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

# zeezeilen

## Voor het eerst naar Denemarken

## Ankeren in Griekse wateren

## Ready for Ramsgate

## Je moet de groenten van de zee hebben

Jaargang 42 - nummer 1 - mei 2023

CAFE BRASSERIE
THE
TRAFALGAR PUB

The place to be!
Trafalgar Pub Dommelstraat, Eindhoven

# Inhoudsopgave

8 Hoe de terugreis van de Lyra in 2022 verliep

17 Varend gezonken erfgoed

29 Race tegen de natuur



48 Kokkerellen met Kokkels

Aktiviteiten kalender 2023, pagina 6

DIT PRACHTIGE BLAD WORDT U AANGEBODEN DOOR PZV ZEEZEILVERENIGING

PZV 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. Nieuwsgierig geworden? Neem een kijkje op onze website www.pzv-zeezeilen.nl. Of nog beter, kom eens kennis-maken tijdens een van onze activiteiten. Interesse? neem contact met ons op via secretaris@pzv-zeezeilen.nl.

## En verder ...

4 Redactioneel
5 Van het bestuur
6 Bericht van de activiteitencommissaris
7 Even voorstellen
11 Even voorstellen
13 VHF kanalen Nederlandse kustwateren
14 Ready voor Ramsgate
20 Opsporing verzocht
21 Greenwich 0° is niet 0°
22 Tochtplanning in de Thamesmonding
23 Eastcoast Revisited
28 Vrouwenzeilweekend
32 Stichting De Noordzee
35 Herkennen jullie dit?
36 Op eigen benen
38 Ankeren in de Griekse wateren
40 Invoering van het Data Exchange Sytem
41 De KNRM HELPT app
42 Overval aan boord
44 Onze eerste keer naar Denemarken
47 Kanaal 77
47 Even voorstellen
50 Je moet de groenten van de zee hebben
52 Aanleghulp
53 Ongeschreven regels uitschrijven
55 Colofon

Voorpagina:
Fordness Lighthouse
foto van: Amanda Slater, Coventry, West Midlands

Van de redactie



Annemieke Stallaert

# Kom maar in m'n vaarwater

***De start van ons redactieproces geeft me vaak hetzelfde gevoel als de inslingertocht aan het begin van 't seizoen: je steekt van wal, en je hebt geen idee wat je tegen gaat komen, maar het zullen ongetwijfeld PZV'ers zijn. Als je niet gaat, gebeurt er niks. Maar als je eenmaal vaart begint te maken, dan kom je vanzelf een clubgenoot tegen die dezelfde koers heeft gezet.***

Onze club kent verschillende (boot)types, maar vroeger of later komen we allemaal in hetzelfde vaarwater terecht. Dat blijkt alleen al uit de stukjes die we als redactie binnenkrijgen. Het vorige nummer van Zeezeilen hadden we net zo goed een themanummer 'schroef-ellende' kunnen noemen. Dit nummer hebben we ook weer een aantal verhalen die in elkaars verlengde liggen, zoals boten (ver)huren en varen in Griekenland en de verschillende voorbeschouwingen op de Ramsgatetocht naar Londen. Ook veel aandacht voor de fauna en flora in ons vaarwater, zowel vanuit ecologisch als culinair perspectief.

'Alleen ga je sneller, samen kom je verder' is een gevleugelde uitspraak in menig managementboek. En die 'natuurwet' gaat evenzogoed op voor zeilen. Natuurlijk, samenwerking of samen optrekken vraagt afstemming en daar moet je even energie in steken. Maar energie gaat binnen PZV nooit verloren....

Uit de hydrodynamica weten we dat een deel van de energie, die opgebracht is door het voortstuwingssysteem van het schip, in het kielzog verloren gaat. Een wild kielzog is een indicatie voor relatief veel energieverlies. Maar bij een varend schip ontstaat door huidwrijving en scheepsvorm een volgstroom die voorwaartse snelheid krijgt. Die 'slipstream' kun je slim benutten.

Vier jaar na mijn eerste oversteek (als zeuntje bij de Ramsgate) kocht ik zelf een kajuitjachtje. Dat was niet (of misschien pas veel later) gebeurd als ik niet gestimuleerd was door de PZV. Op mijn beurt merk ik dat ik nu kennis en enthousiasme kan overdragen aan beginnend zeezeilers. En dat levert altijd wat op. Het uitleggen (aan boord of in een artikel) scherpt me ook weer in mijn eigen leerproces. En het enthousiasme van iemand die zijn eerste mijlen maakt werkt aanstekelijk.

Samen zeilen is dan ook niet te vergelijken met 'elkaar op sleeptouw' nemen. Want dood gewicht geeft alleen maar weerstand. Het is meer 'in elkaars kielzog meegezogen worden'. Een slipstream effect dat je vleugels kan geven. Door vaart te maken, daarbij samen op te trekken en in elkaars vaarwater te vertoeven (letterlijk, of door je verhalen te delen in ons blad) kun je meeliften op elkaars ervaring. En omdat zeilen zo'n veelzijdige sport is, waarbij er altijd wat nieuws te leren valt, zul je uiteindelijk sneller gaan. Een win-win situatie dus.

Dat geldt niet alleen aan boord, maar ook op onze redactie. Een mooi kerstnummer leverde ons een stroom aan nieuwe artikelen op. En Kees Bink meldde zich spontaan als redacteur. Kijk, daar krijgen wij energie van. En inspiratie. Sneller dan verwacht kon een nieuw nummer naar de drukker.

Van kielzog kun je alleen profiteren als je de trossen losgooit. En in elkaars vaarwater blijft. Dus ga mee met PZV, en blijf onze redactie stukjes sturen. Dan kan de redactie dit jaar weer 'gewoon' 3 schitterende nummers voor jullie maken, en wie weet waar dat dan weer toe leidt... Een 'virtueuze' cirkel!

Van het bestuur



Marja Snoeijen

Afbeelding van Richard Ley via Pixabay

# Groeispurt

***Wat vliegt de tijd. In November hebben we de Najaars ALV gehad waar enkele stokjes van eigenaar zijn gewisseld. Jacqueline Flink heeft het stokje als voorzitter van de Ramsgatecommissie overgedragen aan Annemarieke van der Meij en Sander van Eijkern heeft de post van activiteitencommissaris aan Mathy Meulendijks overgedragen. De supergezellige Nieuwjaarsborrel in 'onze' Pub is ook alweer even historie, het winterprogramma is nog volop bezig, maar ook worden veel boten al weer driftig voorbereid op het zeilseizoen 2023. Begin april willen de meesten er toch in liggen, want met Pasen moet er eigenlijk wel gevaren worden. En hoe speciaal is het dat dit jaar de Ramsgatetocht, na 10 jaar, eindelijk weer eens naar Londen gaat. Dat is best spannend want het is ver varen en er moet rekening gehouden worden met de sterke stroming op de Theems. Maar voor het zover is kunnen we nog genieten van diverse leuke en interessante droge en natte activiteiten georganiseerd door onze projectleiders.***

**PZV groeit**

In tegenstelling tot de bescheiden groei die tijdens de Najaars ALV in November werd gemeld zijn we in 2022 uiteindelijk gelijk gebleven qua ledenaantal. Echter, in de eerste maanden van 2023 (medio februari ten tijde van dit schrijven) hebben we een instroom van maar liefst 13 nieuwe leden en een uitstroom van maar 3 leden gehad. Leden haken doorgaans af vanwege leeftijd, geen boot meer of andere bezigheden. Een enkeling omdat hij/zij zijn draai niet kan vinden, wat uiteraard heel jammer is. Er zitten ook nog 5 potentiële nieuwe leden in de pijplijn. Dat is echt super goed. Waar komt deze groeispurt ineens vandaan? In het kielzog van het Webinar 'Tochtvoorbereiding Bretagne' van Arend-Jan Klinkhamer voor Zeilen hebben zich een groot aantal belangstellenden gemeld om lid te worden van PZV. Mooi om te zien dat een lezing van een gerenommeerd en langdurig PZV-lid hiertoe leidt. Een voorbeeld voor ons allemaal. Naast een enkel nieuw lid dat ons vindt via 'Google' zijn ook via andere leden de partners en zeilvrienden lid geworden. Uit de intakegesprekken die met elk potentieel lid plaatsvinden klinkt de wens om lid te worden van onze mooie club heel erg door en is het graag willen zeilen en ontwikkelen een belangrijke motivator. Goede PR is dus ontzettend belangrijk. Ook voor PZV!

**PZV actief**

Onder bezielende leiding van de activiteitencommissaris, tot november officieel Sander en vanaf dan Mathy, evenals door de inzet van de Ramsgate- en andere commissies, staat er weer een prachtig activiteitenprogramma. Activiteiten om van te leren, om van te genieten en andere clubleden te leren kennen. Denk aan de Inslingertocht of 'Manoeuvreren op de motor', of natuurlijk de Ramsgatetocht. En vind je het interessant om te leren wat het betekent om een boot te hebben, wat er allemaal aan moet gebeuren, gewoon mensen te leren kennen of vind je klussen gewoon leuk dan kun je meedoen met 'Vaarklaar maken / klussen aan de boten' een activiteit die zowel aan het einde als begin van het zeilseizoen wordt georganiseerd. Voor ieder wat wils.

Het zeilseizoen komt eraan, het kriebelt. Ik hoop dan ook iedereen snel te zien in de Pub of op het water. Schrijf je in voor of kom naar een van die fantastische PZV-activiteiten en raadpleeg de PZV Facebookpagina voor leden of www.pzv-zeezeilen.nl voor de kalender. En schroom niet om je aan te melden om een activiteit te (helpen) organiseren. Behalve meedoen met activiteiten is er echt geen mooiere manier om onze mooie vereniging beter te leren kennen!

Mathy Meulendijks

# Bericht van de activiteitencommissaris

Eind maart mocht ik mijn stukje aanleveren van de Zeezeilen-redactie. Dus als je dit leest zijn de voorjaarsactiviteiten alweer achter de rug. Denk aan een gezellig Maritiem Culinair, Klusweekenden waar opstappers de schippers kwamen helpen, Thema-avond Mast en tuigage door de directeur van Seldén, 2 maal cursus werken met epoxy, Lezing Astro-navigatie door Dick Huges, Voorjaars ALV, cursus manoeuvreren op de motor met "PZV-eigen" boten èn instructeurs, Briefing Ramsgate en misschien zelfs al het Inslingeren voor de Noord- en Zuidvloot.
En nu kijken we uit naar de Ramsgate die dit jaar als bestemming Londen heeft. Een volgende natte activiteit is de MOB-oefening (zaterdag 17 juni) waarbij 's-avonds bij de BBQ de nodige stoere verhalen worden verteld. In september – oktober gaan we het zeilseizoen afsluiten met nog eens
3 zeilactiviteiten.
Als activiteitencommissaris binnen PZV heb ik me voorgenomen om aan alle activiteiten deel te nemen, om zo veel (nieuwe) deelnemers te leren kennen en de projectleiders een hart onder de riem te steken. Ik hoop hiermee ook jullie enthousiasme aan te wakkeren. Prettig vaarseizoen!

## PZV Activiteitenkalender 2023

| | |
|---|---|
| 12 - 21 mei | Ramsgate tocht |
| 8 juni | Napraatavond Ramsgatetocht |
| 16 - 18 juni | MOB oefening (17 juni) i.s.m. KNRM Marken - in combinatie met Stoere verhalen & BBQ op Marken |
| 1 - 3 sept. | Vrouwenweekend |
| 14 - 17 sept. | Waddenweekend |
| 30 sept.- 1 okt. | Eindejaarsweekend + wedstrijd |
| … november | Najaars-ALV |



Nieuwe leden

# Even voorstellen...

## Jan Muller

Jan Muller

***De vereniging ben ik onlangs tegengekomen tijdens een webinar van het tijdschrift Zeilen over tochtvoorbereiding naar Bretagne. Dat soort tochten staat wel op mijn bucket list. Een vereniging die zich toelegt op zeezeilen, dat lijkt mij wel wat. Varen op de grote binnenwateren en op zee trekt mij het meest.***

Zeilen doe ik al van kinds af aan, aanvankelijk met een jolletje, later vooral op de boten van mijn ouders, op het IJsselmeer en het westelijke Wad, daarna ook op de Noordzee. Toen ik niet meer met mijn ouders op vakantie ging bleef ik hun vaste opstapper voor de oversteken naar Engeland, hun gebruikelijke vakantiebestemming. Zo heb ik een groot deel van de Engelse kust gezien tussen Blyth en Chichester Harbour. Dat was in mijn jonge jaren. Ondertussen had ik als student een houten Vrijheid en heb ik korte tijd zeilinstructie gegeven bij een zeilschool op de Kaag.

'Life happens', zoals de Amerikanen zeggen. Hoewel varen mijn grote passie is, heb ik het jaren weinig gedaan. Ik ben naar België verhuisd, ver van water, ik had druk werk en Bien, mijn Belgische vrouw, is geen zeiler. Maar het blijft natuurlijk kriebelen. Na een paar boten die niet de juiste waren hebben we nu een bejaarde Hallberg Rassy 312 waar ik graag mijn vleugels wat verder mee wil uitslaan. Er is nog wat werk aan de boot voor ik hem als zeewaardig beschouw. En hoewel Bien graag meevaart is dit vooral mijn hobby en vaar ik vaak solo.

Vandaar mijn lidmaatschap. Nu 62, beschouw ik mezelf als een herintreder als het om zeezeilen gaat. Zeilen is net fietsen, maar routine is veel waard. Ik ben mijn wat roestige kennis weer aan het oppoetsen met een RYA Yachtmaster Offshore theoriecursus. Als eigenaar/klusser van een zeewaardige boot heb ik nog een leercurve voor de boeg. Ik hoop in de vereniging gelijkgestemden te vinden, bij te leren en meer zeemijlen in de benen te krijgen als opstapper.

## Ben Riekhoff

Ben Riekhoff

***Ik ben geboren op de Twentse zandgronden. Echt groot water kennen we niet. Nou ja… We hebben de Dinkel en het Almelo-Nordhorn kanaal. En dat is het dan ook. Het is achteraf een raadsel hoe ik op het water terecht gekomen ben..***

Via de Jongens van de Kameleon en de Scheepsjongens van de Bontekoe werd de basis van mijn liefde voor het water gelegd. Jan den Hartog deed de rest. Tijdens mijn studententijd ben ik terechtgekomen op een zeilschool aan de Loosdrechtse plassen. Liefde op het eerste gezicht. Liefde voor het zeilen, maar zeker ook voor de 16 kwadraat. Daarna heb ik nog regelmatig in Friesland deze boot gehuurd om er met mijn vrouw en vrienden rond te zeilen. Wat een prachtig gebied is dat. Zeker in het voorseizoen, als het allemaal nog rustig en ongerept is.

Pas na mijn pensioen heb ik een eigen boot gekocht. Eerst een Jeanneau Tonic. Daarna een Midget 26, die gebouwd is door De Kloet in Kortenhoef. Degelijke Nederlandse kwaliteit. Een betrouwbaar stabiel en ruim schip, waar ik regelmatig ook solo mee over de Zeeuwse wateren vaar. Mijn thuishaven is Willemstad.

Toevallig kwam ik in Numansdorp een lid van de PZV tegen. Hij vertelde dat er in Eindhoven een club was, waar zeil-en-thousiastelingen bij elkaar kwamen. De PZV.
Daar wil ik graag bij horen. Zeker in de wetenschap dat ik in Heeze woon. Vlakbij de Trafalgar pub.
Graag tot ziens bij Trafalgar en op het water.

## Tom van Calster

Tom van Calster

***Ahoy, PZV, ik ben Tom Van Calster. 52, avonturier, Belg, levensgenieter. Groot geworden in de autobuswerkplaats bij mijn grootvader, tussen de vliegtuigen met mijn vader, gaandeweg gepassioneerd geraakt door mechaniek en techniek en met een gezonde obsessie voor oude spullen***

Op mijn 12e ben ik op kostschool gegaan en daar moesten we een sport uitkiezen voor de avonden en woensdagnamiddagen… voetbal, volley, tennis… Ik weigerde resoluut… er stonden lijnen op de grond en dat was een beperking van mijn vrijheid. Na wat overleg mocht ik rondjes gaan lopen in de bossen rondom de school. Freedom!
Op mijn 18e kon ik aanmonsteren op een tall-ship voor een reis rond de wereld, maar kort voor vertrek werd mijn moeder zwaar ziek en ben ik op de wal blijven staan. Die droom is tot op heden nog niet ingevuld, maar de kiem is daar ontsproten.
Enkele jaren terug heeft Winnie, mijn levensgezel, me een zeilweekend cadeau gedaan en sedertdien is alles in een stroomversnelling terecht gekomen. Eind 2021 hebben we een 11m stalen zeekruiser uit 1939 gekocht met een onwaarschijnlijke historie - waar zelfs het Nederlandse koningshuis een rol in speelt - en vele zeemijlen onder de kiel. Die zijn we nu aan het restaureren op een werf in Amsterdam.
Steeds op zoek naar nieuwe avonturen, bestemmingen, en liefst niet op de makkelijkste manier, klussen we verder, dromen we van korte en verre reizen… verkennen, ontdekken… Chasing the horizon!

*Philip Beekman*

Montage kiel

# Hoe de thuisreis van de Lyra in 2022 verliep

***Na een heerlijke zomertocht langs Bretagne en de Vendeé begon onze echte thuisvaart vanaf Île Ouessant. Omdat de wind dominant oost was besloten we hops te maken. Eerst naar de Aber Benoit voor onze favoriete meerboei en een leuk restaurantje, daarna een hop naar Roscoff, kruisend aan de wind en met 10 knopen door het Canal de l'Île de Batz. Vervolgens ankeren in de monding van de rivier Tréguier en daarna via Guernsey naar huis, met misschien nog een paar tussenstops. Hoe dat anders liep lees je hierna***

De wind is weliswaar oost, maar aangenaam, waardoor stevige tochten met meelopend tij goed mogelijk zijn. De doorvaart door het Canal de l'Île de Batz is altijd spannend, je loopt al gauw 10 knopen over de grond met nauwe doorgangen tussen rotsige eilandjes en ook nog veel verkeer. Maar het routeplan is goed voorbereid en terwijl ik op de kaart de vernauwingen en rotsen in de gaten houd en aanwijzingen geef, stuurt Mariëtte de Lyra behendig langs de vele bakens door de gevarenzone. Daags daarna, opnieuw kruisend met een uitstapje langs Sept Îles naar de monding van de Tréguier. Bij maanlicht en rustig weer slapen we heerlijk.

## Met een gerust hart

In een ander artikel in het vorige nummer schrijft Mariëtte over de ankerplaats bij Guernsey. Daar genieten we van het uitzicht en maak ik het plan voor de volgende dag. Cherbourg is niet haalbaar, omdat dan de laatste 4 uur met stevige tegenstroom niet lonen. Dus kiezen we voor een plan richting de westkust van Cotentin, ten noorden van Diélette. De route wordt in de kaart gezet, opgeladen naar de GPS en de instrumenten en met een gerust hart gaan we te kooi om de volgende morgen om 7 uur te vertrekken.

Plek des onheils: Baie Rocquaine, Point l'Erée, Guernsey



## Volg de track

Ankerop gaat soepel en we kunnen in de baai het zeil al hijsen, zodat we met een zacht windje de baai verlaten om noord om Guernsey heen te varen. Aan de noordkant van de baai vaar je leuk langs Lihou Island, dat bij eb door een landengte vanaf Guernsey bereikbaar is. De passage langs enkele rotsen is aangegeven op onze kaart, dus heb ik daar de track gelegd.
Misschien wat gemakkelijk geniet ik van het uitzicht en de kalme morgen, terwijl Mariëtte aan het roer staat en de track volgt. Ik zie dat we iets ten noorden van de track varen, maar maak me geen zorgen, omdat Mariëtte altijd er op mikt om met XTE (Cross Track Error) 0 op het waypoint te komen. Ik heb dit nog geen 10 seconden waargenomen of: BOEM. Met een harde klap komen we tot stilstand en Mariëtte duikelt voorover in de kuip. Ikzelf word stevig tegen het kajuitschot gedrukt, waar ik toch al tegenaan leun. Het kan niet anders of we zijn tegen een rots gevaren!

## Dat valt mee

Eerst kijken hoe het met Mariëtte gaat. Een stevige schram op haar voorhoofd en een tik tegen de arm. Dat valt mee. Dan naar de boot. Ik duik de kajuit in om te zien of we water maken. Nee. Valt weer mee. Daarna kijken of we van de rots af kunnen komen. Motor in de achteruit, en weer valt het mee. Vol vertrouwen in de stevige kielconstructie van Hallberg-Rassy besluiten we dat een oproep van de kustwacht niet nodig is omdat er geen onmiddellijk gevaar is. Eerste inspectiemogelijkheid zal Peter Port zijn, zeker 3 uur varen, maar gezien het vriendelijke weer vast wel te doen.

We vervolgen dus onze route en Mariëtte plakt een pleister op haar schram. Als ze weer bovenkomt zegt ze: 'Had je gezien dat de tafel 1 cm omhoog is gekomen?' Even kijken en pas dan dringt het door hoeveel energie door de boot moet zijn verwerkt. Nog maar eens in de bilge kijken en een klein vochtspoor is te zien. Niet veel, maar toch niet normaal. Besluit: iedere twee uur de bilge inspecteren. Verder zie ik onder de vloer op diverse plaatsen een spleet tussen het frame en de huid.

## 4 liter per etmaal

Onderwijl praat je met elkaar over hoe het kon gebeuren. Mariëtte nam meteen alle schuld op zich, maar dat vond ik niet eerlijk, want de schipper blijft verantwoordelijk. Wat had ik anders moeten doen? Daar kom ik later op terug.
Met het water valt het mee: 4 liter per etmaal, kan geen kwaad. Bellen met de voortreffelijke verzekering, op zaterdag. 'Als u wilt kunt u in Cherbourg op de kant, maar houd er dan rekening mee dat u misschien niet meer in het water wil of kan.' De voortreffelijke importeur gebeld en uitgelegd wat er gebeurd is en hoe het eruit ziet. Hij stelt me gerust: de kiel zal er vast niet afvallen en dat het frame loskomt is bij dit soort aanvaringen 'normaal'. Ons besluit: na een ankernacht een tussenstop in Cherbourg vanwege het tij en daarna meteen door naar Bruinisse.

## Onze beurt

Die tocht verloopt, grotendeels op de motor, vlot en zonder problemen, zodat we twee dagen eerder dan gepland in Bruinisse komen. We kunnen meteen de volgende dag de wal op, nadat vakman Jesse bij van Swaaij nauwkeurig de plaats van lekkage en spleten bij het frame beoordeeld heeft. Laurens van Swaaij vertelt dat hij gemiddeld één keer per jaar met zo'n aanvaring te maken heeft, en nu zijn wij aan de beurt. Hij zal ervoor zorgen dat alles weer netjes aan elkaar wordt geplakt.

## De schade

Lyra blijft op de wal. Wij moeten alles, maar dan ook alles van boord halen, zodat de mannen ongestoord aan het werk kunnen. Na enkele dagen komt de scheepsinspecteur, die met Laurens overlegt over de beste wijze van reparatie.

schade foto's van links naar rechts: voorkant bilge, binnenzijde en kiel

**Fors**
De schade aan de buitenkant is eigenlijk beperkt: deuk in het lood van de kiel, schram op het onderwater voorschip en een barst tussen het log en de voorkant van de kiel. Na het wegnemen van de vloerdelen, blijkt de onderdekse schade fors. Het frame (dat zijn spanten en ribben in een rechthoekig patroon) zit voor 75% los. Ik schat zeker 10 strekkende meter. Water- en dieseltanks moeten er ook uit, en natuurlijk de kajuitbanken en tafel. Gelukkig kan de keuken met de koelcompressor en de stuurtafel blijven zitten. Verder wordt besloten dat de kiel er ook af moet om te huid onder de bilge te inspecteren.

Afmasten is een routineklus, maar het losnemen van de kiel vraagt heel wat kracht en ervaring. Daarna gaat de boot in de schildershal. Simon is nog op vakantie en als hij terugkomt blijkt hij Corona te hebben opgelopen. Dus pas een kleine maand na de aanvaring kan met de echte werkzaamheden worden begonnen. Afschuren van al het polyester langs het frame en opnieuw verbinden met enkele lagen laminaat. Bij elkaar ruim 100 m2 extra glasvezel.

Het blijkt verstandig dat niet meteen een einddatum is gepland en een eindconclusie over de schade is getrokken, want pas als de topcoat is afgeschuurd zie je hoe het laminaat eraan toe is. De kleine barst voorin de bilge blijkt toch meer dan een barst en er moet dus ook veel laminaat hersteld worden. Het gaat te ver om alle details van de reparatie hier te bespreken, maar de foto's geven een indruk van de omvang van het werk.

Na de afwerking met top-coat en het terugplaatsen van het interieur kunnen we als Sinterklaascadeautje op 5 december weer te water. Na 19 januari is op een andere plaats het onderwaterschip gecoat en nu ligt de Lyra weer in haar box onder haar dektent te wachten op het volgende zeilseizoen.

***Wat hebben we geleerd***
*Afgezien van enkele vakantiedagen en de aanzienlijke kosten viel dit ongeluk erg mee. Inmiddels heeft de verzekering ook de schade zonder morren vergoed: 'daarvoor bent u verzekerd', dus al met al zijn we er goed vanaf gekomen en de Lyra is de sterkste Hallberg-Rassy 342 die er is! Maar het mag niet gebeuren. En dat zeker niet na meer dan 50.000 zeemijl ervaring in allerlei gebieden met nauwe doorvaarten.*

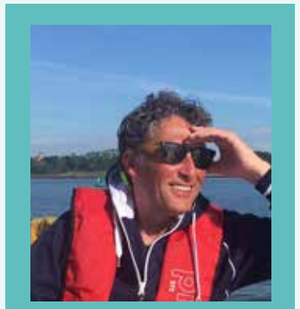
***Samen***
*Wat hebben we niet goed gedaan? Het routeplan was goed. Ik zou het de volgende keer weer zo doen. Mariëtte zat 0.02 NM 'off track'. Ca 40 meter is normaal niet veel, maar in een nauwe doorvaart veel te veel. Mariëtte vertelde dat ze de dwarsstroom wel had waargenomen, maar onderschat.*
*Maar de echte fout was toch iets anders: onze normale routine is om de route samen te bekijken op de kaart. En het is mijn gewoonte om daarbij alle gevaren speciaal aan te wijzen. En normaal navigeer ik dan ook nog tijdens het varen actief mee in de buurt van gevaar. Dat had ik allemaal niet gedaan.*
*Conclusie: we zijn er goed vanaf gekomen en dit zal me nooit meer gebeuren. De schipper blijft verantwoordelijk.*

Romp kiel herstellen

Beekman coating binnenkant

Reparatie kiel




Patrick van der Heiden

# Even voorstellen...

## Patrick van der Heiden

***Ik ben zo'n beetje opgegroeid op de jachthaven. Mijn vader werkte bij Shell en Shell had een eigen watersportvereniging in Zwartewaal aan het Brielsemeer. Mijn vader was daar zeilcommissaris en fanatiek roeier dus ik mocht altijd mee. Eerst als stuurmannetje op de roeiboot want ik woog niet zoveel. En later moest er natuurlijk ook gezeild worden. Toen ik een jaar of 8 was kregen m'n broer en ik ons eerste eigen bootje, een echte BM 12 m2. Die had mijn vader geruild voor een doos sigaren. Na een jaar gespeeld te hebben werd deze weer verruild voor een Vrijheid, die was iets duurder maar een fantastisch scheepje.***

De jachthaven in Zwartewaal had ook een eigen huurvloot die eigenlijk nauwelijks gebruikt werd. Dus had mijn vader besloten dat er maar een lesprogramma opgezet moest worden. Tien avonden plus examen en uiteindelijk je brevet, en dan mocht je huren. Mijn broer en ik moesten dan ook maar les gaan geven. Schitterend om als jochie van 14 les te mogen geven aan volwassenen. Het bleek een groot succes en we hebben het 6 jaar lang gedaan.

Het Vrijheidje waren we inmiddels wel ontgroeid en we gingen op pad met het zeilscheepje van mijn ouders. Mijn moeder vond zeilen doodeng dus konden m'n broer en ik lekker ons gang gaan met dat ding. Met een jaar of 16 zaten we al op Texel. Pa vond dat maar wat prachtig, ook als de boel stuk ging en hij het weer kon repareren. 'Tis een zeilboot dus gaan met dat hok' zei hij altijd. En dan bracht hij de gerepareerde zeilen weer aan boord, dronk ons bier op en... veel plezier verder! En vertrok hij weer.

Helaas moest het scheepje weg. Te veel werk en ik woonde niet meer in de buurt om te helpen... en dan ben je ineens opstapper. Inmiddels had mijn broer een eigen schip gekocht en konden we nog steeds samen op pad. We hebben mooie reizen gemaakt naar Frankrijk en Engeland maar het bleef kriebelen. Ik wilde onderhand wel weer een eigen boot. Die keuze was snel gemaakt toen corona om de hoek kwam kijken en ik nergens meer op kon stappen. Ik heb een klein scheepje gekocht, een Jeanneau Aquila, met wat meer achterstallig onderhoud dan op het eerste gezicht te zien was. Maar ik ben er lekker mee aan de gang gegaan en het is nu helemaal mijn bootje.

Ik woon aan en kijk uit op het Haringvliet... dus je kunt je wel voorstellen waar ik ieder vrij moment te vinden ben.

nieuwe leden

## Hannie Janssen

Hannie Janssen

***Op de Kagerplassen samen met een vriendin gezellig een weekje zeilen. Dat was in een ver verleden. Pas vele jaren later ben ik weer begonnen. In 2004 werd ik lid van SOS-Holland en ben als opstapper mee gaan zeilen. Op verschillende type boten, zoals Bavaria, Jeanneau, Kelt, Victoire, Dehler, Aloa, Kolibri, Valk, Westerley, FF1100, en Etap heb ik vanaf toen ook aan het roer mogen staan. Een jaar later ben ik op de Kelt blijven hangen en niet meer 'afgestapt'. Ik heb vaarbewijs 1 en 2 gehaald en het marifooncertificaat.***

Mijn man en ik varen veel in Nederland. Vorig jaar zijn we via de Staande Mastroute naar het Markermeer en IJsselmeer gegaan en hebben vier Waddeneilanden bezocht. Vanuit onze thuishaven Drimmelen gaan we vaak naar de Biesbosch, Haringvliet, Oosterschelde en de Westerschelde. Ook naar Antwerpen, waar je onderweg in een Kelt 6.20 nauwelijks opvalt langs grote zeeschepen. Verder hebben we ook flottieljes gedaan in Griekenland en Kroatië.
Als opstapper ben ik ruim tien jaar geleden mee geweest en via Ramsgate, Brighton, Portsmouth naar Isle of Wight gezeild. De tocht naar Ramsgate was behoorlijk heftig, maar gelukkig kon ik de aankomst in de haven wel bij volle bewustzijn meemaken. Mijn man zag vorig jaar een folder van de PZV en is lid geworden. Het welkom en de gezellige sfeer op de nieuwjaarsborrel deed mij ook overstag gaan. Inmiddels hebben we met een aantal leden al een heerlijke culinaire middag beleefd. Nog even de kou uit de lucht en dan kan het zeilseizoen weer beginnen. Ik heb er zin in.

*Ries van de Camp*

# Even voorstellen...

## Ries van der Camp

Nieuwe lid

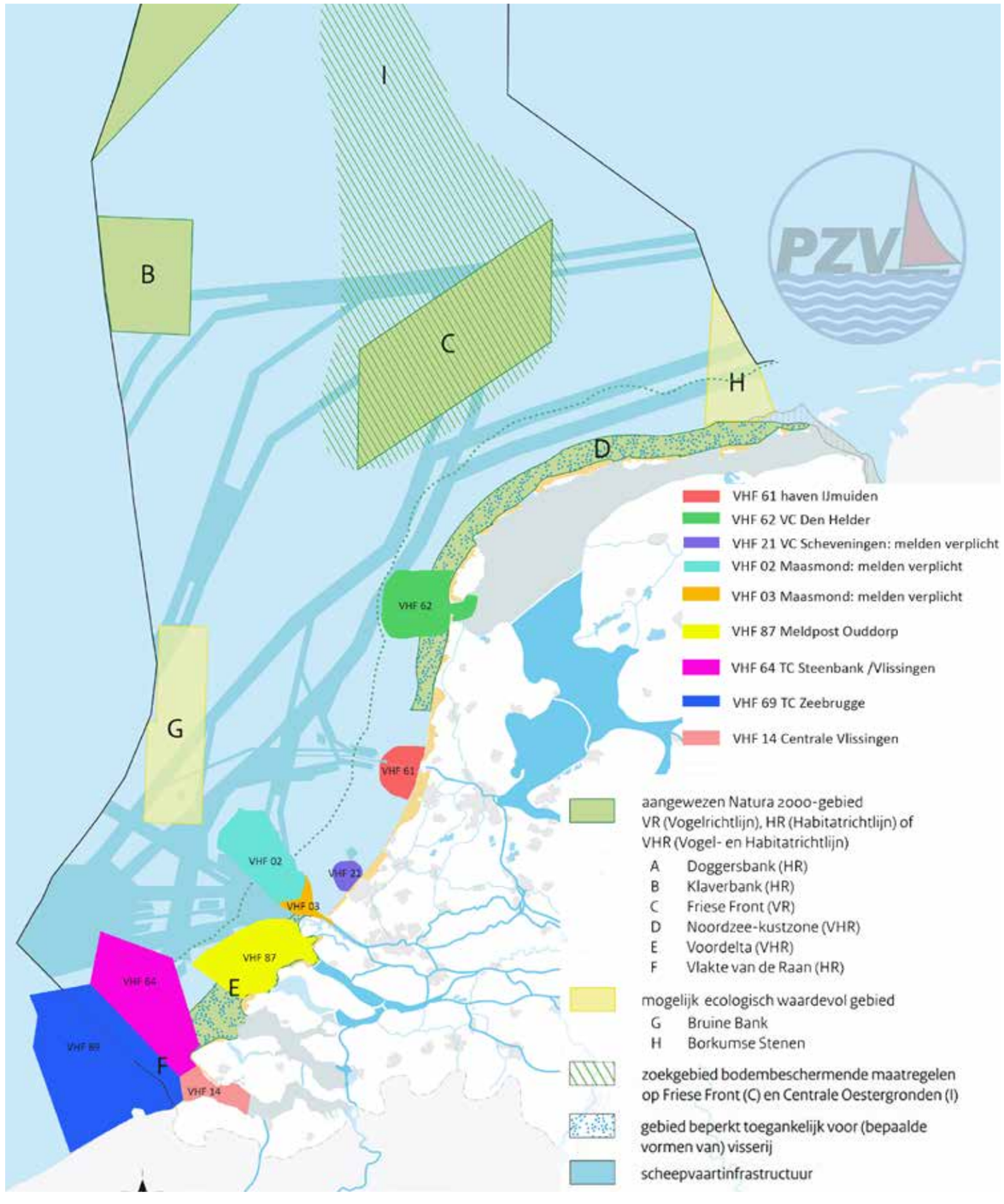
***Mijn naam is Ries van de Camp, getrouwd met Marian en vader van een zoon en een dochter, 's konings wens dus. Reeds met pensioen maar dat mag de pret niet drukken.***

Ik kom van oorsprong uit Megen aan de Maas en van jongs af aan was ik geboeid door de binnenvaart. Dat vertaalde zich in mijn keuze om op het water te gaan wonen (op een oude steilsteven van 25 m) en werken als binnenvaartschipper.
Uiteindelijk was er met de spitsenvaart geen droog brood te verdienen en ging ik verder in de ICT. Mijn vrouw had wat zeilervaring en de eerste zeilbootjes werden aangeschaft en vooral weer opgeknapt. Nu hebben we een Westerly Nomad. Klein bootje van 22 voet dat zeewaardig zou moeten zijn. En natuurlijk onze zelf verbouwde woonark aan de rand van de Ooijpolder.

Een oude droom uit mijn binnenvaarttijd bleef hangen. Als we het zoveel honderdste sluisje hadden gehad op weg naar Zuid-Frankrijk kwam de gedachte wel eens op hoe het zou zijn om buitenom naar Sêtes te varen. Hoe zou je dat aan moeten pakken?

Via buurman Erik ben ik bij de PZV terechtgekomen. Ik ben al een keer mee geweest naar Ramsgate wat ik heel erg leuk vond en ik ben daar best wel aardige lui tegengekomen. Dit jaar dan toch maar de beslissing genomen om lid te worden. Wat ik bij de PZV hoop te vinden is de kennis om veilig de zee op te kunnen gaan en de kans om te genieten van zeezeilen. Wat ik in kan brengen is enige zeilervaring, kennis van de binnenvaart, technisch inzicht, enthousiasme en behoorlijk wat tijd. Dat het ook een leuke club is, dat weet ik al.

# VHF kanalen Nederlandse kustwateren



*Hans Bakker*

Afbeelding van St. Katherina's Dock bij Jordan Holiday via Pixabay

# Ready for Ramsgate

***Op het moment van schrijven zijn de voorbereidingen voor de Ramsgatetocht 2023 in volle gang. Het doel van de tocht dit jaar is London. In tegenstelling tot andere jaren starten we dit jaar op vrijdag 12 mei, want vooral voor de Noordvloot is het een lange tocht (136 mijl enkele reis). De deelnemers van de Noordvloot vertrekken vanuit hun thuishavens naar IJmuiden en de Zuidvloot verzamelt in de Roompot marina.***

**Ramsgate**

Op zaterdag 13 mei gaan we allemaal naar Engeland oversteken, het doel is Ramsgate de plek waar de Noord- en Zuidvloot samenkomen. Zondagavond vindt dan de traditionele steigerborrel plaats.

Ramsgate is een toeristische vissersstad in het Graafschap Kent met zo'n veertigduizend inwoners en onze jaarlijkse Engelandtocht ontleent zijn naam aan deze stad. Ramsgate was jarenlang een belangrijke haven voor de vele veerboten, maar tegenwoordig is er nog maar één veerboot verbinding over, de verbinding met Oostende. Tussen 1981 en 2005 was er zelfs een hovercraft verbinding tussen Calais en Ramsgate. Na de komst van de Kanaaltunnel in 1994 is deze opgedoekt. Een interessant weetje is dat Vincent van Gogh voor 2 maanden als leraar op een jongensschool in Ramsgate heeft lesgegeven. Bovendien heeft Ramsgate als enige plaats in de UK een Koninklijke jachthaven. Koning George de IV heeft in 1820 als dank deze status aan Ramsgate verleend omdat hij in deze havenstad heel gastvrij was ontvangen.

Haveninformatie Ramsgate: ramsgateroyalharbour.co.uk

**Queenborough**

Op maandag 15 mei vertrekken we van Ramsgate voor een tocht van 43 NM naar Queenborough, dit plaatsje ligt aan de monding van de Thames. Queenborough is een dorp met zo'n 300 inwoners, 2 mijl ten zuiden van Sheerness. Hier monden de rivieren de Medway en de Swale uit in de Thames. Het dorp is sinds de 18e eeuw gericht op de zeevaart. Zo heeft de beroemde Admiraal Lord Nelson zijn zeevaardersvaardigheden vooral in deze wateren opgedaan en er wordt beweerd dat hij samen met zijn maîtresse Lady Hamilton in Queenborough heeft gewoond. Voor degenen die last hebben van zeeziekte is het wellicht een opsteker om te weten dat zelfs een zeerot als Lord Nelson veel last van zeeziekte had.

De haven van Queenborough is altijd bereikbaar en je meert af aan moorings. Er is ook een klein platform waar een klein aantal schepen kunnen afmeren. De "trot boat service" is de taxiservice om de bemanning van en naar hun boten te brengen, dagelijks van 10am tot 9:30pm (UTC+1).

Haveninformatie Queenborough: queenborough-harbour.co.uk



**River Thames**

Dinsdag 16 mei gaan we dan allemaal de Thames op met als einddoel Londen; St. Katharina Dock bij de Towerbridge. Een tocht van 42 NM over de Thames. Een bijzondere tocht met vele uitdagingen, zoals zandbanken, windmolenparken, drukke scheepvaart en sterke stroming, maar er is vooral ook erg veel te zien onderweg.

Als we de eerste 25 NM hebben afgelegd varen we onder de Queen Elizabeth brug door. Lange tijd zijn er enkel tunnels onder de Thames aangelegd om het scheepvaartverkeer niet te hinderen. Toen in 1991 deze brug werd geopend was deze brug uniek, want het was de langste tuibrug van Europa met een onderdoorgang van 57,5m voor de scheepvaart.

Na 35 NM passeren we de Thames Barrière gebouwd tussen 1974 en 1984. Deze waterkering is gemaakt om Londen te beschermen tegen extreem hoog water bij een stormvloed. Bij de Watersnoodramp van 1953 zijn ook in Londen enkele honderden mensen verdronken en is besloten om deze barrière aan te leggen. Het idee van deze barrière is vergelijkbaar met de Oosterscheldekering of de Maaslandkering in de Nieuwe Waterweg, maar het ontwerp en de gekozen oplossingen zijn totaal verschillend. De Thames Barrière heeft 6 afsluitbare doorgangen, 4 van 61m breed en 2 van 31m breed. In de tussenruimten zijn op de bodem stalen deuren geplaatst en deze zorgen ervoor dat de gehele rivier bij extreem weer (harde wind in combinatie met een hoge waterstand) kan worden afgesloten.

Normaliter staan alle deuren open en is er vrije doorgang voor het scheepsverkeer. Voor 1990 sloot de kering gemiddeld één tot twee keer per jaar. Sinds 1990 is dit opgelopen tot vier keer per jaar.

**St. Katharine Docks**

Rond de middag komen we aan bij St. Katharine Docks, de marina in hartje Londen net voor de Tower Bridge. De naam St. Katharine verwijst naar een voormalig ziekenhuis uit de 12e eeuw dat op deze locatie zou hebben gestaan. Zo'n 200 jaar geleden werd de St Katharine Dock Company opgericht en medio 1824 kregen zij toestemming om het gebied ter grootte van 10 hectare te bestemmen voor industrie en havenactiviteiten. De ligging van het Dock was erg gunstig waardoor vele schepen hier gebruik van maakten om te laden en lossen, maar naar gelang de schepen groter werden werd het Dock steeds minder gebruikt omdat de schepen niet meer in de sluis pasten.

Niets zo typisch Brits als een "cup of tea". St. Katharine Docks was ooit de aanvoerhaven voor 32.000 ton thee per jaar, die afkomstig was uit China, India en Ceylon. Op deze plek in Londen vond jarenlang zo'n 85% van de wereldwijde theehandel plaats.

In de 2e wereldoorlog werd St. Katharine Docks door de Duitse bombardementen ernstig beschadigd en is daarna nooit meer volledig herbouwd en is in 1968 definitief gesloten voor de handel. In de jaren zeventig zijn de overgebleven pakhuizen opgeknapt en werd de marina aangelegd.

St. Katharine Docks (Haveninformatie skdocks.co.uk/marina). De marina ligt achter een sluis welke rond hoog water bediend wordt en op dinsdag 16 mei is dat van 10:10 tot 13:40 uur (UTC+2). St. Katharine Docks is een jachthaven met 185 boxen, voorzien van alle faciliteiten en bevindt zich middenin het centrum van Londen. We zullen hier twee nachten verblijven.

St. Katharine docks is de thuishaven van de Gloriana, the Royal Row Barge, deze 92 voet aak is gebouwd in 2012 ter ere van het 60 jarig diamanten jubileum van wijlen koningin Elisabeth. De aak is de moderne uitvoering van de 18e eeuwse roei-aken. En is voorzien van allerlei moderne technologie, waaronder 16 lithium batterijen met een totale opslagcapaciteit van 40kWh waardoor er 6 uur onafgebroken met de boot gevaren kan worden. De Gloriana (haveninformatie: www.skdocks.co.uk)

Ramsgate

de Gloriana

**London**
Woensdag 17 mei is een rustdag zodat ieder die dat wil de stad kan verkennen. De uitdaging wordt te beslissen wat niet te gaan zien, keus te over. Historische gebouwen bezoeken zoals de Tower Bridge vlak naast de jachthaven, The Houses of Parliament met de Big Ben, Saint Paul's Cathedral, de wisseling van de wacht of liever naar het Science of het British museum. Een overvloed aan keuzes en veel te veel voor één dag.

Na een lange dag de toerist uithangen worden we eind van de middag terug in de jachthaven verwacht voor het Captain's Dinner. Voor de oudgedienden binnen de PZV een vaste traditie en voor degene die de eerste keer mee zijn de gelegenheid om kennis te maken met iedereen en om je creatieve talenten te showen in de Zeuntjes Act.

**Terugtocht**
Op donderdag 18 mei kunnen we uitslapen, want we kunnen niet eerder dan tussen 11:57 – 15:27 uur (UTC+2) door de sluit in St. Katharine  Dock. We varen dan weer de Thames af naar Queenborough om te overtijen. Op vrijdag 19 mei gaan we dan allemaal weer naar het noorden of het zuiden oversteken. De Noordvloot eindigt in IJmuiden en de Zuidvloot in Roompot. Vergeet niet om je dan af te melden bij de vlootvoogd.

Thames barriere  visitlondon.com

# ~~Varend~~ Gezonken erfgoed

*Kees Bink*

***Zeezeilers kennen de bekoring van de maritieme wereld. Woorden schieten altijd tekort bij pogingen deze te beschrijven en dan hebben we het vaak alleen nog maar over hetgeen zich afspeelt op en boven de golven. Daaronder is een al even fascinerende wereld, onttrokken aan ons blikveld, waaraan we meestal onwetend voorbijvaren. Een wereld met prachtige landschappen, flora, fauna en… scheepswrakken. Met Ramsgate 2023 in het verschiet hebben we ons al een beeld gevormd van hoe we IJmuiden of de Roompot achter ons zullen laten en de Theemsmonding invaren, maar dit is ook een plek vanwaar door de eeuwen heen ontelbare schepen nooit meer zijn vertrokken. De bodem van het gebied is bezaaid met honderden wrakken en wat nog rest van een eens gekoesterde schippers trots. Eén daarvan is SS Richard Montgomery.***

**De 'Liberty' klasse**
SS Richard Montgomery is een 135 m lang, 3400 ton metend stoomvrachtschip van de 'Liberty' klasse. Liberty schepen werden tijdens de tweede wereldoorlog onder een noodprogramma van de Amerikaanse regering gebouwd naar een simpel, goedkoop te fabriceren Engels ontwerp en waren bedoeld voor het vervoer van vracht, troepen en materieel naar geallieerde krachten in oorlogsgebieden. Meer dan 2700 werden er in de vaart genomen, wat neerkwam op drie stuks om de andere dag, veruit het grootste aantal ooit gebouwd naar één scheepsontwerp. Vanaf het leggen van de kiel, kostte het een werf aanvankelijk acht maanden om tot tewaterlating te komen. Maar die tijd werd gaandeweg gereduceerd tot minder dan een week. Het record werd gevestigd met vier dagen en 15½ uur. Ze waren dan ook niet mooi, -President Franklin D. Roosevelt noemde het naar verluid ooit een "afschuwelijk ogend object"-, maar wel sterk! Meer dan 2400 overleefden de oorlog en vormden daarna de basis voor het succes van scheepsmagnaten als Aristoteles Onassis. Er zijn er nu nog twee operationeel.

**Niet storen**
In 1944 maakte de Montgomery de oversteek naar Engeland met aan boord meer dan 6000 ton munitie, bedoeld voor geallieerde troepen die inmiddels de Franse kust in handen hadden. In de Theemsmonding zou ze de vorming van een konvooi afwachten om daarin af te reizen naar Cherbourg. De havenautoriteiten wezen haar een ankerplek toe bij Nore Sand, ter hoogte van Sheerness. Daar sloeg een noorderstorm haar van het anker en zette haar op een zandbank. De bemanning van schepen in de

Foto “LibShpsLCT_DUKWCherbourg22JUL44” Bron: https://hamptonroadsnavalmuseum.blogspot.com/2016/08/lighting-off-liberty-ship.html

buurt zagen haar met krabbend anker afdrijven en sloegen alarm met hun sirenes, maar de kapitein was net een dutje aan het doen en zijn eerste officier had achteraf eigenlijk geen idee waarom hij hem niet had gewekt. Bij afgaand tij brak het zwaarbeladen schip daarna in tweeën en vond SS Richard Montgomery haar graf.
Met de hulp van een lokaal stuwadoorsbedrijf, werd gebruikmakend van de scheepskranen een maand lang lading uit de volgelopen ruimen gehaald, tot de bergers het te link begonnen te vinden en gevarengeld eisten. Dat werd hen door de Britse regering geweigerd omdat dit de berging volgens haar te duur zou maken. Daarop verlieten de arbeiders het wrak, met nog 1400 ton hoog explosief TNT aan boord, om er tot op de dag van vandaag niet meer terug te keren.

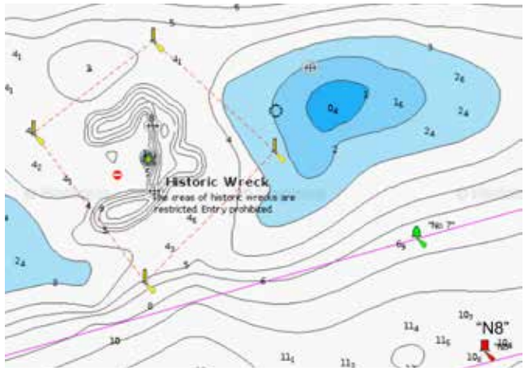
**Tikkende tijdbom**

Daar, op 200 meter van de Medway Approach Channel, waar dagelijks supertankers langsvaren met hun lading voor de LNG terminal op het Grain schiereiland, ligt een tijdbom die -als hij af gaat- een van ‘s werelds zwaarste niet-nucleaire explosies in de geschiedenis teweeg zal brengen. De klap zal vrijwel alle ruiten in Sheerness doen sneuvelen. In een driehonderd meter brede kolom zullen water, staalfragmenten, modder en stenen zo’n drie kilometer de lucht in worden geslingerd en een vloedgolf zal de stad deels overstromen. Neerkomende brokstukken zullen grote schade aan gebouwen en infrastructuur veroorzaken en vele mensenlevens eisen.
Het zal wel loslopen? Decennialang is door de havenautoriteiten en inwoners van Sheerness aangedrongen op ruiming, ingegeven door een BBC rapport uit 1970 waarin bovenstaand horrorscenario wordt beschreven. Consultants in opdracht van de Britse regering stelden in 1999 dat niets doen niet langer een optie was, hetgeen gesteund werd door hoge ambtenaren die vonden dat het inderdaad afgelopen moest zijn met het uitstelgedrag. Dat is nu 24 jaar geleden… Vijf jaar later concludeerde New Scientist magazine dat de lading nog steeds dodelijk is en niet alleen zou kunnen ontploffen bij en aanvaring of door verschuiving, maar dat dit zelfs spontaan zou kunnen gebeuren door de mate van verval van de bommen. Al bijna tachtig jaar, weigert de overheid uit kostenoverweging dit gevaar af te wenden. ‘Vroeg of laat zullen ze iets moeten doen’ zei onlangs het University College London Instituut voor risicoreductie en rampenbestrijding. De vraag is of ze het te laat gaan doen.

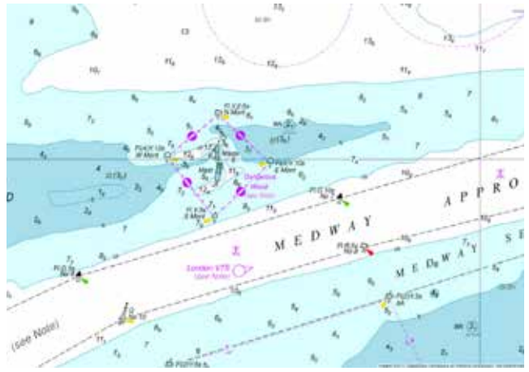
Historic wreck

Bovenaanzicht






Historic wreck

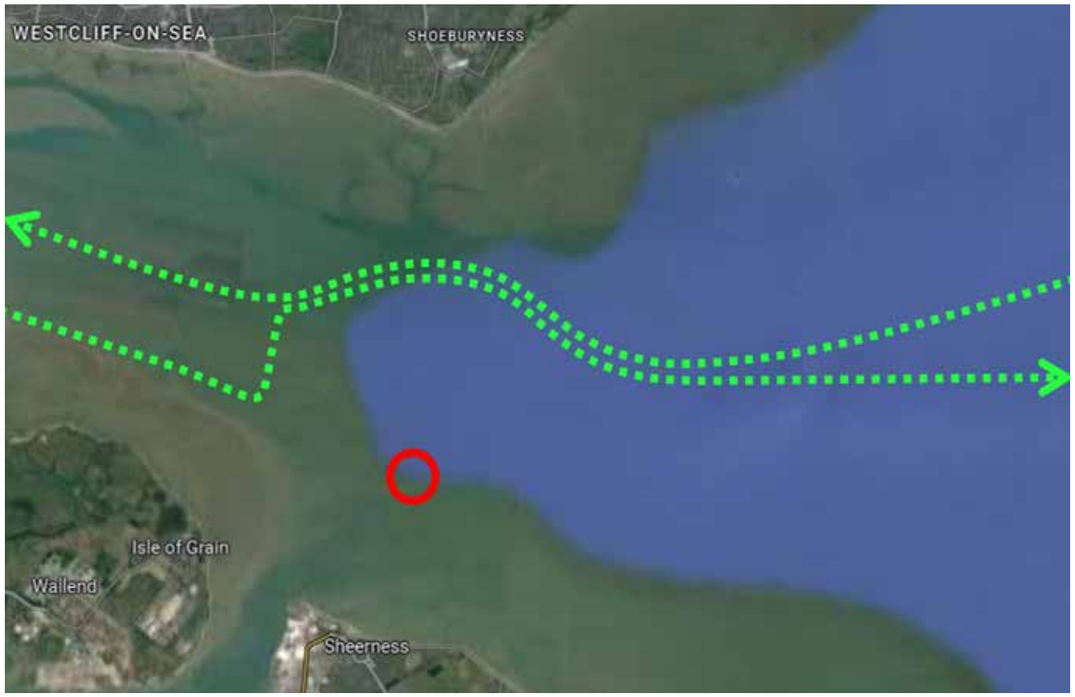



Kaartje

**Uit het oog....**

Recent is dan eindelijk besloten om iets te doen. Het wrak ligt op een gemiddelde diepte van slechts 15 meter, waardoor haar drie zware masten bij alle getijden boven het wateroppervlak uitsteken. Ook deze zijn in verregaande staat van verval en het ministerie van Defensie waarschuwde dat ze de al zo lang gevreesde ontploffing teweeg zouden kunnen brengen als ze afbreken en neerstorten. Nu schijnt het, dat een door de Britse Marine ondersteunde aannemer bereid is gevonden deze masten te verwijderen. De werkzaamheden zouden vorig jaar al hebben moeten beginnen, maar zijn uitgesteld. De initiële opluchting heeft inmiddels echter plaatsgemaakt voor een discussie over hoe verstandig het eigenlijk is om miljoenen te besteden aan het verwijderen van een goede visuele markering...

Hoe moet dat nu met de Ramsgate 2023? Omvaren en St Katharine Docks benaderen vanaf de andere zijde van Tower Bridge is helaas niet mogelijk. SS Montgomery is echter goed te omzeilen, al is het bij passage misschien raadzaam om gehoorbescherming en een vuurwerkbril voor alle opvarenden aan boord te hebben en zo weinig mogelijk trilling te veroorzaken. Respecteer de kardinaal en vraag de vlootvoogd om advies! Voor diegenen die het risico desondanks toch echt te groot vinden, is het misschien niet te laat om bij de Ramsgate commissie hun deelname in te trekken en hun geld terug te vragen. Aan hen die zichzelf zeezeiler noemen, zo nodig verzot moeten zijn op avontuur en dit icoon met eigen ogen willen aanschouwen zonder te betalen voor de rondvaartboten die dit faciliteren: behouden vaart!




Aanbevolen route? Grapje!

Twee gebroeders

*Ries van de Camp*

# Opsporing verzocht (tijdens de Ramsgate)

***Wie helpt me mijn schepen terug te vinden?***

Vroeger toen ik nog een klein kereltje was, lag ik vaak in bed te luisteren naar het geluid van een binnenvaartschip dat na een late schutting in Lith onverstoorbaar de Maas op tufte met zijn eencilinder langzaamlopende Industrie, Kromhout, Bolnes…
Keus genoeg toen er nog florerende Nederlandse motorenfabrieken waren. Dat bed stond in Megen aan de Maas en waar ik opgegroeid ben was het 's avonds stil en het geluid droeg ver. Dat is me altijd bijgebleven, varen van a naar b over water.

## Twee Gebroeders

Vrij snel daarna moest ook de beroepskeuze eraan geloven en begon mijn leven als binnenvaartschipper. De Noord-Zuidvaart werd het. De vrachtvaart van Nederland via België naar Frankrijk waarvan de bevrachting geregeld werd door coöperatieve beurzen. Nu bestaat dat niet meer maar toen was het een prima systeem dat iedereen de kans bood op een mooi reisje voor een eerlijke prijs. Het schip dat ik met een maat kocht was een klipper, de Twee Gebroeders. Mooi schip om te zien. In 1905 gebouwd als zeilschip van 26m, vrij snel verlengd naar 29m omdat hij slecht overstag ging en later nogmaals verlengd naar 39m voor de Franse kanalen, voor de spitsenvaart dus.

## SPES

Om te wonen kocht ik een oude steilsteven van 25m, die ik heb omgebouwd en heb gebruikt als varend woonschip. Oorspronkelijk was de SPES als zeilend vrachtschip gebouwd in 1912. Op de foto linksonder is hij onderweg over het IJsselmeer. Daarnaast de SPES na mijn verbouwing.

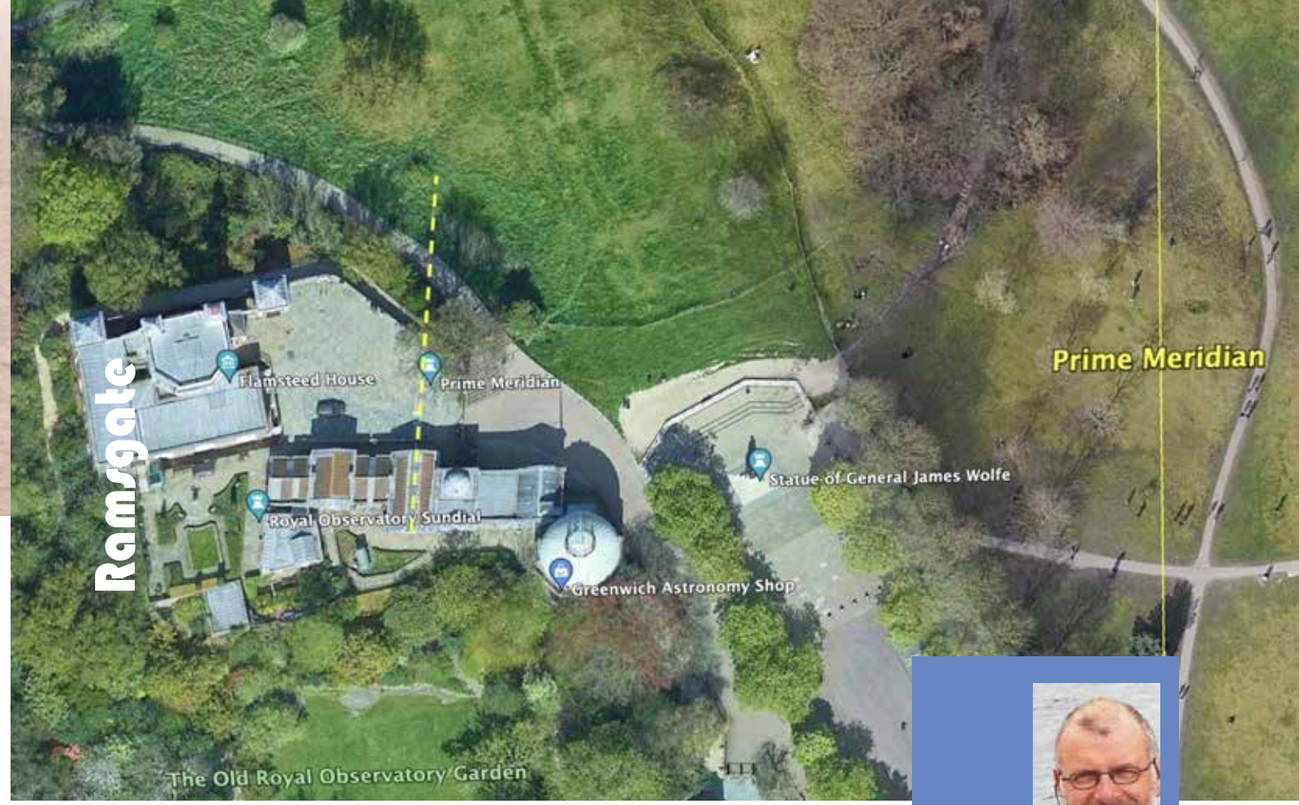
## Opsporing verzocht

In mijn binnenvaart loopbaan zijn er wel meer schepen geweest maar de Twee Gebroeders en SPES zijn toevallig beiden in Engeland terecht gekomen. Ze zouden ergens in Londen moeten liggen en ik zal er eens goed voor gaan zitten of ik ze kan ontdekken tijdens de komende Ramsgate. Mocht iemand ze vinden tijdens de Ramsgate of komende zomer, a pint of Guinness voor de eerste spotter is de beloning!

SPES onder zeil

SPES






De stippellijn is de historische nulmeridiaan, Unesco erfgoed, de getrokken lijn de huidige.

*Arend Jan Klinkhamer*

# Greenwich 0° is niet 0°

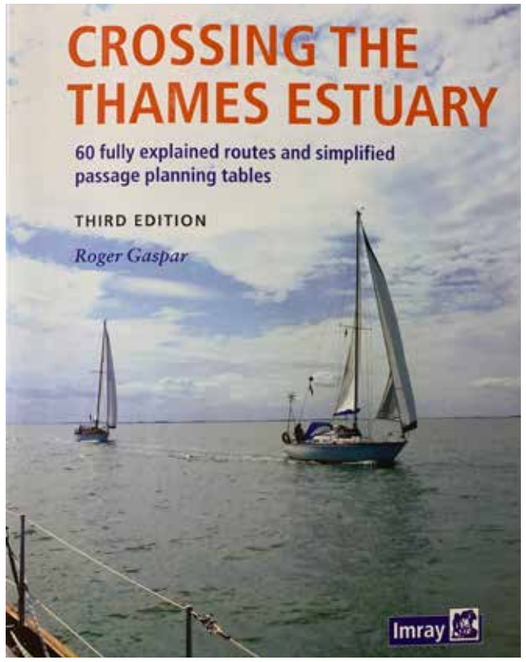
***Tijdens de Ramsgate tocht zullen een aantal van jullie het Greenwich Observatorium bezoeken. Op de nullijn loopt daar een streep in het plaveisel die de nulmeridiaan aangeeft, 's avonds schijnt een sterke groene laser naar het noorden. Maar: staande op die streep geeft je GPS 0 0,09'W aan! Daar klopt iets niet.***

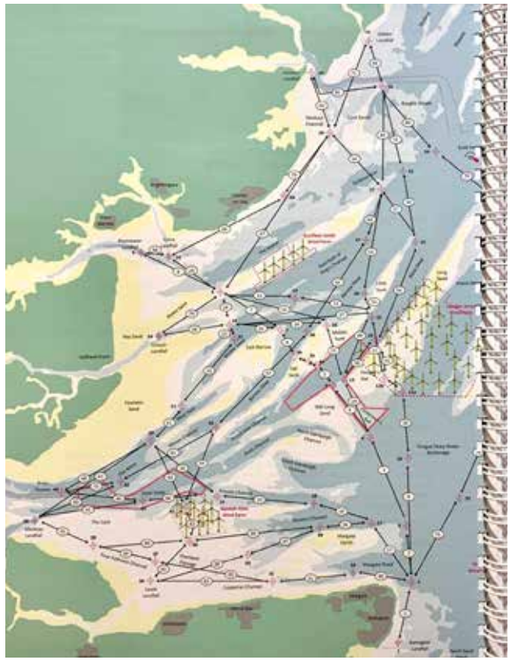
De huidige nulmeridiaan ligt 102 meter ten oosten van die streep in het plaveisel. Het plaatje uit Google Earth laat het zien. Dat is geen oude meetfout; men had heel nauwkeurig met een bak kwik een telescoop verticaal gesteld en precies op het noorden gericht om met de doorgang van bepaalde sterren door de verticaal de lokale tijd (Greenwich Time) op nul te zetten. Dat was nodig om met Greenwich Time op een goede chronometer aan boord uit ster- of zonswaarnemingen de positie te berekenen. De plaats van de nulmeridiaan bepaalt de tijd van Greenwich.

Toen later met telegraafverbindingen Greenwich tijd nauwkeurig werd vergeleken met andere tijdmeetstations, kwamen er verschillen boven water. Wat bleek? De verticaal in Greenwich gaat niet door het centrum van de aarde; het zwaartekrachtveld wijkt een beetje af door ongelijke verdeling van de massa in de aardkorst in en onder zuid-Engeland. Alles stond netjes in het lood, maar lood hangt daar een beetje scheef. In 1984 is de plaatsbepaling op aarde internationaal op een heel nieuwe manier vastgelegd. Vandaar de 84 in WGS84 als referentie in onze GPS. De nulmeridiaan volgt nu wiskundige modellen en satellietmetingen.
Daardoor is het allemaal nauwkeuriger geworden, zelfs de continentverschuiving wordt meegenomen bij de kartering: Europa schuift 3 cm per jaar naar het noordoosten, maar de nulmeridiaan schuift niet meer mee.

Terug naar de Ramsgate tocht: op weg naar het Katherine's Dock vaar je door de nulmeridiaan. Maar als je terugvaart naar Queenborough ga je drie keer door de nulmeridiaan, tenminste als je netjes stuurboordwal houdt. Kijk maar op de kaart!

In het verlengde van de lijn in het plaveisel staat de telescoop waarmee door een spleet in de nok van het dak de sterdoorgangen werden gemeten.



Techniek en vaarpraktijk

# Tochtplanning in de Thamesmonding

Arend Jan Klinkhamer

***Het maken van overtochtplanningen in de Thamesmonding is vaak een wat tijdrovende klus. Als je bijvoorbeeld van Ramsgate naar de Blackwater wilt is het een hele rekenpartij wanneer je waar bent en welke stroom daar dan loopt. Wij waren daar vaak wel een kwartiertje mee bezig als we het een beetje precies wilden doen.***

Dat hoeft niet meer. Er is nu een gids waarin al dat werk voor ons al is gedaan: Crossing the Thames Estuary, geschreven door Roger Gaspar. Hij heeft de mogelijke routes op een rijtje gezet en in etappes verdeeld. Het boek beschrijft van elke etappe details van wat je tegenkomt. De etappes zijn zo gekozen dat de stroom zo goed mogelijk kan worden afgeleid uit de wybertjes van de zeekaart. Als referentie heeft hij voor alle routes hoogwater Sheerness gekozen; voor elk half uur ten opzichte van dit HW geeft hij voor een route de vaartijd over elke etappe en over het totale traject, in aparte tabellen voor bootsnelheden van 4, 5, 6 en 7 knopen.

Het kaartje toont alle etappes. In tabellen zijn de routes uitgerekend. De voorbeeldtabel is die voor een bootsnelheid van 4 knopen voor de tocht van Ramsgate naar de Blackwater. De bovenste rij geeft de vertrektijden ten opzichte van HW Sheerness. Daaronder staan de vaartijden voor elke etappe (hij noemt ze sectors) met daaronder de verwachte aankomsttijd, weer t.o.v. HW Sheerness. In de onderste rij geeft een paars blokje de snelste overtocht aan. Links en rechts daarvan in groen naar rood de langere tijden. In de tabel zelf geven groen en rood voor elke etappe aan of je daar stroom mee hebt of tegen. Een kind kan de was doen!

Voor de plekken waar routes dwars over banken gaan geeft het boek gedetailleerde dieptekaarten. Naast het boek is er een website waarop regelmatig bijgewerkte kaartjes staan; de schrijver heeft een motorboot waarmee hij elk voorjaar dieptepeilingen doet die in een kaartje naar de website gaan. De website is crossingthethamesestuary.com. Aanbevolen!

Tochtverslag



Annemieke Stallaert

Footbridge

# Eastcoast Revisited

***Na twee jaar smachten konden we eindelijk weer naar ons geliefde Engeland. Helaas bleek de haven van Dover nog niet vrijgegeven voor de pleziervaart. En omdat we met onze zeehond Lotje gebonden zijn aan de 'Approved Routes for bringing your Pet into the UK' (zie Zeezeilen Mei 2022) viel de Engelse Zuidkust af. Dan maar naar de Oostkust. Daar voelen we ons tenslotte thuis. En dan blijkt dat daar ook nog genoeg te ontdekken valt...***

**Ferry expensive**

Willem en Bart vertrokken samen met een heerlijk bakstagwindje naar Harwich, en een dag later volgden Prinses Lotje en ik met de trein-tram-Stena Brittanica. Zoals eerder beschreven een dure maar verplichte grap. Tenminste als je geen zin hebt in een vakantie vol angst over gedoe met de douane. In de praktijk blijkt het vooral voor je eigen gemoedsrust noodzakelijk: nog altijd geen hond die controleert of de inentingen kloppen en of de ontworming echt wel binnen het vereiste tijdvenster heeft plaatsgevonden. Opnieuw geen stempel in Lotjes paspoort. En ze ging nog wel voor haar 5e Kanaaloversteek... De hele vakantie is er niemand die om haar papieren heeft gevraagd. Zouden onze Engelse bureaucraten daar geen tijd meer voor hebben nu ze al die in- en uitklaringen moeten verwerken?
De 19 euro extra voor een plekje in de VIP-lounge is overigens géén weggegooid geld. Geen gillende kinderen om je heen, min of meer beschaafd (want nuchter) volk, een fatsoenlijke stoel om een tukje in te doen, en gratis koffie, thee en koek. Wat wil een mens nog meer?
Nou, WiFi dus. Een laatste financiële ferry tip: zet je data roaming helemaal uit, ook als je gebruik maakt van het boord Wi-Fi-netwerk. Onbedoeld pikte ik toch onderweg een Maritiem Mobiel Netwerk op toen de Ferry een windfarm passeerde. Kassa! Ik kon 80 euro aftikken. Want de whatsappjes beginnen vanzelf binnen te lopen. Gelukkig vaart zo'n ferry heel snel. Je moet er niet aan denken wat er gebeurt als je al zeilend om zo'n windpark heen vaart.... dan komt er een hoop dataverkeer bij!

**Starten met stoppen**

De aankomst in Harwich vanaf zo'n ferry is toch heel anders dan je vanuit de kuip gewend bent. Het zicht op de stad, de kranen en het achterland: je ziet zoveel meer. Het voelde desondanks als thuiskomen. Zeker toen ik Hellen ontdekte, al

klotsend aan Ha'penny Pier. Willem en Bart kwamen me oppikken. Een klein taxiritje later (wel vooraf bestellen!) en het was 'welcome aboard!'.
Nou had ik me voorgenomen om deze vakantie eens-en-voor-altijd met roken te stoppen. Succes gegarandeerd; we weten allemaal hoe ver de havens aan de Eastcoast van de winkels afliggen. Ik had ruim voor vertrek de boot gestript van verdwaalde reservevoorraad en aanstekers (dat laatste was overigens niet slim) en voor ik aan boord van de Hellen stapte doneerde ik mijn laatste peukjes aan de taxichauffeur. Vol goede moed vertrokken we naar de veel rustiger Suffolk Yacht Harbour in Levington (schuin tegenover Harwich). Jammer genoeg liepen we vast in de havengeul. Geen beweging in te krijgen. En inmiddels was 't pikkedonker en was ik doodop van een toch wel inspannende reisdag-met-hond. Laten we zeggen dat ik niet de enige was die op dat moment spijt had van mijn stoppoging. Die ik overigens wel vol heb gehouden. Mede dankzij het engelengeduld van Bart en Willem. Hoe fijn is dan een goed op elkaar ingespeelde bemanning aan wie je niks hoeft uit te leggen...

**Ontdek-je-plekje**
We hadden ons vooraf niet vastgelegd op droombestemmingen, en wilden ons laten leiden naar 'daar waar de wind ons brengt'. Bart kent al heel veel havens van de Ramsgatetochten, maar dat vraagt weinig eigen inbreng – je volgt het tochtplan dat al dan niet klassikaal op palavers wordt bijgesteld. Nu konden we zelf kiezen. De East Coast Pilot ging open en daarmee een hele nieuwe wereld van kreekjes en stekjes. Met ook na zo'n 18 Ramsgates en minstens 10 privévakanties nog een aantal verrassingen.

**Aanloop zonder vuurtoren**
Allereerst wilden we naar Southwold. Dat is voor velen al een bekende bestemming, maar helaas niet aan te lopen met een grotere groep. Deze snelstromende rivier kun je namelijk alleen met tij mee binnenvaren, en dan moet je goed kijken naar je benodigde diepgang. Want Southwold heeft geen boxen, het is 'rafting alongside'. Dat is met een Ramsgatevloot met diepgang variërend tussen de 150 een 225 gewoon geen optie: de diepst stekende schepen zijn vaak ook het snelst, maar moeten als laatste aanleggen. En ervaring leert dat ingewikkelde schema's zelden worden nageleefd in vlootverband....
Dit jaar besloten we om dan eindelijk toch maar eens te gaan. Eerst naar Lowestoft, omdat je Southwold als getijdehaven niet goed vanuit het zuiden kunt aanvaren met het oog op het tij. Onderweg naar 't noorden wijzen we Bart op voor hem nieuwe plekjes: de spannende aanloop naar de Deben, het altijd bruisende Woodbridge, de vuurtoren van Orford Ness.... hee wacht even. Waar is die naar toe? Plotter erbij. Kaart erbij. Informatiejunk als ik ben kan ik dit niet velen. Google is your friend.

Die prachtige rood-witte vuurtoren, dat grade II listed monument, dat al sinds 1792 op deze kaap stond en eruitzag zoals een vuurtoren eruit hoort te zien? Die is niet meer. Ondanks manhaftige pogingen van de Orfordness Lighthouse Trust om hem zo lang mogelijk te behouden is een

Hellen aan ha' penny pier

Lowestoft Topstyle

laatste storm in september 2019 hem fataal geworden. Net als overigens zijn tweelingbroer in 1887 en hun voorganger in 1792. Kusterosie. Iets waar de Engelsen zich maar bij neer hebben gelegd. Trinity House, verantwoordelijk voor betonning en lichtbakens in Engeland, heeft de vuurtoren van Orfordness al in 2013 uit dienst genomen. In plaats daarvan is de lichtsterkte van Southwold Lighthouse opgevoerd. Het is maar dat u 't weet...

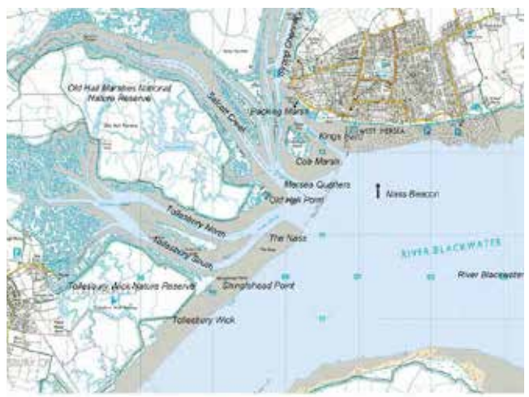
Ook Lowestoft zelf blijkt in een paar jaar tijd onherkenbaar veranderd, in het nadeel. En het was al niet om over naar huis te schrijven. Inmiddels lijken de stadsvernieuwers het halverwege op te hebben gegeven en hebben de duiven de macht gegrepen. Verlaten projecten en werkloosheid in een land waar de NHS en mondzorg net zo slecht blijkt als de keuken. Blij dat we de volgende dag de 5 NM zuidwaarts konden pakken. Weg uit dit gekkenhuis!

**Southwold**
Juist omdat we geregeld discussies hebben gevoerd over Southwold in clubverband, had ik onbewust een gevarendriehoek in mijn hoofd bij deze haven. Volkomen onterecht. Als je je goed inleest, de instructies van de havenmeester opvolgt ten aanzien van ondieptes in de havengeul en je gezond verstand blijft gebruiken (tegenstrooms afmeren dus) is het prima te doen.
Southwold bleek gelukkig niks van haar veelgeprezen charme te hebben verloren. Je ligt er weliswaar zonder sanitair, maar de omgeving weegt er ruimschoots tegenop. Je kunt er geweldig wandelen, er is een mooie karaktervolle pub, een goed gesorteerde chandlery en in de karakteristieke zwarte hutjes wordt de lekkerste verse vis verkocht.
Achter de voetgangersbrug die het einde van de haven markeert strekt zich een enorm natuurgebied uit, maar helaas had onze buitenboordmotor kuren dus durfden we het niet aan om per dinghy de rivier op te varen. Na onze deprimerende ervaring in Lowestoft was het stadje gelukkig een verademing: een fraaie kustplaats met grappige winkeltjes, mooie pubs, de Adnams Bierbrouwerij (met fanshop) en een geweldig strand. Na twee dagen wilden we wel weer eens douchen maar we komen hier zeker terug.

**West Mersea**
Een andere geweldige verrassing was West Mersea. Het oostelijk deel van Mersea Island kennen we wel, je vaart erlangs als je naar Brightlingsea gaat en we zijn er ooit met PZV per watertaxi naar toe geweest. Ik herinner me het in ganzenpas door de velden wandelen om een kreeftenfarm te bezoeken.
De westzijde van het eiland was ons nog volslagen onbekend en blijkt heel anders van karakter. Een bruisend stadje met een museum, gezellige restaurantjes, leuke lunchrooms en grappige winkeltjes. En aan de waterkant veel vishandel, oesterputten, een hammerhead/aanlegpier, een enorm dinghyveld, een chandlery, een werf en maar liefst twee zeilclubs. We vielen met ons neus in de boter, het was Mersea Week en het gonsde van de zeilende jeugd en enthousiaste ouders.
West Mersea is dus sowieso een aanrader als bestemming maar als je gaat, ga dan alsjeblieft per boot. Dit wil je namelijk niet missen.

Southwold

Mersea Harbour [(c) Environment Agency 1997]



De aanloop is ook met laag water redelijk goed te doen; vanaf Bench Head (eigenlijk de aanloop naar Tollesbury) stuur je aan op Naas Beacon. Aan het eind van het betonde kanaaltje vaar je voorzichtig langs de rijen moorings Mersea Quarters in. Zelfs diepstekende schepen (>2 m) houden in dit smalle kanaaltje water onder de kiel.
De havenmeester van West Mersea Yacht Club luistert onder werktijd uit op kanaal 37 en heeft als radioroepnaam 'YC One' (dat spreek je uit als 'why see one') en zal je een vrije mooring toewijzen – er zijn helaas geen visitors moorings maar er is eigenlijk altijd wel plek.

En wat voor een plek. Je ligt er tussen de smacks en Thames barges, vissers plokkeren aan je voorbij, en verder stilte en vogels. Veel vogels. Schitterende luchten en vergezichten en rust.
Met als baken de Packing Shed, een oude oesterschuur die tegenwoordig af te huren is inclusief catering voor privéfeestjes. En waar een paar keer per jaar high teas worden georganiseerd om de onderhoudskosten voor dit erfgoed te bekostigen.
Mijn fantasie sloeg natuurlijk op hol van dit idyllische plekje en ik heb ter plekke de Ramsgatecommissie gecontacteerd. Met zijn allen per dinghy naar zo'n eilandje om samen een feestje te bouwen....

**Sowot en de Two Stroke Engine**
Een dinghy is eigenlijk een must have aan de Engelse oostkust. We investeerden daarom een paar jaar geleden al in een goede rubberboot met vin bodem. Maar de voortstuwing geeft altijd een hoop gedoe. Een elektrische motor is aan de kust niet sterk genoeg en bij een benzinemotortje zit je met twee soorten brandstof. Bovendien gaan die krengen snel kapot. Met twee buitenboordmotors in reparatie had Willem een oude Tomos op de kop getikt, een ouderwetse luchtgekoelde eencilinder. Daar kan weinig aan kapot, zou je zeggen. Behalve het aankoppelstuk van de benzineslang. Dat hadden wij dan weer. Niet aan te komen dus in Engeland. De Tomos werd door onze Engelse vrienden omgedoopt in Sowot en we berustten in de gedachte dat we in geval van nood altijd nog konden overstappen op onze 'two stroke engine': Willem en Bart.
Maar van Mersea Quarters is het nog een gruwelijk eind naar de hammerhead en Lotje was na een fikse dagtocht vanuit Ipswich wel aan enig walvertier toe. Gelukkig doet de havenmeester van West Mersea tevens dienst als watertaxi om je van en aan boord te brengen. 'Why see one' bracht ons dan ook keurig met rubberboot op sleep naar de hammerhead.
Om vervolgens na een fijne wandeling in een pub te belanden en daar bij zonsondergang naar de prachtige riviermonding te kijken, waar het tij langzaam weer op begint te komen..... kak! Onze 'two stroke engine' had het nog zwaar te halen, dat hele eind tegenstrooms naar onze Hellen.
De volgende dag sneed Willem het onwillige koppelstuk van de slang en bevestigde de benzineslang met een slangenklem aan de benzine inlaat. Dat werkte prima, althans tot ik bij het aanvaren van de hammerhead in Brightlingsea de grond raakte waarna de breekpen van de schroef afbrak. Natuurlijk geen passende te vinden, zelfs niet bij onze huisleverancier French's. De rest van de vakantie heeft Sowot decoratief aan de hekrailing gehangen en hebben we om beurten geroeid.

West Mersea

Mud berth Tollesbury

**Tollesbury**
Het was nergens aan de oostkust erg druk maar we vonden Tollesbury verrassend levendig. Er zijn mooie nieuwe douchefaciliteiten aangelegd en de wandeling door het krekengebied en naar het stadje is nog steeds de moeite waard. Het zwembad bij de haven wordt volop gebruikt en overall maakt het een nette indruk. Door een dip in inkomsten tijdens Covid (en omdat de vaste ligplaatshouders bleven liggen) heeft men het baggeren daar ook maar even in lockdown gezet. Met als gevolg dat je ook in het kommetje muurvast komt te liggen, ruim 3 uur aan weerszijden van LW. Nou maakt dat natuurlijk op zich weinig uit; de haven is sowieso maar 1,5 uur aan weerszijden van HW toegankelijk. Maar toch, het voelt raar aan en je bent ongewild voorzichtiger in je bewegingen aan boord. En wat duurt het lang voor je schip weer helemaal vrij komt te liggen!
Voor onze buurman duurde het te lang. Hij had net zijn boot gekocht en wilde een uurtje gaan proefvaren. Jammer genoeg verwarde hij op de peilschaal bij de drempel voeten met meters. Meermaals. Je hoorde het aan de andere kant van de haven bonken....



Het dichtslibben van de haven was een opmaat naar de verhalen die we hoorden in de nog altijd gezellige village-pub. De druk op de huizenmarkt in deze relatief dicht bij Londen gelegen regio is fors toegenomen. Tegelijkertijd valt de lokale werkgelegenheid steeds meer weg. De ligplaatsen in de haven worden dan ook steeds meer benut voor vaste bewoning. De grootste pechvogels kunnen zich (om uiteenlopende redenen) het liggeld niet meer veroorloven en wonen voor 150 pond per strekkende meter zonder drinkwater of elektra in een mud berth. Dat stemt je toch wel even tot nadenken...

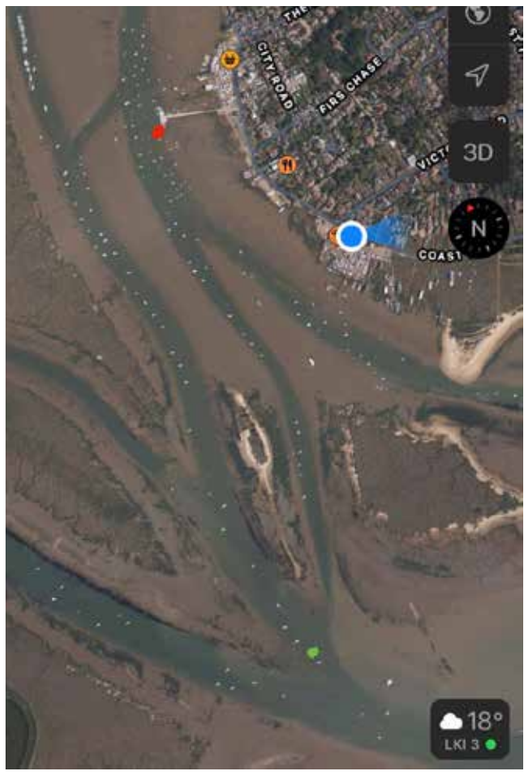
Toen ik de volgende dag weer met Lotje door de kreken ging wandelen snapte ik ineens de nette staat van de wandelpaden, en de komst van extra douches. Ik snapte nu ook waarom de mud berths zo volbezet waren, en waarom een deel van de mud berths niet meer publiek toegankelijk was.
Lotje trok zich daar overigens niets van aan. Die ging er, met haar kleine pootjes door de modder, vrolijk vandoor, achter een of ander beest aan. Er zat niks anders op, ik moest haar achterna, al klauterend en glijdend. We zullen maar zeggen dat het goed is dat er geen foto's van zijn...

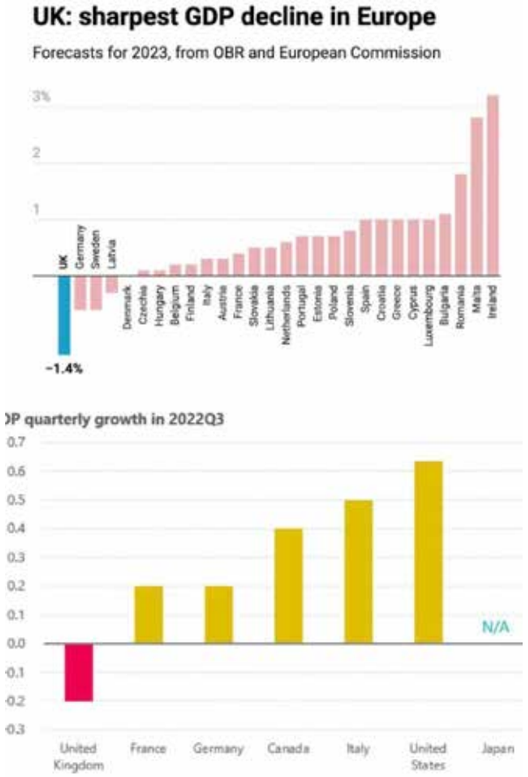
**Melancholiek**
Na Tollesbury volgden nog tal van andere stadjes en gaandeweg onze vakantie werd duidelijk: de achteruitgang van Lowestoft en Tollesbury staat niet op zichzelf. Evenmin als de in zee stortende vuurtoren.
Voor de anglofiel-met-hang-naar-good-old-England zijn Southwold en West Mersea de positieve uitzondering. Op tal van plekken langs de Oostkust zet het verval, dat al jaren zichtbaar was, nu in rap tempo door. Zowel sociaal-economisch opzicht als in de natuurlijke omgeving lijkt het hek van de dam. Gelukkig heeft het Department of Environment Food and Rural Affairs een rijksprogramma afgekondigd om kusterosie tegen te gaan. Maar in Suffolk, waar hele dorpen in zee storten, doe je met de 10 miljoen pond die ze in 2019 kregen niet veel. En sindsdien gaat het economisch hard bergafwaarts.

De problemen van Engeland zijn structureel en worden verergerd door niet alleen de economische (energie)crisis waar we voor staan maar ook nog eens de Brexit. Maar hoe wil je zaken als kusterosie en klimaatveranderingen het hoofd bieden met een economie die achteruit holt en een groeiende kloof tussen rijk en arm, tussen city en countryside?

Zo slecht hebben we het niet in ons kikkerlandje! Somber over het lot van onze geliefde Eastcoast zetten we koers naar de veiliger kusten dan wel erosiebestendige havens van het Europese continent.

Pub-hammerhead-Hellen



# Vrouwenzeilweekend 1-2-3 september 2023

Nicole Kivits en Jacqueline Flink

***Het Vrouwenzeilweekend is terug van weggeweest! Dit jaar gaan we de jarenlange traditie (sinds 1986!) van het PZV Vrouwenweekend weer nieuw leven inblazen. Zeilen, schipperen, gezelligheid, navigeren, borrelen, overstag, zelfvertrouwen, gijpen, passie, kruisen, humor, grenzen verleggen, hijsen, dineren, afvallen, uitdagingen... het zijn allemaal ingrediënten van het aanstaande vrouwenzeilweekend.***

**Wie kunnen er mee?**

- Vrouwen die willen schipperen op hun eigen zeilboot of de zeilboot van een van de andere deelnemers;
- Vrouwen die meewillen als opstapper en al over zeilkennis en enige zeilervaring beschikken.

Tijdens de tocht wordt er van je verwacht dat je meedenkt, meedoet en mee aanpakt. En tip: als introducé / ter kennismaking kun je ook mee als je nog geen lid bent van PZV. De kosten worden per boot omgeslagen (liggeld, diesel, fourage, evt. restaurant etc. en met de schipper te verrekenen kooiengeld à € 17,50 pppd).

**Route**

Het streven is om een stuk op zee te zeilen. We verzamelen op een centrale plek en van daaruit varen we gezamenlijk onze tocht. Voor sommige boten betekent dit al op vrijdag overdag varen, voor andere boten misschien niet. Zondag einde van de dag ben je weer terug in de thuishaven.
Of dat dat in het Noorden of in het Zuiden zal zijn, is afhankelijk van de beschikbare boten.

Help ons om een tochtplan te kunnen maken! Geef ons alvast een hint per mail of app: Nicole Kivits (tel. 06-25543533) en Jacqueline Flink (tel. 06-38504169):

- Of je van plan bent om mee te gaan;
- met je eigen boot of als opstapper op een andere boot en;
- of je de voorkeur hebt om naar het noorden of naar het zuiden te gaan.

Het definitieve programma wordt bekend gemaakt via onze website pzv-zeezeilen.nl.
.

Logo 1986

# Race tegen de natuur

Erik van Genuchten

***De 14e editie van The Ocean Race is in januari begonnen in Spanje. Vijf foilende IMOCA jachten vertrokken op een race van 32.000 zeemijl (60.000 km) over de hele wereld. 's Werelds zwaarste zeilwedstrijd heeft een ongekende transformatie ondergaan.***

**Nederlanders in de Ocean Race**

Nederland is altijd een groot zeilland geweest en dat is terug te zien aan de Nederlandse successen die er in de afgelopen vijftig jaar The Ocean Race (TOR) zijn geboekt. Nog altijd is Conny van Rietschoten de enige schipper die twee opeenvolgende races achter elkaar wist te winnen. Bouwe Bekking voer de race acht keer en is in dat aantal ongeëvenaard. In 2018 schipperde Carolijn Brouwer als eerste Nederlandse vrouw een team over de finish. Ook voor deze editie – precies vijftig jaar nadat de allereerste race werd gevaren in 1973 – stonden weer rijen Nederlandse zeilers te trappelen. Voor velen van hen viel die droom in de duigen toen het Nederlandse Team Nextgen zich in oktober terugtrok. Reden: gebrek aan sponsoring.
Deze editie vaart maar één Nederlander mee de wereld rond; Rosalin Kuiper zij vaart mee op de IMOCA 60 van de Duitse zeiler Boris Herrmann, team Malizia.

**Sprintjes en 'legs'**

De eerste etappe was een sprint van 1.900 zeemijl van Alicante naar Kaapverdië.
Etappe twee begon op 25 januari en zag de vloot over de evenaar racen, zuidwaarts naar Kaapstad aankomst was 12 februari. Dit zal ook de eerste van drie 'haul-out' stops zijn, waar de boten uit het water worden getild voor onderhoud.
De volgende is een record brekende etappe - de langste raceafstand in de 50-jarige geschiedenis van het evenement - een marathon van 12.750 zeemijl van een maand naar Itajaí, Brazilië. Hier kunnen de schepen dubbele punten voor de eindoverwinning verdienen.
Een van de redenen dat we tijdens deze editie Auckland niet aandoen, is dat Nieuw-Zeeland lange tijd potdicht zat voor buitenlanders. Het is ook de belangrijkste reden dat de race een jaar is uitgesteld.
In de mooiste traditie van The Ocean Race neemt de derde etappe de IMOCA-zeilers mee naar de Roaring Forties en Furious Fifties van de Zuidelijke Oceaan. Antarctica ligt aan de rechterkant en de vloot zal alle drie de grote zuidelijke Kapen - Kaap de Goede Hoop, Kaap Leeuwin en Kaap Hoorn – ronden zonder te stoppen.
Er zal nog een uitgebreide tussenstop zijn in Itajaí, Brazilië, na deze epische zuidelijke etappe voordat de race naar het noorden wordt hervat, door de doldrums, over de evenaar en naar Newport, Rhode Island, aan de oostkust van de Verenigde Staten.
Van daaruit keert de Race terug naar Europa, met een trans-Atlantische etappe naar Aarhus, Denemarken, gevolgd door een Fly-By van Kiel, Duitsland op weg naar een stop in Den Haag, Nederland.
Dan is het de laatste offshore etappe - de Grand Finale - naar Genua, Italië, voor een mediterrane finish van de race.

**Troostprijs**

De wedstrijdorganisatie geeft zes Volvo Ocean VO 65 jachten de kans drie etappes (1,6,7) te varen in Europa. Een (gedeeltelijke) deelname voor Jelmer van

Team JAJO) om mee te doen aan de sprintraces in Europa van 's werelds zwaarste zeilrace met volledige bemanning.

**Ontwerp IMOCA's**

Alle vijf IMOCA's zijn uniek maar wel ontworpen binnen een programma van eisen. Ze zijn ontworpen speciaal voor voordewindse koersen. Dit omdat de meeste etappes voor de wind zijn.

De boeg en foils en zeilen van alle schepen zijn onder andere verschillend. Een groot gevaar voor een IMOCA is dat hij zich met grote snelheid in de volgend golf boort en als het ware tegen een muur opvaart. Met 30 knopen of meer is dit geen pretje voor de bemanning. Belangrijk is dat ze zich goed schrap hebben kunnen zetten om niet door het schip getorpedeerd te worden.

**Spannend**

De etappes zijn vaak heel spannend Team Holcim-PRB heeft in Kaapstad gewonnen evenals de eerste etappe. Tijdens etappes is het verschil tussen boten soms meer dan 240 Nm. Bij de finish na 17 dagen en 19 uur zeilen, bleken de verschillen in Kaapstad na meer dan 6524 NM varen (gemiddelde snelheid 15,3 knopen) tussen de winnaar en de nummer twee Biotherm (6284 NM gemiddelde snelheid 14,7 knopen), 17 minuten met nummer drie 11th Hour Racing Team (6513 NM gemiddelde snelheid 15,2 knopen), 25 minuten. Team Malizia had 6692 Nm gevaren, het meeste met de hoogste gemiddelde snelheid van 15,6 knopen. Zij kwamen 2 uur en 6 minuten na de winnaar binnen. Guyot environment – Team Europe - had de kortste afstand gevaren 6168 Nm maar met gemiddeld 14,3 knopen. Zij kwamen na 3 uur en 46 minuten van de winnaar als laatste binnen.

Dus binnen ongeveer vier uur kwamen ze alle vijf binnen.

In het verleden is wel eens de vergelijking gemaakt met de 100 meter hardlopen in de atletiekwereld record 9,58 seconden Het verschil is dan ongeveer dat je 1 millimeter eerder over de finish komt dan de nummer twee.

**Ave Caesar, morituri te salutant**

(Latijn: Heil, Caesar (keizer), "zij die zullen sterven, groeten u" groet van Romeinse gladiatoren)

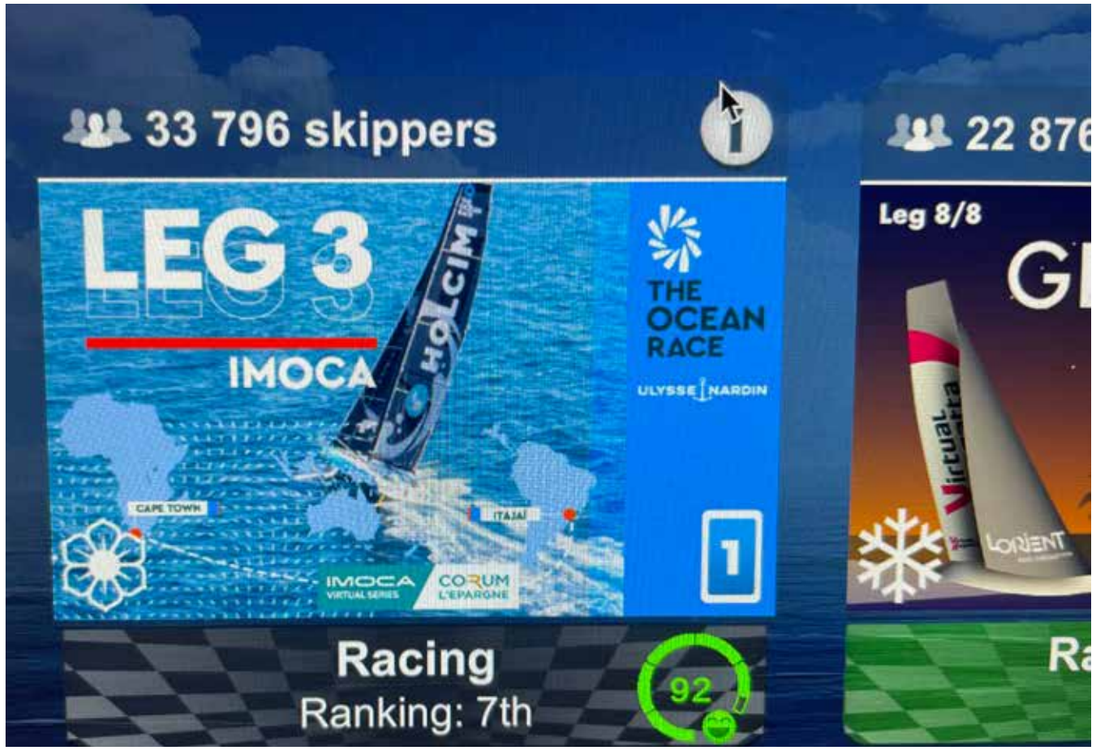
Een dergelijk lange, zware race vergt veel van boot en bemanning. Zo bestaat het risico op een aanvaring met losgeslagen zeecontainers, walvissen, ijsbergen en dergelijke. Aan boord is geen enkel comfort. De leefruimte is beperkt en vochtig, privacy ontbreekt, de voedselvoorraad is beperkt en bestaat uit enkel kant-en-klaar maaltijden. Gewerkt wordt in ploegendienst, maar tijdens zware omstandigheden moet iedereen paraat zijn.

De passage door de Zuidelijke Oceaan en met name door de Roaring Forties wordt door veel deelnemers als gevaarlijk gezien. Hier vielen bij de eerste editie in 1973 drie dodelijke slachtoffers. Zij werden overboord geslagen en nooit meer teruggezien. In 1989 vond daar op vergelijkbare wijze ook een vierde zeiler de dood. Het vijfde slachtoffer was de Nederlander Hans Horrevoets die in 2006 in de noordelijke Atlantische Oceaan overboord sloeg, werd teruggevonden, maar bij wie reanimatie niet meer mocht helpen. In diezelfde race moest het schip van team "Movistar" door de bemanning worden achtergelaten, omdat het water maakte na problemen met de kiel. Het zesde slachtoffer is de Brit John Fisher. Hij sloeg op 27 maart 2018 overboord en werd na een 7 uur lange zoektocht niet teruggevonden.

Voorspellen is moeilijk, zeker als het over de toekomst gaat. Maar persoonlijk vrees ik dat er een aantal IMOCA's vergaan. Om met zeilschepen meer dan 30 knopen te varen over golven als flatgebouwen kan niet goed gaan lijkt me. De schepen kunnen alleen goed door een computer worden bestuurd. Fysiek en mentaal is de mens hiervoor te zwak en te traag, zeggen ze. De IMOCA's tarten nog meer als de VO 65 schepen de menselijke maat. In de eerste week in de Golf van Gibraltar met forse wind was het voor de bemanning niet mogelijk verbaal te communiceren vanwege het kabaal in het schip. Slapen was ook moeilijk door de beweging van het schip en het kabaal. De uitputtingsslag lijkt nog erger dan het ooit is geweest. "Het leven aan boord is zwaar", zegt Rosalin Kuiper 7 februari aan boord van de Malizia. "Je wordt door de boot geslingerd en uit je kooi getrild. De afgelopen 30 uur heb ik 3 uur geslapen." Zij is een van de twee Nederlandse zeilers die meevaren met de IMOCA's. In Kaapstad bleek dat het lawaai aan boord voor Rosalin tot tinnitus geleid heeft. Zij overwoog te stoppen als het geluidsprobleem op het schip niet kan worden opgelost. Onderzocht wordt in Kaapstad of er iets is te doen aan het geluidsniveau in de schepen. Een ander probleem is dat een van de schepen beschadigde foils heeft. Ze hebben toestemming gekregen deze te vervangen voor de volgende etappe. De uitzondering op de spelregels is gemaakt door race control. De aanpassingen van het shoreteam aan de boot lijken te hebben gewerkt! Kort na de start van de 3e leg blijkt het gekmakende geluid aan boord weg, meldt Team Malizia.

Aan de overall condities verandert overigens weinig: die zijn ronduit spartaans en wat mij betreft te scherp aan de snede. Het is veelzeggend dat 2 van de 5 schepen die uit Kaapstad vertrokken terug moesten omdat het materiaal werd overbelast bij het gijpen (en er dan geen reserve materieel meer zou zijn voor onderweg). Dat belooft wat voor de komende loodzware etappe!

Toch doen mensen dit vrijwillig. Fijn voor ons om de mooie plaatjes te bekijken die worden gemaakt. Mijn strategie zou zijn mijn schip te allen tijde heel houden en ervan uitgaan




dat de rest uitvalt/zinkt. Maar deze vorm van catenaccio of behoudend zeilen zal weinig waardering wegdragen. Misschien wel goed zeemanschap? Het verloop van de race zal laten zien dat ik hopelijk ongelijk heb.

**Virtueel meezeilen**

Mensen die het leuk vinden kunnen zelf ook meezeilen. Een leuke manier om de race direct te volgen en zelf tactische beslissingen te nemen in een veld van 49.000 of meer concurrenten. Dit kan door je op te geven bij de site Virtual Regatta offshore, je kunt ook de app VR Offshore downloaden. Je kunt gratis meedoen met een fok en spinnaker als zeil. In het spel zijn de weersomstandigheden natuurgetrouw, je hebt hetzelfde weer als de echte zeilers, die je ook kunt zien in het spel. Je eigen schip kun je 3D bewonderen en alle omliggende schepen ook vrij natuurgetrouw bekijken, de wind helling en golfhoogte zijn als in het echt. Wil je voor de winst gaan dan heb je allerlei extra's nodig, meer zeilen, hull polish, oneindig waypoints instellen etc., dit kost 20 euro per etappe. Als je een beetje weg wijs gemaakt wil worden help ik je graag. Je kunt over het spel veel meer vertellen maar ik hou me in. Ik heb er veel van geleerd.

**Terugblik**

De 3e leg finishte vlak voor het ter perse gaan van deze Zeezeilen. Erik is blij dat zijn voorspellingen niet uitgekomen zijn. Zelf kwam hij na 34 dagen 18 uur en 20 minuten binnen, met 14307,8 NM en chronisch slaapgebrek. Waar hij aan het begin van de leg nog op kop lag (7e overall) finishte hij uiteindelijk op plek 1552 van de 43909 deelnemers, als 6e in Gelderland en 31e in Nederland.

Interview

Moeder en kalf – foto Renate Olie / Stichting Rugvin



*Renate Olie*

# Stichting De Noordzee

***Renate is een dochter van onze illustere Harry Olie en het zusje van Robert, die ook al aardig bij het meubilair van onze club begint te horen. We ontdekten dat zij interessant werk doet voor Stichting De Noordzee. Daar wilden we meer van weten!***

**Ben je zelf een zeiler?**
Tja, wanneer 'ben' je een zeiler? Het zeilen is inderdaad altijd een belangrijk onderdeel geweest van de weekenden en vakanties vroeger. Naast de Yes! hadden we ook nog een optimist (Krieltje) en een Flying Junior (Hoi), dus ons vervelen deden we niet. Hoewel ik écht niet ieder weekend zin had om naar Andijk te gaan, vond ik de langere reizen naar Engeland, Denemarken, maar ook onze eigen Delta wel erg gaaf. Zodra we de sluis gepasseerd waren naar zout water, was ik alert op zeehondjes of bruinvissen.

Bruinvissen heb ik met de Yes! slechts eenmaal in Denemarken gezien. In en rond de havens was ik zoet (of eigenlijk zout) met het vangen van krabbetjes, zeesterren en garnalen of het verzamelen van mosselen en alikruiken om later op te peuzelen. In de latere jaren werd ik vooral goed in het optimaal positioneren van de hangmat met gebruik van de rolfok en spinakerval. Toen ik oud genoeg was, en de kennis vers, heb ik mijn vaarbewijs en marifonie certificaat gehaald.

Terugkijkend heb ik nog steeds baat bij de zeilervaring en het vaarbewijs, zowel voor het (vrijwilligers)werk als voor mijn hobby's: navigeren op kompas werkt ook onder water, RIB-je varen of trosje gooien: geen probleem, en een paalsteek komt echt altijd van pas!

Renate verwijdert lood van wrakken – foto Raymond Wennekes

**Liefde voor het water**
Sinds een jaar of tien zeil ik enkel nog voor één of enkele dagen mee, waaronder dan vaak niet geheel toevallig op Vaderdag. De liefde voor het water (en dat wat daarin leeft) is gebleven en alleen maar groter geworden. Naast zwemmen ben ik ook gaan kitesurfen; ik wissel daarbij graag af tussen de Noordzee en het Marker- en IJsselmeer. Maar het meest uit de hand gelopen is mijn duikhobby. Mijn plan was gewoon 'even mijn duikbrevet te halen', zodat ik daar later of in het buitenland misschien iets aan zou hebben als ik op zoek zou gaan naar een baan. Echter, toen ik ontdekte hoe mooi Nederland onder water is viel dat plan in het ….

Ik duik het liefste in de Noordzee, daar liggen veel wrakken uit vergane tijden die vol zitten met leven, maar ook graag in Zeeland. Voor stichting ANEMOON houd ik bij welke soorten ik precies waar tegenkom, zo af en toe vind ik nieuwe soorten voor Nederland. Mijn favoriete soortgroep is die van de zeenaaktslakken. Vaak lastig om te vinden, maar ze zijn echt prachtig! Zo'n verschil met de naaktslakken op land…

Verder maak ik mij met stichtingen zoals Duik de Noordzee Schoon en Ghostdiving graag nuttig door visnetten, vislijnen, lood en ander afval van wrakken te verwijderen. Met stichting (On)beperkt duiken leer ik mensen met een beperking duiken in het zwembad. En weliswaar niet duikend, maar wel varend met een RIBje: met stichting Rugvin doe ik aan bruinvisonderzoek op de Oosterschelde middels foto-identificatie.

**Je bent marien ecoloog. Hoe ben je daar zo bij gekomen?**
Vanaf een jaar of 8-9 wist ik eigenlijk al dat ik zeebioloog wilde worden. Met name dolfijnen hadden mijn grote interesse. Ik heb aan de Universiteit van Amsterdam eerst de bachelor Biologie gedaan, gevolgd door de master die inmiddels Freshwater and Marine Biology heet. Hierbinnen vond ik het vooral interessant om op het ecosysteemniveau te denken en te begrijpen hoe organismen en hun omgeving elkaar beïnvloeden. Dit geldt natuurlijk ook voor effecten die de mens veroorzaakt. Met alle problemen die we creëren op deze aardbol, zou ik de wereld toch graag een klein beetje mooier willen maken. Vanuit die droom doe ik al dat vrijwilligerswerk, maar gelukkig kan dit ook middels mijn werk bij Stichting De Noordzee. Ik ben daar nu zo'n drie jaar geleden terecht gekomen, nadat ik nog bij een bedrijfje voor ecologische monitoring van zoete- en zoute wateren heb gewerkt.

**Kun je iets vertellen over Stichting De Noordzee?**
Stichting De Noordzee werkt aan een schone en gezonde zee, die duurzaam wordt gebruikt. We bestaan nu ruim 42 jaar en er werken momenteel zo'n 20 mensen. In al die jaren is er natuurlijk veel veranderd op zee, maar samenvattend is het vooral drukker geworden met veel meer soorten gebruik dan voorheen. De stichting heeft vier hoofdthema's: Ruimte voor de natuur, Schone zee, Duurzaam voedsel en Natuurvriendelijke energie. Dat betekent dat we ons met veel verschillende onderwerpen bezighouden: denk aan plastic en peuken op het strand en in rivieren, maar o.a. ook scheepvaart, zandwinning, beschermde gebieden, het verduurzamen van de visserij en energieproductie op zee.

**Waar houd jij je mee bezig?**
Ik houd mij zelf voornamelijk bezig met het thema Natuurvriendelijke energie, waarvan iets meer dan de helft van mijn tijd op het programma De Rijke Noordzee. Dit programma werkt aan actieve natuurversterking binnen windparken op zee. Denk bijvoorbeeld aan het terugbrengen van platte oesterriffen, waarbij we gebruik maken van het feit dat, als het windpark gebouwd is, de bodem van het windpark met rust gelaten wordt. Op de 5% van onze zeebodem na die

Brede ringspietslak - foto Renate Olie

Bruinvis in de Oosterschelde – foto Stichting Rugvin

eDNA watermonsters nemen in een windpark - foto Renate Olie

Renate Olie - foto Martin Dijkstra

vanaf 8 maart eindelijk beschermd wordt, is dit nergens anders het geval. Aan de andere kant houd ik mij bij Stichting De Noordzee ook veel bezig met de risico's van windparken op zee. Er wordt de komende jaren flink opgeschaald in de bouw van deze parken en het is belangrijk de risico's, monitoring en mitigatiemogelijkheden goed mee te nemen in beslissingen. Er zit gelukkig veel ontwikkeling in dit veld. Dit jaar worden bijvoorbeeld de molens voor het eerst stilgezet bij massale vogeltrek (dit gebeurt al voor vleermuizen) en bij het heien worden standaard bubbelschermen en/of andere geluidswerende methoden gebruikt. Uniek in de wereld is dat partijen bij tenders voor nieuwe windkavels punten kunnen scoren als ze natuurversterking ook goed meenemen in hun plannen.

**Zeilen door windparken?**

Wat ook steeds meer voorkomt is dat windparken meervoudig gebruikt gaan worden, wat betekent dat er bijvoorbeeld zonnepanelen, staand want, potten, mossel- of zeewierculturen tussen de turbines in komen. Dat is voor scheepvaart en zeilboten natuurlijk nog een extra risico in het geval er iets misgaat (de nieuwe windparken zijn sowieso al verboden gebied, op de corridors na). Bekeken moet worden in hoeverre het écht noodzakelijk en ecologisch verantwoord is om grote oppervlakten voor dit gebruik toe te kennen. De windparken voor de kust zijn natuurlijk het meest gewild, mijn vermoeden (en hoop voor jullie) is dan ook dat de windparken verder uit de kust wel weer grotendeels doorvaarbaar voor kleine schepen kunnen worden. Door hier geen ander gebruik toe te staan, zou dit ook voor de natuur winst kunnen zijn.

.

***Wil je Stichting De Noordzee steunen, of meer te weten komen over ons werk? Kijk eens op www.noordzee.nl, schrijf je in voor de maandelijkse nieuwsbrief of volg ons op sociale media***

Oesters herstellen in een windpark - foto Renate Olie

Schipper en schip



*Mechthild de Leijer*

# Herkennen jullie dit?

***Herkennen jullie dit: En dan opeens realiseer je je: 'Ik heb de verantwoordelijkheid over het schip en onze levens'.***

Mooi weer zeiler. Da's eigenlijk wat ik het leukst vind. Van eiland naar eiland kunnen zeilen in Griekenland. Dat was mijn 'Zwitserlevengevoel'. En nu ben ik nog niet met pensioen, maar doe dat gewoon al. Samen met John, die zeilen wel leuk vindt voor een week, maar geen ambitie heeft om ooit schipper te worden, zeilen we al een paar jaar samen. Bareboat. Dat begon in Friesland en daarna op het IJsselmeer waar onze mast brak.

Toen ons avontuur in Griekenland. Flottielje met Amorgos. Super fijn om elkaar te hebben voor de gezelligheid en gebruik kunnen maken van elkaars expertise bij problemen en calamiteiten. Daarnaast is het in Griekenland heel handig om zeker te zijn van een plek in de haven omdat je niet reserveren kunt. Daarna twee jaar Kroatië en nu weer in Griekenland.

Ondertussen heeft John een openhartoperatie achter de rug, waarbij het verantwoordelijkheidsgevoel voor mij toch al wat zwaarder wordt. Wat doe ik als hij klachten krijgt en we onderweg zijn? Het maakt het voor mij wat kleiner en minder prestigieus. 15 tot 20 mijl per dag zeilen is prima en voldoende. Van eiland naar eiland is ook heel goed en ik heb niet de ambitie om oversteken te maken, zeker niet de Atlantische Oceaan of iets dergelijks.

Ik vind het leuk om kustlijnen te zien, al herinner ik mij de geweldige sterrenervaring onderweg naar Ramsgate. Geen enkele boei, geen enkel lichtje, geen enkel ander schip. Alleen boven met overal die sterren…. Hemels. Dat was om nooit meer te vergeten.

Nachten overslaan en slecht slapen heeft niet meer mijn voorkeur waardoor ik selectiever word, merk ik. Enfin dit jaar in Griekenland dus. Er kwam weeralarm waarbij duidelijk werd dat de Saronische Golf het veiligst zou zijn. Poros leek ons het meest beschut, maar het was vol. Iedereen heeft natuurlijk het weeralarm gehoord en de vloot van Amorgos lag er al een dag en zou nog een dag blijven liggen.

**Dan maar voor anker**

Overdag met goed getrimde zeilen met harde wind is het zeilen geen probleem, maar met name die nacht achter het anker. De geluiden, de stroming, het draaien van de boot. Houdt het anker? Weer kijken, weer checken, weer peilen en proberen te slapen. Niet echt, echt niet dus!

Als Zeezeilen in de bus ligt, lees ik alle mooie verhalen en loopt het gelukkig goed af met problemen en mankementen, maar ik vraag me af of jullie bijvoorbeeld een keertje bang zijn geweest of ook een bijzonder gevoel willen delen. Of was het alleen een moment van mij en heeft het te maken met ouder worden?

Techniek en Vaarpraktijk

# Op eigen benen



*Marja Snoeijen*

***In het vorige nummer schreef ik over hoe het is om weer opstapper te zijn bij PZV en dat ik geen idee had hoe seizoen 2023 eruit zou gaan zien. Maar dat ik hoopte op heel veel varen met fijne vrienden, met PZV of zelf toch maar weer een bootje.***

**Ik lonk.**
Bij lonken is het om diverse redenen voorlopig gebleven en opstappen ga ik zeker doen maar ik wil ook graag stappen vooruit maken en zelf het schipperen weer oppakken. In mijn ervaring is dit niet zo eenvoudig te bewerkstelligen binnen PZV, want een eigen boot is een kostbaar bezit en die geef je niet zomaar uit handen. Dus dat moet op een andere manier.

**Waar sta ik?**
Ik heb jarenlange (zee)zeilervaring, heb veel meegevaren met anderen, maar ook vele duizenden (zee)mijlen en 15 jaar met mijn voormalige partner en eigen boot gevaren. Tussen 1997 en 2000 heb ik CWO 1, 2 en 3 zeiltrainingen gedaan bij de Zeezeilers van Marken en mijn diploma's behaald. Ook heb ik in 2004 het TKN (Theoretisch Kustnavigatie) certificaat behaald waarvoor de training voor PZV werd verzorgd door een van onze leden, ik meen Wim Braun. Ik ben niet zo'n stuurfan, maar kan best aardig zeilen en navigeren al zeg ik het zelf! In ieder geval kom ik doorgaans op veilige wijze, op de geplande plaats van bestemming in een normaal tijdsbestek.

**Verantwoordelijk**
Waarom kan of durf ik dan niet goed te schipperen en ben ik daar onzeker over? Ik weet het eigenlijk niet zo goed, ik heb het allemaal geleerd, maar het ook al die jaren prima gevonden dat ik de rol van zeevaste eerste matroos en navigator had en niet de meer eindverantwoordelijke rol (iets met mannen en vrouwen?). En natuurlijk heb ik ook ontzettend genoten van al die mooie lange vakantietochten, privéweekenden en tochten met PZV.

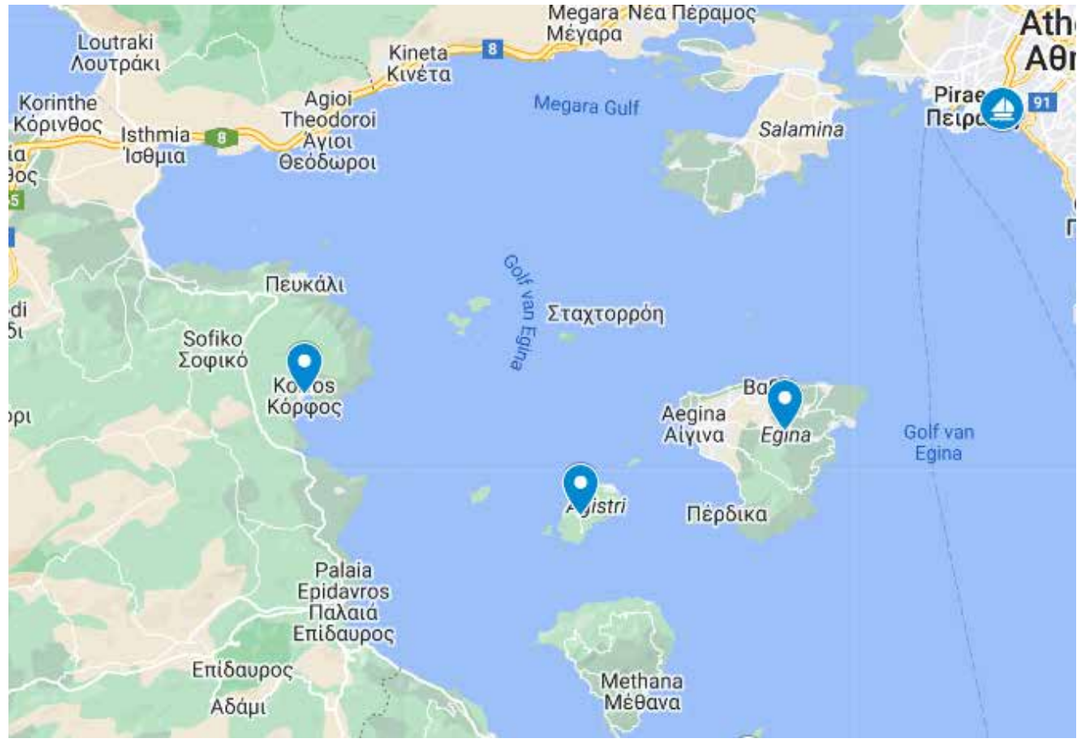
**Wat nu**
Na het lonken naar dat best leuke zeilbootje en het besluit daar nog even mee te wachten kwam de discussie 'wat dan

wel'? Mijn partner zeilt wel eens en is een heel behoorlijke matroos. Echter, hij is vooral een heel ervaren (zweef)vlieger en instructeur. Vanzelfsprekend snapt hij prima wat coördinaten zijn en wat navigeren is. Daarom is het geen goed plan om meteen hele ingewikkelde dingen te gaan doen. We vinden het heel leuk om samen te gaan zeilen en ons op dat vlak te ontwikkelen en zo is snel het plan geboren om een boot te huren in Griekenland en vanaf Athene met een flottielje mee te varen. Voor mij is dit niet helemaal nieuw gebied. Het kent geen stroming of ingewikkelde navigatorische zaken, ruimte genoeg in het voorjaar en meestal lekker weer.

**Het plan**
We hebben een niet al te grote 'convenience' boot, een Hanse 32.5 met keerfok, gehuurd. Met vangnet, genaamd flottielje. Dit moet ons lukken is de gedachte. Nu is er wel een aandachtspuntje waarop ik niet had gerekend, want in Griekenland is blijkbaar voor het huren van boten een Vaarbewijs 2 of liever een ICC (Internationaal Certificaat van Competentie) vereist. De Waterpolitie kan moeilijk doen evenals de verzekering. Ik heb beide bewijzen niet en helaas CWO diploma's of een vliegbrevet gelden niet. Een ICC kun je krijgen als je Vaarbewijs 2 of Vaarbewijs 1 plus TKN hebt. Dit moet je tegenwoordig (digitaal) regelen via het CBR, dus je begrijpt, dat schiet niet zo heel erg op met die nog steeds enorme wachttijden.

**De oplossing**
Intussen heeft de verhuurder gelukkig laten weten dat deze boot zonder Vaarbewijs (reden wat mysterieus) gehuurd kan worden maar hij raadt wel aan om toch maar Vaarbewijs 1 te halen. Theorie is blijkbaar belangrijker dan de praktijk, maar dat probeer ik voor 22 april nog maar even te doen. Ook gaan we samen begin april een manoeuvreer training doen bij een zeilschool en de Griekse aanleg methode oefenen (anker voor en kont naar de kant). En niet onbelangrijk, ik ga natuurlijk ook meedoen met het 'PZV Manoeuvreren op de motor weekend'. Een super manier om mijn 'leerdoelen' te behalen! Mooi toch, allemaal voordelen van het PZV-lid zijn.

**En daarna**
En na april? Ik kan nu helaas niet mee 'Inslingeren' maar ik ga wel met de Ramsgatetocht mee. En daarna zien we wel. Er staan nog diverse andere leuke PZV-activiteiten op de kalender. En mocht Griekenland goed bevallen volgt er later dit seizoen vast nog een tripje. En wie weet als dat allemaal goed gaat en leuk wordt het toch een keer zelf een boot kopen. Maar er is geen haast. Wordt vervolgd!



Peter Peeters

# Ankeren in de Griekse wateren

***Wij zeilen een groot deel van het jaar in de Griekse wateren en gezien het aantal eilanden die wij bezoeken betekent dit dat wij praktisch altijd voor anker gaan in een baai. Ook in havens moet je vrijwel altijd ankeren. Hoe pak je dat aan?***

Om goed te ankeren zijn er een aantal voorwaarden waaraan moet worden voldaan, onder te verdelen in categorieën zoals het gebruikte materiaal, de geografische omstandigheden, ankeren in havens, ankeren in baaien en last but not least het te verwachten weer. Voor de liefhebbers nog hoe ankerlijnen te ontwarren.

## Het materiaal

Wij hebben een 36 voet lang schip, een Beneteau 361 Ocean Clipper. Het schip is voorzien van een elektrische ankerlier met een 20 kg zwaar Kobra anker plus een 80 meter lange ankerketting met schakels van 10 mm doorsnede. Dat is overmaats voor dit formaat schip maar geeft daarmee beduidend meer veiligheid. Het Kobra anker voldoet uitstekend in de Griekse wateren. Het anker houdt eigenlijk altijd door vorm en gewicht. De dikte van de schakels speelt een heel belangrijke rol want daarmee wordt de ketting extra zwaar. Een lange zware ankerketting geeft ook meer veiligheid in de zin dat vaak de laatste 5 tot 10 meter ondanks de wind op de bodem blijft liggen. Een 80 meter lange ketting maakt ook dat je qua diepte bijna overal kan ankeren, afhankelijk van het weer tot 20 meter diep en dat geeft veel (uitwijk) mogelijkheden.

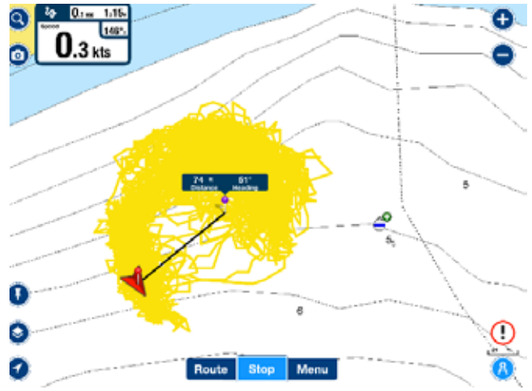
## Geografische omstandigheden

Met het ankeren is het van belang om je goed voor te bereiden, te weten hoe de ankergrond - bij ons is dat vrijwel altijd in een baai - er uit ziet. Kaarten en pilots helpen je daarbij. Wier geeft meestal geen goede grip, een rotsbodem geeft nog minder grip en in een grillige rotsbodem kan je mogelijk je anker niet meer ophalen. Modder werkt ook niet, het beste is goede vaste zandgrond. Daarnaast kan er sprake zijn van ondieptes, of erger van niet zichtbare riffen. Wij kiezen bij voorkeur, indien aanwezig, een baai die naar het zuidoosten openligt, want de gangbare wind in de Egeïsche zee komt uit het noordwesten. Dus ook het weer speelt een rol maar daarover later meer. Vanzelfsprekend hou je rekening met andere voor anker liggende schepen, boeien en bijvoorbeeld aanlooproutes voor waterskiërs en in havens met veerboten.

## Ankeren in havens

In de Middellandse Zee wordt niet langszij afgemeerd maar met de boeg of de achterkant naar de kade. De voordelen zijn evident. Kleinere kans op ratten aan boord, geen gedoe met andere schepen wanneer je weg wil varen en een geringere kans op beschadigingen omdat je schip op afstand vastligt van de kade, zo'n 1,5 meter.

*Ankeren in de baai*




*Ankeren met draaiwind*

Ook in havens in Griekenland moet er vrijwel altijd worden geankerd. Slechts soms zijn er meerlijnen beschikbaar en dan kan de havenmeester of de 'mooring man' je helpen. In havens heb je uiteraard veel minder ruimte beschikbaar om te manoeuvreren dan in een baai. Toch wil je ook daar je anker zover mogelijk voor je boeg neerleggen en ook zo dat je uiteraard niet over een andere ankerketting ligt. Dat betekent dat je met een redelijke vaarsnelheid, hoe meer wind hoe hoger je snelheid, die procedure moet uitvoeren en gebruik moet maken van het wieleffect van je schroef zodat de wind zo min mogelijk vat krijgt op je schip.
Wanneer je voldoende afstand van de kade hebt met weinig wind kan dat op je gemak uit vrijwel elke richting. Met harde wind moet het schip, ruim voor de ankerplek, al haaks onder de goede hoek van 90° naar de kade en je gekozen ligplaats varen. Daar waar de ankerafstand min of meer gelijk is aan de afstand naar de andere kade of schepen is de manoeuvre anders. Nu maak je snelheid parallel aan de kade en zover mogelijk van die kade en draai je op tijd in naar de kade toe en gooi je het anker meteen uit zodra de hoek met de kade en de gekozen ligplaats 90° is. Het komt voor dat de havenmeester je instrueert waar en wanneer je anker te laten vallen. Het is meestal zinvol om zijn advies op te volgen maar je blijft natuurlijk zelf eindverantwoordelijk.

## Ankeren in baaien

Bij voorkeur vaar je eerst een rondje rondom de ankerplek die jij voor ogen hebt en check je de dieptes maar ook de afstand naar mogelijk andere schepen en meerboeien.
De bewegingen van een schip aan een meerboei zijn duidelijk anders dan die achter een anker.
Vervolgens vaar je in de wind naar de gekozen ankerplek, ondertussen laat je het anker zover zakken dat het de bodem is genaderd maar absoluut niet gaat raken. Dit kan alleen maar wanneer je geen andere ankerkettingen tegenkomt. Op de plaats van bestemming stop je het schip, laat het anker vallen en vaar je rustig achteruit. Meestal wordt de boeg van het schip door de wind weggedrukt. Dat geeft niet zolang je aanvaringen met andere schepen maar vermijdt.
Bij een effectieve diepte van 4 meter respectievelijk 8 of 11 wordt de lengte van de ankerketting 16 meter 32 of 44 meter. Wanneer het schip rustig in de wind achter het anker ligt zet ik de schroef in zijn achteruit en laat in etappes het motortoerental toenemen tot zo'n 3000 toeren. Wanneer de ketting strak staat en er geen beweging meer in het schip zit ligt ze goed. Motor uit!

Vervolgens het water in om zeker te weten dat het anker zich goed heeft ingegraven en uiteraard om je heen kijken of de afstand naar eventuele andere scheppen veilig blijft, meer dan 5 meter.

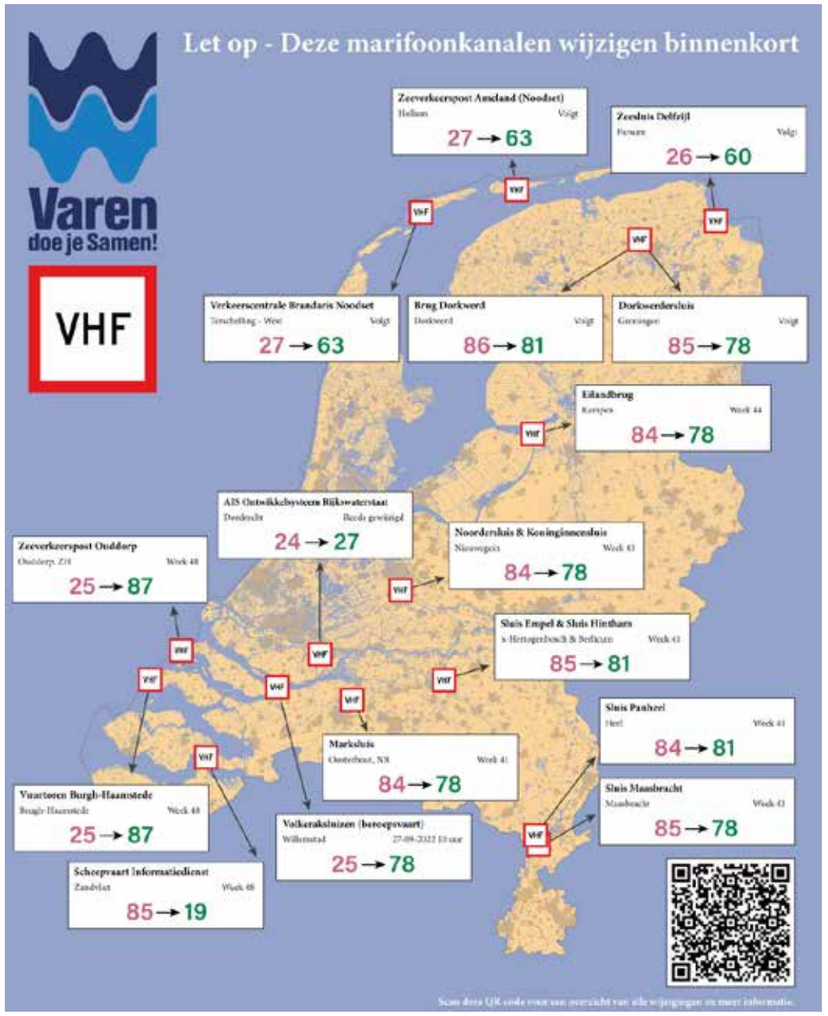
## Het weer

Ook bij wat heftige wind zoals windkracht 7 en 8 wordt hetzelfde ankerprotocol aangehouden, met dien verstande dat er meer ketting wordt uitgelegd. Bij windkracht 7 een extra 10/15 meter en bij windkracht 8 een extra 20/25 meter. Bij die windkracht test ik het anker met maximum toerental 3500 toeren van de motor.
Het is denkbaar dat de wind 's nachts niet alleen draait maar mogelijk zelfs 360 graden of meer draait. Heb dus niet alleen je ankeralarm aan maar houd ook je plotter aan. De laatste laat zien of je rond je anker gedraaid bent. In dat geval wordt de virtuele lengte van je ankerketting mogelijk ineens een stuk korter met het risico dat het anker gaat krabben en loskomt.

## Hoe ankerlijnen te ontwarren.

In havens willen de ankerlijnen nog wel eens over elkaar heen vallen, Daar maakt niemand een probleem van, dat hoort er gewoon bij. Helaas heeft niet iedereen het juiste gereedschap bij zich om de ankerkettingen efficiënt en effectief te ontwarren, een stevige neuringhaak.
De procedure is eenvoudig. Haal het anker op met daaraan de vreemde ankerketting. Hang de neuringhaak aan de vreemde ankerketting en beleg de landvast op een kikker. De vreemde ankerketting hangt nu aan jouw neuringhaak. Laat je eigen anker zakken en haal dit vervolgens binnen. Trek nu aan de haallijn en los daarmee de vreemde ankerketting. Klus geklaard.

*Neuringhaak*



*Kees Bink*

# Techniek en vaarpraktijk

# Invoering van het Data Exchange System (VDES)

De afgelopen maanden heeft Rijswaterstaat het VHF Data Exchange System (VDES) in gebruik genomen. Dit is een nieuw maritiem communicatiesysteem voor digitaal berichtenverkeer. Voor de invoering hiervan is een aantal marifoonkanalen - die tot voor kort voor analoge spraakcommunicatie werden gebruikt - gewijzigd. Analoge spraakcommunicatie is op deze kanalen dus niet meer mogelijk! Walstations die deze marifoonkanalen gebruikten, zijn daarom inmiddels omgezet naar een ander marifoonkanaal. Het gaat voor heel Rijkswaterstaat om twintig opstelpunten, zoals bruggen, sluizen en verkeersposten.

Invoering van VDES kan ook gevolgen hebben voor jouw persoonlijke situatie. De omgezette kanalen staan nu nog als analoge duplex-kanalen in jouw marifoon geprogrammeerd, maar die kun je dus niet meer gebruiken voor analoge spraak. Om dit in de toekomst nog wel te kunnen blijven doen, moet je de analoge simplexkanalen 1027 en 1028 in jouw marifoon programmeren. Een installateur kan je hierbij helpen. Vanaf 1 januari 2024 wordt de nieuwe indeling volledig in gebruik genomen binnen Europa.

Om goed voorbereid te zijn voor het komende vaarseizoen, is het raadzaam om de website van varendoejesamen.nl/kenniscentrumte raadplegen. Daar vindt je een overzicht van alle wijzigingen en de nieuwe VHF-kanalen: https://varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/rijkswaterstaat-wijzigt-vanaf-dit-najaar-22-marifoonkanalen

Foto: W Kruit



*Manuela Paradiek*

# De KNRM HELPT app

***Sinds 17 augustus 2020 ondersteunt de kustwacht niet meer bij niet spoedeisende hulp en dien je zelf contact op te nemen met de maritieme hulpverleners. Het gaat hierbij om situaties waarbij er geen acuut gevaar is voor levens en/of vaartuigen. Voorbeelden daarvan zijn motorpech en hulp bij het slepen van het vaartuig naar een haven. Bij gevaar dient altijd de Kustwacht gealarmeerd te worden!***

Voorjaar 2022 voeren we met de snAbb richting Terschelling en hoorden we een oproep van motorjacht Orion aan Brandaris. Orion voer in het Stortemelk en de motor was uitgevallen. De vier opvarenden bleken oke, waarop Brandaris adviseerde: 'Dan kunt u het beste even op de website van de kustwacht kijken hier vindt u de telefoonnummers van diverse hulpverleners.'

Omdat het een drukke dag was op het water luisteren ook de maritieme hulpverleners uit op kanaal 3 en werd dit jacht meteen opgeroepen door een commerciële hulpverlener dat hij onderweg was om hulp te bieden. De schipper van de Orion klonk opgelucht.

Om in situaties als deze de (gratis) KNRM hulp te versnellen is er de KNRM HELPT APP gekomen (www.knrm.nl/helpt). Je kunt in deze app alle relevante gegevens (incl. foto) van je schip toevoegen. Omdat de gegevens van het schip bij registratie van de app worden vastgelegd, beschikt de KNRM in geval van nood of assistentie direct over de positie van het schip, de scheepsnaam, het aantal opvarenden en eventuele thuisblijvers. Dit verbetert en versnelt de hulpverlening.
Via de app kun je ook snel zelf bellen als je in nood bent of assistentie nodig hebt (er wordt dan automatisch met de kustwacht resp. KNRM gebeld).

Naast het ondersteunen bij eventuele pechgevallen bevat de APP veel extra's. Zo kun je vooraf een tochtplan in stellen en je virtueel laten volgen door de KNRM. De app vereenvoudigt het gebruik van weer- en waterinformatie. Met de geboden actuele nautische kaarten kun je je vaartochten in een logboek bewaren.

Kortom de KNRM HELPT app incl. de ingevulde gegevens is een must voor iedere watersporter die op de Nederlandse kust- en binnenwateren vaart.

*Wil Zengers en Diana Jiskoot*

# Overval aan boord

***Rondzeilend in de Carieb waren Wil en Diana in de Baai van Marigot (Saint Martin) getuige van een brute overval op een Nederlands zeiljacht.***

In de nacht van 7 op 8 februari lag een 50-tal boten voor anker of aan ankerboeien tussen de Port Royale Marina en de Sandy Grounds, waaronder PZV'ers Wil en Diana aan boord van SY Theodorus. Wil en Diana waren met 4 andere Nederlandse boten opgevaren vanuit Curaçao via Puerto Rico naar Sint Maarten, en nu aan de Franse noordzijde van het eiland beland. Een gezellige groep, die regelmatig whatsappcontact heeft om ervaringen uit te wisselen en samen af te spreken.

## De overval

Aan boord van de 13 meter lange monohull True North een Nederlands stel van midden 40 met hun 10-jarig dochtertje. Vertrekkers die in 2 jaar tijd een rondje Atlantic zeilen.
In de nacht hoorde de schipper gerommel aan de achterkant. Hij vertrouwde het niet en ging kijken. 3 mannen in een klein speedbootje vertelden aan het vissen geweest te zijn en te weinig benzine te hebben.
De schipper gaf hen zijn jerrycan met benzine om de tank van het drietal bij te vullen. Daarop kwamen de 3 indringers aan boord en eisten geld. Een van de overvallers was gewapend met revolver.
De vrouw van de schipper was inmiddels ook uit bed; zij bleef binnen in de kajuit en ging geld pakken om de overvaller zo snel mogelijk kwijt te raken.
Het ging de overvallers kennelijk niet vlug genoeg. De schipper werd met de kolf van het pistool op het hoofd geslagen. De schipper liep achteruit de trap af en werd voor de 2e maal op zijn hoofd geslagen. Hij viel achterover de trap af.
De piraten drongen de kajuit in en bedreigden ook het kind. De moeder kreeg ook een klap met de kolf en kon een 2e klap afweren en de piraat weg duwen bij het kind.
De piraten doorzochten de boot en namen de telefoons, laptop, tablet en 400 euro mee en verdwenen snel met hun speedboot.

## Nasleep

De overval heeft hoogstens 10 of 15 minuten geduurd. Vluchten of vechten ging niet omdat de overvallers gewapend waren. De schipper heeft de Franse kustwacht en de politie via de VHF gewaarschuwd. Deze beloofden een boot te sturen.
De schipper en zijn vrouw bloedden hevig uit hun hoofdwonden. Er kwam geen boot helaas, waarop het meisje de rubberboot te water heeft gelaten. Samen zijn ze naar het dinghy dock gevaren waar een ambulance en een politieteam klaarstond om met de dinghy naar de boot te varen en in de boot sporenonderzoek te doen. Over het onderzoek is nog niets bekend, evenmin over mogelijke daders.

## Preventie

Wil en Diana lagen in de buurt voor anker en hebben niets meegekregen van het tumult. Wel kan Wil uit eigen ervaring spreken, in die zin dat hij 2 keer zwemmers die aan boord kwamen van boord heeft gezet. Ook toen lag de Theodorus voor anker, belangrijk verschil was wel dat dat overdag was. Zelf wakker en alert geeft dat iets meer mogelijkheden om te handelen.

Wil en Diana zijn zich dan ook terdege bewust van het risico en hebben zich zo goed en kwaad als het gaat voorbereid. Onder meer aan de hand van het boek 'Piraten aan boord' van Klaus Hympendahl, dat verschillende verhalen van aanvallen op jachten bevat en goede adviezen geeft. Ook noonsite.com (een platform voor wereldzeilers) heeft hier info over. Voor Wil en Diana zijn dit de belangrijkste:

1 Ga niet alleen in een baai ankeren, vooral in gebieden waar de bevolking arm is
2 Niet helpen bij doorzichtige hulpvragen die een aanval kunnen uitlokken
3 Houd de kajuitdeur 's nachts op slot of tralies ervoor
4 Laat luiken alleen open met tralies ervoor. Bijvoorbeeld door 2 rvs buizen aan de binnenkant tegen de luik doorgang te maken
5 Leg spijkermatten bij de zwemtrap, kajuitingang en gangboorden. Theodorus heeft er in totaal 4. Deze zijn makkelijk zelf te maken met 40 x 60 cm multiplex (15 mm dik) met flink wat uitstekende spijkers.
6 Leg een seinpistool klaar. Te gebruiken voor verdediging of om signaal af te geven
7 Als 't kan: een hond aan boord die alarm slaat
8 Bewegingssensoren die luid alarm geven

## Het doet wat met je

Of je tegen overvallen verzekerd bent weet ik niet. De belangrijkste schade is sowieso niet in geld uit te drukken. De overval op de True North gaf ook Wil en Diana een onveilig gevoel. Zij liggen bijna altijd voor anker, en dat zoiets ook nog kan in een groot ankerveld....

De bemanning van de True North pakte het laconiek op. Ze hadden gewoon pech gehad de piraten hadden net zo goed een andere boot kunnen bestelen. Het gaat goed met de bemanning. Dit jaar willen ze weer terug naar Nederland via Bahama's, Bermuda en Azoren. Het meisje moet binnenkort naar de middelbare school; ze gaan weer in een huis wonen en een baan zoeken.

Ook Wil en Diana laten zich niet ontmoedigen - ze blijven varen in de Cariben in de winter.
In april laten zij de Theodorus achter op de kant in Chaguaramas (Trinidad). Na een zomer zeilen in de Zeeuwse wateren willen ze in oktober terugvliegen voor nieuwe avonturen in de Carieb.

*Het is niet voor het eerst dat we als club zo'n verhaal van nabij meemaken. In 2013 werd de PZV opgeschrikt door de overval op oud-clubgenoot Robert Sterenburg. Na 54 landen te hebben bezocht werd zijn jacht, voor anker bij Porlamar in Venezuela, overvallen door twee mannen in een rubberbootje.*
*Ze bedreigden Robert en zijn vriendin met vuurwapens en schoten op Robert toen hij zich verzette. Hij raakte zwaargewond en overleed in het ziekenhuis in Porlamar*

Kopenhagen



Sylvia Ligthart

# Onze eerste keer naar Denemarken

***Afgelopen zomervakantie wilden we met de Lotus naar Zweden en Denemarken. Het idee was: heen zeilen vanaf Vlieland in één ruk naar Thyborøn, Noord Denemarken en dan door de Limfjord om over te steken naar de Westkust van Zweden. Om vervolgens langzaam af te zakken via Denemarken en terugvaren via het Kielerkanaal; totaal minimaal 8 weken weg. Maar dat was dus plan A.***

## Opstapper

Het zal voor ons de eerste keer zijn dat we meerdere dagen en nachten doorvaren. Best wel een spannend idee, gezien mijn conditie op dat moment. Daarom vragen we Erik van Genuchten om als opstapper mee te varen. Hij heeft al eerder met ons de Ramsgate gevaren. Mede dankzij hem kan ik dan op tijd m'n rust nemen.
Maar zoals het vaak gaat op het water moeten we over op plan B. Want er staat aardig wat wind. En de meerdaagse windvoorspelling voor de kust van Denemarken belooft niet veel goeds.

Bovendien blokkeert een konvooi van viskotters op 4 juli de haven van Harlingen. Na een aantal uren wordt de blokkade gelukkig weer opgeheven, maar het zorgt ervoor dat we de vloedstroom op de Elbe niet meer kunnen halen. Zodoende besluiten we naar Helgoland te gaan. We varen uiteindelijk via Stortemelk boven de Waddeneilanden in 27 uur naar Helgoland. Daarna van Helgoland via het Nord-Ost kanaal naar Kiel. Daar liggen we ver van de binnenstad af en die valt ons bovendien een beetje tegen. Hier gaat Erik van boord en nu hebben Henk en ik nog minimaal 6 (tot 8) weken samen om Denemarken en Zweden te gaan bezoeken.

## We zijn in Denemarken!

Onze eerste Deense haven is Marstal op het eiland Ærø. We hebben hartstikke weinig wind, dus een late aankomst. Marstal is best een grote haven en het is er héél erg druk! De boten aan de kopsteigers liggen er zelfs in waaiervorm, met de punten naar de steiger. We leren dat je in Denemarken vroeg moet vertrekken zodat je ook vroeg in een volgende haven aankomt; dan heb je nog enigszins kans op een redelijk of goed plekje. Voor kinderen is er heel veel te doen op de wal.

Fur kunstroute

Mariager

Nord Ost kanaal

## DT moorings

Vanuit Marstal zeilen we met flinke tegenwind en goed navigerend naar het eilandje Skarø. Het piepkleine haventje is te vol en we pikken een mooring met de letters DT op. Via de Facebook-groep ZeilNoord weten we nu ook waar dat DT voor staat. De boeien van Danske Tursejleres zijn gemarkeerd met DT en kunnen door alle schepen worden gebruikt, ongeacht of je lid bent van de Deense zeilvereniging of Deense toerzeilers. Fijn om dat te weten voor de rest van de vakantie!

## Typisch Deens: Stjerneskud

In Svendborg hebben we onze eerste 'Stjerneskud' gegeten. Het populaire gerecht, dat letterlijk 'De Vallende Ster' betekent, werd in 1962 bedacht als eerbetoon aan de eerste mens in de ruimte. 'Stjerneskud' bestaat uit gebakken visfilets gecombineerd met zalm, garnalen en asperges op wit brood, gegarneerd met kaviaar en een schijfje citroen. En ik kan je zeggen: zo lekker!! Dat is niet de laatste keer!

## Ontmoeting met de Waterman

Daarna gaan we naar Lundeborg Havn, waar we (weer) verwaaid liggen. We treffen hier Bert en Nynke met de Waterman en brengen 2 dagen samen gezellig door.

Lundeborg is een klein leuk haventje met geweldige picknickplaatsen, 1 restaurant waar je 's avonds bij een buffet kunt aanschuiven, 2 ijstenten, een gezellige muziekavond en een prachtige grote galerie. En één klein winkeltje in het dorp.

Het valt op in Denemarken: overal vind je galeries en langs de wegen vind je zelfs keramiek te koop in stalletjes voor de huizen. Daar kun je betalen door contant geld te deponeren in een geldkistje of betalen met MobilPay. Helaas werkt dat niet met ons NL nummer: we kunnen het Deense landnummer niet veranderen in +31. Jammer maar helaas.

## Brug van formaat

Na Lundeborg via de Grote Beltbrug (Storebæltsbroen) verder. Daarbij vergeleken is 'onze' Zeelandbrug een kleintje. Met onze mast van bijna 20 meter moeten wij onder het hoge gedeelte door. Hoogste doorvaarthoogte 65 m.
De Storebæltsbroen is een vaste verbinding over de Grote Belt tussen de Deense eilanden Funen en Seeland en tussen de steden Nyborg en Korsør. De 18 kilometer lange verbinding bestaat uit twee bruggen van 6,6 en 6,8 kilometer lengte, die beide op het eilandje Sprogø uitkomen, en een spoortunnel van 8 kilometer lengte tussen Sprogø en Seeland.

Het eiland Samsø is een van dé vakantieplekken van de Denen en ook daar is het hartstikke druk. We varen door naar Langør in het noorden van Samsø. En dat is goed opletten tussen alle staken/betonning. Goed de betonning aanhouden geldt voor overal in Denemarken! Ons is meerdere keren door Denen op het hart gedrukt: 'De betonning is heilig', want meteen daarbuiten zit je zó aan de grond!
Weer een piepklein haventje, maar wij liggen er een paar dagen heerlijk achter het anker.

## Stokrozen

Na een paar tussenstops belanden we in Ebeltoft; een allerliefst plaatsje met een beetje Hans en Grietje uiterlijk; straten van kinderkopjes/kasseien en overal stokrozen bij de huizen. 'Overal' in Denemarken staan stokrozen bij de huizen en er zijn ook veel vakwerkhuizen. Dat ziet er heel gezellig uit! En er is een snoepwinkel (dúúr!) met Nederlandse winkelhulp.

Na Ebeltoft willen we richting Kopenhagen. Maar… komende dagen zal het weer eens hard gaan waaien en uit de verkeerde hoek. We stellen het plan bij: we varen naar Hundested en gaan per trein naar Kopenhagen, met een over-

Grote Beltbrug

*Fietsen op Fur*

*Makreel gevangen*

nachting in een hotel. Hundested is een leuke haven met veel restaurantjes en (vooral in de voorhaven) gezellig druk.
Wat ons ook verrast in heel Denemarken is dat in iedere haven aan de kinderen is gedacht. Vooral krabbetjes vangen en bakken voor krabberaces, dat is wel het minste wat er voor kinderen te doen is. Vaak ook nog speelgelegenheden erbij. En niet te vergeten: in iedere haven zijn barbecue-plaatsen en vaak (heel goed uitgeruste) sailor-homes. Ik heb me laten vertellen dat vaste BBQ's in Deense havens door de overheid verplicht zijn.

We kunnen de boot 2 dagen in een box achterlaten. De website waar we de treinkaartjes moeten bestellen is in het Deens en dat spreken we niet. ;) Gelukkig helpen onze Deense 'buren' ons met het uitzoeken hoe de kaartjes voor de treinreis te bemachtigen. Denen waar wij mee te maken hebben gehad waren allemaal even aardig en behulpzaam.

**Kopenhagen**
Kopenhagen is een prachtige stad; echt een aanrader! Zo'n mooie oude gebouwen, een gezellige binnenstad, de prachtige Botanische tuin, Vesterbro, overal terrasjes, de beroemde kei-drukke Nyhavn met z'n mooie kleuren. En wat hebben we daar, te voet, een hoop kilometers gemaakt. Ik was kapot, maar wat heb ik genoten.

**De terugreis: weer een opstapper?**
Ons plan om over de Noordzee terug naar Nederland te varen komt weer in beeld. Maar doen we dat met z'n tweetjes? Of toch liever een opstapper? We merken dat dit laatste op korte termijn vanuit Noord-Denemarken, zeker in het hoogseizoen en als je nog geen data weet, toch wat lastig regelen is. Maar het weer ziet er voor de komende tijd héél goed uit, dus we gaan gewoon richting de Limfjord. En dan zien we daar wel wat het weer doet; kunnen we de Noordzee op met z'n tweeën of laten we de boot daar achter en komen we later terug, al of niet met een opstapper.

**Via een PZV-meetup naar de Mariagerfjord**
2 dagen later ontmoeten we in Bønnerup de Dancing Queen. Daarna varen we de Mariagerfjord in. Een mooi gebied met breed water, maar heel smalle vaargeulen. De fjorden in Denemarken zijn glooiend/heuvelachtig; niet spectaculair hoog als bijvoorbeeld in Noorwegen (waar wij overigens zelf nog niet zijn geweest). Het plaatsje Mariager is echt de moeite waard. Er is o.a. een zoutmuseum en 's avonds zijn er gezellige openluchtoptredens.

Na de Mariagerfjord, met in Hadsund een brugwachter die uit het raam hangt en zwaait, zetten we koers naar de Limfjord. Om bruggen te laten openen in Denemarken moet je de N (NEE)-vlag - een blauw-witte vlag - in het stuurboordwant hijsen. Onze eerste stop is in Aalborg, waar net de festiviteiten rond de finish van de Tallship races zijn begonnen. O.a. de Eendracht, Oosterschelde, Morgenster en Wilde Swan liggen er aan de kade. Mazzel voor ons en oergezellig met 's avonds -speciaal voor ons natuurlijk haha- een grote vuurwerkshow.

**Motorren in het Limfjord**
Na 2 nachten Aalborg varen we - dik aangekleed - in de regen op de motor naar Für. De volgende dag fietsen en wandelen we; Für is een prachtig eiland met overal kunst langs de weg. Onze laatste stop in de Limfjord is Lemvig. Daar doen we de inkopen voor de terugreis, inclusief het tanken van diesel en water.
Er zijn mensen die de Limfjord een beetje een noodzakelijk kwaad vinden. Maar wij hebben dat niet zo ervaren. Het Limfjord strekt zich uit van het Thyborøn-kanaal aan de Noordzee tot Hals aan het Kattegat. Het is ongeveer 180 km lang met een onregelmatige breedte en vorm met verschillende baaien, smalle doorgangen en eilanden. Als je richting het westen vaart met westenwind heb je de héle weg ook echt de wind op kop, ondanks dat het hele vaarwater allerhande bochten maakt. Het lijkt een soort tunneleffect.

Na 2 dagen kunnen we uitgerust aan de terugtocht beginnen. Het laatste stuk Limfjord, 2 uurtjes varen van Lemvig via Thyborøn naar zee, vinden wij wel saai. Thyborøn zelf hebben we letterlijk links laten liggen. De terugtocht naar Nederland, naar IJmuiden, duurt 60 uur, afwisselend zeilend en op de motor. We hebben prachtig weer met een rustig bakstagwindje. Onderweg bakken we 4 door Henk zelf gevangen makreeltjes.

Een vakantie én terugtocht om met plezier aan terug te denken.



# Kanaal 77

- Er blijken meer boten te zijn die SPES heten. Uw hoofdredacteur dacht een Guinness gescoord te hebben in eigen dorp maar kwam van een koude kermis thuis. Het moet een SPESifieke boot zijn...
- In dit nummer geen 'centerfold' folder meer, maar dat betekent niet dat we stoppen met PZV promotie. We hebben nieuwe glossy folders gemaakt, die we tijdens komende activiteiten uitdelen om jouw PZV-verhaal kracht bij te zetten.
- Omdat het PZV wagenpark sneller vernieuwt dan de botenlijst was het bovendien tijd voor nieuwe vlagstickers voor op je achterruit. Voor alle leden is er eentje meegesealed in deze Zeezeilen; op verzoek kunnen leden losse stickers aanvragen bij het secretariaat.
- De vraag is natuurlijk wel of we die nodig hebben, nu Arend-Jan zich met zijn lezingen tot eenmans PR machine heeft ontpopt. Dankzij zijn enthousiaste verhalen kunnen we weer een aantal nieuwe gezichten verwelkomen!
- Waarom heeft Marja haar geboortedatum laten weglakken op de foto's van haar certificaten? Zou ze soms iets te vieren hebben?
- Rederij Triki heeft een nieuwe aanwinst: Bierend Botje. Een zuipschuitje om na de avondwedstrijden de Maas over te komen. Voor de Yngling hebben Willem en Erik wel tal van reservezeilen maar nog altijd geen definitieve naam gevonden.
- Voor wie na deze Zeezeilen nog reikhalzender uitkijkt naar komende Ramsgate: Sylvester en Nicole hebben een leuke film gemaakt van Ramsgate 2022 a/b Lotus https://youtu.be/q7qd09OH30Y
- De nieuwe Ramsgatecommissie wist nog niet dat het echte gepuzzel pas na publicatie van de initiële indeling begint... Ondanks de vele vooraf ingedeelde boten (foei!) toch gelukkig een hoop flexibiliteit in de vloot. Ouderwets volle bak dit jaar: 19 boten in de vloot!
- Henk z'n 2e epoxy workshop kost hem €45 extra… Boete oor te hard rijden onderweg van Colijnsplaat naar IJmuiden: 5 km te hard gereden op Goeree-Overflakkee: die flitspaal blijkt de op een na lucratiefste van NL te zijn…
- Met Nynke, Koen en Micha als instructeurs zou het bijna weer de moeite zijn een eigen PZV opleidingsprogramma op te zetten...
- Na alle brug-ellende zal de Haringvlietbrug waarschijnlijk vanaf augustus weer draaien. Precies op tijd voor het PZV Vrouwenweekend!
- Na lang zoeken heeft de Lotus een oplossing voor het wegvreten van de anodes: de installateur had de lader/omvormer verkeerd aangesloten. Of je haalt de stekker uit het stopcontact...
- Heb jij al een PZV vlag in je want? Zorg dat je er dit seizoen weer piekfijn bij ligt en bestel eventueel een reserve vaantje bij de penningmeester...

Nieuwe lid

***Mijn naam is Peter Perriens, ik ben 65 jaar en net met pensioen na een loopbaan als projectmanager in de bouwwereld. Mijn eerste ervaring met zeilen is pas zo'n tien-elf jaar geleden.***
***Sindsdien laat het zeilen mij niet meer los.***

# Even voorstellen...
## Peter Perriens

Om mijn vrouw te overtuigen van mijn ernst, en ook vanwege mijn eigen angsten en onervarenheid, ben ik in de leer gegaan bij vaarscholen in België, Nederland en Engeland. Gevaren heb ik met ervaren schippers, op boten van zo'n 40 voet.
En nu, met dayskipper-, marifoon- en ICC-brevetten op zak, denk je dat je de wereld wel aankunt.
Geïnspireerd door de filmpjes 'keep turning left' kocht ik vorig jaar een Westerly Centaur, met de ambitie - solo - de Britse kusten te bezoeken.
Voorlopig draait dit evenwel anders uit. De boot (26 voet) heeft nog niet al zijn nukken getoond, en de schipper (ik dus) heeft nog veel te weinig ervaring om effectief de zee op te gaan. Voorlopig vaar ik op de Oosterschelde om de boot te leren beheersen.
Ik wil ook graag bijleren van de grotere tochten buitengaats samen met de PZV-ers.

De foto van de boot is samen met mijn dochter en haar vriend, zij vinden dat ik niet alleen mag uitvaren

Peter van Breugel

# Kokkerellen met Kokkels

***Dat was mijn eerst gedachte toen ik me inschreef bij het Maritiem Culinair gebeuren van onze vereniging. Die gedachte kwam niet zomaar op. In het verre verleden was ik als fotograaf betrokken bij de Waddenvereniging en samen met redactielid Linda Maters trokken we erop uit om de verhalen op te tekenen van de mens die zijn brood verdient in het Waddengebied.***

Bij een van die expedities werden we in het uiterste noorden van ons land opgepikt met een grote rubberboot en over de Waddenzee vervoerd naar een vissersschip. Dat was speciaal uitgerust voor de vangst van kokkels. Met een soort kaasschaaf langszij de boot werd het bovenste laagje van de bodem met daarop de kokkels losgescheurd van de ondergrond en naar boven gezogen. Eenmaal op het schip werden kokkels en modder van elkaar gescheiden. De kokkels werden gewassen en kwamen op het dek terecht, het modderwater ging weer over boord. Ons schip was niet het enige. De concurrentie lag op de loer. Zodra ze zagen dat ons schip “beet” had ging de andere schipper schuin achter ons varen en vaak kwam er nog een tweede en zelfs derde boot bij. Zo werd soms honderd meter breed de bodem omgewoeld en er was niet veel fantasie voor nodig om je de ravage voor te stellen die aangericht werd onder water. De schipper was wat bezorgd dat ik juist die momenten zou vastleggen waarop er extra zand naar boven gezogen werd: ook toen al was er veel discussie over het machinaal kokkelvissen in de Waddenzee. Een enkele “foute” foto in het Waddenbulletin kon een flink minpunt opleveren voor de visserij.

Was het gastvrijheid of een poging om ons mild te stemmen? In ieder geval kregen we een paar vers bereide kokkels aangeboden door de vrouw van de schipper. Die smaakten prima, verser kon natuurlijk niet.

## Waddenherinneringen

Naast de kokkelvissers volgden we op Vlieland het spoor terug van het huidige strandpaviljoen naar het ijscokarretje van ome Rinus en tante Corrie. De boswachter en zijn assistent (Terschelling) vertelden hoe ze druk in de weer waren om de beleving van de natuur voor de bezoeker te sturen door slingerpaadjes aan te leggen en oude waterlopen te verbreden tot valleien. Pier-steker Jan Hot (Texel) nam ons mee het Wad op om bij laag water een modderige plaat op te varen en die om te spitten op zoek naar zagers. Die verkocht hij als aas voor sportvissers. Daar stond ik dan in de zoute modder lenzen of een fotorolletje te verwisselen. Voor het artikel met de veerboot kapitein moest ik eerst naar Schier vanuit Amsterdam op de dag dat ons land geteisterd werd door een mega storm die zelfs een deel van het dak van het CS afrukte. Ik kon alleen nog maar met de storm mee noordwaarts reizen want achter mij was het spoor geblokkeerd door omgevallen bomen en gebroken bovenleidingen. Alle veerdiensten waren gestaakt behalve die naar Schier. Ik mocht in de stuurhut meevaren en daar zaten echte helden. Helaas bleek de volgende dag de door de veerbootmaatschappij geselecteerde kapitein politiek overcorrect en nog erger voor mij, totaal niet fotogeniek.

## Eilandmentaliteit

Standaard was ook altijd een bezoek aan het dorpscafé om de mening te achterhalen van de plaatselijke bevolking. Dan schoven we aan de bar aan en na een paar pilsjes werden de eilanders wat opener. Vaak bleek dat ze een heel andere kijk hadden op gevoelige punten dan de Waddenvereniging. Bovenal wilden ze hun privileges en zeggenschap behouden in alle zaken die hun eilanden aangingen.

## Maritiem Culinair

En hoe liep het af met het kokkerellen? Een kokkelrecept was makkelijk te vinden maar om aan de kokkels zelf te komen, bleek een probleem dat weekend. Ook nu lag slecht weer dwars: de dag voordat ik ze op zou halen bij de visboer belde hij zelf op dat ze niet geleverd konden worden door sneeuw en gladheid. Wat bleek, de kokkels waren probleemloos te vervangen door cocktailgarnalen van de supermarkt en smaakten op het afgebakken stokbroodje met kruidenboter prima. Altijd een plan B hebben blijkt niet alleen voor de zeiler een goed idee maar ook voor de kok!

***Kokkels uit de Waddenzee***

*Een pannetje dampende mosselen met friet, wie houdt er niet van? In Nederland eten we jaarlijks meer dan 10 miljoen kilo. Veel minder bekend is het eten van kokkels, terwijl die minstens zo lekker zijn. Net als een groot deel van de Nederlandse mosselen worden kokkels in de Waddenzee gevangen. In principe worden kokkels het hele jaar door gevangen, maar een erg strenge winter kan zorgen voor een beperkte aanvoer. Soms worden ook Engelse kokkels aangeboden in Nederland. De echte Waddenzee kokkels zijn herkenbaar aan de vele tinten grijs van de schelp.*

***Duurzaam gevangen***

*De Waddenzee kokkel mag enkel handmatig worden bevist. Mechanische visserij is tegenwoordig verboden. Bij de handmatige visserij worden de kokkels met een soort hark met een net daaraan uit de bodem gezeefd. Dat gebeurt als het bijna volledig eb is en de wadplaten bijna droog liggen.*

***Kokkels eten***

*Kokkels uit de Waddenzee hebben veel smaak en relatief veel vlees. De meeste in Nederland gevangen kokkels worden naar Zuid-Europa geëxporteerd. Best jammer, want kokkels zijn een betaalbare traktatie en kunnen (net als mosselen) worden gestoomd, gekookt en zelfs levend rauw worden gegeten.*
*Als u zelf kokkels gaat bereiden, controleer dan eerst of ze allemaal vers zijn. Als de schelp iets open staat kunt u controleren of de kokkel nog leeft met een klein tikje op de schelp. Als deze dicht gaat is de kokkel vers. Spoel de schelp nooit in zoetwater maar neem liefst gezuiverd zeewater of neem 30 gram zeezout op 1 liter water.*

***Kokkels met peterselie***

*Ingrediënten:*
*500 gram kokkels*
*4 eetlepels olijfolie*
*2 tenen knoflook (fijngehakt)*
*25 gram platte peterselie*
*100 ml witte wijn*
*1 kleine rode peper, fijngehakt en zaden verwijderd*
*25 gram roomboter*

*Bereiding: spoel de kokkels goed schoon in zout water en controleer of ze allemaal vers zijn. Verhit de olie in een hapjespan en bak de kokkels een paar minuten tot alle schelpjes openstaan. Gooi de dichte schelpen weg. Voeg knoflook, peterselie, wijn en rode peper toe en bak alles nog een paar minuutjes. Neem de pan van het vuur en smelt de boter erdoor. Serveer met brood en een glaasje wijn.*

Verenigingsactiviteit

Van de redactie

# Je moet de groenten van de zee hebben

***Voor de organisatie van Maritiem Culinair riep Willem Triki de hulp in van oud-collega Gerard van Hezik. Afkomstig uit een geslacht van groenteboeren heeft Gerard zich een leven lang bezig gehouden met lekker eten, niet alleen met een groentensnijbedrijf en groentewinkel, maar ook als chef-kok, als Pizzaiolo en later als docent bij SVO en tegenwoordig de HAS Greenacademy Food Innovation. Gerard liet ons het water in de mond lopen met zijn workshop over zeegroenten.***

**Voedingstechnologie**
Zeegroenten zijn groene, bruine en rode wieren en planten die aan de hoogwaterlijn groeien. Ze bevatten veel aminozuren, eiwitten en ijzer (wel 10 x zoveel als normale groente) en bevatten bovendien veel vitamines, mineralen en koolhydraten. Het is dan ook een erg gezonde groente, die bovendien makkelijk te telen is. In vergelijking met vis zijn zeegroenten ook minder vervuilingsgevoelig. Schadelijke stoffen uit de zee kunnen neerslaan in vet van de vis, maar niet in zeegroenten omdat die een laag vetgehalte hebben. Het is dan ook niet gek dat zeegroenten hoge ogen scoren in de eiwittransitie / als potentiële vleesvervanger. Maar voor ons smulpapen was vooral interessant: hoe smaakt het?

**Zeekraal**
Dit typisch Zeeuwse product wordt ook wel Hanepoot of zouterik genoemd. Het ideale oogstseizoen is van april tot half september; daarna wordt de zeekraal houterig maar is nog wel via import leverbaar. Zeekraal is geen wier maar een plant en verwant aan de amarantenfamilie (spinazie, biet en quinoa).

Zeegroenten

Zeekraal

Lamsoor

Wakame

Qua bereiding kun je zeewier rauw eten als snack, maar lekkerder is in boter opwarmen of gedurende de laatste minuten meestomen op de vis. Probeer in ieder geval de bite te behouden!

**Lamsoor**
Het uiterlijk van de (volledig vegetarische) lamsoor verklaart de naam. Het zijn de bladeren van een zeeaster, die van oudsher groeien (en tegenwoordig gekweekt worden) in Zeeland en in de Wadden. Lamsoor is doorgaans verkrijgbaar van april tot half november en past niet alleen goed bij vis, maar ook bij lam (dus toch!) en venkel. Houd er bij het bereiden rekening mee dat lamsoor slecht tegen zoet (kraan)water kan, dus altijd zout toevoegen aan je spoelwater. Kort blancheren en bereiden als spinazie.

**Wakame, Kombu en nori**
Deze zoet tot hartig zoute zeeslavellen zijn echte umamibommetjes (de vijfde smaak) die dan ook veelvuldig in de Japanse keuken worden toegepast. Subtiel gebruiken, en verrassend in je soep.

**Zeebanaan**
Deze vlezige knapperige zoutbom die groen, geel of soms rood is, komt van oorsprong uit Australië. De ijsplantfamilie heet daar 'salty fingers of karkalla'. Deze delicatesse is verkrijgbaar van april tot half oktober en is in Nederland bij de groothandel te vinden. Zeebananen zijn rauw te eten als snack, als salade garnituur maar kun je ook roerbakken.

**Monnikenbaard**
Nog minder bekend is het loogkruid dat in Italië bekend is als 'barba di frate'. Van oorsprong afkomstig van de Italiaanse kust en uit Portugal, maar groeit tegenwoordig ook in de lente(kas). Het is een mineraalrijke spinazie met zilte smaak. Helaas te zout als hoofdgerecht maar wel een verrassende smaakmaker, te gebruiken als bieslook (bijvoorbeeld in pastasaus met ansjovis).

**Zeevenkel**
Ook wel bekend als zeekervel, maar in België en Nederland bijna niet vindbaar. Zeevenkel heeft een sterke, pittige annijssmaak en toch ook iets weg van gekookte asperges. Bevat veel vitamine C en antioxidanten. Geweldig tegen scheurbuik of als garnituur/smaakmaker voor in de gin tonic of vinaigrette.

Zeebanaan

Monnikenbaard

Zeevenkel

**Tips voor de hobby kok**

- *Zeegroenten kun je zelf knippen op slikken en schorren, maar liefst niet plukken: dan vernietig je de plant.*
- *Vers geknipte groenten zo snel mogelijk in ijskoud water spoelen zodat de snijwond dichtgaat.*
- *Zeegroenten nooit in koud water opzetten. Blancheer de groenten liever. Je geeft ze dan kort 'tik' zodat ze malser en milder worden – zeker aan het eind van het seizoen, als de zeekraal wat houterig kan worden.*
- *Gerards favoriete recept: zeekraal met ui, knoflook en cherrytomaten. Fruit ze in goede boter (niet laten verbranden) en smoren maar....*

# Aanleghulp

Kees Bink

Single handed zeilen vereist vooruitdenken en een goede (reis)voorbereiding, vooral betreffende de beoogde aankomstplaats en het aanmeren. Een abonnee van de website Practical Boat Owner heeft daarvoor een handig hulpmiddeltje bedacht wat bijna niets kost en -volgens hem- heel goed werkt. We kennen het probleem; bij het aanleggen stap je de steiger of de wal op met één (midden)lijn in de hand, maar die eenmaal belegd, kun je niet meer zo gemakkelijk bij de voor- of achterlandvast die nog aan dek ligt of die je over de zeereling hebt gehangen. De tip om dit te vergemakkelijken is een lus van zogenaamd shock cord (een streng natuur latex elastiek met een gevlochten polyester mantel) om beiden midscheepse scepters (SB en BB). Voordat je op je aanlegplaats af vaart breng je zowel de voorlandvast als de achterlandvast buitenom de zeereling en stootwillen midscheeps, schiet je die een stukje op en stop je ze beiden in de lus. Of misschien nog beter, elk in een eigen lus. Staande op de steiger kun je nu zonder op- en afstappen en zonder gehannes de landvasten een voor een uit de lus trekken en beleggen. https://www.pbo.co.uk/practical-projects/singlehanded-mooring-aid-18960

***Heb je ook zo'n handige tip die je met ons zou willen delen: stuur je tekst met een paar duidelijke foto's naar de Zeezeilen redactie!***

Dekluik ruiten

Flybridge ruiten

Gebogen ruiten

Console ruiten

Opdek ruiten

Gedubbelde ruiten

**Dé Specialist**

De Bootruitspecialist is al meer dan 25 jaar de producent van pmma bootruiten in de Benelux en Duitsland.

Ruiten zijn leverbaar in 2D én 3D uitvoering in elk gewenst formaat, dikte en kleur.

Onze klanten zijn botenbouwers, re-fitters en particulieren.

bootruitspecialist.nl

Productie en montage van bootruiten

Van het bestuur

# Ongeschreven regels uitschrijven

***PZV is een vereniging die zoals elke vereniging zowel geschreven als ongeschreven regels en gewoonten kent. Vele zaken zijn vastgelegd en vindbaar op onze website www.pzv-zeezeilen.nl . Maar is dit een garantie dat al deze regels en gewoonten bekend zijn? Nee natuurlijk niet! Een website is een fantastisch maar toch een beetje een passief medium. Mensen blijven mensen en nemen niet alle informatie tot zich en onthouden ook niet alles.***

Toch kan heel veel gevonden worden in bijvoorbeeld het 'Handboek PZV' in de sectie PZV-beleid op onze website. Dit is niet heel recent maar in het algemeen nog heel actueel. Dit beleidsstuk gaat over de positionering en de uitdagingen van PZV, de organisatie en een leidraad voor het organiseren van activiteiten.

**Een korte samenvatting van een aantal regels en gewoonten:**

- *PZV is nadrukkelijk een vereniging voor schippers EN opstappers met een passie voor zeilen. Opstappers zijn (pro) actief, geïnteresseerd en stellen zich lerend op. Schippers stellen hun boot, zeilkennis en enthousiasme ter beschikking aan de vereniging en haar leden.*
- *Er worden jaarlijks diverse trofeeën uitgereikt, sommige op voordracht van het bestuur, sommige op voordracht van leden.*
- *De PZV-activiteiten worden georganiseerd voor en door leden waarbij kennisoverdracht, respect, gelijkwaardigheid en verantwoordelijkheid belangrijke waarden zijn.*
- *Activiteiten bedruipen normaliter zichzelf. Hoe de kosten worden georganiseerd hangt van de activiteit af. Belangrijke kostencomponenten zijn: inschrijfkosten, optionele kosten zoals bijv. een diner, bootkosten zoals kooiengeld, verblijfskosten zoals havengeld evenals aansprakelijkheidskosten.*

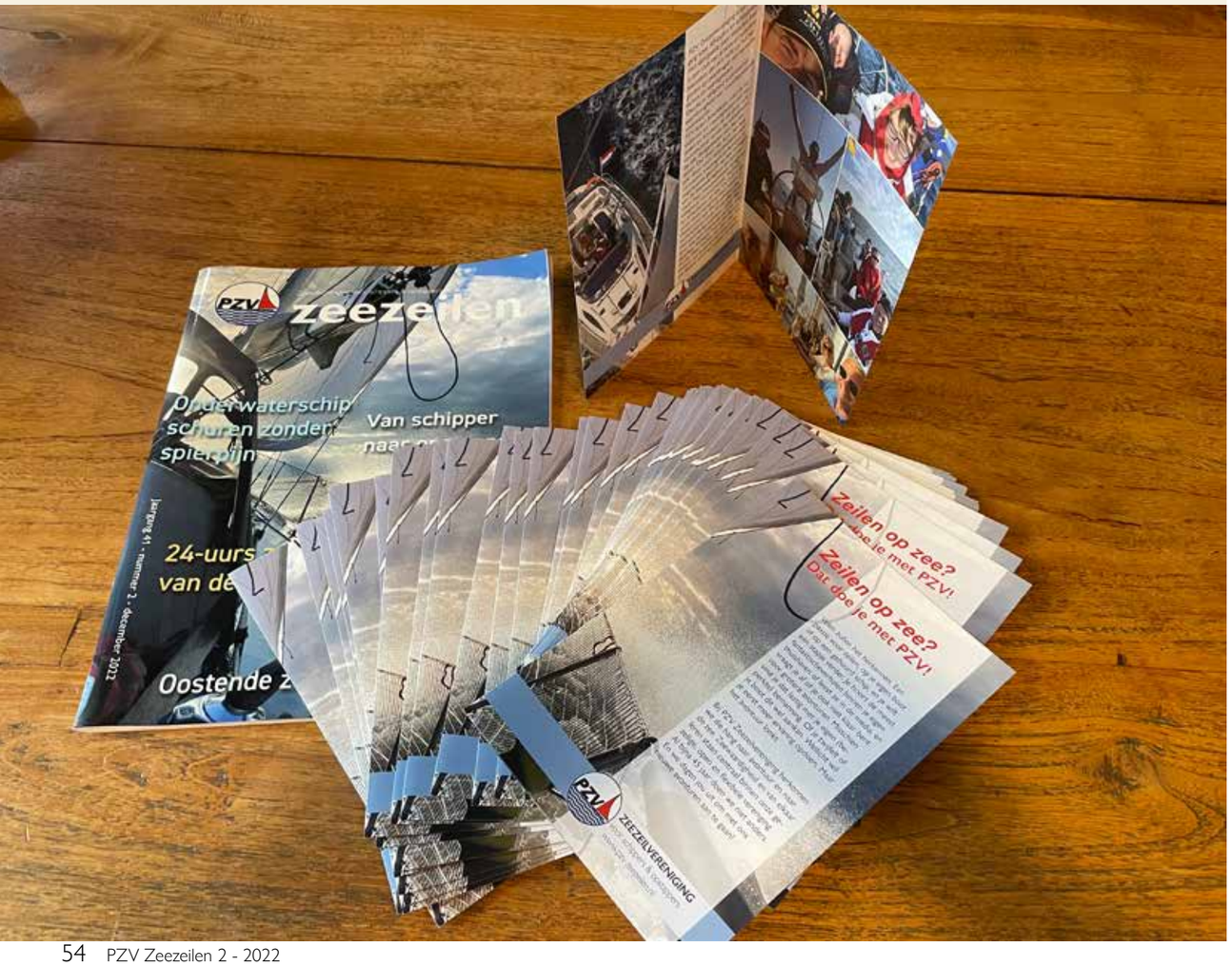
*Kooiengeld is een bijdrage voor de booteigenaren/schippers voor het varen en onderhouden van de boot t.b.v. PZV-activiteiten, zodat er bijvoorbeeld actuele kaarten en een gekeurd reddingsvlot aan boord zijn.*

- *Het bedrag voor kooiengeld wordt door PZV in de ALV vastgesteld. Dit is momenteel een bedrag van € 15 per dag, maar dit kan worden bijgesteld door bijv. inflatie. Afhankelijk van de activiteit wordt dit door de penningmeester of de schipper geïncasseerd. Dit staat doorgaans in de informatie over de activiteit.*
- *PZV heeft een clubvlag. Uiteraard is het de bedoeling dat deze gevoerd wordt, liefst bij PZV en niet-PZV gelegenheden. Dat maakt je herkenbaar als lid en is ook leuke promotie voor PZV. De vlag kan bij de penningmeester worden besteld ad € 10 per vlag.*
- *Niet-leden mogen 1 keer mee als 'Introducé'. Dit geldt zowel voor onbekenden als partners van leden die geen lid zijn. Partners en familieleden kunnen tegen gereduceerd tarief 'familielid' worden.*
- *Er worden door schippers ook activiteiten buiten de PZV-kalender om geregeld. Bijv. wegbrengtochten. In dit geval bepaalt de schipper zelf de regels! Ben je geïnteresseerd? Zorg dan dat je netwerk op orde is.*

*Naast bovenstaande meer vastgelegde regels zijn er natuurlijk ook ongeschreven regels of misschien simpelweg 'dwingende' adviezen. Voor de meesten een vanzelfsprekendheid voor anderen wat minder.*

- ***Verwachtingen**. Neem na indeling voor een activiteit op een schip z.s.m. contact op met de schipper. Maak kennis en peil verwachtingen (vertrek- en terugkomstdag, inschepen, boodschappen, kosten, navigeren, etc.). Voorkom daarmee verrassingen.*
- ***Openheid.** Zijn er zaken die van belang zijn voor de schipper om te weten, zoals medicatiegebruik, ben hier open over. Dit is in belang van de veiligheid van iedereen aan boord. Van de schipper wordt uiteraard verwacht hier vertrouwelijk mee om te gaan.*
- ***Leren aan boord.** Wil je bepaalde zaken oefenen, zoals navigatie, maakt dit dan kenbaar aan de schipper. Afhankelijk van de omstandigheden staat het de schipper vrij om hierin mee te gaan.*
- ***Veiligheid aan boord.** Je mag verwachten dat de schipper een veiligheidsronde maakt met de bemanning dus dring hier gerust op aan als dit niet gebeurt. Waar liggen de brandblussers? Waar ligt het vuurwerk? Hoe werkt de marifoon? Waar is en hoe werkt het reddingsvlot? Etc. etc.*
- ***Samen uit, samen thuis.** Je vaart een activiteit van begin tot eind samen tenzij je samen anders overeenkomt.*
- ***Schoon schip.** Je zorgt er samen met de bemanning voor dat het schip wordt schoongemaakt na een tocht/activiteit. Overleg met de schipper wat er allemaal moet gebeuren. Want je laat de schipper niet achter met de rotzooi van een gezellig weekend varen. Tip! Het scheelt heel veel werk als tijdens de tocht e.e.a. goed wordt bijgehouden!*
- ***Voorkomen is beter dan genezen.** Loopt het niet lekker aan boord gedurende een activiteit, laat dit dan weten. Misschien kunnen zaken niet acuut worden opgelost maar dan heb je het in ieder geval alvast kenbaar gemaakt. Er zal zeker opvolging aan worden gegeven.*

*Voel je vrij om zelf mee activiteiten te organiseren en je stempel te drukken. Iedereen, onafhankelijk van je zeilervaring of hoe lang je lid bent, is uitgenodigd om lid te worden van een commissie of een activiteit (mede) te organiseren. Maak je wensen kenbaar bij het bestuur of de diverse commissies.*
*Denk en doe mee. Hoe meer actieve en goed geïnformeerde leden hoe beter het is! Neem contact op met het bestuur of één van de commissies als je opmerkingen of vragen hebt, of als je graag een actieve rol wilt hebben binnen PZV, meld het dan via secretaris@pzv-zeezeilen.nl .*



# Adverteren in zeezeilen

## Ruimte voor nieuwe adverteerders

Dit schitterende blad wordt 3x per jaar uitgegeven en gratis verspreid in een oplage van 500 exemplaren over verschillende jachthavens in Nederland. Inhoud, redactie en vormgeving doen we volledig in eigen beheer, dankzij onze onvolprezen vrijwilligers. Maar zonder advertenties lukt het ons niet om dit blad te drukken en te verzenden.

| Advertentie | Prijs per jaar |
|---|---|
| Hele pagina buitenzijde | € 550,00 |
| Hele pagina binnenzijde | € 475,00 |
| Hele pagina | € 400,00 |
| Halve pagina | € 275,00 |
| Kwart pagina | € 200,00 |
| Achtste pagina | € 150,00 |

Dankzij onze laagdrempelige manier van verspreiden in de zeilerswereld bereikt u uw nautische doelgroep op een gerichte en effectieve manier. Als bonus op uw loyale bijdrage wordt u als adverteerder met een banner vermeldt op de website van PZV, zodat belangstellende rechtstreek naar uw website kunnen gaan. Op die manier helpt u niet alleen uzelf, maar ook onze vereniging.

**Interesse? Stuur een mail naar redactie@pzv-zeezeilen.nl**



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

**Bestuur**
Voorzitter Marja Snoeijen voorzitter@pzv-zeezeilen.nl
Secretaris Mariëlle de Groot secretaris@pzv-zeezeilen.nl
Penningmeester Giel Hansen penningmeester@pzv-zeezeilen.nl
Activiteiten Mathy Meulendijks activiteiten@pzv-zeezeilen.nl
Communicatie Charles Thomas communicatie@pzv-zeezeilen.nl

**Betalingen**
Contributies, betalingen voor cursussen, activiteitenbijdrage en advertenties in Zeezeilen gaarne overmaken naar IBAN: NL72INGB0003222325 / BIC: INGBNL2A t.n.v. PZV Zeezeilvereniging (onder vermelding van de aard van de betaling)

**Website: www.pzv-zeezeilen.nl**
Webmasters: Johan Kleene & Arend-Jan Klinkhamer
webmaster@pzv-zeezeilen.nl

**Verenigingsblad ZEEZEILEN**
Verschijnt 3 x per jaar en wordt tevens verspreid in diverse Nederlandse jachthavens.
Adverteren in Zeezeilen? Neem contact met ons op via redactie@pzv-zeezeilen.nl voor mogelijkheden en tarieven.
Kopij aanleveren in word-bestand, per e-mail aan: redactie@pzv-zeezeilen.nl
Bijbehorende foto's van zo hoog mogelijke resolutie (vrij van auteursrechten) apart meesturen.
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 erin wordt weergegeven. Die mening komt niet noodzakelijk overeen met de mening van de redactie van Zeezeilen en/of het bestuur van PZV.
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.

**ZEEZEILEN/verenigingsblad**

| | |
|---|---|
| Annemieke Stallaert | hoofdredacteur |
| Peter Plantinga | redactiesecretaris |
| Carla Peeters | redacteur |
| Piet Schrijver | redacteur |
| Erwin Strijbosch | redacteur |
| Kees Bink | redacteur |
| Anke Vermeer | vormgever |

**aanleveren kopij:**
redactie@pzv-zeezeilen.nl

**Nieuwsflits (email) en webredactie:**
Nicole Kivits
Silvester Kivits
Charles Thomas
Leonard van Rhijn

**aanleveren kopij:**
webredactie@pzv-zeezeilen.nl

# De essentie van leven....
# is genieten!

SY Sarabande - Holy Island Scotland

## Maak tijd vrij... voor wat écht belangrijk is!

40 jaar Vakmanschap in Tuinmachines

Beekerheide 32 - Beek en Donk - 0492 464162

vd wiel gremac
Sinds 1980

**www.vdwielgremac.nl**