restaurant van Hôtel Les Ormes. Een aanrader!



Haven Carteret



Herman Ahrens en
Peter Plantinga



Cartret - Jersey

19 juli Aan het einde van de ochtend nadat we afscheid van Anet genomen hebben, varen we uit met doel Granville. Lichte wind van achter en kenterende stroom in het vooruitzicht dwingt ons na 3 u. dobberen tot wijziging van het vaarplan en de koers wordt verlegd met nu wat aantrekkende halve wind naar Jersey. We komen daar aan en met het plan weer vroeg weg te gaan blijven we in de voorhaven liggen, 7 lagen dik.



weg! Maar ja het is 'het doel' van de reis voor schipper Max, dus...

Naar Plouër-sur-Rance

21 juli We staan redelijk vroeg op, niet om uit te varen want dat kan gezien het getij en de sluis pas om 12.00 of 13.00 u.. Maar op de heenreis had de klapschroef al een paar keer kuren vertoond, het achteruitschakelen ging met haperingen gepaard en het gevoel dat er vermogen werd verloren. Max wilde absoluut een inspectie van



gen nog wel vier te schutten zeilers! Ruimte zat dus en om 14.30 u. erdoor. Prachtig zeilgebied op La Rance. Misschien zijn alle waarschuwingen er wel om dit water voor de Fransen te reserveren? Over ruim vaarwater bereiken we Plouër-sur-Rance en we kunnen daar over de drempel om in het bassin aan te leggen.

De haven ligt in het bassin van de antieke getijdencentrale. Het gebouw hiervan is inmiddels tot hotel verbouwd. Bretagne heet al meer dan 200 jaar



Jersey - St Malo

20 juli Vroeg, 8.00 u. Franse tijd, varen we uit. In de loop van de dag wordt de wind steeds beter tot maximaal 4 Beaufort en zo zeilen we naar St. Malo. Achter de sluis in de binnenhaven merken we af. Aan het einde van de dag passagieren we daar en tussen de hele wereldbevolking en passagiers van een giga cruiseschip door bekijken we het toeristenbolwerk. En ja, ondanks de drukte, het blijft indrukwekkend.

We winnen Inlichtingen in voor de volgende etappe: de Rance. De havenmeester waarschuwt: let op, het is altijd erg druk en van de prefect mag de brug in de D168 vaak niet open. We krijgen een ingewikkelde tabel met coëfficiënten in 10 kleuren en tijdstippen voor juli en augustus voor bediening van de sluis. De sluis ligt in de dam van de getijdencentrale in de monding van La Rance. Dit alles wordt nog eens bevestigd door de Reed. Kortom het lijkt een onneembare vesting, 'toerist blijf



de schroef doen. Gelukkig was het water redelijk schoon en van goede temperatuur. Dat neemt niet weg dat het toch een hele toer is. Max, in wetsuit en aan een life line, stelt bij de eerste duik vast dat er een deel van een net of iets dergelijks in de schroef is gekomen. Dus gelukkig geen mechanisch mankement maar er zijn toch nog drie duiken nodig om de zaak met een mes los te snijden. Na een heerlijk ontbijt met verse croissants en weer 100% vertrouwen in het functioneren van schip gaan we op weg naar het volgende avontuur: La Rance

La Rance en de getijdencentrale

Na het schutten van een coaster is bij de tweede mogelijkheid de sluis vrij voor ons en rond 13.00 u. wordt St. Malo verlaten. De havenmeester had aangegeven dat 14.30 u. de sluis in de dam van La Rance bediend wordt, dat het er razend druk was etc. Dus op de motor snel naar de dam. Daar lig-



hét gebied van getijdencentrales in Europa te zijn. Dit is wegens het grote verschil tussen hoog en laag water (tussen 5 en 13 m) en het feit dat langs de oever vele kreken liggen, waar men met behulp van kleinere bassins eenvoudig een molen kon laten werken. (Zie https://issuu.com/demolenvriend/docs/molenvriend_25_web, waarin twee landrotten!! dit al beschrijven in 1994). Langs La Rance zijn er nog 12 molens of restanten daarvan te vinden. De waterkrachtaandrijving van de molens werd op den duur door elektriciteit vervangen en vele molens raakten volledig in verval of kregen een andere bestemming. Ook die in Plouër is inmiddels tot hotel verbouwd. Na 40 jaar discussie werd echter in 1963 een plan uit 1921 uitgevoerd om een elektriciteitscentrale in een dam in de monding van La Rance bij St Malo te bouwen. In 1966 werd deze geopend door Charles de Gaulle en is, na de bouw van de centrale van het Sihwameer in Zuid Korea,



de op één na grootste getijdencentrale ter wereld! De werking berust op het verval dat ontstaat als het bassin bij hoogwater wordt afgesloten en men het zeewater bij eb via de uitlaatsluizen door 24 Kaplan turbines, elk met een vermogen van 10MW, naar zee laat terug stromen. Daarna valt de centrale stil en wacht men 12 u. totdat bij hoogwater het enorme bassin van La Rance (oppervlakte 22km²) weer gevuld is. De capaciteit van de 6 inlaat- en uitlaatsluizen is 18.000 m³/s. Per turbine wordt 10 MW geleverd. De kosten per kWh zijn nu, na afschrijving enz. € 0,018 tegenover € 0,025 voor nucleaire energie. Het heeft wel 20 jaar geduurd voordat de € 94,5Mio bouwkosten werden terug verdiend. Maar in die berekening is niet meegenomen dat er ook een fantastisch watersportgebied werd geschapen!

Op de fiets naar Dinan

22 juli We laten de Scylla vandaag keurig in het historische bassin van de watermolen van Plouër-sur-Rance, want de 2,07 m diepgang maakt verdere verkenning via de sluis bij Lyvet, stroom-

opwaarts naar Dinan onmogelijk. De havenmeester Mademoiselle Liliane Faustin heeft ons in keurig Engels (we zijn dus duidelijk in Brittannië) uitgelegd hoe we in Dinan moeten komen en per e-fiets vertrekken we naar Dinan. Onderweg een Menhir (letterlijk hoge maansteen) bekeken. Het is een grote en even omduwen is er niet bij. Verder naar Dinan, stadje aan de oorsprong van La Rance, op 40 m hoogte boven de rivier. Hier wordt juist dit weekend La Fête des Ramparts gevierd. Ja, een vliegende kraai vangt altijd wat en dat geldt ook voor fietsende zeezeilers! Een gebeuren waarin de hele bevolking zich hult in middeleeuwse kledij en er van alles en nog wat inclusief een aantal riddertoernooien wordt opgevoerd. Er zullen honderdduizend bezoekers komen en van wat wij, een beetje uit de toonvallend op de e-fiets in de middeleeuwen, kunnen vaststellen, is dit getal niet overdreven. Het is werkelijk gezellig druk zowel in het stadje als in de lager gelegen haven aan het begin van La Rance. Maar er is ook stevige beveiliging á la 2018 door afzettingen en zwaar bewapende militairen om de



hedendaagse piraten af te schrikken. Na een heerlijke lunch met, ja natuurlijk een plat de fruit de mer aan de haven, via het jaagpad langs La Rance terug naar Plouër-sur-Rance. Langs een prachtige rivier met mooie uitzichten en hier en daar vervallen en dus pittoreske kruisnet visplaatsen.

Van La Rance naar Sint Cast

23 juli's Ochtends over de drempel van het bassin gaan we de Rance weer op. We zien een mooie zonsopgang, maar er is geen wind en dus op de motor richting monding van La Rance. Doel is Sint Cast. Maar we kunnen pas rond 14.00 u. door de dam. Dus we kunnen een paar uur relaxen aan een meerboei, zwemmen (het water is lekker van temperatuur en schoon) en nieuwe sokken doen om de stootwillen zodat Scylla er weer gelikt bij ligt. Bij laag water gaan we door de sluis. Die wordt joviaal bediend. Wij moeten wachten wegens de brug die van de prefect niet open mag tot 14.00, maar de sluiswachter vraagt wel of we er geen bezwaar tegen hebben dat hij nog een paar kleine pleziervaartuigen schut terwijl we in de kol-

liggen. Het is hoogwater dus die kunnen bijna zonder stil te liggen doorvaren. Als de brug eenmaal bediend mag worden, zijn we zo buiten.

Toch een lekker windje tussen land en zee. Op naar Saint-Cast le Guildo. Een nieuwe haven waar we al in St. Malo over zijn getipt. Zeilers uit St. Malo zijn hierheen vertrokken voor een ligplaats. De haven is in een Europees project voor het versterken van de economie van les Côtes d'Amor. In zee is aan de noordwestzijde een zware dijk van beton- en rotsblokken gelegd, waardoor een beschermde haven voor de vissers is ontstaan en een riante jachthaven voor de pleziervaart. Onafhankelijk van het tij met diepgang tot 2,25 m. toegankelijk. Het is allemaal nieuw, dus comfortabel en omdat het een gemeentehaven is, zijn de prijzen toch redelijk. Een aanrader. Let wel op welke steiger je kiest. Wij lagen direct tegenover de vissers en als je licht slaap ben je om 5 uur wakker! Maar het Europese geld is hier goed besteed. Dus geniet ervan!

West naar Saint-Quay-Portrieux

24 juli Weer een prachtige dag. Doel nu





Saint-Quay-Portrieux. Mooie wind. Even een zijsprong. Dit hele gedeelte van de reis was het weer eigenlijk fantastisch goed. Alle dagen zon en toch zeker in de middag een lekker windje rond 12 -15 knots. Dat had wat meer mogen zijn, maar je kunt niet alles hebben!

De haven van Saint-Quay-Portrieux heeft model gestaan voor die van St-Cast. Ook hier liggen nu twee zware pieren in zee die de nieuwe havens vormen voor zowel de vissers als pleziervaart. De haven is al wat ouder en er is meer vertier omheen. Een leuke plaats. Eerst gaan we inkopen doen in de plaatselijke supermarkt. Die ligt wat verder af maar de gastank kan aan de haven worden omgewisseld. We zijn wat later, dus ook maar even genieten in de plaatselijke horeca. En ook hier krijg je het gevoel dat het EU-geld goed is geïnvesteerd. We maken een mooie wandeling langs de kust naar het centrum.

De Bretonse kust af naar Lézardrieux

25 juli We staan vroeg op want vandaag wacht een wat langer stuk naar Lézardrieux. De wind staat niet echt gunstig en we moeten op tijd zijn om de kentering van de stroming voor te

zijn. We varen langs de kust naar Ile de Bréhat. Het is een mooie tocht en vooral het laatste stuk de rivier op naar Lézardrieux is prachtig. We hebben veel stroming mee de rivier op, maar we moeten met tegenstroom aanmeren. Aan boord gedineerd en naar de plannen voor de rest van de week bekeken.

Noordwaards naar Guernsey

26 juli Op naar Guernsey. Omdat we met stroom mee Raz Blanchard naar Cherbourg willen nemen en dat alleen in de ochtend kan, is de enige mogelijkheid omdat van uit Guernsey te doen. Dus vroeg weg en in één ruk naar Peters Port. Goede wind als we eenmaal voorbij Ile de Bréhat zijn. Als we Guernsey naderen, verandert het weer een beetje. Een flinke onweersbui, maar die blijft gelukkig ten noorden van ons en we kunnen zo toch droog naar Peters Port doorvaren. Rond 16.00 u. komen we aan en moeten even in de wacht voor een plek in de binnenhaven. Daar aangekomen worden we eerst tegen een schip gelegd waar het volgens de buurman nog net geen 2 m diep is; hij is dus bang dat we omvallen! En nadat de havenmeester met buik uit de broek zich over het probleem had gebogen, kregen we een



nieuwe plek, prima aan een eigen steiger, dus klagende burens hebben zo ook voordelen! De haven is verbeterd. Het sanitair is nog steeds vies en absoluut onvoldoende helaas, maar mensen komen toch wel lijkt men hier te denken en er wordt een fiks havengeld afgerekend. Eerst gegeten daarna nog wat rondgelopen in Peters Port, het lijkt wel dat iedereen hier makelaar is, of diamantair of bankier. Dat zal wel samenhangen met het feit dat Guernsey niet tot EU behoort en z'n geld met de status van belastingparadijs verdient.

Guernsey -Cherbourg

27 juli Goed geslapen maar vroeg op en om 6.00 u. (Franse tijd!) de drempel van de haven over en koers gezet naar Cherbourg. Prachtige dag weer zonnetje en lichte wind en de stroming doet precies wat de atlas daarover te melden had. Ten noorden van Alderney naar Raz Blanchard. Mooi gezicht die verschillende stromen die zich daar mengen, maar nu bij rustig weer, geen grote golven gehad. Dan ter hoogte van Cherbourg is het uit met de goede stroming mee en ook de wind is dan weg. Op de motor naar binnen. Hier is tegelijk de finish

van één van de kwalificatie races van Le Route Du Ruhm, een zeilrace over de oceaan die in oktober 2018 officieel in St Malo zal starten met einddoel Guadeloupe. Prachtig om zo'n boot van nabij te zien zeilen, zij kunnen met dat zuchtje wind nog snel vooruit. In Cherbourg komen alle boten aan en dat is reden genoeg voor een mooi feestje in de stad rondom de oude vissershaven. Wij lopen binnen in de Port de Chantereyne en tanken af.

Wisseldag in Cherbourg

28 juli Schip vierkant maken voor de volgende opstappers, Irene en Marc. Daarna passagieren in Cherbourg dat met al de festiviteiten voor Le Route du Ruhm en activiteiten een aparte belevenis is. 's-Avonds afgesloten met een gezamenlijk diner op de Quai de Caligny langs de oude haven, heerlijk gegeten en aangenaam gezelschap! Jammer dat het voor ons erop zit.

Meer informatie over de waterkrachtcentrale:
https://nl.wikipedia.org/wiki/Waterkrachtcentrale_Rance
https://en.wikipedia.org/wiki/Rance_Tidal_Power_Station





Joep Vermeulen

Panta Rhei, alles vloeit

Was de wereld zo mooi en ongecompliceerd, zegt Nynke: "Sorry jongens, maar nu heb ik het echt te druk." Net of wij niets te doen hebben. Nynke wat doe je ons aan? Leraren doen toch eigenlijk niets en ze hebben altijd vakantie? Zeezeilen kun je er toch even bijdoen?

Mooi niet. Als oud-docent weet ik dat het een zeer zware baan is en je weinig vrije tijd geeft. Dus Nynke, eigenlijk geef ik je groot gelijk. Je kunt in feite niet alles even goed doen, je moet keuzes maken. Helaas voor de redactie van Zeezeilen pakt dat wat minder positief uit.

Wat hebben we genoten van je creatieve uitingen als vormgever van Zee-

zeilen en het nieuwe smoel van het blad sinds 2015. Wat heb ik genoten van onze samenwerking. Helaas "jij scheidt er mee af", zou wijlen Pim Fortuin hebben gezegd. Nynke, mag ik je namens de hele redactie (en PZV) hartelijk danken voor je bijdrage aan de club. Met pijn in het hart laten we je gaan, maar de dankbaarheid blijft. Je hebt het stokje doorgegeven aan Anke Vermeer die al heeft laten zien dat jouw beëindigde inbreng een nieuw begin vormt en Zeezeilen alweer een nieuw aanzien heeft gegeven. Tot de volgende zeiltocht, want voor PZV blijf je gelukkig behouden! De koning is 'dood', leve de koning.



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



We bieden een scala aan activiteiten georganiseerd voor en door zeilers waarbij van elkaar leren, respect, gelijkwaardigheid en verantwoordelijkheid belangrijke waarden zijn. De kosten dragen we gezamenlijk, waarbij opstappers een kleine vergoeding per dag afdragen aan de schippers. Tegenover dit kooiengeld biedt de schipper een veilig schip en gezellige gastvrijheid.

PZV is een actieve zeezeilvereniging met toegevoegde waarde op inhoud (educatie), uitdaging en sociaal element. Hecht en laagdrempelig, maar niet vrijblijvend. Kleinschalig en bougrondisch, maar wel serieus gericht op zeevaardigheid en overdracht van kennis en ervaringen door samen met gelijkgestemden op pad te gaan.

PZV is overal en voor iedereen. Vanuit elke haven, met of zonder boot, geen verplicht (duur) cursusprogramma. PZV staat open voor jouw wensen en initiatieven en lokt je de haven uit: Zeilen op zee? Dat doe je met PZV!

Iets voor jou? Klik op www.pzv-zeezeilen.nl en laat je meeslepen....

 **Lion Sails**
Kats - Zeeland

kwaliteitszeilen
gemaakt
in Nederland



Met onze zeilen vaart u
vooraan in kwaliteit

Zeilmakerij Lion Sails Holland BV
Veerhaven 1 b Telefoon: 0113 - 600 291
4485 PL Kats E-mail: info@lionsails.nl

www.lionsails.nl



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

ZEILEN OP ZEE? Dat doe je met PZV!

Velen zullen het herkennen. Een passie voor zeilen, op je eigen boot of op een gehuurd schip, en je wilt een stapje verder. Je hoort de meest fantastische verhalen binnen je eigen thuishaven of leest ze in de media, en vraagt je af of je ook niet klaar bent voor grotere avonturen. Misschien vind je dat lastig met je eigen (beperkte) bemanning. Of je twijfelt of je boot dit wel aankan. Wellicht wil je eerst meer ervaring opdoen. Maar het avontuur lonkt.

Bij PZV Zeezeilvereniging herkennen we die hang naar avontuur en naar de zee. Zeevaardigheid en van elkaar leren staan centraal binnen onze gezellige, open en flexibele vereniging. Al bijna 35 jaar doen we niet anders. En we dagen jou uit om met ons nieuwe avonturen aan te gaan!

PZV Zeezeilvereniging is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden. Daarbij is veiligheid essentieel en saamhorigheid een vanzelfsprekende voorwaarde.

PZV-leden beschikken over de basiskennis en -vaardigheden van het zeilen en bouwen dit uit door zich voortdurend verder te ontwikkelen op alle deelgebieden van het zeezeilen. Dat doen we door het hele jaar door naast zeilactiviteiten ook cursussen, trainingen en lezingen te organiseren, gericht op het verhogen van de zeewaardigheid en het zeemanschap: manoeuvreren, navigeren, veiligheid, communicatie, techniek en (over)leven op zee. En, ook al ligt onze vloot verspreid over havens in Zeeland en aan het IJsselmeer, we verloochenen onze Brabantse roots (oorspronkelijk ontstaan vanuit Philips) niet: ons thuis-honk blijft de oergezellige Trafalgar Pub in Eindhoven, en die sfeer nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

Sfeer maken we overall



Samen op avontuur



Gezelligheid in de kuip

Schroefinspectie doe je samen



Schroefinspectie doe je samen



Gezelligheid in de kuip



Samen op avontuur



Sfeer maken we overall



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl

nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.

PZV-leden beschikken over de basiskennis en -vaardigheden van het zeilen en bouwen dit uit door zich voortdurend verder te ontwikkelen op alle deelgebieden van het zeezeilen. Dat doen we door het hele jaar door naast zeilactiviteiten ook cursussen, trainingen en lezingen te organiseren, gericht op het verhogen van de zeewaardigheid en het zeemanschap: manoeuvreren, navigeren, veiligheid, communicatie, techniek en (over)leven op zee. En, ook al ligt onze vloot verspreid over havens in Zeeland en aan het IJsselmeer, we verloochenen onze Brabantse roots (oorspronkelijk ontstaan vanuit Philips) niet: ons thuis-honk blijft de oergezellige Trafalgar Pub in Eindhoven, en die sfeer nemen we mee naar alle binnen- en buitenlandse havens die we tijdens onze activiteiten aandoen.

PZV Zeezeilvereniging is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden. Daarbij is veiligheid essentieel en saamhorigheid een vanzelfsprekende voorwaarde.

Schroefinspectie doe je samen



We bieden een scala aan activiteiten georganiseerd voor en door zeilers waarbij van elkaar leren, respect, gelijkwaardigheid en verantwoordelijkheid belangrijke waarden zijn. De kosten dragen we gezamenlijk, waarbij opstappers een kleine vergoeding per dag afdragen aan de schippers. Tegenover dit kooiengeld biedt de schipper een veilig schip en gezellige gastvrijheid.

PZV is een actieve zeezeilvereniging met toegevoegde waarde op inhoud (educatie), uitdaging en sociaal element. Hecht en laagdrempelig, maar niet vrijblijvend. Kleinschalig en bourgondisch, maar wel serieus gericht op zeewaardigheid en overdracht van kennis en ervaringen door samen met gelijkgestemden op pad te gaan.

PZV is overal en voor iedereen. Van-uit elke haven, met of zonder boot, geen verplicht (duur) cursusprogramma. PZV staat open voor jouw wensen en initiatieven en lokt je de haven uit. Zeilen op zee? Dat doe je met PZV!

lets voor jou? Kijk op www.pzv-zeezeilen.nl en laat je meeslepen....

ZEILEN OP ZEE?

Dat doe je met PZV!

Velen zullen het herkennen. Een passie voor zeilen, op je eigen boot of op een gehuurd schip, en je wilt een stapje verder. Je hoort de meest fantastische verhalen binnen je eigen thuishaven of leest ze in de media, en vraagt je af of je ook niet klaar bent voor grotere avonturen. Misschien vind je dat lastig met je eigen (beperkte) bemanning. Of je twijfelt of je boot dit wel aankan. Wellicht wil je eerst meer ervaring opdoen. Maar het avontuur lonkt.

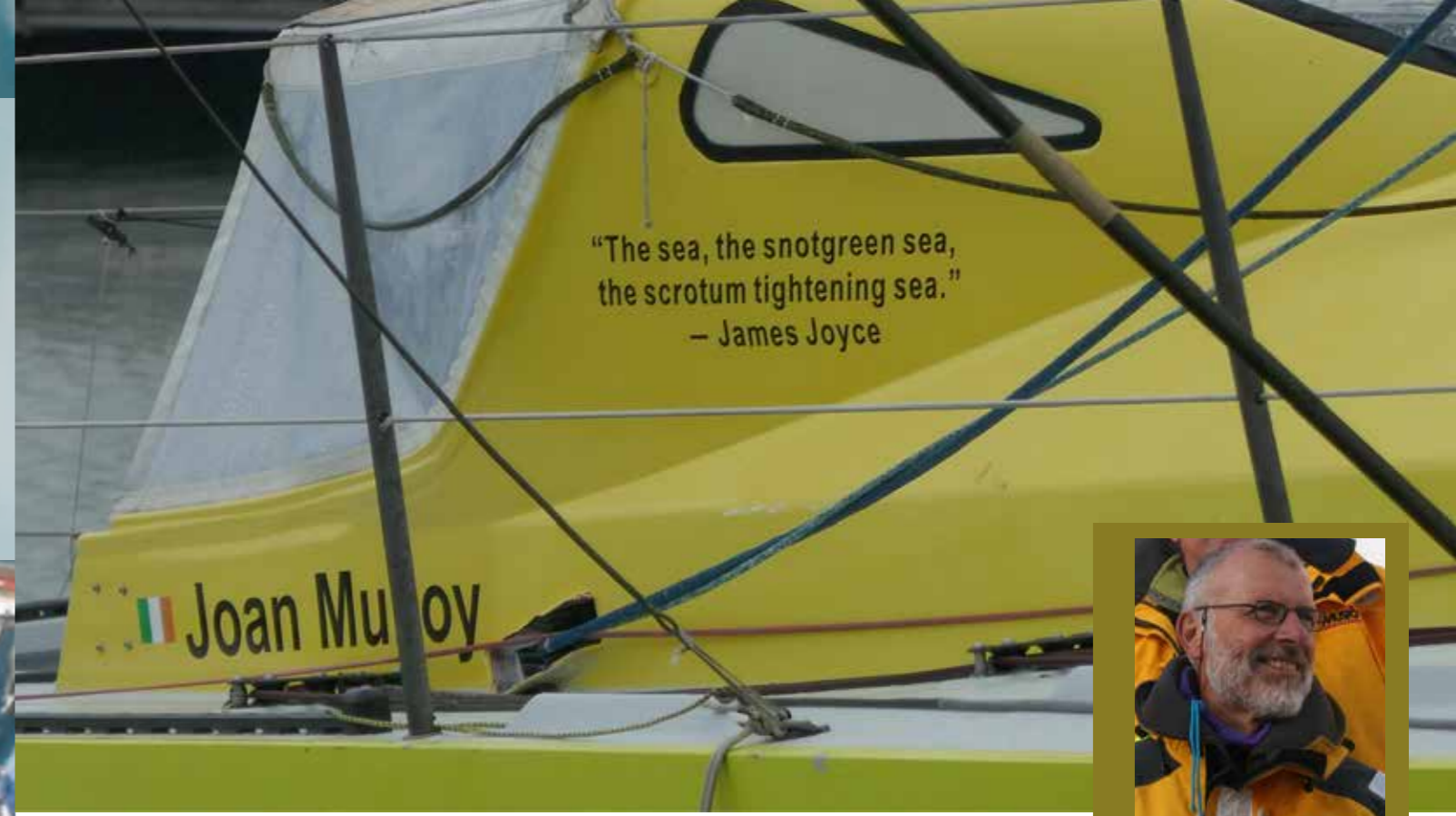
Bij PZV Zeezeilvereniging herkennen we die hang naar avontuur en naar de zee. Zeewaardigheid en van elkaar leren staan centraal binnen onze gezellige, open en flexibele vereniging. Al bijna 35 jaar doen we niet anders. En we dagen jou uit om met ons nieuwe avonturen aan te gaan!



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & opstappers
www.pzv-zeezeilen.nl



Een fotootje van een oceanracer die we zagen in het zeewedstrijdcentrum Port-la-Forêt

in Bretagne. De tekst spreekt voor zich voor iedereen die ooit in zwaar weer heeft gezeten.



Arend Jan Klinkhamer



Koop nu je touwwerk online met 10% korting voor PZV leden



Groot assortiment kwaliteitslijnen
Snelle levering en gratis boven 50 euro
Deskundig advies met onze lijnenwijzer
Laagste prijsgarantie
Exclusief: ontwerp je eigen lijn

PZV kortingscode is "PZV461450"

020-4196412 info@lijnenspecialist.nl



VAKMANSCHAP ONTMOET TECHNOLOGIE

Kom langs en laat u overtuigen hoe wij de beste zeilen voor u en uw boot maken.

Brieltjenspolder 24 - 4921 PJ Made
0162 68 23 16 - www.insails.com





Joep Vermeulen

Alleen op het Wad, maar niet eenzaam

Tussen de verhuizing van Son naar Harderwijk door hadden wij al het weekend van de veertiende oktober ingepand om eindelijk eens van de boot te genieten. Zij lag daar al een hele zomer zielig en alleen in de haven.

Laat dat nu het mooiste weekend van heel oktober zijn. Wel was er een stormachtige wind voorspeld op de zondag, maar dit keer eens eigenwijzer dan ik ben, zijn we toch gegaan. Donderdag heen en maandag terug. Tot één uur hebben we de tijd om de boot gereed te maken voor de tocht. Tussen twaalf en een draaien de bruggen niet in Workum.

Keus genoeg

Waar zullen we heengaan? Met slecht weer kunnen we 'binnen' blijven en rondtoeren over de Friese Meren. Is de wind noordelijk, dan blijven we op het IJsselmeer, maar met elke andere windrichting is West-Terschelling ons doel en specifiek café restaurant Storm en zijn ossehaaspuntjes. Ik weet dat zij zonder tussen-n nog lekkerder zijn. Binnen het uur zijn we op het IJsselmeer en op weg naar Makkum. Het tij is niet gunstig voor ons. Buiten de

gele betonning blijvend, zeilen we met een stevige bakstagwind binnen twee uur naar Makkum. In de gemeentelijke jachthaven is plek zat. Morgen zullen we, indien we om tien uur vertrekken, het inkomende tij kunnen oppikken om precies bij hoogwater bij het Inschot te zijn en om daarna met het uitgaande tij op het Schuitengat af te koersen.

We kunnen met een brede trimaran niet de kleine sluis binnen en worden naar de grote sluis verwezen. Mijn marifoon was onverstaanbaar voor de sluismeester. Gaf de accu toch te weinig spanning. Wanneer je nieuwe accu's hebt, moeten die wel tenminste 12,5 volt kunnen leveren, anders houden zowel de stuurautomaat als de marifoon ermee op. Waarvan acte.

Het oneindige Wad

Alles loopt gesmeerd en eenmaal buiten op het Wad ervaren we weer de grootsheid van die enorme plas water.

De oneindigheid van die kwetsbare natuur maakt mij altijd klein. Wint de zee het qua leegheid van het Wad, de grens tussen land en water ervaar je hier echter veel intenser. Langs de randen van nat en droog speelt het leven zich af. We mogen daar varen en ons verwonderen. De nieuwe film van Ruben Smit over het Wad is een aanrader omdat hij het Wad laat beleven vanuit het perspectief van de natuur.

Een ingekorte recensie van Kester Freriks in het NRC van 2 oktober staat aan het eind van dit artikel.

Berekenend varen

Steeds weer de dieptemeter controlerend, koersen we voor het lapje op het Inschot af via het Zuidostrak. Dat voortdurend checken moet je wel wanneer je buiten de boeien vaart. Met twee meter onder de boot passeren we het wantij. Waar blijft iedereen

toch? Geen boot te zien. We zijn helemaal alleen. Raar gevoel, het maakt je wat onzeker. Met een gemiddelde van zes knopen bereiken we het Schuitengat. Goed opletten omdat de boeien verlegd zijn. Keiharde stroming op de kop, maar de wind is dermate sterk dat we toch met drie knopen via de kronkelige doorgang op West-Terschelling afkoersen. Een andere boot houdt ons het laatste stuk gezelschap. Via de marifoon op kanaal 2 van de Brandaris horen we dat een zeiljacht net buiten de rode ton aan het eind van de Pollendam is vastgelopen. Het is wel afgaand tij. De KNRM is snel ter plaatse en met waarschijnlijke schade aan de schroef worden ze teruggesleept naar Harlingen. Dag mooi weekend.

Zeilend aanleggen?

Oostelijk van de ingang strijken we het grootzeil om op de genua alleen het laatste stukje af te leggen. Met de stroom dwars zeilen we dan precies tussen de twee havenhoofden naar binnen. Dat is altijd weer een sport apart het zo uit te kiezen dat de zijwaartse stroom je precies op je plek brengt. Het lukt weer als vanouds. Vlak voor de haven nog even de motor aan voor alle zekerheid en voor ons ligt daar een eigen plekje aan de steiger voor de kleine jachten. Even de verleiding weerstaan om onder zeil alleen af te meren. Hanny meert af alsof ze het al eeuwen doet. We zijn er en bekronen deze supertocht met een heerlijke port en wat noten.

Kon je vroeger na 1 oktober voor de halve prijs afmeren, die datum is verlaat naar 1 november. Het kostte hen teveel aan inkomsten. Die avond toch

nog even het dorp in en een heerlijke Latte Macchiato met appelgebak en echte slagroom bij Storm waar we meteen voor zaterdag reserveren. Echte slagroom is voor mij toch wel een van de geneugten des levens. Reserveren zo laat in het seizoen? Reken maar. De volgende dag, zaterdag gaan we de toerist uithangen. We bezoeken het Natuurmuseum, drinken wat bij de Walvis op het Groene strand, beklimmen het hoge duin en via de kleine paadjes weer naar beneden. Even netjes aankleden, want er is natuurlijk altijd wat te vieren. Een goddelijke maaltijd in het gezellige overvolle restaurant.

Niets zo veranderlijk als het weer

Er was gisteren een waarschuwing voor zondagnacht en maandagmorgen. Windkracht 6/7 Bft., maar het blijft die nacht tamelijk rustig. Zondagmorgen vertrekken we om negen uur met zuidoosten wind en een beetje uitgaand tij. Het Inschot is niet bezield. Op de weerkaarten zien we de storm noordelijk van de eilanden langsschuiven. Mocht er toch iets veranderen, dan is Harlingen dichterbij. En daar kun je heerlijke poffertjes eten aan de haven. Dit keer varen we maar weer eens via de Slenk en de West Meep. Deels heb je dan de stroom mee, maar in de Meep pal op kop. De motor moet even helpen. Aan de wind en tegenstrooms is vooruitzeilen teveel voor de Kia Kaha. We willen vanavond nog in Harlingen komen.

Op de rest van de tocht, uitgezonderd het laatste stukje vlak voor de Pollendam omdat het daar te smal is om goed te kruisen, gaan we zeilend de haven van Harlingen binnen. Daar in de veilige haven strijken wij de zeilen en varen via

de zeesluis naar de Watersport Vereniging Harlingen.

We krijgen een luxe plekje langszij de steiger. De poffertjes met vruchten en slagroom zien er verrukkelijk uit, maar zijn deze keer echt niet lekker. De vruchten en slagroom smaken heerlijk, maar de poffertjes niet. Ze smaken aan-gebrand en te zout. Jammer, maar het geld voor de mislukte poffertjes krijgen we terug. Al hebben we een superjacht, ons bent zünig.

Wind op kop

Maandagmorgen gaan we bijtijds weg. Vóór vier uur willen we nog bij de sluis in Workum zijn. Op de Boontjes hebben we wind en tij tegen. Dan moet de motor uitkomst bieden. We moeten bijna drie kwartier in de voorhaven wachten op opening van de Lorentzbrug. Ook op het IJsselmeer waait het stevig, maar de hevige deining is gelukkig uitgebleven. We moeten ook hier op de motor. Wat een stralend weer. Vlak voor It Soal kunnen we toch nog het zeil hijsen om langs de vuurtoren, waar vroeger Reidt, de organisator van bv. de Strontrace tot zijn dood woonde, stijlvol binnen te zeilen

Het sluisje is nog net open, maar tussen vier en vijf is het ook in Workum teatime en worden de bruggen niet bediend. We leggen de Kia Kaha in de kleine nieuwe haven onder de toren en trakteren onszelf op een heerlijk Latte en appelgebak met wederom echte slagroom.

Wanneer de brug voor ons opent, varen we rustig naar onze haven.

Deze korte vakantie sluiten we af met een heerlijk maal bij de Gulden Leeuw. Het jaar zit er weer op.

Het diepgrijze water van de Waddenzee fonkelt alsof een verborgen schatkamer opengaat. Zilveren kralen, minuscule goudstaven, sieraden van azuurblauw. Al deze schitteringen zijn micromonstertjes plankton en eencelligen. Zo begint de natuurfilm WAD, overleven op de grens van water en land van regisseur Ruben Smit.

Ruben Smit laat met 'WAD – overleven op de grens van water en land' opnieuw de adembenemende schoonheid van de Nederlandse natuur zien.

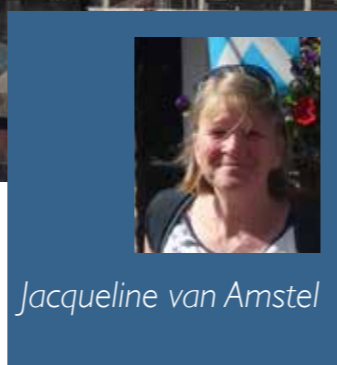
Opvallend is dat de invloed van de mens afwezig is. Werelderfgoed Waddenzee lijkt op een verre planeet waarin slechts de stem van de natuur heerst. Voor velen die het wad kennen van de veerboot of van de Friese of Groningse dijken, zelfs van het zeilen of wadlopen, zal dat een vervreemdende ervaring zijn: en de mens dan? Als er een natuurgebied in dit land is waarin de mens een beslissende rol speelt, dan is dat het Wad wel. Gasboringen, visserij, klimaatopwarming, toerisme zijn dwingend aanwezig. Pas aan het slot, vlak voor de aftiteling, geeft een tekst in een zwart kader aan dat de Waddenzee bedreigd wordt. Welbewust laten de filmmakers deze tragiek achterwege.

Kester Freriks NRC 2 oktober 2018



Xinia in Schotland

Reisverslag 2018-deel 2



Jacqueline van Amstel

Naar beneden schutten in het Caledonisch kanaal gaat een stuk soepeler dan het naar boven gaan, waar door de kracht waarmee het water de sluis instroomt de boot in een stroomversnelling terecht lijkt te komen en er veel druk op de landvasten komt te staan. Bij het zakken is het alleen zaak erop te letten dat de landvasten tijdig gevierd worden, zodat je de boot niet ophangt. Als we Loch Lochy opvaren hebben we wind mee en zeilen we rustig naar de andere kant. Nu hangen er wel wolken rond de bergen wat toch meer past bij mijn voorstelling van Schotland. Het landschap is groen en blauw en wordt doorbroken door af en toe een wit geschilderd huis tussen de bomen... dan valt een andere kleur ook meteen op. Wim bewaakt ons elektriciteitsverbruik. Veel steigers hebben walstroom,

maar lang niet altijd hebben we die luxe en voor dat geval hebben we naast ons vaste zonnepaneel nog een los paneel dat we met de zon mee kunnen draaien. Wim 'gijpt' het paneel dagelijks van bakboord naar stuurboord voor maximale opbrengst van de zon.

Neptune's Staircase

De volgende sluisen volgen elkaar sneller op en de dag eindigt bij Neptune's Staircase, met 8 sluisen op rij, waar we een behoorlijk stuk gaan dalen. Sluisprocedure: Bij de 1e sluis stap ik op de wal en leg de lijnen om een van de haken bovenop de kademuur. In de wand van de sluis zijn geen bolders, zoals we dat in Nederland gewend zijn. Als de sluisdeur open gaat pak ik de lijnen op en loop ermee naar de volgende sluis, leg de lijnen weer om een haak en laat

ze meevieren als we weer een paar meter zakken. Als de sluisdeur open gaat herhaalt dit zich, tot in de laatste sluis. Daar stap ik weer op om de lijnen verder vanaf de boot te bedienen en om niet achter te blijven.

Ben Nevis

3 juli. Op de fiets naar de Ben Nevis, met 1345 meter de hoogste berg van Groot-Brittannië. De top schijnt zich gemiddeld 355 dagen per jaar in de wolken te bevinden. Dit jaar is duidelijk een uitzondering, de top is al enkele dagen geheel zichtbaar.

Een deel van het fietspad loopt over een schitterende bosweg. Omhoog... dat dan weer wel. Vervolgens zonder verdere inspanning nog verder omhoog met een in Zwitserland gebouwde gondola de berg op. Eigenlijk gebouwd

voor de wintersport, maar ook erg in trek in de zomer vanwege de vergezichten vanaf de berg. Nog steeds zonovergoten helder weer, dus spectaculair uitzicht. Terug fietst aanmerkelijk gemakkelijker, bijna de gehele weg naar beneden meer remmen dan trappen!

Nog een tussenstop bij de Ben Nevis distillery met een rondleiding en proeverij. De mythische reus Hector McDram vertelt de legende van de "Dew of Ben Nevis" en een gids probeert tijdens de toer in nogal moeilijk verstaanbaar Schots en erg langdradig uit te leg-

door een adembenemend landschap. Waar je ook kijkt overal is het even mooi. Jammer dat het niet op een plaatje te vangen is. De hekgolf van de Xinia doorbreekt het spiegellende oppervlak van Loch Linnhe onderweg naar Oban.

Gelukkig steekt er een zeebriesje op, natuurlijk wel recht van voren, maar we kunnen in elk geval zeilen. We ontdekken nog een nieuw soort 'laterale' betoning, die we nog niet eerder tegen zijn gekomen, een bolletje met een vlaggetje erop. Vooraf is het ons niet

ning, die na een paar uur wel erg oncomfortabel zijn voor de rug. Met zo'n grote groep muzikanten spelen blijft imponerend, zeker als er een bekende tune gespeeld wordt die iedereen kent en meespeelt. Er wordt een mengeling van Schotse en Ierse tunes gespeeld. Reuze gezellige avond gehad.

Groot, groter, grootst.

We worden wakker van motorgeluid van een manoeuvrerend schip. Als ik wat slaperig mijn hoofd uit de kajuit naar buiten steek zie ik een mega jacht



gen hoe het proces van whisky stoken verloopt. Veel heb ik van alle informatie niet onthouden, maar de inhoud van de grootste rvs vaten van 42000 liter waar de suikers uit de granen worden onttrokken, vind ik wel indrukwekkend. We varen die dag welgeteld 1 mijl (1 zeemijl = 1,852 kilometer) en nemen de laatste 2 sluisen voor de zeesluis in Corpach. Morgen weer op open water!

Open water!

Met de 1e schutting van de dag gaan we de zeesluis uit naar open water, waar we meteen begroet worden door dolfinen, die ons een stukje begeleiden. Het is aanvankelijk bladstil en we varen

helemaal duidelijk waar we in Oban kunnen liggen/ankeren, maar de nieuwe jachthaven (die in de almanak nog niet beschreven staat) blijkt klaar en we liggen bij het centrum van de stad.

Toevallig kom ik er een uur voor aanvang achter dat er een traditionele muzieksessie is in de Oban Inn. Bij de Tourist Information wisten ze van niets. Vreemd. Het blijkt een grote levendige sessie te zijn. De halve pub zit vol muzikanten die zich verdringen om een plekje. Ik was er al vroeg en had een lekker plekje op een bank om mee te kunnen spelen met mijn concertina. Net als in Ierland hebben ze in de pub voornamelijk lage krukjes zonder leu-

aanleggen aan de buitensteiger van de Marina. De Archimedes is een superjacht van 68 meter lang en 12 meter breed. Ter vergelijking: ons huis is van voor naar achteren 11 meter lang. Eén en al bedrijvigheid op en rond zo'n schip. Een grote trap wordt uitgeklat om de eigenaar van boord te laten. Een auto met chauffeur staat klaar om de familie rond te rijden. De bemanning (10 personen) poetst ondertussen hard om het toch al blinkende schip nog harder te laten blinken. Met zo'n privé-jacht kan je niet eens door de schotse kanalen varen, daarvoor zijn de sluiscolken van 45 meter lang en 10 meter breed niet groot genoeg...



Sound of Luig

Richting Crinan Canal kunnen we heerlijk zeilen met alweer zon, blauwe luchten en mooie vergezichten. We belanden letterlijk in een stoomversnelling in de Sound of Luig waar het rustige water ineens verandert in de kolkende heksenketel en er van geen stroming ineens 5 knoop mee staat. Gelukkig is er nauwelijks wind op dit moment. Als het een beetje waait zullen er flinke overfalls staan. We hebben wel wat medelijden met de boot die ons tegemoet vaart. 5 Knoop stroom mee is prima als je zelf gemiddeld 6 knoop vaart, het verdubbelt je snelheid bijna. 5 Knoop stroom tegen maakt de voortgang bijna onmogelijk. Het laatste uur naar Crinan blijft het water woelig en met een ruime wind gaat het lekker hard. Af en toe het roer goed vast houden om niet in een maalstroom uit koers geslagen te worden. De deur van de zeesluis staat open en we kunnen meteen het kanaal op schutten.

Crinan Canal

Het Crinan Canal is een 14 km/9 mijl lang kanaal en een verkorte route om

niet om het schiereiland Kintyre heen te hoeven varen. Het is in 1801 in gebruik genomen en de tijd lijkt er nog een beetje stil te hebben gestaan. Werden in het vorige kanaal alle sluisen hydraulisch bediend, hier moeten we de sluisen (op de zeesluis na) zelf handmatig gaan bedienen! We hebben de afgelopen weken veel gefietst en gewandeld en om de workout compleet te maken krijgen we er nu een rug en armpier training bij.

De training gaat als volgt: Vóór de sluis gaat er een bemanningslid aan de wal om de sluisdeur te openen. Aan de deur zit een zeer lange hefboom waarmee je de zware deur open of dicht duwt. Vervolgens meer je de boot af in de sluis, duw je de deur weer dicht en controleer je of de water in- en/of uitlaatkleppen van de deur dicht staan. Zo niet, draai je die dicht met een lier. Dan loop je naar de volgende deur om de kleppen open te draaien zodat het waterpeil in de sluis gelijk komt te staan met het peil erbuiten. Het water inlaten gaat, net als in het vorige kanaal, met veel geweld, hoewel je dat met het opendraaien van de kleppen zelf kan

regelen. Echter de sluisdeuren hebben vanwege alle lekkages druk nodig om goed te sluiten. Tot 4 knoop stroom in de sluis ziet Wim op de log staan, dus is het belangrijk de meerlijnen goed vast en strak te houden. Water uitlaten gaat veel rustiger. Als het water aan weerszijden van de deur op hetzelfde niveau is geeft de deur dat met wat gekraak aan omdat de druk eraf gaat en vervolgens kan je de deur openduwen en weer een stukje verder varen.

Hard werken op verjaardag

Het waterpeil in het kanaal is door de aanhoudende droogte van de laatste 2 maanden zorgelijk aan het dalen. Je mag om die reden niet alleen met 1 boot schutten, maar moet wachten op een andere boot. Voordeel is dat je daarmee het werk van de sluisbediening verdeelt. Op deze wijze alle 14 sluisen in 1 dag gedaan.... en niet zomaar een dag....mijn verjaardag. Nog nooit heb ik zo hard gewerkt op mijn verjaardag. Normaal nam ik er een vrije dag voor op van mijn werk. John en Karen van de powerboat JoKar schutten samen met ons door het kanaal. Onderweg samen



een stuk taart gegeten en Happy Birthday gezongen. Om de dag goed af te sluiten heeft Wim zichzelf overtroffen en een heerlijke maaltijd bereid.

Seafood Queen

Bij de kroning van de SF Queen denk je niet meteen aan seafood. Met veel omhaal (zoiets als de intocht van Sinterklaas) komt de SF Queen aanvaren in Tarbert. Op de voorplecht staat een Schotse doedelzakspeler tunes te spelen en je hoort het schip daarmee al van verre aankomen. Tarbert viert het jaarlijkse Seafood festival. Een dagje uit voor bewoners, toeristen en zeilers uit de verre omgeving, die een plekje zoeken in de volle marina. De koningin wordt gekroond en gaat voor in de optocht met een doedelzakband, de plaatselijke majorettes (althans een parodie daarop) en vooral veel verklede kinderen. Op het podium Schotse dansen en nog meer doedelzak muziek. Een stuntteam dat op de fiets acrobatische toeren uithaalt en een gezellige markt met veel seafood maken het feest compleet. De volgende etappe gaat noord van het eiland Bute langs door de West en East Kyle. We zeilen in een vlaggerige wind. Zeilen in deze omgeving is lastig. De wind draait om de heuvels heen en komt dan weer van voren, dan weer van achteren, valt weg achter een heuvel, of blaast er met volle kracht tussendoor. Steeds weer zeilen bijstellen en vooruitkijken wat er gaat komen.

Sleepje

We varen een tijdje op met een motorboot die maar net zo hard gaat als wij. Dan stopt de motor er helemaal mee

en drijft het bootje hulpeloos rond. We strijken de zeilen en bieden een sleepje aan, wat dankbaar aangenomen wordt. De jonge schipperse Stephanie die een weekdje alleen op stap is, geeft aan dat de motor te weinig olie heeft. Het alarm piept dan ook vreselijk. Wij hebben wel olie, maar die is specifiek geschikt voor een dieselmotor, niet voor een benzine motor, dus daarmee kunnen we niet helpen. Met het bootje op sleeptouw gaat het niet zo hard. We rollen er de fok bij uit voor wat extra power. Moet een vreemd gezicht zijn geweest voor passerende boten. Een zeilboot die een motorboot met 140 pk motor sleept...

Ondanks dat het zondag is lukt het Stephanie om in Rothesay olie te regelen. Wij blijven daar overnachten, terwijl zij naar haar thuishaven in Ardrossan doorvaart waar een bezorgde vader haar opwacht. Rothesay is een veerhaven en verder niet erg aantrekkelijk om te liggen. We vertrekken de volgende dag ook weer snel.

Pauze

Maandag 9 juli, de laatste zeildag voordat ik een weekje naar huis ga, varen we naar Inverkip (Inver = riviermonding), waar een goede treinverbinding is met Glasgow. Het is bijna niet te geloven maar na één wat frissere en bewolkte dag alweer een heerlijke zonnige dag met dolfinen en zeehonden in een schitterende omgeving....wat boffen we toch!

Na drie en een halve week morgen alles klaarmaken voor de vlucht naar Nederland en zoals ze hier zeggen: Haste Ye Back

Zou er nog een vervolg komen?





Team 1

24 Uurs Zeilrace

Kustzeilers 24 Uurs Zeilrace van 24 augustus 2018

de zwaarste ooit!

Na de mooie ervaringen met deelname aan de 8 Uren van de Oosterschelde (op de Cyrano) was ik toch wel benieuwd naar de 24 Uurs Zeilrace die jaarlijks op het IJsselmeer wordt gevaren. Toen een vriend polste of we een team zouden ronselen en inschrijven kon het avontuur beginnen.

De race

In tegenstelling tot een reguliere zeilwedstrijd waarbij een vastgestelde baan in zo kort mogelijke tijd moet worden gevaren, moet je in deze wedstrijd in 24 uur zoveel mogelijk mijlen varen op het IJsselmeer, Markermeer, Waddenzee en/of Noordzee. Aan de hand van een 'rakkenkaart' bepaal je zelf uit welke van de negen starthavens je start en welke route je vaart om vervolgens 24 uur later bij Medemblik te finishen. Ben je te laat binnen, dan krijg je 'strafmijlen', ben je te vroeg binnen, dan had je verder kunnen varen. Kortom, een tactisch spelletje.

Het team

Uit eerdere verhalen maakte ik op dat PZV veelal in het wedstrijdveld vertegenwoordigd is. Voor tips, tricks en



verenigingsgeest was ik dan ook benieuwd wie er dit jaar zouden inschrijven. Een belletje met Manfred Paradiek leek me de meest efficiënte insteek om daarachter te komen. Voor zover hem bekend, waren er dit jaar verder geen PZV-ers. Voor mij reden om met extra aandacht in de meteo- en getijdenmaterie te duiken.

Ons team bestond uit zes zeilers. Allen ervaren als schipper, instructeur of flotieljeleider. Het leek ons daarom juist van belang de diverse taken zoals navigatie, foeragering, zeiltrim, administratie en de schippersrol goed te verdelen. We voeren met 'Remalia', een Bavaria 46 uit 2014.



Koen Lindner

Een goede voorbereiding is...

We hadden afgestemd onze uitdaging met name te zoeken in het optimaal benutten van de stroming op de Waddenzee en het stukje Noordzee boven de Waddeneilanden. Met dit uitgangspunt doken we in de getijdetabellen en stromingsatlas en maakten we, afhankelijk van uiteenlopende meteo-scenario's, meerdere routes. Nog een keer rekenen en nog een keer dubbelchecken. Yes, perfect! Ready to roll!

Team 2



... het dubbele werk

De weersverwachting voor het weekend loog er niet om. Naarmate D-day naderde werd het steeds duidelijker dat precies tijdens de 24 Uurs race een storing ons land zou passeren. Niet zomaar een, maar een forse. Ai, wat gaan we daarmee doen? Het schip houdt het wel, maar 'a ship is as strong as its crew'. En veel Waddenervaring hebben

we niet aan boord. Zo besloten we een paar uur voor de geplande start het spreekwoordelijke roer om te gooien en een nieuw plan voor het IJsselmeer uit te werken.

Het weer

De oorspronkelijk geplande starthavens Den Oever leek ons goed om te handhaven. Het verst naar de wind toe gelegen, dus gunstig. En waarschijnlijk niet zo druk met andere schepen, je moet er immers toch heen waardoor de 24 Uurs in feite een halve dag langer

KNMI

De wedstrijdleiding heeft samen met het KNMI alle scenario's en voorspellingen doorgenomen. De verwachting was dat er na zonsondergang een trog over Nederland zou passeren. En vervolgens tot 03.00 uur zware buien met windstoten tot 45 knopen. Met name het noordelijke deel van het IJsselmeer zou daar het meeste last van hebben. Ofwel, onze starthavens. De wedstrijdorganisatie heeft als richtlijn dat bij windkracht 7 of meer niet gestart wordt. Windkracht 7 wil zeg-

wordt. Naargelang het moment van de start dichterbij kwam, werd de weersverwachting er niet beter op. De zeilers die we spraken en ook onszelf zou het niet verbazen als de wedstrijdleiding de start uitstelt of afgelast. Het zou hoe dan ook een nacht met bijzonder veel wind, regen en onweer worden.

gen dat in een periode van 10 minuten de wind gemiddeld windkracht 7 is. Volgens de berekeningen zou dit niet worden gehaald en werd besloten de wedstrijd door te laten gaan.

Gaan we wel of niet van start?

Het was duidelijk dat deze editie van de race ons en andere zeilers behoorlijk op de proef zou stellen. Na een peiling onder de crew besloten we unaniem van start te gaan. Zowel het schip als de bemanning kan de omstandigheden aan. De grootste risico's schatten we in bij slecht zicht. Zeker gezien het relatief grote aantal schepen op het water in de nacht. We spraken dan ook af alsnog af te haken als het zicht door de weersomstandigheden te slecht zou worden om voldoende veilig te kunnen varen. Samen met slechts drie andere schepen passeerden we om 19:00 het havenhoofd van Den Oever en waren we van start.





Four seasons in one night

Het werd een topnacht met alles erop en eraan. Windstilte met sterren en forse winden met dito neerslag en bliksems wisselden elkaar af. Ook achteraf gezien maakten we op de juiste momenten de juiste beslissingen ten aanzien van de zeilvoering. Alles onder controle. Het échte zeilwerk. Zo ervaren we het. Wel waren we blij met een wat langer schip (46 voet) en hadden respect voor de kleinere schepen, het merendeel van het wedstrijdveld.

Medemblik

Na zonsopgang was het weer een stuk rustiger. Net als in de nacht vlogen de uren voorbij. Het lukte de tactici aan boord de laatste rakken zo te kiezen dat we netjes om 18:53 uur de finishlijn passeerden. Het onthaal in de haven was super. Enthousiast juichend en applaudisserend publiek op de kade bij het binnenvaren. We voelden ons ware zeilhelden. Een dweilorkest maakte de feestvreugde compleet. Uiteraard was het lekker druk in de haven, en ook voor ons was er een mooi plekje. Zoveel zeilers in één haven, na een prestatie als déze, dat kon alleen maar ontladen in een flink feest. Althans dat dachten we. Maar de deelnemers bleken (en bleven) toch wat nuchterder dan ingeschat. Al vroeg werden de bier-

tjes verruult voor een warme deken en ging Medemblik onder zeil.

De uitslag

Zondagochtend in de volle zon ontbijt en prijsuitreiking bij Kasteel Radboud. Volgens de voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers, die de race jaarlijks organiseert, was het 'by far de zwaarste editie ever'. We hoorden dat 88 van de 433 ingeschreven schepen niet gestart waren en 133 teams gedurende de race gestopt. We waren extra trots op onze prestatie!

Niet helemaal terecht had de voorzitter lof voor iedereen die de race had uitgevaren. Ik denk dat ook de zeilers

die voortijdig of gedurende de wedstrijd afhaakten hebben laten blijken goed inzicht in de zeilsport te hebben. Wat mij betreft ook voor hen een welverdiend applaus!

Ik informeerde bij de KNRM hoe vaak ze waren uitgerukt. In totaal drie keer. Een keer voor een gebroken mast, een keer voor een lijn in de schroef en nog iets 'eenvoudigs'. Voor mij een bewijs van een kundig en goed voorbereid deelnemersveld.

In totaal is er 24.294 mijl reglementair gezeild, gemiddeld 125 mijl per team. Wij zeilden er iets meer dan 130 en de winnaar 207. Al met al weer een super ervaring rijker.



Dame Blanche

Van opstapper naar schipper



Peter Plantinga

Ik ben op weg naar Parijs om te onderhandelen over de Margie, een schip dat ik 2 dagen daarvoor heb bezichtigd in Port du Kernével in L 'Oriënt. Dan belt, 100 km voor Parijs, de Zeeuwse makelaar van de Jaly me op in de auto. Mijn bod op de Jaly is toch geaccepteerd. Ik heb een boot! En bijna zelfs twee!

Jaly of Margie?

De avond ervoor had ik op mijn kamertje in Hotel des Pêcheurs in L 'Oriënt het zoveelste tabelletje gemaakt van de 2 interessantste Etap 37's die nog op mijn zoeklijst stonden: de Jaly in de Roompot, en het schip Margie dat ik daags ervoor bekeken had in L 'Oriënt. De eigenaar van dit Franse

schip heeft het schip zeer goed uitgerust en onderhouden. De apparatuur is zeer professioneel vernieuwd en uitgebreid en ook is de hijslier elektrisch gemaakt. Alles om daarmee voor de eigenaar ondanks zijn stijgende leeftijd – hij is nu 80 en solo – het schip hanteerbaar te houden. Wel is het schip sterk verkrijt, en ik bel met een werf om te vragen wat een polijstbeurt en ook wat een lakbeurt kost. En ik bel een Franse taxateur om te overleggen over de werkwijze.

Ik stop op een parkeerplaats om even bij te komen. Zeg ik mijn gesprek in Parijs nu af? Nee, laat toch maar doorgaan: op z'n minst goed een back-up te hebben na alle moeite. Zeker zolang de handtekening nog niet is gezet. Met een dubbel gevoel praat ik met de eigenaar. Heel vriendelijke man. Alle bonnetjes komen op tafel, en het is duidelijk dat hij geen kosten heeft gespaard, maar ook dat alles door de werf laten doen fors geld kost. Hij is zelfs bereid te zakken met de toch al zeer scherpe prijs wanneer ik hem vertel dat hij op dit moment nr. 2 op mijn lijst is.





De Jaly!

Heel anders is eigenlijk de Etap – de Jaly, nu dus Dame Blanche - die al maanden m'n eerste keus was: ongeveer dezelfde leeftijd, maar nog in de staat zoals het uit de fabriek kwam: niets toegevoegd, en alles nog origineel. En het interieur is als nieuw en iets apart. Voor een schip van 13 jaar oud betekent dat wel dat zeilen en hoezen binnenkort aan vervanging toe zijn, en apparatuur moet worden uitgebreid. Maar wel is alles wat er nieuw op meegeleverd is allemaal eerste klas, en daarmee een goede basis om op voor te bouwen. Het schip is vooral gebruikt om tochtjes in en om Zeeland te varen, en heeft eigenlijk nog het meest geleden van het liggen.

Velen van jullie weten wel dat ik al enige tijd aan het kijken was, en dat dat op een rustig tempo'tje ging. Dat komt ook omdat ik de tijd bij de PZV gebruikt heb om goed te kijken op andere schepen en zo te bedenken wat mijn wensen waren. Anders dan wanneer je met een klein schip begint en dan stap voor stap naar een groter schip gaat moest ik in één keer de sprong maken naar m'n "definitieve" schip.

Wensenlijstje

De wensen die ik zo beetje bij beetje verzameld heb zijn de volgende:
 Comfortabele toerzeiler, met ruimte voor een bemanning van 4, maar ook solo goed te bedienen. Vaargebied kustwateren en binnenwater, en daarom diepgang minder dan 1.5m of ophaalbare kiel. Stuurwiel, (geschikt voor) onderdekse stuurautomaat, licht interieur, stahoogte 1.90, praktische kombuis. Ruime bakskist of geschikte plek voor vouwfiets. Afmeting niet groter dan nodig en ik schat dat 34 voet moet volstaan. Toilet bij voorkeur achterin. Materiaal Polyester of aluminium. En een budget natuurlijk. Zoekgebied Europa. De meest beperkende factor blijkt de geringe diepgang. Dat

beperkt de keus tot Bavaria, Catalina en Etap. En daarnaast tot schepen met ophaalbare kiel zoals de Southerly en enkele Franse schepen waaronder de Ovni.

Focus op Etap 37

Dus flink Googlen, en zoekopdrachten vastleggen bij makelaars, maar ook op de zoeksites.

Bij 1e bezoeken blijkt dat ook de stahoogte-eis grote invloed heeft: stahoogte bij oudere schepen is vaak kleiner dan bij nieuwere schepen van dezelfde grootte. Bavaria valt daarom al snel af.

Ik bezoek veel scheepsmakelaars en ook de 2e hands botenbeurs Hoorn. Het aanbod op de botenbeurs was maar beperkt, maar ik vond het toch interessant omdat de eigenaren daar veelal zelf aan boord zijn en vaak heel enthousiast over hun schepen kunnen vertellen.

De boten met ophaalbare kiel waren moeilijk te vinden. Toen er dan ook een gunstig geprijsde Southerly 110 aangeboden werd in Italië ben ik direct gaan kijken. Het schip op zich was zeker een goede koop, maar het bijzondere ontwerp bleek toch erg veel compromissen te bevatten, waarvan ik onzeker was of ze goed zouden uitpakken.

Daarom besloot ik in het najaar te focussen op de Etap 37. In de basis indeling vrij traditioneel, en omdat ik al veel op de Ribaldus (Etap32) had gevaren had wist ik ongeveer wat ik kon verwachten. Eigenlijk wat te groot, maar kwam daarvoor het dichtste in buurt van m'n wensen.

Te duur?

Aanvankelijk dacht ik dat die buiten m'n budget vielen, maar toen ik de vraagprijzen van schepen ging volgen over de loop van de tijd bleek al gauw dat er grote variatie in vraagprijs is, en dat de meeste schepen van vergelijkbare leeftijd uiteindelijk voor ongeveer gelijke prijs verkocht worden.

Toen ik de Dame Blanche voor het eerst te koop zag voor

Specificaties Etap 37s:

Lengte 11.26
 Breedte 3.85
 Diepgang 1.35
 Hoogte 17.5
 Gewicht 6.5t
 Grootzeil: 36.1 m²
 Genua: 39.7 m²
 Bijzonder aan het schip de volschuim constructie. In dagelijks gebruik merk je dat vooral aan de goede isolatie en weinig condens.

Opmerkelijk:

Veel makelaars geven de sleutels en laten je zelf rondkijken. Dat is prima, maar wel verassend is dat ze achteraf vaak niet vragen wat ik ervan vond. Ook lang niet altijd een bakje koffie gekregen. Is dat nou zo Brabants?

Kopen in Frankrijk?

In Frankrijk worden schepen vaak aangeboden door meerdere makelaars, die vaak alleen maar een A4'tje aan documentatie hebben. Daar moet je dus naar mailen of liever nog bellen. En als even kan direct met de eigenaar praten.

Geplande aanschaffingen:

- Klapschroef
- High aspect fok
- Nieuwe Lazybag
- AIS

De eerste reparaties:

- Boiler pakking vervangen
- Toplicht vervangen
- Radio gerepareerd
- Schakelaars binnenverlichting reparatie.
- Toilet pomp upgrade

een vrij hoge vraagprijs, wist ik dat ik moest wachten tot die in de buurt van de reële marktwaarde zou komen. Heb wel bewust boven het gemiddelde geboden om te voorkomen dat een ander mij voor zou zijn. Evengoed heeft mijn bod ruim 2 maanden gestaan voor ik het verlossende telefoontje van de makelaar kreeg.

Ik was van plan een ligplek op het IJsselmeer te zoeken, maar toen bleek dat ik in Hellevoetsluis zonder wachttijd een ligplek kon krijgen in het kanaal bij de WSV-Haringvliet heb ik daarvoor gekozen. Vaarplan was tochten in het Deltagebied te varen om het schip te leren kennen, en wanneer mogelijk met PZV activiteiten meedoen. Tussendoor klusjes doen, apparatuur leren kennen en



afstellen, en handleidingen te lezen. En de nieuwe naam aanbrengen: Dame Blanche: een naam met een knipoog naar de bekende ijsscoupe, maar ook naar één van de symbolen van Eindhoven.

Op naar de Ramsgate!

De ervaringen zijn gelukkig positief. Het schip is een rustige toerzeiler, die zowel buiten als binnen veel ruimte en comfort biedt. Vooral op Haringvliet en Grevelingen gevaren en waar mogelijk overnacht aan de moorings of de eilandjes. Het Deltagebied heeft toch ook wel wat... daarover een andere keer meer. Mijn 'to-do' lijstje voor komende winter is ook gegroeid, maar zonder verassingen.

Mijn doel is komend jaar het schip op tijd klaar te hebben voor de Ramsgate tocht. Dat betekent – afgezien van het onderhoud – een aantal aanschaffingen te doen zoals vuurpijlen, AIS en huren of kopen van een reddingsvlot. Alhoewel men zegt dat je een Etap nooit 'moet' verlaten. Daar wil ik mij aan houden.

Emborios

In een vaargebied met minstens 12 eilanden, de Dodekanesos in de Egeïsche zee, wordt net als elders in de Middellandse Zee – als je al ergens aan kunt leggen – dat bijna altijd met boeg of hek naar de wal gedaan. Er zijn in dit gebied bijna geen (luke) marina's met afmeerlijnen en hulp met aanleggen en sanitaire voorzieningen. Slechts Rhodos, Kos en Leros hebben een marina. Die op Kos heeft niet altijd een ligplaats voor één of een paar nachten omdat ze vol ligt met charters.

Diepe baaien, veel wind

Maar gelukkig zijn in dit gebied ontelbare baaien, hoewel juist grote eilanden als Rhodos en Kos er bijna geen hebben. De zee, maar ook de baaien zijn hier wel erg diep en de Meltemi, de noordwestenwind, kan zomers stevig waaien. Zodoende is het niet altijd gemakkelijk om een goede plek voor de nacht te vinden.

Wij hebben zelf niet zo'n behoefte om elke dag aan de wal te kunnen liggen en zoeken ook daarom vaak baaien op. In tegenstelling tot die aan de Turkse zuidwestkust, die we de afgelopen tien jaar bezocht hebben, zijn ze hier bijna altijd in de zomer bewoond en zijn er meestal een of meerdere restaurantjes. Soms hebben die meerboeien en als je daar aan gaat liggen wordt er van je verwacht dat je bij hen gaat eten. Als je wilt, kunnen ze je met hun bootje halen en brengen.

Baai van Emborios

Maar de mooiste ankerplekken vinden wij die waar je helemaal alleen ligt, slechts omgeven door natuur. Die hebben we tot nu toe in dit gebied nog niet gevonden, maar de baai van Emborios in het noordwesten van Kalymnos komt aardig in de buurt. Hier hebben we dit seizoen een paar keer een paar dagen liggen luieren en hebben we het geluk gehad dat we er af en toe een dag alleen lagen.

Wel zijn er soms wat strandgasten, maar die blijven meestal niet lang, want veel schaduw is er niet.

Verder hoor en zie je alleen de geiten 's morgens en 's avonds voorbijkomen en zie je de bootjes naar de viskwekerijen in de verte heen en weer varen. Echter ook als er meer schepen

liggen, blijft het er heerlijk rustig. Je ligt toch altijd een stuk uit elkaar. Af en toe heb je wat contact met de bemanning op andere schepen. Meestal omdat je ze ergens aan de wal al tegen gekomen bent. Om de hoek is een baai met meerboeien en twee restaurantjes en zoals meestal een simpele kruidenier. Soms hoor je als je daar ligt de claxon van een pick-up met bijvoorbeeld verse groente en fruit.

Helaas kunnen we nooit heel lang blijven liggen, want ondanks het zonnepaneel moet de accu weer goed opgeladen worden of moet de vuilwatertank weer gelegegd worden en/of moet er weer water getankt worden of uitgebreid boodschappen gedaan worden, want in dit klimaat zijn etenswaar maar zeer beperkt houdbaar.



Carla Veenstra





Lekker zeilen langs over de Nederlandse kust



Koen Lindner

Geen idee op welke positie, maar het stond op m'n bucketlist: strandzeilen of hip vertaald 'blokarten'. Je weet wel, met zo'n driewieler met dikke banden over het strand scheuren. Toen we een vriendenweekend in een huisje in Ouddorp zaten bood de gelegenheid zich aan.

Altijd leuk om je vrienden, sommigen na lange tijd, bij een zonnige BBQ weer te zien. Maar als er dan óók een lekkere dot wind staat wordt een zeilers-hart toch wat onrustig. En daar moet je wat mee, dat weet je als lezer van dit stukje waarschijnlijk ook. Google vertelde me dat je niet ver van het opgezette vrienden-kampement blokarts kunt huren. Dit voelt als dé gelegenheid om een wens in vervulling te laten gaan. Bij de BBQ nog twee stoere midlife mannen geronseld en naar de verhuur gebeld om voor de volgende dag te reserveren. Geen gehoor. Ik laat het er niet bij zitten en spring als een volleerd bankrover in de auto om net voor sluitings-tijd bij 'Natural High', de naam alleen al, binnen te stappen.

Een team was druk in de weer en vertelde me dat de telefooncentrale eruit lag. Juist nu, nu het extra druk was omdat het na een week lang met weinig wind eindelijk weer lekker waaide. Bovendien had het de dag ervoor geregend en was het strandzand lekker hard. Ideale omstandigheden voor strandzeilers. Ik voelde hem al aankomen: "Nee sorry, we zitten echt tjokkie vol". Daar had ik natuurlijk niet op gerekend. "Maaruh, als we morgenochtend tóch op stoep staan en er blijken mensen niet op te komen dagen. Kan het dan wel?". Dat konden we natuurlijk altijd proberen. Zo gezegd zo gedaan en jawel hoor. Het lam dat we op de BBQ hadden geofferd had de goden kennelijk goed gezind!

Strandzeilen met PZV
In het verleden heeft de PZV strandzeilen als activiteit op de agenda gezet. Vanwege weersomstandigheden heeft het geen doorgang gevonden. Gelukkig weten we inmiddels met welk offer we de weergoden gunstig kunnen stemmen en gaan we het uitje opnieuw plannen! Een leuk en gezellig uitje nu de schepen hun winterslaap houden. Houd de tamtam in de gaten.



Neus door de wind

We begonnen met een enthousiaste en efficiënte instructie. Als je naar de vlaggen kijkt zie je waar de wind vandaan komt. Sturen doe je met je voeten en als je je zeil aantrekt ga je vooruit. Ga je op twee wielen, dan doe je 'm wat losser anders val je om. De gemêleerde groep luisterde aandachtig. Jong, oud, thrill seekers, bevriende moeders en... een zeiler. Genoeg woorden, aan de slag. Helmpje op en met de karts naar het strand. Twee pionnen markeren de baan waardoor we halve wind heen en halve wind terug kunnen rijden. "Let op, we maken achtjes, bij beide pionnen stuur je met je neus door de wind! Zeilers noemen dat overstag, maar dat is niet belangrijk." En hop,

daar gingen we. Echt super hoe het karretje accelereert. Het was makkelijker dan ik dacht. Vlaagjes voel je goed aan en het is eenvoudig hierop te anticiperen door je schoot even ietsje te vieren. "Jullie doen het helemaal top! Stap twee is dat we rondjes karten, dus bij deze pion ga je niet met je neus, maar met je rug door de wind. Zeilers hebben daar ook een term voor. Maar dat is niet belangrijk." Ook grijpen blijkt een fluitje van een cent. In de draai de schoot flink aantrekken en na de gijp vieren. Jahooooe! We sloten af met een wedstrijdje. Wie het eerst 10 rondjes had gemaakt. Big fun. Een aanrader voor iedereen. Jong, oud, thrill seekers, bevriende moeders én zeilers.





Jurgen Wellen

Even voorstellen: Op weg naar Helgoland?

Goedendag! Mijn naam is Jurgen Welten, geboren op de vaste grond in Gemert. Dit wellicht tot mijn spijt want het heeft 30 jaar geduurd voordat ik besepte dat water mijn voorkeur heeft. Laat me uitleggen waarom.

Opgegroeid in Midden-Brabant is de watersport en alle voor mij bijzondere bijkomstigheden totaal onbekend en onbemind gebleven tot ik op 30-jarige leeftijd in Lelystad terecht kwam. Ik had een vrouw leren kennen in het midden van het land en samen in Lelystad zouden we daar ons kind opvoeden. We woonden 100 meter van het kanaal af en met het uitlaten van de hond zag ik de bootjes in het water liggen. Totdat ik een motorboot zag met het bordje te koop erop. Dit leek me wel wat en dus kocht ik de boot en ja je raadt het al Meteen verkocht.

Wat ik vooral zo bijzonder vond en nog steeds vind, is dat als je op het water zit met je boot zich alles afspeelt op die enkele vierkante meters. Alhoewel ik genoot van de natuur en de rust was het slechts voor korte tijd. De relatie liep stuk en ik zou de opvoeding van mijn zoon eigenhandig gaan doen, niet in Lelystad maar terug naar de vaste plaats midden in Brabant, Gemert. Aangezien ik het onverantwoord vond om alleen met een klein kind op het water te zijn heb ik toen besloten om pas mijn vaarhobby weer op te pikken als mijn zoon 12 jaar zou worden.

Die tijd kwam gelukkig in 2009 en toen zijn we samen op zoek gegaan naar een boot. Dit werd uiteindelijk een Domp 8.60AK. In eerste instantie was het niet de bedoeling om met zeilen te

beginnen maar ik heb dat toen toch gedaan en wat ben ik blij geweest met die keuze. Genietend van de rust en de wind die je ergens heen brengt is dit voor mij het ultieme van een vakantie.

Het duurde niet lang of ik besepte al dat de Nederlandse wateren te klein zijn voor mij. Zelfs het IJsselmeer is naar mijn idee te kleinschalig om optimaal te kunnen genieten van het zeilen en dus begon ik met het klaarmaken van mijn boot om de zee op te kunnen gaan. Hier kwam echter een eind aan toen ik bemerkte dat mijn Domp8.60AK in te matige staat was om er uiteindelijk iets moois van te kunnen maken. Vooral het roestprobleem was iets waar ik de balen van kreeg en professioneel aanpakken was geen optie vanwege het kostenplaatje. Dus ging de boot in 2016 in de verkoop.

En nu..... Na een hete zomer op het land te hebben doorgebracht wil ik terug naar het water. Ik wil mezelf bekwamen om uiteindelijk zelfstandig en alleen met vertrouwen de zee op te kunnen gaan. Vandaar dat ik lid ben geworden van de zeilvereniging om te leren, zelfstandig en van anderen. Dan kan ik over wellicht een jaar of 2 weer een boot op de kop tikken om uiteindelijk van mijn 5-weekse zomervakantie te genieten zoals dat bij mij het beste past, zeilend op weg naar Engeland, Helgoland, Noorwegen of misschien gewoon naar nergens.



Sander van Eijkern

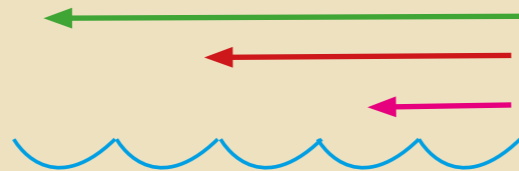
Hoog aan de wind

Over stuurboord hoger en sneller dan over bakboord?

Met name bij rustig weer is er sprake van een significant verschil tussen de hoogte en snelheid die mijn boot vaart over stuur- versus bakboord. "Heeft de werf een scheve boot gebouwd voor jou?" is vervolgens niet zelden de vraag van een opstapper. Mijn antwoord dat alle zeilboten op het Noordelijk halfrond deze afwijking en op het Zuidelijk halfrond de omgekeerde afwijking hebben, leidt niet zelden tot een blik vol ongeloof. Mede daarom heb ik een paar jaar geleden een artikel van Ocean Sail (www.oceansail.co.uk/Articles/WindTwistArticle.php) samengevat, vertaald en bewerkt dat uitlegt waarom je over bakboord minder hoog en met meer twist in de zeilen moet varen dan over stuurboord. Het artikel levert met bijna alle opstappers niettemin flinke discussies op en leek mij daarom wel aardig voor plaatsing in Zeezeilen.

Wind shear & true wind twist

Windsnelheid varieert met hoogte. Wrijving verlaagt de windsnelheid op het aardoppervlak. Windsnelheid neemt derhalve toe met hoogte. Dat noemen we windshear.



Op grotere hoogte waait de wind ten gevolge van de Corioliskracht min of meer parallel aan de isobaren in plaats van naar het punt van de laagste luchtdruk. De Corioliskracht is afhankelijk van de windsnelheid. Als de windsnelheid afneemt, dan wordt de Corioliskracht minder sterk en waait de wind meer naar het punt met de laagste luchtdruk. Volgens de wet van Buys Ballot is het punt van

lage druk op het noordelijk halfrond aan je linkerhand als je met de wind in de rug staat en draait de wind als de snelheid ervan afneemt naar links (tegen de wijzers van de klok in). Corioliseffect en de wet van Buys Ballot tezamen betekenen hoe lager de windsnelheid des te meer de windrichting krimpt. (Op het zuidelijk halfrond is het overigens precies andersom en hoe dichterbij de evenaar hoe kleiner de Corioliskracht.)

Oftewel:

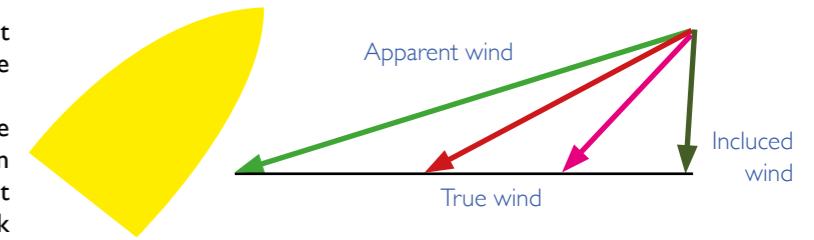
- Hoe dichterbij het aardoppervlak hoe lager de ware windsnelheid en hoe meer de windrichting krimpt
- Hoe hoger in de atmosfeer hoe hoger de ware windsnelheid en hoe meer de windrichting ruimt

Dit verschil in de windrichting op lage en grote hoogte is de "true wind twist". En de grootste verschillen in windrichting in de onderste luchtlaag spelen zich af op de eerste tien meter boven het aardoppervlak.

Hoe meer windshear hoe meer true wind twist. Op water is minder wrijving dus minder true wind twist dan op land.

Windshear & apparent wind

Een zeilboot zeilt in de apparent wind. Apparent (schijnbare) wind direction is de resultante van true (ware) wind direction en zelf opgewekte tegenwind. De zelf opgewekte wind varieert niet met de hoogte boven het wateroppervlak (we zien af van het stampen en rollen van het schip in de golven), terwijl de apparent wind speed bovenin de mast hoger is dan bij de giek ten gevolge van windshear (van de true wind). Bij een constante zelf opgewekte wind en een toenemende snelheid van de true wind neemt het verschil in richting tussen true- en apparent wind af; en derhalve hoe hoger in de mast hoe kleiner dit verschil. De twist in goed getrimde zeilen komt overeen met deze twist in de apparent wind.



Nu voegen we ook de true wind twist toe. We weten inmiddels dat boven in de mast de true wind toeneemt en ruimt. Met de giek over bakboord ruimt zowel de apparent wind als de true wind hoger in de mast. Met de giek over stuurboord krimpt de apparent wind, maar ruimt de true wind hoger in de mast en heffen de twee effecten elkaar geheel of gedeeltelijk op.

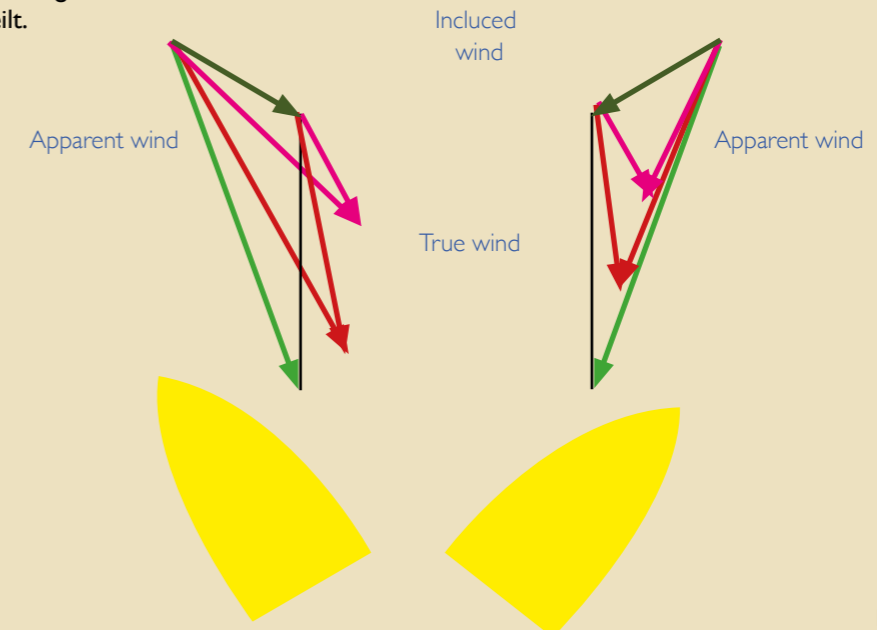
Conclusie

- Met de giek over bakboord is er meer twist in de apparent wind
- Met de giek over stuurboord is er minder twist in de apparent wind

Oftewel:

- Met de giek over stuurboord (de wind komt van bakboord) krimpt de apparent wind hoger in de mast.
- Met de giek over bakboord (de wind komt van stuurboord) ruimt de apparent wind hoger in de mast.

Dit is waarom een zeilboot (op het noordelijk halfrond) op een kruisrak met de giek over stuurboord beter (hoger en sneller) zeilt.



Hoe groot is de twist?

De omvang van de apparent wind twist is een functie van de windshear en de true wind speed in verhouding tot de zelf opgewekte wind (oftewel boatspeed).

Hoe hoger de true wind speed in verhouding tot de boatspeed hoe dichter de apparent wind direction bij de true wind direction zal zijn.

De apparent wind twist zal dus kleiner zijn naarmate de true wind speed groot is ten opzichte van de boatspeed. En omgekeerd zal de apparent wind twist groter zijn naarmate de true wind speed zwak zal zijn in verhouding tot de boatspeed.

Samenvatting

Wind twist

Toenemende boatspeed	Toenemende twist
Toenemende true wind speed	Afnemende twist
Toenemende windshear	Toenemende twist
Richting kust zeilen bij een afluende wind	
Toenemende twist	

Twist verschil over stuur- en bakboord

Toenemende boatspeed	Afnemend verschil
Toenemende wind speed	Afnemend verschil
Toenemende windshear	Toenemend verschil
Toenemende breedtegraad	Toenemend verschil
Richting kust zeilen varen bij een afluende wind	Toenemend verschil

Praktische gevolgen: over bakboord minder hoog en met meer twist in de zeilen varen en goed nadenken als je dichterbij de kust komt of je er verstandig aan doet juist wel of niet eerder of later overstag te gaan. Stroom, land- of zeewind en kaapeffecten maken de puzzel in de praktijk natuurlijk nog lastiger.

monsterrol

Overzicht 2018

Nieuwe leden in 2018

Ben Rademakers (gast lid), Ton Leeuwenstein (gastlid), Hans Cheung, Nico Janssens, Marit van Lieshout, Ingrid Vandenbroucke, Veerle Hufkens, Hans Dietz, Housseem Chouikh, Robert Wit, Hanny van Zuylen, Ronald Bothof, Marc Evers, Caroline Evers, Eugenie Nottebohm, Ellen Kok, Fabio Vignoli, Margriet de Koning, Maartje van Agt, Jurgen Welten, Roel Hartman, Olga Fries, Swen den Hartog, Rik van den Wildenberg.

Opzeggingen 2018

Rudolph Horst, Gerrit van Maurik, Jos Blom, Pitojo van der Post, Paul Akkermans

Nieuwe boten in de vloot:

Puffin	Dehler 700	Nico Janssens	Wolphaartsdijk
Misty	Jeanneau 51.9	Koen Lindner	Agios Kosmas Marina in Glyfada
Dame Blanche	Etap 37s	Peter Plantinga	WSVH Hellevoetsluis
Giulia	Contessa	Eugenie Nottebohm	Kortgene



Datema Amsterdam

"Datema Amsterdam voor een goed en persoonlijk advies en een veilige vaart!"

VERHUISD!

Ons nieuwe adres is:
EIND 15, 4201 CP GORINCHEM.

Bij Datema Amsterdam kunt u o.a. terecht voor:

- Nautische kaarten en -boeken
- Instrumenten en veiligheidsmiddelen
- Reparaties
- Keuringen, etc.
- Nautische cadeau's

Openingstijden:
In verband met wisselende openingdagen en -tijden zie de contactpagina op www.datema-amsterdam.nl

Datema Amsterdam
Eind 15
4201 CP Gorinchem

Telefoon: +31 (0)183 - 71 20 50
Fax: +31 (0)20 - 427 95 66
E-mail: datema-amsterdam@planet.nl



Voor lezingen, training en supervisie van het BOT (bedrijfsopvangteam)



ZEEZEILVERENIGING
voor schippers & optuigen - www.pzv-zeezeilen.nl

Bestuur

Annemieke Stallaert	Voorzitter	voorzitter@pzv-zeezeilen.nl
Pieter Stoelinga	Secretaris	secretaris@pzv-zeezeilen.nl
Giel Hansen	Penningmeester	penningmeester@pzv-zeezeilen.nl
Sander van Eijkern	Activiteiten	activiteiten@pzv-zeezeilen.nl
Marja Snoeijen	Activiteiten	activiteiten@pzv-zeezeilen.nl
Maarten Schouten	Communicatie	communicatie@pzv-zeezeilen.nl

ZEEZEILEN/verenigingsblad

Theo Bouwman	hoofdredacteur	Martijn van Dijk	webmaster
Carla Peeters	redacteur	Piet Lucassen	webmaster
Peter Plantinga	redacteur	Joop Verboom	webmaster
Piet Schrijvers	redacteur	Stijn Engelen	webmaster
Joep Vermeulen	redacteur	Bauke Sijtsma	webredacteur
Anke Vermeer	vormgever	Chiel de Jong	webredacteur
	vormgever	Maarten Schouten	webredacteur

Contact:

Voor zowel Zeezeilen (kopij) als voor de website (berichten):
redactie@pzv-zeezeilen.nl

Betalingen

Contributies, betalingen voor cursussen, oefenweekends en advertenties in ZEEZEILEN gaarne overmaken met vermelding van de aard van de betaling, naar bankrekening:
ING 3222325 t.n.v. PZV Zeezeilvereniging,
BIC: INGBNL2A, IBAN: NL72INGB0003222325

Leden- en botenadministratie

Deze wordt bijgehouden door secretaris en penningmeester. Het onderhoud van persoons- en bootgegevens gebeurt door de leden zelf, via de website.

Kopij aanleveren

Kopij voor ons blad Zeezeilen aanleveren, in Word, per e-mail aan: redactie@pzv-zeezeilen.nl.

Bijbehorende foto's van goede kwaliteit apart meesturen. Neem even contact op met de redactie als dat om een of andere reden zo niet kan en eventueel anders zou moeten. De redacties van Zeezeilen en van de website kunnen ingezonden artikelen wijzigen, inkorten of weigeren. De auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van het artikel en voor de mening die er in wordt weergegeven. Die mening komt niet noodzakelijk overeen met de mening van de redactie van Zeezeilen en/of het bestuur van PZV.

Ingezonden bijdragen, foto's, illustraties en andere gegevens dienen vrij te zijn van auteursrechten. PZV zal in geen enkel geval auteursrechten vergoeden.

Het is niet toegestaan artikelen uit Zeezeilen of van de website over te nemen, anders dan met schriftelijke toestemming van de redactie en met vermelding van de bron.

Advertenties

Advertentierieven worden op aanvraag verstrekt door de redactie van Zeezeilen



Bemiddeling van:

- alle woonobjecten
- alle bedrijfsobjecten
- agrarische objecten
- alle gronden

Taxaties van:

- alle onroerende zaken
voor alle doeleinden

Advies bij:

- herontwikkeling
van onroerende zaken
o.a. ruimte-voor-ruimte
en rood voor groen
- onderhandelingen met
de overheid bij onteigening
of bedrijfsverplaatsingen
- grond- en pachtzaken
- nadeelcompensatie
- planschade

www.berkkerkhof.nl



Vestiging Aarle-Rixtel
Dorpsstraat 8a
5735 ED Aarle-Rixtel
T: 0492 - 38 66 00
E: info@berkkerkhof.nl



Vestiging Best
Eindhovenseweg 30b
5683 KH Best
T: 0499 - 37 55 65
E: best@berkkerkhof.nl



Overal thuis.