

Grommer 160



	Pagina	
De Grommer nr. 160 Augustus 2005 24^{ste} jaargang		
De Grommer is een tweemaandelijkse uitgave van de zeilafdeling van de Roei- en Zeilvereniging 'Naarden', opgericht te Naarden in 1952. De zeilafdeling is aangesloten bij het Watersportverbond onder nummer 271.	2	Logboek Voorzitter
Redactieadres Middelgronden 134 1274 BT Huizen grommer@rvznaarden.nl	4	Ledenvergadering
Advertenties Grommer promo@rvznaarden.nl	6	Statutenwijziging
Sluitingsdatum kopij De Grommer nr. 161 9 Oktober 2005	9	Nieuwe Leden
Clubhuis Het Behouden Huys Onderwal 10 A 1411 LV Naarden telefoon (035) 694 86 99	10	Enkhuizen-Stavoren
Girorekening zeilafdeling 26 06 376	13	Sluitingstocht
Ledenadministratie Postbus 5145, 1410 AC Naarden telefoon (035) 693 87 51 leden@rvznaarden.nl	15	Engelandtocht 2005
Website rvznaarden.nl		
<i>Voor overige gegevens zie de laatste genummerde bladzijde</i>		
Omslag X79 van Roel Wever tijdens NO 2005, gemaakt door Fotoboot	24	Matchracen 2005
Opmaak Bert Piels	28	7 Uurs Naarden
Drukwerk Drukkerij Koolwijk, Huizen		
De redactie behoudt zich het recht van kopijwijziging voor.	31	Nieuwe vlaggen

Logboek voorzitter

Sander Kreukniet

“Eén van de slechtste zomers in 100 jaar” kopte een krant een dezer dagen, zich daarbij beroepend op het KNMI. “Veel te koud, te nat en te weinig zon”. Bedoeld werd vooral de periode van half juli tot half augustus. Het was inderdaad vaak niet best. Maar toch viel het in Naarden op de woensdagavonden vaak nog wel mee, dan was het daar nogal eens juist wel mooi weer bij de Woensdagavondcompetitie. En het kan, op het moment dat ik dit schrijf, nog steeds een mooie nazomer worden. Die is in ieder geval fantastisch begonnen met prachtig weer tijdens de 5e Sail Amsterdam. Zelf ben ik, evenals bij de vorige edities van Sail, er weer met wat gasten op de eigen boot – Roxane – naar toe geweest. Dat is, als men het aandurft, fantastisch: zo’n chaos, zoveel moois en zoveel raars op het water tref je ner-

gens. Hoewel men daar de indruk krijgt dat alles wat kan varen er rondvaart, -drijft of -dobbert, heb ik er overigens nauwelijks andere uit Naarden afkomstige boten gezien. Maar de rest van varend Nederland was er dus wel in ruime mate. Wij kwamen in het corso van de met bloemen versierde stoomsleeptboten terecht en zijn daarmee door de IJ-haven rondgewalst. En op het IJ zelf varen dan de beroepsvaart voorzichtig en de ponten en rondvaartboten veelal op normale werksnelheid dwars door alle drukte heen. We hebben slechts één echte aanvaring zien gebeuren: een pieremachochel met aanhangmotor die zich uitgerekend tegen de boeg van een boot van de havendienst te pletter voer (één persoon overboord, terwijl het vaartuig zelf verder langzaam zonk). Ik ben er jaren ouder van geworden, maar heb genoten, veel gelachen en ben er zonder schade uitgekomen.

Een evenement binnen de eigen vereniging dat mij ook erg aansprak en waarbij, weliswaar op een ander niveau, eveneens sprake was van veel door elkaar heen krioelende bootjes, was de Harington-wedstrijd op zaterdag 2 juli. Voor deze jeugdwedstrijden met ca. 50 deelnemers, voornamelijk Optimisten en verder een paar Splashes en Lasers, was ik op het laatste moment als start-/finishschip ingeschakeld. Dat was een genoegen. Dankzij de inzet en samenwerking van de jeugdcommissie, de coaches en veel ouders verliep alles vlot en in goede orde, ook al moest er af en toe wat worden geïmproviseerd. Namens het deelnemende groepje Optmisten uit Almere werden enkele flessen wijn als dank aan de Jeugdcommissie overhandigd, hetgeen moge bijdragen aan de inspiratie voor hun verdere activiteiten. Als u dit leest, beschikt de vereniging sinds kort over nieuwe verenigingsstandaards en -vlaggen. De komende maanden kunnen seniorleden

gratis zo'n standaard krijgen, als zij die zelf komen afhalen in het Behouden Huys. Elders in deze Grommer leest u daar meer over. Ook vestig ik graag uw aandacht op het artikel met de complete informatie over de beoogde statutenwijziging, waaromtrent hopelijk tijdens de Najaars Algemene ledenvergadering definitief kan worden beslist. En omdat het vaarseizoen 2005 helaas reeds weer ten einde loopt, roep ik u tenslotte op tot deelname aan de Sluitingstocht op 24 en 25 september. Deze tochten zijn steeds zeer gezellig en hebben daarnaast vaak ook nog een informatief en/of leerzaam gedeelte. Ik verwijs u naar de informatie van de Toercommissie in deze Grommer over de komende sluitingstocht.



UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING

Hierbij nodigt het bestuur alle leden uit tot het bijwonen van de algemene ledenvergadering die i.v.m. een voorgenomen statutenwijziging in

“Het Behouden Huys”

wordt gehouden op woensdag 19 oktober 2005 om 20.00 uur.

Agenda:

1. Opening.
2. Vaststelling agenda.
3. Notulen van de voorjaarsledenvergadering d.d. 13 april 2005. (Deze komen ook aan de orde bij de Najaars-ALV op 16 november 2005.)
4. Voorstel statutenwijziging. De tekst van de voorgestelde statutenwijziging volgt hieronder.
5. Rondvraag.
6. Sluiting.

Toelichting agenda:

Het enige inhoudelijke agenda-punt voor deze algemene ledenvergadering en daarmee de enige reden om de vergadering te houden is de voorgenomen statutenwijziging. Een besluit tot statutenwijziging behoeft nl. tenminste 75% van de uitgebrachte stemmen in een vergadering waar tenminste 75% van de leden tegenwoordig of vertegenwoordigd is. Dat betekent dat er meer dan 270 leden zouden moeten verschijnen om de statuten te kunnen wijzigen en dat lijkt ook bij de Najaars-Algemene Ledenvergadering bijzonder onwaarschijnlijk. Zijn er onvoldoende leden tegenwoordig of vertegenwoordigd, dan dient binnen 4 weken na de eerste ledenvergadering een tweede vergadering bijeengeroepen te worden, waarin dan over het voorstel kan worden besloten met een meerder-

heid van tenminste 75% van het aantal uitgebrachte stemmen ongeacht het aantal tegenwoordige of vertegenwoordigde leden.

Aangezien er dus vrijwel zeker twee ALV's nodig zullen zijn voor de statutenwijziging, wordt nu op 19 oktober – 4 weken vóór de najaars-ALV – een extra ledenvergadering gehouden.

Zoals in de vorige Grommer (nr. 159) reeds is toegelicht en is aangekondigd in de verenigingsagenda van dit jaar (zie gele middenpagina's) zal de 'normale' Najaars-ALV plaats vinden op woensdag 16 november. Dan zullen alle bij de najaarsvergadering gebruikelijke onderwerpen aan de orde komen, zoals jaarplan 2005, financiële stand van zaken, begroting 2005 en bestuurswisseling, alsmede ter definitieve besluitvorming de voorgestelde statutenwijziging.

Inhoud statutenwijziging.

Het gaat bij de statutenwijziging om een viertal punten, te weten:

1. Naamswijziging. Voorgesteld wordt de toevoeging "zeilafdeling" te schrappen uit de naam van de vereniging (artikel 1).

2. Het opnemen van het roeien op groot water in de bepalingen m.b.t. het doel van de vereniging (artikel 3).

3. Een toevoeging m.b.t. de zorg voor een goede spreiding in het rooster van aftreden van bestuursleden (artikel 12, lid 2).

4. Een precisering t.a.v. de benoemingstermijn van de voorzitter (artikel 13 lid 1 wordt nieuw artikel 13 lid 1,2 en 3).

Voorts is het de bedoeling in artikel 15 de naam KNWV te vervangen door Watersportverbond.

Tekst statutenwijziging

Hieronder volgen naast elkaar de huidige en de nieuw voorgestelde teksten van uitsluitend de statutaire artikelen waarin wijzigingen worden voorgesteld. Voor de volledige tekst van de statuten wordt verwezen naar de Leden- & Schepenlijst 2005.

Huidige tekst

Naam

Artikel 1.

De vereniging draagt de naam
Roei- en Zeilvereniging
'Naarden' (zeilafdeling).

De vereniging vindt zijn oorsprong in de op 11 maart 1952 opgerichte Roei- en Zeilvereniging 'Naarden'.

Doel

Artikel 3.

1. De vereniging stelt zich ten doel de beoefening en de bevordering van de zeil- en motorbootsport.

2. Zij tracht haar doel onder meer te bereiken door:

- a. haar leden medewerking te verlenen bij het verkrijgen van ligplaatsen voor zeil- en motorboten;
- b. het beleggen van vergaderingen en bijeenkomsten, het houden van cursussen en lezingen;

Voorgestelde nieuwe tekst

Naam

Artikel 1.

De vereniging draagt de naam
Roei- en Zeilvereniging
'Naarden' en is opgericht op 11 maart 1952.

Doel

Artikel 3.

1. De vereniging stelt zich ten doel de beoefening en de bevordering van de zeil- en motorbootsport en van het roeien op groot water.

2. Zij tracht haar doel onder meer te bereiken door:

- a. het beleggen van vergaderingen en bijeenkomsten, het houden van lezingen en cursussen;
- b. het organiseren van wedstrijden en tochten;

- c. het organiseren van wedstrijden en tochten;
- d. het aanbrengen en instandhouden van de nodige accommodatie;
- e. het samenwerken met andere verenigingen die hetzelfde of nagenoeg hetzelfde doel nastreven;
- f. andere wettige middelen, die aan het doel bevorderlijk kunnen zijn.

Einde bestuurslidmaatschap, periodiek lidmaatschap, schorsing

Artikel 12.

1. (ongewijzigd)
2. Bestuursleden treden uiterlijk drie jaar na hun benoeming af. De aftredende(n) is (zijn) terstond herkiesbaar voor ten hoogste één aansluitende zittingsperiode. Het bestuur houdt een rooster van aftreden bij.
3. (ongewijzigd)

- c. het aanbrengen en instandhouden van de nodige accommodatie;
- d. materiaal aan te schaffen en te onderhouden voor het houden van wedstrijden, het jeugdzeilen en het roeien op groot water;
- e. haar leden medewerking te verlenen bij het verkrijgen van ligplaatsen voor zeil- en motorboten;
- f. het samenwerken met andere verenigingen die hetzelfde of nagenoeg hetzelfde doel nastreven;
- g. andere wettige middelen, die aan het doel bevorderlijk kunnen zijn.

Einde bestuurslidmaatschap, periodiek lidmaatschap, schorsing

Artikel 12.

1. (ongewijzigd)
2. Bestuursleden treden uiterlijk 3 jaar na hun benoeming af volgens een door het bestuur op te maken rooster van aftreden. De aftredende(n) is (zijn) terstond herkiesbaar voor ten hoogste één aansluitende zittingsperiode. Bij het opstellen van het rooster van aftreden draagt het

Bestuursfuncties, besluitvorming van het bestuur

Artikel 13.

1. De voorzitter wordt door de algemene vergadering in functie gekozen. Het bestuur wijst uit zijn midden een secretaris en een penningmeester aan. Het bestuur kan voor de voorzitter, secretaris en penningmeester uit zijn midden een plaatsvervanger aanwijzen. Een bestuurslid kan meer dan één functie bekleden.
2. (ongewijzigd, maar wordt lid 4)

Bestuursfuncties, besluitvorming van het bestuur

Artikel 13.

1. De voorzitter wordt door de algemene vergadering in functie gekozen. Het bestuur wijst uit zijn midden een secretaris en een penningmeester aan.
2. Indien een reeds zittend bestuurslid tijdens zijn eerste bestuurstermijn van drie jaar tot voorzitter wordt benoemd, wordt zijn eerste zittingsperiode geacht te zijn aangevangen per de datum van de voorzittersbenoeming. Wordt een zittend bestuurslid bij aanvang van of tijdens zijn tweede zittingsperiode tot voorzitter benoemd, dan is dit bestuurslid in afwijking van artikel 12 lid 2 aansluitend herbenoembaar voor een derde zittingsperiode, mits er sprake is van benoeming als voorzitter.
3. Het bestuur kan voor de voorzitter, secretaris en penningmeester uit zijn midden een plaatsvervanger aanwijzen. Een bestuurslid kan meer dan één functie bekleden.
4. (ongewijzigd, voorheen lid 2)

Vertegenwoordiging van leden

Artikel 15.

De vereniging kan in naam van de leden verplichtingen aangaan, voor zover die verplichtingen voortvloeien uit de omstandigheid dat de vereniging lid is van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond. Een besluit daartoe moet worden genomen door de algemene vergadering. Op leden die gerechtigd zijn aan wedstrijdactiviteiten deel te nemen zijn de statuten en reglementen van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond van toepassing.

Vertegenwoordiging van leden

Artikel 15.

De vereniging kan in naam van de leden verplichtingen aangaan, voor zover die verplichtingen voortvloeien uit de omstandigheid dat de vereniging lid is van het Watersportverbond. Een besluit daartoe moet worden genomen door de algemene vergadering. Op leden die gerechtigd zijn aan wedstrijdactiviteiten deel te nemen zijn de statuten en reglementen van het Watersportverbond van toepassing.

Nieuwe leden

Naam:	Adres:	Boortype:
J.F. van Doorn	Hoofthoof 15 1401 EA Bussum	X 99
G. Hagen	Zwanenkamp 812 3607 PT Maarssen	Jeanneau Fantasia
Mw. R.M.A. Hehenkamp- Rosendahl	J. van Woensel Kooylaan 19 1411 JX Naarden	
M.L.M. van Kleef	Travers 29 1411 LG Naarden	
R.S. Knoop	Drakenstein 11 1121 HA Landsmeer	Max Fun 25
Tj. Vos	Leimuidenstraat 12-II 1059 EH Amsterdam	Folkeboat
B. Wegman	Doddendaal 15 6715 JV Ede gld	Jeanneau Folie Douce

Enkhuizen - Stavoren

Willem Bierenga

Het al enkele jaren gekoesterde plan om Enkhuizen-Stavoren vice /versa te roeien zou uitgevoerd worden op zaterdag 9 of zondag 10 juli j.l., afhankelijk van de wind. Wij mochten dat weekend beschikken over de Gooimeermin; de zaterdagploeg van de R&ZVN deed afstand van hun wekelijkse roeipret, hetgeen wij zeer gewaardeerd hebben.

Ruud en Gerda Kooger waren bereid ons dat weekend te begeleiden met hun Q 29; van puur enthousiasme kopieerde Ruud voor alle deelnemers het benodigde gedeelte van de IJsselmeerkaart en het inleven met de ligging van de boeien kon vast beginnen!

Het rood/witte uitschuifbord van de wherrywagen werd nog wat verlengd door Willem en

een handkompas bleek toch erg onhandig bij de laatste randmeertocht en werd vervangen door een cardanisch opgehangen kompas, dat in de boot gemonteerd mocht worden. Het leek wel of het aanwezige stangetje er voor gemaakt was, nét als de plaats!

Wij mikten op zaterdag vanwege de voorspelde wind. Om 07.00 uur vertrokken wij uit Naarden. Onderweg zagen we wat mistflarden, maar ook daarmee was rekening gehouden, want een oranje wimpel, om eventueel te hijsen bij Ruud, was mee en wij hadden een fluit en natuurlijk de onmisbare GSMutjes!

In Enkhuizen lag de boot van Ruud geheel vaarklaar mét opblaasbootje en al. Na een voorspoedige tewaterlating van de Gooimeermin vertrok de enthousiaste bemanning om 09.15 uur uit de haven van

Enkhuizen; vooraf gegaan door Ruud en Gerda. Gert Jan als kapitein, want hij heeft de meeste zee-ervaring, met Ad, Kees, Herman en Willem aan boord (Willem en Mariette deelden een roeiplaats). De wind was Noord, wij vertrokken dus van lager wal en het water was bij 3 Bft al redelijk knobbelig, desondanks liep de boot uitstekend; ca 5 knopen. Op naar boei EZ 2, elk half uur werd er gewisseld van stuur en ook dat ging heel soepel, want je kunt je voeten tenminste neerzetten op de brede boorden van een zeevier.

Toen wij er volgens het log van “La Ronde” 5 mijl op hadden zitten, was het water al weer rustiger. Rondom ruim water, aan stuur noch bakboord land in zicht, dáár gingen we voor, een verrúkkelijk moment..... Intussen koersten de roeiers af op boei VZ 4 en daarna richting Stavoren, alwaar zij de Marina-Buitenhaven in voeren. De Havenmeester had het enige lage vlot voor ons vrijgehouden; hij vond het allemaal wel een mooi gebeuren.

Wij dronken gezellig koffie met koek bij Gerda aan boord, waarna de roeiers hun benen wilden



strekken en de anderen koersten naar het buurtrestaurant. Maar de roeibenen dreigden stijf te worden, zodat toch werd besloten zo snel mogelijk weer scheep te gaan. Intussen waren er veel meer schepen op het water te bewonderen, grote en nóg grotere schepen, clippers, driemasters. De schippers gluurden beduusd uit hun ooghoeken naar de immer voortsnellende GOOIMEERMIN Je voelde hun ergernis over zeilen met weinig wind (minder dan 2 Bft) en om te worden ingelopen door zo'n op het oog eenvoudig schip, voortbewogen door vier meermannen en een min; met ruim 5 knopen nu, windje mee. Terug was het makkelijker om de juiste koers te pakken en na

twee uur en 10 min. voeren wij de haven van Enkhuizen weer binnen, inténs tevreden, dat het allemaal zo goed verlopen was. Uiteraard mede dankzij de uitstekende begeleiding van Ruud en Gerda, waarvoor nogmaals ons aller bijzondere dank en Vadertje Wind, die zich zo bescheiden gedroeg.

De Gooimeermin zélf genoot evenzeer en het weekend er na mocht zij wederom op avontuur naar Hoorn.

P.S. Na een paar dagen ontving Josje Beijer, secretaresse van de RV, een enthousiast mailtje van een motorbootvaarder, die meldde dat hij voor het eerst een "roeiboot" midden op het IJsselmeer was tegengekomen en zond twee leuke foto's.



Sluitingstocht

24 & 25 september

Fleur van Bladeren

Het lijkt alsof de nazomer al is begonnen na veel woelige en natte dagen. Laten we hopen dat de nazomer het wat langer volhoudt dan de zomer, dan hebben we het met de sluitingstocht eind september ook nog heerlijk! Dat betekent natuurlijk wel dat het vaarseizoen (voor de meeste van ons) dan alweer bijna ten einde is....

Dit jaar brengt de sluitingstocht ons naar de pittoreske en òh zo gezellige haven van Spakenburg. Een bestemming die we met een toertocht nog niet eerder hebben aangedaan. Op zaterdag is er markt in Spakenburg, waar u nog een aantal Spakenburger vrouwen in klederdracht zult zien lopen. Daarnaast krijgen we in Spakenburg een prachtige rondleiding door de stad en een

demonstratie op de visafslag. Dat mag u in zo'n vissersdorp natuurlijk niet missen! Maar ook onderweg wordt u weer heerlijk beziggehouden middels een creatieve passende opdracht. En 's avonds staat ons weer een heerlijk diner te wachten.

De toercommissie verzoekt u vriendelijk doch zeer dringend om u op tijd (uiterlijk 16 september) aan te melden, zodat ze bij (te) grote belangstelling nog tijd heeft om het programma en restaurant indien noodzakelijk aan te kunnen passen.



foto van Spakenburg

Het programma ziet er als volgt uit:

Zaterdag 24 september

10.15u Palaver in 't Behouden Huys
11.00u Vertrek Naarden
14.00u Aankomst Spakenburg
15.00u Rondleiding Visafslag
17.30u Boordaanboord borrel
18.45u Richting restaurant de Mandenmaaker

Zondag 25 september

Rustig opstaan
Vertrek richting Naarden
18.00u Schippersmaaltijd

De toercommissie hoopt natuurlijk weer op mooi weer en een mooie opkomst! We hopen u dan ook allen de 24e september in het clubhuis weer te ontmoeten.



Foto's Jukkema 1, Spakenburgse kleder-

Het inschrijfformulier elders in deze Grommer en via de website www.rzvnaarden.nl kunt u zich aanmelden.

ENGELANDTOCHT 2005

Suzanne Poelmann-Teijgeler

Op 27 mei 2005 vertrok de tweekoppige bemanning van de Thalatta vanuit de haven in Naarden richting IJmuiden. Het was de eerste echte warme dag van het jaar, met weinig wind, en het tochtje naar IJmuiden was heerlijk ontspannend. De dag erna zouden we de oversteek maken naar Lowestoft in Engeland. Hoewel de zon ook toen de hele dag bleef schijnen, zou die overtocht een stuk enerverender blijken.

Het was voor ons de tweede keer dat we aan de Engelandtocht deelnamen, en in zoverre was het deze keer iets minder spannend en ongewis dan vorig jaar. Alle voor een overtocht benodigde apparatuur en attributen waren al eerder aangeschaft, we hadden al eens ervaren hoe het is om een nacht door te varen, en bemerkte dat het helemaal geen

probleem is om als "nieuweling" mee te gaan aangezien Naardense zeilers heel sociale mensen zijn en je er vanzelf inrolt.

In IJmuiden troffen de bemanningen van de negen deelnemende schepen elkaar rond 22.00 uur voor het eerste palaver. Er werd uitgebreid stilgestaan bij de windvoorspellingen van de volgende dag. Die waren namelijk niet onverdeeld gunstig. Het was duidelijk dat de ochtend rustig zou beginnen maar dat de wind daarna zou aantrekken uit west-/zuidwestelijke richting, dus min of meer pal tegen.



Vlak voor de monding van River Deben

Over de vraag hoe hard het zou gaan waaien en hoe lang dat zou duren, verschilden de weerberichten enigszins, en verschilden de meningen van de aanwezigen en de daarop gebaseerde strategieën behoorlijk. Alle scenario's passeerden de revue (meteen vertrekken, de volgende ochtend vroeg vertrekken, de wind afwachten en in de loop van de middag vertrekken, eerst naar Scheveningen en vervolgens daarvandaan op een juist moment vertrekken, etc). Uiteindelijk vertrokken de volgende ochtend rond 06.00 uur vijf schepen richting Lowestoft, en besloten de bemanningen van vier andere eerst nog "verse" weerberichten af te wachten. Die vier voeren wat later ook uit, om er uiteindelijk (evenals één van de vijf vroege vertrekkers) na een aantal uren toch voor te kiezen niet het hele stuk tegen de wind in te stampen, met ruime wind terug te keren naar IJmuiden en de volgende dag een nieuwe poging te wagen. Wij behoorden tot de vroege vertrekkers en waren

dus al een aardig eind op weg toen de eersten besloten om te keren. Wij vonden het zonde om weer helemaal terug te varen, en vertrouwden op het schip, de bemanning en de beloftes van de verschillende weerstations dat het windfront van voorbijgaande aard zou zijn.



De jachthaven van Lowestoft

Uiteindelijk nam de wind ook wel af, maar dat bleek pas later op de avond te zijn. Tot die tijd was het behoorlijk doorwerken, met een dikke ZW 6 Bft op de kop. Met dubbel gereefd grootzeil en een puntje van onze rolgenua bleek het ons uiteindelijk 28,5 uur te kosten om de oversteek te voltooien.

Zondagochtend om 9.40 uur kwamen we uiteindelijk aan in Lowestoft, behoorlijk vermoeid (beiden) en enigszins zeeziek

(ondergetekende). Daar waren de Roxane (Sander en Bas Kreukniet), Iris (Jos Dorrestijn en Els Hassink), de Coq d'Or (Roel de Haan en gebroeders Van Breda) al eerder gearriveerd, en naar bleek was ik niet de enige geweest met wat wiebelige benen.



De Calypso onderweg naar Woodbridge

Als kleinste boot hadden wij er het langst over gedaan, en onze lage vrijboorden en het ontbreken van een buiskap en stuurautomaat hadden de tocht tot een koude en natte gemaakt. Schipper Marc heeft de hele week van vele kanten moeten aanhoren dat hij dit zijn vrouw toch echt niet met goed fatsoen

nóg een keer kan laten doormaken. Tijdens een vrolijk diner later die week is er zelfs nog een handtekeningenactie op gang gebracht, die eindigde in een 17-3 eindstand in het voordeel van de buiskap (met twee onthoudingen; tegenstemmers waren van mening dat een buiskap de lijn van de boot te zeer zou aantasten). Ik verheug mij nu al over het toekomstige comfort waarvoor deze uitslag garant zou moeten staan. Gelukkig is iedereen die op zaterdag had besloten naar IJmuiden terug te keren, de dag erna opnieuw uitgevaren. Zo lag op maandag uiteindelijk de voltallige vloot in Lowestoft, wat erg gezellig was. Lowestoft zelf laat zich nog het best omschrijven als vergane glorie: veel gebouwen moeten ooit heel mooi zijn geweest maar boden nu een treurig aanzicht. De jachthaven zag er daarentegen prima uit, en de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club bood een heerlijk English breakfast (althans voor degenen die daarvan hielden), warme

douches waarvan je zo lang gebruik kon maken als je maar wilde, en een gezellige bar/lounge. Er werden dat weekend wedstrijden gevaren door een groot veld Draken, waardoor het zowel op de steigers als in het clubgebouw gezellig druk was.

Weer goed uitgerust en in voltallige formatie vertrokken we op dinsdag 31 mei richting Woodbridge, dat is gelegen aan River Deben. Daar zouden we twee nachten verblijven. We verzamelden bij de aanloopton voor de rivier (Woodbridge Haven), zodat we in kiellinie de rivier op konden varen, de zandbanken in de monding omzeilend. Vervolgens genoten we varende door de slingerende vaargeul van het prachtige landschap. Heel veel tijd was daar overigens niet voor, want we moesten op tijd bij Woodbridge aankomen om nog over "the bar" bij de haveningang heen te komen. Met hoog water zou er ruim 1,90m water boven deze drempel staan, en dat was voor een aantal sche-

pen net niet (Iris) of maar ternauwernood (Roxane) genoeg om binnen te komen.



De Iris wordt over de drempel van de haven van Woodbridge getrokken

De Iris heeft zich scheef laten trekken en is zo over de drempel gehobbeld. Het nut van de drempel hebben we later met eigen ogen kunnen aanschouwen, toen op de rivier alle lokale boten op hun kimkielen of anderszins in de modder stonden geparkeerd en wij in de haven prettig aan de steiger dobberden.

In tegenstelling tot Lowestoft is Woodbridge een prachtig plaatsje, met mooie en goed onderhouden gebouwen, vrolijker kijkende mensen en een opvallend groot aantal boekwinkels. In zo'n winkel vond Marc een mooie aanvulling op



Borrel aan boord van de Thalatta in Woodbridge

over grote zeilreizen; een boek uit 1932 met als onderwerp "thirty thousand miles in a thirty-foot sailing boat". Met de oversteek in onze boot van - inderdaad – 30 voet nog in de benen, hoopte ik maar dat het niet zou inspireren tot al te hoogdravende plannen. Bij de lokale slijter in Woodbridge hebben we vervolgens inkopen gedaan voor een borrel voor alle deelnemers bij ons aan boord. We waren steeds zo hartelijk uitgenodigd op andere, grotere, boten (waaronder de Lamarinda van Jan en Mieke

leuk vonden nu zélf eens gasten te ontvangen. Aanvankelijk leek het even mis te gaan toen men in de kuip het water in de schoenen voelde lopen; het water kwam via de zelflozer naar boven. Dat hield gelukkig op zodra een aantal bemanningen (van Calypso en Wendelin) plaatsnamen op het voordek, en zo zorgden voor een wat evenwichtiger verdeling van het gewicht over de boot. Uiteindelijk zaten er 24 man aan boord! Toen het begon te regenen werden er wat zeiltjes gespannen over de giek en

boven het voordek, en bleek niemand te vertrekken. Daaraan kan overigens hebben bijgedragen dat twee Engelse dames in een motorboot aan de steiger tegenover ons in nogal luchtige kleding (bij regen en zo'n 14°C) hadden besloten een dansfeestje voor zichzelf en hun Nederlandse toeschouwers te organiseren... 's Avonds aten we met vrijwel iedereen in pub The Anchor. Daar werd de eerder genoemde handtekeningenactie op touw gezet, en hebben Henk van Breda en Mieke Jaspers een overtuigende performance gegeven van het lied "we lagen voor Madagaskar", dat ik voorheen niet kende maar nog dagen later in mijn hoofd had. Kortom: het was een geslaagde avond. De volgende ochtend rond 9 uur vertrokken we naar onze volgende bestemming, Ipswich. We voeren de River Deben af, en zeilden een uurtje heerlijk naar Felixstowe en Harwich. Daarvandaan voerde de tocht de River Orwell op, langs de bekende kroeg Butt&Oyster

(alwaar nog een bemanning "vermist" raakte), en onder de grote brug door richting Neptune Marina in Ipswich. Die avond stond in het teken van de voorbereidingen voor de terugtocht. Ook mochten alle bemanningen tijdens het palaver van 21.00 uur een tochtaandenken in ontvangst nemen, in de vorm van een mooie R&ZVN-kaas. De windvoorspellingen leken redelijk op die van de heenreis: aanvankelijk weinig wind, maar later 5 tot 7 Bft uit zuidwestelijke richting. Bijkomende lokkertjes waren dit keer mist en onweer. Het onweer is gelukkig langs de Nederlandse kust getrokken nog voordat wij die bereikten (hetgeen de thuisblijvers die niet wisten dat wij slechts gerommel hebben gehoord, wel de nodige zorgen heeft gebaard). Overdag was het vrijwel windstil en inderdaad af en toe nogal mistig.

De bemanning van de Roxane had een goede afleiding toen drie dolfijnen langs zij kwamen. Achteraf hebben wij begrepen

dat ook andere schepen (waaronder de Frija en de Charine) bezoek hebben gehad van dolfijnen. Wij zelf zijn ze helaas

zijn voor de voorspelde harde wind.

Dat bleek een goede beslissing, want rond middernacht stond



Dolfijnen vergezellen de Roxane op de terugtocht

Rond 20.00 uur begon de wind wat aan te trekken. Direct nadat we rond 22.00 uur de - rustige - shipping lanes waren overgestoken, hebben we een dubbel rif in het grootzeil gezet. Dat was op dat moment nog niet per se nodig, maar het was nog net licht, en het leek prettiger voor het vallen van de nacht klaar te

Opschieten deden we op deze manier wel; een gemiddelde van 7 knopen over de grond werd gemakkelijk gehaald. De hoogst gemeten snelheid over de grond, surfend op een golf die onder ons door kwam zetten, was 13,6 knopen! Dat record is gelukkig pas aan mij gemeld toen we rond 08.00 uur

de volgende ochtend veilig en wel achter het zuidelijk havenhoofd van IJmuiden lagen. Ook nu zijn we overigens niet allemaal tegelijk overgestoken; van de acht schepen die de oversteek zouden maken (de Lamarinda zou nog twee weken langer in Engeland blijven) verkozen er uiteindelijk drie om naar Lowesoft te varen, het front voorbij te laten trekken en pas de volgende dag, onder veel rustiger omstandigheden, naar



Bij laag water bewijst de drempel zijn nut

Nederland over te steken. Gedurende de overtocht stonden de schepen op gezette tijden met elkaar in contact via de marifoon. Overdag werd elke vier uur door onze vlootleider een rondje langs de deelnemers

gemaakt om te horen waar iedereen zich bevond en hoe het ging. Daarnaast was er zo af en toe ook "ongeorganiseerd" contact tussen verschillende deelnemers, over onderwerpen variërend van dolfijnen tot de afwas. Zeker gezien de pittige omstandigheden waaronder we voeren, was het ook prettig om 's nachts even te praten met Els Hassink, en een paar uur later een update te krijgen van Rien Stam en Leo van Raam van de Wendelin, die ons niet konden ontvangen via kanaal 77 maar wij hen omgekeerd wel. Ook al maak je zo'n oversteek natuurlijk uiteindelijk in je eentje, het feit dat je met meerdere schepen onderweg bent maakt dat het toch een gezamenlijke "effort" is, en dat er een groot saamhorigheidsgevoel ontstaat.

Zoals uit dit verslag blijkt, was het dit jaar nogal een "bumpy ride". Niettemin had ik het niet willen missen. We zijn een ervaring rijker en hebben bovendien veel plezier gehad. Ik zou graag Sander Kreukniet en Richard

Menting willen bedanken voor de voortreffelijke organisatie van de tocht. Zij hebben een hoop rekenwerk verricht (naar wij op weg naar van Lowestoft naar Woodbridge over de marifoon hebben mogen vernemen: met gebruikmaking van de "subtiele methode"), ligplaatsen in de verschillende havens gereserveerd, de palavers voorbereid en gehouden, en op die manier alle randvoorwaarden gecreëerd voor een geslaagde

tocht. We hebben begrepen dat voor volgend jaar wordt overwogen in dagtochten via de Belgische kust over te steken. We kunnen alle leden die overwegen de oversteek te maken, van harte aanbevelen zich voor die tocht in te schrijven.



Borrel Thalatta (II)

Matchracen

Paul Heijmerink

Een historisch moment:
Matchracen bij R&ZV Naarden

Het is zover. Zaterdag 11 Juni 10.30 uur verzamelen we in het clubhuis. Voor de eerste keer in de geschiedenis van onze vereniging wordt in het kader van het Delta Lloyd Nederlands Kampioenschap Matchracen een wedstrijd georganiseerd.

Het Kampioenschap begint met de Stedenkampioenschappen. De eerste ronde van het “gelaagde” systeem wordt in 28 steden door heel Nederland georganiseerd en Naarden is een van die steden.

Na enige uitleg van Rob van den Akker, de wedstrijdleader, begeven 4 teams van 2 personen zich naar de 2 polyvalken, het moederschip (de Hollewaai van Michiel v.d.Stelt) en de scheidsrechterboot (een aluminium speed

boot van Arjan Kool) die klaar liggen in de kop van de haven. Het is een frisse dag met een koude noordelijke wind, kracht 4 á 5 Beaufort. Door loting is bepaald welke teams als eerste zullen starten. De deelnemers strijden tegen elkaar in de afvalrace “best of three”. Er worden door 2 teams dus 3 wedstrijdjes van circa 15 minuten gevaren. Omdat er verschil kan zijn tussen de 2 zeilboten wordt er ook geloot welk team in de “blauwe” boot en welk team in de “gele” boot start. Na een wedstrijd wordt er gewisseld. De baan die gevaren moet worden is simpel. Start, bovenboei, benedenboei, bovenboei, finish.

Match 1, wedstrijd 1

Team 4 (Paul en Rob) start in de “gele” boot en team 1 (Rob en Arjan) start in de “blauwe” boot. Al snel na de start bleek dat de “gele” boot minder hoog kon als de “blauwe” boot omdat

het voorlijk van de rolfok niet strak staat. Bij de bovenboei lag team 1 aan kop. Team 4 gooit de grootschoot enigszins te enthousiast los bij het rondenvan de bovenboei en raakt met de top van de giek de boei. Team 4 moet nu een straf nemen voor het einde van de wedstrijd. Dat is een rondje van 270 graden. Wel weet team 4 door in de windbaan van team 1 te gaan varen de achterstand weg te werken. Bij de benedenboei lag team 4 aan de binnenkant en na het rondenvan zat dit team boven team 1. Door in het kruisrak team 1 te blijven afdekken door direct mee te klappen als team 1 overstaging kon team 4 de voorsprong behouden. Doordat team 1 op een gegeven moment besloot nog een slag te maken en daarmee de bovenboei ruim overzeilde kreeg team 4 een grotere voorsprong en tijd om de straf te nemen. Op het voor de windse rak lukte het team 1 niet meer in te lopen. Winnaar dus team 4.

Match 1, wedstrijd 2

Er wordt van boten gewisseld. Direct na de start neemt team 4 de leidende positie en geeft deze de hele wedstrijd niet meer uit handen. Winnaar team 4. Een 3e wedstrijd is niet meer nodig. Team 4 is door.



Match 2, wedstrijd 1

Team 2 (Daan en Jan Willem) starten in de “blauwe”boot en team 3 (Rien en Frank) start in de “gele”boot. Deze teams spelen voor de start een tactisch spelletje om de beste positie te krijgen. Na de start koerst ieder team zijn eigen route zonder bij elkaar in de buurt te komen. Al snel heeft team 2 een voorsprong die niet meer uit handen wordt gegeven. Team 2 is winnaar.

Match 2, wedstrijd 2

Er wordt van boten gewisseld. Weer wordt er voor de start een spannend spelletje gespeeld waarbij team 3 de protestvlag hijst. Het protest wordt toegewezen zodat team 2 een straf moet nemen. Tijdens de wedstrijd blijkt weer dat de “blauwe”boot sneller is en team 3 wint de wedstrijd. Team 2 neemt nog wel net voor de finish zijn straf zodat er reglementair wordt gefinished.

**Match 2, wedstrijd 3a**

Team 2 blijft in de “gele” boot varen. Zo was de loting. De start van team 2 is niet al te scherp en doordat de “gele”boot de langzamere is komen ze er ook niet meer bij. Team 3 is winnaar.

Team 2 protesteert tegen de ongelijke boten. Besloten wordt de fok van de “gele”boot te repareren. Want het blijkt dat de fokkeval is gebroken. De mast wordt gestreken en de val wordt hersteld. Besloten wordt de 3e wedstrijd over te varen.

Match 2, wedstrijd 3b

Team 2 is waarschijnlijk enigszins van slag geraakt door het hele gedoe met de boten met als gevolg dat tijdens deze wedstrijd de achterstand ten opzichte van team 3 oploopt tot een heel rak. De “gele”boot loopt wel iets beter maar blijft de mindere van de “blauwe”boot. Besloten wordt het hierbij te laten zodat team 3 doorgaat naar de finale.

Finale, wedstrijd 1

Team 4 start in de “gele”boot en heeft een ongelukkige start. Team 3 loopt weg en wint de wedstrijd met een voorsprong van circa 40 seconden.

Finale, wedstrijd 2

Er wordt van boten gewisseld.

Team 4 besluit bij de bakboordboei te starten omdat de startlijn enigszins schuin in de wind ligt. Team 3 start bij de stuurboordboei zodat de boten ver uit elkaar liggen en het leuke spelletje van elkaar afdekken niet gespeeld kan worden.

Team 4, die nu in de “blauwe”boot vaart, wint de wedstrijd met een voorsprong van circa 25 seconden. De wedstrijdleider besluit de uitslag van deze match te bepalen aan de hand van het team dat op de finishlijn de minste achterstand had. En dat was team 3.



Conclusie

Matchracen is een spectaculaire vorm van wedstrijdzeilen, kort maar krachtig, en het heeft een heel leuk extra effect. Op de

moederboot ontstonden allerlei gesprekken die ertoe leiden dat leden van de vereniging elkaar beter leren kennen. Bij fleet-racen is het contact met andere zeilers vaak beperkt doordat bemanningen van boten veelal “samenklonteren”. In ieder geval kan worden geconcludeerd dat het Matchracen een waardevolle aanvulling is op ons wedstrijdprogramma. En we hopen dat er volgend jaar nog meer deelnemers zijn.

Het vervolg

De nummers een en twee van het Stadskampioenschap mogen deelnemen aan het Provinciale Kampioenschap. Naar het Kampioenschap voor Flevoland, dat op 24 Augustus in Almere-Haven wordt gevaren, worden derhalve team 3 en team 4 afgevaardigd. Maar aan het eind van deze dag en op dit moment mogen Frank en Rienk Beekes zich Stadskampioen Matchracen Naarden 2005 noemen. Allebei gefeliciteerd met deze historische overwinning !!!

7-uurs van Naarden 2005

Frank van Gils

Vrijdag 24 juni 2005

Een erge hete dag.

Temperaturen tussen de 25 en 30°C. Broeierig warm. In de middag de materialen verzameld voor het start en tevens finish schip. De boot

“Trekvogel” verder klaargemaakt (vlaggen bevestigen aan de vlaggenlijnen; boei opgeblazen en alle lijsten nagekeken).

Een lichte vorm van stress begint zich te ontwikkelen, want de prijzen zijn nog niet afgeleverd. Gebeld met de prijzenmaker. Geen gehoor. Direct daarop een telefoontje, dat de prijzenmaker met zijn dochtertje met spoed naar het ziekenhuis moet. Hij heeft echter laten weten, dat het met de prijzen allemaal in orde komt. De stress blijft. Eindelijk om 20.30 uur het verlossende telefoontje de prijzenmaker zit in de auto met de prijzen en is onderweg naar de Jachthaven

Naarden. Stress ebt weg, echter een gevoel van onbehagen blijft. Wat gaat het weer doen? Er zijn buien met onweer en harde windstoten voorspeld. Lijkt mij ook niet zo verwonderlijk. Echter waar eindigt de verantwoording van de wedstrijd-leider en waar begint die van de schipper / eigenaar van de deelnemende boten. Toch maar even bellen met Hans Colenbrander de nestor van de wedstrijdorganisatie en zelf deelnemer aan de 7-uurs van Naarden.

Zaterdag 25 juni 2005

Slecht geslapen. Het is flink te keer gegaan die nacht met veel bliksem en onweer, echter geen harde windstoten. Om 06.30 uur opgestaan en een aanvang gemaakt met de laatste voorbereidingen. Bert Piels medeorganisator gaat naar het Behouden Huys om de deelnemers te ontvangen en de laatste wijzigingen te noteren (wel of geen

spinnaker of halfwinder). Om 08.00 uur geluisterd naar het laatste weerbericht op marifoonkanaal 83. Kans op buien; windkracht 4-5 uit het Noorden of Noord Oosten; later toenemend 5-6 beaufort. In het noorden nog buien met onweer. Voor het IJsselmeer / Marken wordt dit niet uitgesproken. Het evenement gaat door. Om 08.15 uur vertrokken met het startschip naar de punt van Pampus vluchthaven. Buiten op het Gooimeer lijkt het mee te vallen met de wind, echter naarmate we de startpositie naderen wordt de golfslag en de wind sterker. Geen regen, dit wordt dus een prima zeildag voor de deelnemers. Startschip gepositioneerd, boei A uitgelegd, deze ligt echter niet op de goede plaats en de deelnemers (16 boten) stromen reeds toe. Toch maar even de uitstelvlag (Rattestaart) gehesen. Om 09.55 uur kan het waarschuwingssein worden gegeven en begint de start procedure. Om 10.00 uur wordt het voorbereidingssein gegeven, dat echter

door een aantal deelnemers als startsein wordt beschouwd. Helaas voor deze deelnemers, want zij varen al een verloren wedstrijd i.v.m. de 5% aftrek voor te vroeg starten. Een aantal begrijpt het en keert terug om opnieuw te starten. Om 10.05 uur klinkt het startschot en zijn de deelnemers vertrokken. Wij blijven nog even liggen, echter toenemende wind en golfslag maken de omstandigheden voor anker liggend niet gunstiger en we besluiten om in het relatief rustige water van Pampushaven, zovast de finish positie in te nemen. Voor de bemanning van het startfinishschip begint nu een periode van afzien tot 16.00 uur, wanneer de eerste boten mogelijk kunnen finishen. Bert en Eef besluiten om zich met hun hobby, slapen, te gaan bezighouden. De wedstrijdleader op wiens schouder de zware last drukt, controleert ongeveer elke vijf minuten of de A-boei wel op zijn positie blijft. Om 16.00 uur de bemanning toch maar gewekt. Om 16.30 uur finisht

de eerste boot en gestaag komen de deelnemers nu binnen.

De eerste reactie is:

Fantastische zeildag met goede constante wind en geen regen. Als laatste komt de “Funky Feet” van Paul Heijmerink binnen en kunnen we terug naar de haven om de uitslagen te gaan verwerken. Samen met Bert de rakken en wedstrijdformulieren gecontroleerd. In het clubhuis is inmiddels een gezellig samenzijn van deelnemers ontstaan en worden de ervaringen van de dag uitgewisseld. Uiteraard heeft het in de verhalen harder gewaaid, als dat de windmeter dit aangaf. Uiteindelijk blijken we dus allemaal vissers te zijn of was het nu zeilers? Uit de uitslag, blijkt dat er 6 deelnemers zijn, die allen 39,4 mijl gevaren hebben. Ook blijkt dat het merendeel ongeveer dezelfde route hebben gevaren. (Bij deze dus ook de winnaars). Helaas moeten wij 1 deelnemer diskwalificeren vanwege het feit, dat een boeiron-

ding verkeerd genoteerd is. Om 20.30 uur maakt Bert de uitslagen bekend en worden de prijzen uitgedeeld. Om 21.00 uur terug naar de “Trekvogel” en nagepraat met Bert en Eef. Wat hebben we als organisatie geluk gehad met het weer en wat zal de wedstrijdleader slapen vannacht. De 7-uurs van Naarden 2005 is achter de rug.

Uitslag 7-uurs Naarden 2005.

2 of meer opvarenden:

- 1.** Frank Hobbelen
“Gavotte” (Ocean 22)
43,26 mijl op handicap
- 2.** Bas Wegman
“Marina” (Jeanneau Foulie Douce)
42,55 mijl op handicap
- 3.** Gert Jan Kos
“Obsession (Beneteau FC 8)
42,50 mijl op handicap

Solo klasse:

- 1.** Hans Colenbrander
“Hebbus” (Waarschip 1/4 ton)
43,34 mijl op handicap
- 2.** Paul Heijmerink
“Funky Feet (FF 65)
39,23 mijl op handicap

Nieuwe verenigingsstandaards en –vlaggen.

Sander Kreukniet

Vanaf eind augustus beschikt de vereniging over nieuwe verenigingsstandaards en –vlaggen in een gewijzigde kleurstelling. Tot nu toe waren alle vlaggen en vlaggetjes van de R&ZV Naarden wit met daarop het embleem van de vereniging in blauw en geel. Nadeel van deze kleurcombinatie is dat het wit in de buitenlucht snel vervuilt en vergrijsst, dat het geel weinig contrasteert met de witte achtergrond en dat de standaards als geheel door de gekozen kleurstelling nauwelijks opvallen in de omgeving van witte zeilen en grijze aluminium masten. Het zijn daarmee vaak al gauw weinig representatieve vlaggen. Om deze redenen is gekozen voor passende andere kleuren voor de nieuwe vlaggen en standaards, nl. donkerblauw met daarop het embleem in

lichtblauw en geel. Dat embleem is uiteraard ongewijzigd gebleven.

Een snelle algemene introductie van de nieuwe vlaggen lijkt het bestuur een goede zaak.

Daarom is besloten dat **alle seniorleden gratis een nieuwe verenigingsstandaard krijgen**, mits zij die

vóór begin 2006 zelf bij een verenigingsactiviteit afhalen aan de bar. De

Nieuwjaarsreceptie 2006 zal de laatste dag zijn, waarop dat nog mogelijk is. Ook is het de bedoeling dat nieuwe seniorleden, die entreegeld betalen, voortaan bij hun toetreding een verenigingsstandaard ontvangen.

Uiteraard zullen deze vlaggetjes ook steeds te koop zijn; de prijs bedraagt dan 7,50 Euro

