

De Grommer nr. 185
Mei 2009
28^{te} jaargang

De Grommer is een twee
 maandelijks uitgave van de
 Roei- & Zeilvereniging Naarden,
 opgericht te Naarden in 1952.
 De vereniging is aangesloten bij het
 Watersportverbond onder nummer
 271.

Redactieadres

Middelgronden 134
 1274 BT Huizen
 grommer@rzvnaarden.nl

Advertenties Grommer

grommer@rzvnaarden.nl
 Telefoon (030) 604 81 28

Sluitingsdatum kopij

De Grommer nr. 187
 Zondag 7 juni 2009

Clubhuis

Het Behouden Huys
 Onderwal 10 A
 1411 LV Naarden
 telefoon (035) 694 86 99

**ING rekening Roei- en
 Zeilvereniging Naarden**
 26 06 376

Ledenadministratie

Postbus 5145,
 1410 AC Naarden
 telefoon (035) 693 55 98
 leden@rzvnaarden.nl

Website

www.rzvnaarden.nl

*Voor overige gegevens zie de laatste
 genummerde bladzijde*

Omslag, Atlantis

Foto, Derk-Jan van den Berg

Opmaak

Bert Piels

Drukwerk

Drukkerij Koolwijk, Huizen

**De redactie behoudt zich het
 recht van kopijwijziging voor.**

Pagina

2

Logboek voorzitter

7

Zeezeilen

8

WZN Aankondiging

9

Rookie of the Year

12

laatste reisverslag Frya 2008

14

Nieuwe Leden

15

Oproep Watersporters

16

Vervolg Dick Moolhuijzen

17

Logboek Iris (deel1)

28

Oproep redactie

29

Flevorace

30

Agenda 2009

Logboek voorzitter

Sander Kreukniet

Helaas heb ik wegens zeilen op de Middellandse Zee de lezing van Roy Heiner op zaterdag 28 maart 's middags in ons geheel met leden en gasten gevulde clubhuis moeten missen. Het was zeer de moeite waard, zo heb ik van diverse kanten gehoord en Heiner bleek in levende lijve een aardige en enthousiaste man. Op het moment van Heiner's lezing was ik zelf aan boord bij Jos Dorrestijn op de Iris in koud en regenachtig weer tegen behoorlijk wat wind in van Ibiza naar Mallorca aan het zeilen. Over mijn Middellandse Zee ervaringen schrijf ik meer in een tweetal artikelen, "Estepona" en "Azuurblauw", waarvan het eerste vermoedelijk elders in deze Grommer zal zijn opgenomen.

Inmiddels is de drukke en actieve tijd bij de vereniging weer aangebroken. Dat begon dit jaar

met de Informatieavond voor de Woensdagavondwedstrijden op 8 april, gevolgd door de Algemene Ledenvergadering (ALV) op 15 april, de zwembadtraining jeugdzeilen op 19 april en vanaf 22 april iedere week de woensdagavondwedstrijden. Bij de ALV is Bert Piels na zijn eerste bestuurstermijn met applaus herbenoemd voor een tweede termijn. Verder werden de financiële jaarstukken goedgekeurd en vastgesteld na controle door en met positief advies van de kascommissie. Wim-Piet van Erven Dorens trad, zoals gebruikelijk bij de kascommissie, af na 3 jaar lid ervan te zijn geweest en in zijn plaats werd Jos Dorrestijn benoemd. En na afloop van de ALV werd de serie winterlezingen afgesloten met mijn verhaal over onze Wolgacruise van ruim 3000 km. van afgelopen najaar. De Wolga is een enorme en overwegend traag stromende watermassa, vaak ook nauwe-

lijks stromend, want de rivier bestaat over enorme afstanden uit een serie min of meer aan elkaar geschakelde stuwmeren. Al dit prachtige water is voor de watersport nog praktisch onontgonnen terrein, terwijl er ook maar erg weinig beroepsvaart is. En Rusland heeft nog veel meer prachtig en ruim water, dat ongetwijfeld even weinig wordt gebruikt. Overigens is het ook wel verbazend hoeveel cultuur en historie, kerken en andere bouwwerken bewaard zijn gebleven ondanks 70 jaar communisme, evenals het verbazend is wat er allemaal vernietigd en verwaarloosd is in die 70 jaar.

Ik had het over de drukke tijd bij de vereniging. Zelf moet ik mij op het moment van schrijven van deze logboekbijdrage eigenlijk dringend klaar gaan maken om te vertrekken naar de jaarlijkse Openingstocht van de vereniging. Dit jaar gaat die tocht naar Enkhuizen, waar we zullen aanleggen in de Buishaven. De Toercommissie heeft er weer veel werk van gemaakt. Op zondag 3 mei wordt de openingstocht afgesloten met de traditionele Waterunie van Naarden in Pampushaven. Vervolgens is er naast de reguliere wekelijkse activiteiten als jeugdzeilen, roeien en de woensdagavond-



INizhniy Novgorod. Wolga

wedstrijden op 17 mei de dit jaar voor het eerst door de Wedstrijdcommissie georganiseerde Wedstrijd zonder Naam en zijn er de zeezeiltochten: op 21 mei start het Rondje Noord-Holland en op 30 mei de Engelandtocht.

De zojuist genoemde Wedstrijd zonder Naam, die op het IJmeer zal worden gevaren, acht ik een loffelijk nieuw initiatief van de wedstrijdcommissie. Het is een zg. open wedstrijd, waarvoor dus ook leden van omringende verenigingen kunnen inschrijven. De afgelopen jaren is de belangstelling voor de traditionele door onze vereniging georganiseerde open wedstrijden, zoals de 7-Uurs van Naarden eind juni en de Hooikistrace in september nogal teruggelopen, zozeer zelfs dat de 7-Uurs al een paar jaar niet meer wordt georganiseerd, en het streven is nu om met deze nieuwe wedstrijd op basis van een wat andere formule en wat vroeger in het seizoen de naam van de R&ZV Naarden als wedstrijdge-

vende vereniging hoog te houden.

Bij de komende zeezeiltochten en ook in de zomervakantie zal een aardig aantal boten van onze leden weer of wellicht ook voor het eerst bij IJmuiden de zee op gaan. Speciaal deze leden, maar ook degenen die wellicht een volgend jaar zo'n tocht gaan maken, wijs ik op het adagium "van zoet naar zout gaat altijd fout", waaraan overigens nog een tweede adagium kan worden toegevoegd, nl. "van zout naar zoet gaat altijd goed". Wellicht hebt u het wel eens gezien, of mogelijk zelfs zelf ondervonden, maar in de sluis bij IJmuiden komen bij het naar zee toe gaan opmerkelijk vaak boten onbeheersbaar dwars of soms zelfs achterstevoeren in de sluis te liggen. Hoewel ik persoonlijk vanwege mijn slechte karakter de neiging heb dit soort situaties primair wel gemakkelijk te vinden, zal ik de oorzaak van dit onheil toch even toelichten. Veelal wordt bij het afmeren in een sluis eerst

de boeg vastgemaakt en probeert men vervolgens ook achter een bolder o.i.d. te pakken te krijgen. Doet men dit ook bij het naar zee gaan in de sluis in IJmuiden en komt de boot daarbij een beetje met de boeg meer in de richting van de sluismuur te liggen dan met het achterschip, of wordt er wat aan de tros vooraan getrokken voordat ook achterop een lijn vastzit, dan zal die boot onherroepelijk en onhoudbaar dwars of achterstevoren komen te liggen. Er staat namelijk een bovenstroom zoet water mee de sluis in. Men

heeft dus stroom mee en die soms vrij stevige stroom blijft minutenlang staan en zal, als de boeg vastzit, het achterschip mee willen nemen. De oorzaak is het zoute water, waarmee de sluis is gevuld als de deuren aan de binnenkant open gaan. Dat zoute water is duidelijk zwaarder dan zoet water en het gevolg is dat er vanuit de geopende sluis een zoute onderstroom het Noordzeekanaal in loopt en een zoete bovenstroom vanuit het Noordzeekanaal de sluis in. Daarom is het verstandig om, indien men van zoet



De kleine sluis van zout naar zoet te IJmuiden



Met wat hulp toch de goede kant op.

naar zout gaat altijd het achterschip eerst vast te maken en dan pas de boeg. Bovendien moet men zich realiseren dat men door het stroom mee effect wat harder vaart en dat er dus ook wat harder geremd zal moeten worden dan in stilstand water, zodat het schroef-effect ook wat sterker zal zijn. Om stil te liggen t.o.v. de sluismuur moet men in feite zachtjes achteruitvaren. Daarom dient men er ook extra attent op te zijn om links of rechts in de sluis te meren afhankelijk ervan of men een rechts- of linksdraaiende schroef heeft, want bij een linksdraaiende trekt het achterschip bij achteruitslaan naar SB en bij een rechtsdraaiende naar BB. Omgekeerd zal men bij het van zee overgaan naar zoet water te

maken hebben met een zekere tegenstroom: het zoete water stroomt aan de oppervlakte de sluis uit, terwijl er tegelijkertijd een onderstroom van zout water de sluis in loopt. Het zal dan doorgaans geen kwaad kunnen of wellicht zelfs verstandig zijn om eerst de boeg vast te maken en dan pas het achterschip.

We hebben dit voorjaar tot nu toe en zeker de hele maand april uitzonderlijk mooi weer gehad en daarmee een goede start van het vaarseizoen. **Ik wens u allen ook verder een heel mooi en goed seizoen.**



Sander Kreukniet

Zeezeilen 2009

Richard Menting

Heeft u zich al ingeschreven?

DE JAARLIJKSE ZEEZEILTOCHTEN STAAN WEER VOOR DE DEUR.

De topper van de laatste jaren, het “Rondje Noord-Holland” is van woensdag 20 mei t/m zondag 24 mei. Een hele fijne tocht om het seizoen mee te beginnen via IJmuiden naar Texel, Vlieland of Harlingen en terug via het IJsselmeer. Lekker zeilen maar ook nog voldoende tijd om kennis te maken met medezeilers en ook af en toe een gezellige boord aan boord borrel.

En last but not least de Engelandtocht. Dit jaar als het weer een beetje meezit twee keer een nachtelijke overtocht. We verzamelen op vrijdag 29 mei in IJmuiden en steken zaterdag over naar Lowestoft. Via een bezoekje aan Woodbridge aan een van de mooiste rivieren van Engeland, de River Deben, gaan we naar Woolverstone aan de ook niet onaanzienlijke River Orwell. Daarvandaan steken we weer in een nachtelijke tocht over naar Scheveningen en via IJmuiden gaan we weer naar huis.

Hele leuke tochten die ook voor beginnende zeezeilers onder begeleiding van ervaren zeezeilers goed te doen zijn.

Informatie en inschrijven via onze website.

Richard Menting tel: 035-6935598 of 06-24555084

WZN

Wedstrijd Zonder Naam

Zondag 17 Mei

Eerste start is om 11.00 uur voor Pampushaven

Inschrijven WWW.RZVNAARDEN.NL

Inschrijfgeld mag geen naam hebben!

€10,-

Meer informatie te krijgen bij,
Rob van den Akker
Telefoon 06-53572960



R&ZV Naarden

Rookie of the Year

Derk-Jan van den Berg

Als rasechte toerzeiler stond ik nooit echt te popelen om wedstrijden te gaan zeilen. De hartelijke doch dwingende uitnodigingen van Frank Hobbelen om toch vooral lid te worden en mee te doen op de woensdag avond, pareerde ik dan ook altijd met een ‘straks, als ik een andere boot heb’. In de zomer van 2007 hebben we onze Jaguar 22 ingeruild voor een Kelt 850 en moest ik daad bij het woord voegen. Uiteraard hadden we bij het kopen van een nieuwe boot vooral gelet op het toergehalte en niet zozeer op de vaareigenschappen. Lekker zo’n rolfok en variabele



diepgang, maar voor wedstrijden, bleek later, was dit niet echt optimaal.

Op 7 mei begaf ik mij voor het eerst naar de startlijn. Alsof we een toerrondje Pampus gingen varen, hadden we het bier en de chips goed binnen handbereik gezet en de zeilen zo getrimd dat we er de rest van de dag niet meer aan zouden hoeven komen. Het moet toch vooral leuk en gezellig blijven en een plekje in het middenveld is goed genoeg. Zo zat de rest van de deelnemers er toch ook in? Die had ik immers flink aan het bier gezien tijdens de informatie avond. Maar aan de startlijn hadden deze mensen opeens een geconcentreerde blik in de ogen en tuurden ze over het water en inspecteerden hun tuigages. Nergens bier en chips. “Tsjonge, wat vaart iedereen gevaarlijk bij elkaar zeg, ik blijf er wel even achter, die 10 seconden zal op het eind resul-

taat toch niet uitmaken”. Vanaf dat moment heb ik geen schip meer achter me gezien, en op het eerste aandewindse rak liep iedereen echt goed weg. Ik keek mijn bemanning eens goed aan, en we dachten allemaal hetzelfde; “als we zo doorgaan wordt dit geen plekje in het middenveld, maar een oneervolle laatste plek”. We zetten onze bier en chips aan de kant om ons vervolgens te realiseren dat we eigenlijk geen benul hadden van hoe we deze boot een knoopje harder konden laten varen. Enigszins gefrustreerd voeren we over de finish en verexcuseerden ons bij het startschip dat ze zo lang op ons hebben moeten liggen wachten.

De volgende woensdagavonden hebben we vooral gebruikt om na de wedstrijd in het Behouden Huys ‘toppers’ als Bert Piels en Dingeman Boogert de hemd van het lijf te vragen. Ondanks dat deze info, plus alle info die ik inmiddels van internet en uit boekjes haalde, erg nuttig is, blijft het theorie en ben je niet van de ene op de

andere dag een succesvol wedstrijdzeiler. In 1 van die boekjes had in inmiddels ook geleerd hoe je met een spinnaker moet zeilen. Deze had ik dus maar ’s uit de mottenballen gehaald en bleek tot mijn verrassing nog in zeer goede staat. (De vorige eigenaar was waarschijnlijk ook liever lui dan moe). Maar ook hier leek de praktijk weer wat weerbarstiger dan de theorie en bleven de gewenste top prestaties uit.

Aan het eind van het seizoen verbaasde het mij dan ook zeer dat ik er tijdens de prijsuitreiking nog een beker voor ons bij zat, en wel die van ‘rookie of the year’; de beste nieuwkomer van het jaar. Apetrots waren mijn kinderen van 2, 4 en 5 en de beker werd steevast geshowd aan elk vriendje of vriendinnetje dat kwam spelen “die heeft mijn papa gewonnen met zeilraceren”. Tot op heden heb ik ze nog niet durven vertellen dat papa de enige nieuwkomer was dit jaar. Inmiddels ben ik, samen met mijn trouwe vaste bemanning

W e d s t r i j d z e i l e n

Martin, Alejandro en René, behoorlijk besmet geraakt met het wedstrijdvirus. De nieuwe high aspect fok ligt op dit moment onder de naaimachine bij North Sails in Almere en de training sessies voor begin april zijn al ingepland. De bedoeling is dat we volgend jaar echt in het middenveld gaan eindigen.

Voor al die leden onder ons bij wie het wedstrijdzeilen wellicht (ook) niet in het bloed zit, zou

ik willen adviseren eens serieus na te denken over de woensdag avond deelname. In de eerste plaats is het altijd erg lekker om even op het water te zijn, en ook leer je je boot op een manier kennen zoals dat met toerzeilen niet gebeurt. En als laatste, maar zeker niet onbelangrijkste, is het altijd hartstikke gezellig om na de wedstrijd met mede watersport liefhebbers met een biertje in de hand mooie verhalen uit te wisselen.



Derk-Jan op zijn Atlantis een Kelt 850.

Laatste reisverslag Frya '08

Hella & Jos Fischer

Al weer enkele dagen thuis, worden we snel weer opgeslokt door stapels post en huishoudelijke werkzaamheden plus tuin. Vandaag liggen we met mooi weer, weinig wind en een watertemperatuur van 21°C voor anker op het Gooimeer. De Frya is opgeruimd. Ongelooflijk dat het alweer voorbij is. Veel indrukken zijn ons bij gebleven maar de vrije dagen zijn nu toch echt vergleden. Het wonen op de beperkte ruimte is voorbij. Ons huis is even heel groot.



Met Richard achter ons.

De log en GPS aan boord leveren echter het bewijs van wat we gedaan hebben. Bijna 2000 mijl met de boot afgelegd, waarvan 200 uur op de motor, het meeste op enkele windstille dagen op de Oostzee, in het Gotakanaal, Trollhattan-en Kielerkanaal. Landschappelijke hoogtepunten waren Monsland in Denemarken, de Zweedse Oostkust met zijn beboste scheren, het Vatternmeer en het Vikenmeer. Ook het stuk van het Gotakanaal tussen Vaternmeer en Varnernmeer, de sluistrappen bij Berg en Motala waren een bijzondere belevenis. Het gedeeltelijk met anderen opvaren op het Gotakanaal leverde leuke contacten op. Duitsers, Engelsen en Nederlanders kwamen we altijd wel tegen. Dat Kim en Martijn bij het Vatternmeer een week aan boord zijn geweest was geweldig. De contacten met enkele in Zweden wonende Nederlanders waren boeiend.



De Frya met 200 motor uren.

In Denemarken hebben we, zoveel mogelijk onder de hoge wal varende, de oostkust boven Samsø, de westkust van Seeland en de Svenborger Fjord met het eiland Lyø bezocht. Naar Kopenhagen zijn we, vertrekkend vanaf de westkust van Seeland in Korsør, met de trein gegaan. Vanaf de 2e week juli hebben we ons gericht op de terugreis door de Duitse bocht. De lange termijn weersverwachtingen waren aanvankelijk ongunstig. Harde westenwind maakte oversteken onmogelijk. Rustig aan, met telkens een bezoek/rustdag in bijvoorbeeld Kiel, Rendsburg, op de rivier de Eider en in Brunsbüttel hebben

we goed weer afgewacht. Uiteindelijk kwam er een gunstige periode in de 2e helft van juli en toen zijn we via Nordeney, Borkum en Schiermonnikoog met stabiel weer en oostenwind samen met de Charine van Richard Menting, ook lid van de zeilvereniging van Naarden, vanuit Brunsbüttel overgestoken naar Nederland. In sommige havens was er een draadloze internetverbinding, zodat we konden internetten, Skypen en Emailen. In elke Zweedse bibliotheek kan je overigens (gratis) internetten. Heel plezierig waren reacties via de email of SMS. Als je wat langer wegblijft, is contact met thuis belangrijk.

Tot slot, enkele jaren geleden was ons vaargebied beperkt tot Nederland. Dank zij de grensverleggende activiteiten van de afdeling Zeezeilen van onze vereniging is dit gebied verruimd. Tijdens mooie tochten samen met andere boten hebben we de Noordzee ervaren, zijn we in Engeland geweest en was de Ronde Zweden daar een logisch vervolg op.

PS

De kaarten en gidsen voor de Zweedse oost- en westkust kunnen bij nieuwkoop een behoorlijke kostenpost zijn.

Regelmatig kijken op Markplaats vergroot de kans op 2e hands aanschaf.

Als reisgidsen hadden wij de Duitstalige Tornfuhrer Rund Schweden van Gerti und Harm Claussen.

OPROEP aan alle WATERSPORTERS.

Zaterdag 20 juni, 12.00-13.00 uur:

Rondje Pampus.

Doe mee en Hou het IJmeer open!

Het Watersportverbond roept alle watersporters, en dus ú, op om zaterdag 20 juni tussen 12.00 en 13.00 uur massaal mee te doen aan de manifestatie Rondje Pampus. Daarmee ondersteunt u de campagne "Hou het IJmeer open!" van Milieudefensie .

Er worden allerlei plannen gemaakt voor de toekomstige inrichting van het IJmeer. Concreet zijn de voorstellen voor buitendijkse woningbouw van de gemeente Almere en de ideeën voor een -te hoge of te lage- brug tussen Almere en Amsterdam. Daarmee gaat het unieke open karakter van het IJmeer verloren. De Vereniging Milieudefensie en het Watersportverbond vinden dat het IJmeer van groot belang is voor natuur, cultuurhistorie en recreatie. Daarom moet het IJmeer open blijven. Vandaar dat het Watersportverbond de campagne 'Hou het IJmeer open' van Milieudefensie ondersteunt.

Hoogtepunt van de campagne 'Hou het IJmeer open' is de ondertekening van het Pamflet van Pampus door vertegenwoordigers van een groot aantal natuur-, cultuur- en recreatieorganisaties. Dat gebeurt op zaterdag 20 juni op het forteiland Pampus. Het Pamflet van Pampus wordt daarna overhandigd aan 'de politiek', die binnenkort besluiten moet gaan nemen over de toekomst van het IJmeer. Uiteraard is de pers uitgenodigd, zowel op het water als in de lucht! Door een massale deelname aan het Rondje Pampus ondersteunt watersportend Nederland dat het IJmeer OPEN moet blijven!

Voor het Rondje Pampus geldt het volgende protocol:

- * alle schepen mogen meedoen; groot en klein, zeil- en motorboten, sloepen, surfplanken, kano's, chartervaart, etc
- * varen tussen 12.00 en 13.00 uur; rechtsom, dus het forteiland Pampus aan stuurboord; niet te snel (3 knopen); de kleine schepen binnenin, de grotere schepen aan de buitenkant
 - * alle schepen kunnen vanuit elke richting aansluiten in de carrousel
 - * hijs de rode protestvlag (seinvlag B) of een andere grote rode vlag
 - * het gebruik van spandoeken wordt toegejuicht
 - * luister uit op het daarvoor aangewezen marifoonkanaal
- * tijdens de ondertekening van het Pamflet (kenbaar gemaakt via de marifoon) luid toeteren. Deelname aan het Rondje Pampus is voor eigen risico en wordt bepaald door de schipper, maar bij windkracht 6 en hoger gaat de manifestatie niet door. Vanwege de beperkte capaciteit wordt de deelnemers aan het Rondje Pampus gevraagd de afmeervoorziening van Pampus zelf vrij te houden.

Rond 12.30 uur zal de manifestatie Rondje Pampus vanuit de lucht worden gefotografeerd en gefilmd.

Aanmelden voor deelname is niet nodig. Kijk op www.watersportverbond.nl/rondjepampus en meldt u aan voor de nadere informatie.

Doe mee aan het Rondje Pampus, roep uw burens aan de steiger op om ook mee te doen en help het IJmeer open te houden!!

Vervolg

Dick Moolhuijzen

Een fenomeen ging van ons heen

Guus Vonk



Negentig Grommers lang heeft de bovenstaande tekening de omslag bepaald. Het havengebouw is inmiddels al twee keer verbouwd, maar de B-C-steiger is nog herkenbaar. De tekenaar stond naast box B3-2 en dat is precies waar Dick zijn Staverse Jol had liggen. Als u de signering kunt onderscheiden, lijkt die veel op die van het vorige plaatje. Maar hier staat J.M., van Joost Moolhuijzen. Zoon Joost heeft in de beginjaren veel tekeningen gemaakt voor de vereniging.

Na Grommer 50 nam Dick afscheid van de redactie, maar ook van zijn boot en zijn woonhuis in Laren. In de vereniging gingen stemmen op om Dick erelid te maken, net als zijn vriend Tjebbe. In het toenmalige bestuur vond dit geen unanieme weerklank, maar men wilde hem wel eren. De zilveren clubspeld werd ingevoerd en Dick werd de eerste drager. Voor het laatst was Dick, zij het nu onbewust, de bron van een ingevoerde traditie in onze vereniging.

Marinus Theodorus Moolhuijzen overleed in de leeftijd van tweeëntachtig jaar op 2 januari j.l. en is op de negende januari gecremeerd, na een plechtigheid in een vrij besloten kring van twintig aanwezigen. De vereniging wenst Claar, Joost, Saskia en Marina veel sterkte.

Logboek IRIS – deel 1:

Estepona (Spanje).

Sander Kreukniet

Als moderne pensionado ofwel ‘pensionida’, zoals men in Spanje zegt, heb je een druk bezet bestaan, maar je bent wel min of meer baas van je eigen agenda. Dus kon ik ja zeggen, toen Jos Dorrestijn mij vroeg om vanaf 16 maart 2 weken mee te varen van Malaga via stops in enkele Spaanse havens naar Ibiza, Mallorca, Menorca en verder naar Sardinië. Ja dus, want bij zeilen op de Middellandse Zee denkt men toch al gauw aan mooi weer, prachtig blauw water, schilderachtige kusten, aangename havens, een vriendelijk windje – soms natuurlijk wel wat harder, maar toch – en lekker eten. En tegen dat beeld had ik dus ja gezegd. Fred Ox ook.

Maar de werkelijkheid kan dan soms toch wat minder romantisch blijken te zijn. Om te

beginnen bleef het bericht uit, waarmee Jos voor de zekerheid ongeveer een week vóór ons geplande vertrek nog zou bevestigen dat hij tijdig in Malaga zou zijn. Hij moest nl. eerst nog even met andere bemanning van de Canarische eilanden via Madeira en Tanger naar Malaga zien te komen. En toen het verwachte bericht tenslotte een paar dagen later kwam, hield het in dat Tanger



De Iris.

wel bereikt was, maar dat de motor kapot was: één van de cylinders deed niet meer mee en de koppakking werd verdacht van lekkage. Met wat aandringen en beleefdheid wilde het ding nog wel een beetje draaien, maar de kop zou er in ieder geval zeer spoedig af moeten om te voorkomen dat hij helemaal de geest zou geven. De mogelijkheden voor zo'n reparatie waren in Marokko niet zo gunstig en daarom besloot Jos om toch maar door te varen naar Spanje, naar Estepona, een stad die ruim 75 km NO van Gibraltar ligt. Daar zou de motor (Nanni) snel en goed

gerepareerd kunnen worden. In twee dagen was de gedachte. En als wij dan vanaf Malaga gewoon even de bus naar Estepona zouden nemen, zo'n kleine 100 km. langs Marbella, Torremolinos. San Pedro en meer van dat ongerief, dan zou het tijdverlies beperkt blijven. Maar daar voelt de gemiddelde opstapper, die aan azuurblauwe toestanden denkt, natuurlijk niet zo veel voor, terwijl hij bovendien niet zonder meer vertrouwt dat een nogal gecompliceerde motorreparatie in 2 dagen geregeld zal zijn, zelfs niet in Zuid-Spanje. Eerst maar even afwachten dus hoe die reparatie zou uitpakken.



Estepona jachthaven en havenkantoor

Daar hadden we gelijk in. Toen de kop van de motor af was op maandag 16 maart, de dag dat wij eigenlijk hadden zullen aankomen, bleek het niet zozeer de koppakking als wel de kop zelf te zijn. Daar zat een barst in. En een nieuwe motorkop was er niet in Estepona en evenmin in de rest van Spanje. Ook niet in Nederland. Het spul moest bij de fabriek of importeur in Italië vandaan komen. Maar dat zou snel kunnen via TNT: op woensdag 18 zou het spul al aankomen in Estepona, op donderdag 19 er in worden gesleuteld en dan kon er vrijdag 20 verder worden gevaren. Fred en ik besloten dus na diverse optimistische en aanmoedigende berichten uit Spanje om donderdag de 19e toch maar naar Spanje te vertrekken en voor lief te nemen dat dat begon met opstaan om 03.30 uur en zou eindigen met een lange busrit door de meest platgetreden delen van Spanje. Dat laatste bleek overigens een vergissing; het eindigde niet met die busrit maar met een korte rit in een

taxi, een Citroen Xsara, die er van buiten wel netjes uitzag, maar die – eenmaal rijdende – geen vering meer bleek te hebben. Reeds bij de eerste bocht+bobbel leverde dat mij een zodanige dreun van de achterste deurstijl tegen mijn hoofd op dat ik 5 minuten later nog slechts gedreven door doodsangst voor verder transport op deze wijze de kracht vond om uit te stappen – weliswaar op de verkeerde plaats, maar toch een bevrijding. En een tijdje later bereikten we zo dus de Iris. Daar bleek eerst dat het vrijwel onmogelijk was om op de boot te komen. Die lag nl. met de redelijk hoge boeg naar de niet zo hoge kade op ongeveer een meter afstand daarvan, terwijl de preekstoel gebarricadeerd was door een veelheid van overdwars, verticaal, diagonaal en kruiselings gespannen lijntjes. Kennelijk was het dagenlang wachten op de nieuwe motoronderdelen de opvarenden wat te machtig geworden en waren zij om de tijd te doden maar wat gaan

netwerken met touwtjes. Toch was dat volgens onze gastheer niet het geval; niet slechts de motor had het begeven, ook de preekstoel was los van de romp aan het komen en die diverse touwtjes moesten het spul bijeen houden. Dat was dus dege-lijk aangepakt en dat gaf ons meteen een veilig gevoel, want de hele railing zit vast aan die preekstoel en je moet er, als je in stevig weer terecht zou komen, toch niet aan denken dat zo'n ding dan niet met wat touwtjes zou zijn vastgezet.

Nadat we met de nodige doods-verachting toch op de boot waren geklommen, bleek daar op dat moment inderdaad de nieuwe motorkop in gemon-teerd te worden, hetgeen er mede oorzaak van was dat het schip – toch ruim 12 meter lang – van voor tot achter zowel onderdeks als bovendeks zo vol met rotzooi lag dat er nog net een klein plaatsje aan dek voor onze bagage gecreëerd kon worden .

Samengevat kwam het er op neer dat de omstandigheden vroegen om een goede slok en hap eten. Besloten werd dan ook dat te gaan doen, hetgeen wonderwel lukte. We begonnen zelfs op te merken dat het echt Zuid-Spaans voorjaarsweer was, toen Jos' mobiel onver-wachts ging en hij – doorgaans toch nogal laconiek – “Wat !- !#\$%†&†” begon te roepen tegen de telefoon. De in Estepona gevestigde Nederlandse monteur meldde dat de gloeispiralen van de motor niet in de nieuwe kop pasten. En die dingen waren niet voorhanden in Estepona, niet in de rest van Spanje en niet in Nederland, en zouden dus ook weer uit Italië moeten komen. Jos herstelde zich enigszins en toen hij even later de Nederlandse dealer belde sprak hij erover dat hij ‘een teleurstellende ervaring’ had gehad. De dealer toonde begrip en zou met de grootste spoed de gloeispiralen bestellen, zodat die met spoed per TNT vermoedelijk over 2 dagen,

zaterdagochtend dus, in Sevilla zouden zijn en direct doorgestuurd konden worden naar Estepona. “Goed”, zei Jos, “en doe er dan ook een paar spuitbusjes motorverf bij, zodat ik die nieuwe kaal ijzeren motor-kop kan spuiten”.

Zaterdagochtend in Sevilla: dat leek nog niet al te slecht. En desnoods konden we het spul daar zelf gaan ophalen. Als althans de betreffende bedrijven dan geopend zouden zijn. Maar dat is in Spanje niet het geval. We zouden dus tot maandag moeten wachten, zoals op vrijdag definitief – dachten we – werd bevestigd. Maar Jos

kreeg wel het zg. ‘tracking number’ om de route van de zending te kunnen volgen.

Estepona is niet de beroerste plaats aan de Spaanse zuidkust, maar dat zegt niets, want die zuidkust is zonder veel zichtbare planning grotendeels volgebouwd. Het is er op ongeordende wijze volgezet met hoge en lagere appartementen, eenvoudige en middenklasse appartementen, pracht- en fantasieappartementen alles daartussenin. De meeste wit, licht rose, lichtgeel of licht oranje, maar ook alle andere kleuren, en alles opgesierd door veel en



Estepona, Reinaldo, dé bar in de jachthaven.

nogal willekeurig geplaatste reclameborden van alle denkbare soorten en afmetingen. Er is ook nog veel in aanbouw, maar dat is allemaal stilgezet vanwege de crisis, die in deze omgeving zeer zwaar is. Het landschappelijk resultaat in de kuststreek is verschrikkelijk en deprimerend, vermoedelijk in alle jaargetijden, maar in het bijzonder in de winter. 's Zomers zal het er stervensvol zijn en van oktober tot Pasen is het er troosteloos verlaten. Eindeloze rijen en blokken totaal verlaten appartementengebouwen met doorgaans gesloten jalouzieën of rolluiken. Slechts hier en daar een enkele

uit West-Europa afkomstige verdwaalde overwinteraar met het noodlot in de ogen. De suïcidaliteit onder dit soort lieden moet er extreem hoog zijn. Wie de hel heeft gezien, heeft San Pedro in de winter nog niet gezien. Slechts de kernen van de oorspronkelijke plaatsen zijn leefbaar buiten het seizoen. Maar ook daar kom je die paar overwinteraars tegen, doorgaans somber kijkend, joggend in lelijke en slecht zittende gemakskleding, of fitnesssend op het daartoe geplaatste speciale treurige straatmeubilair.

We besloten geen risico te nemen door drie dagen in



Alhambra één van de zeven wereldwonderen.

Estepona te blijven wachten, want dan zouden we tegen de tijd dat de motoronderdelen zouden arriveren wellicht ook niets beters meer weten te doen dan ons aan te sluiten bij de desolate overwinteraars en ook maar wat aan dat straatmeubilair te gaan staan trekken en duwen. We huurden dus voor een paar dagen een auto om een bezoek aan Granada ca. 250 km. verderop te brengen. Nadat ik eerder al tot penningmeester van het gezelschap was benoemd om de reden dat ik econoom van opleiding ben, werd ik nu ook tot chauffeur benoemd, want Fred had geen rijbewijs bij zich en Jos zei lie-

ver naar het landschap te willen kijken dan te rijden.

Merkwaardig, maar dat heb ik nou ook. Desalniettemin heb ik de vererende benoemingen aanvaard, want ik bofte toch maar met zoveel in mij gesteld vertrouwen.

Na een uitgebreide stop in het oude centrum van Malaga en een mooie en interessante tocht door het binnenland bereikten we Granada in goede orde.

Daar vonden we snel een centraal gelegen en goed betaalbaar hotel – met een bar en dakterras op de 7e verdieping vanwaar we zowaar ook nog wat uitzicht hadden op het



Jachthaven Estepona.

Alhambra, de grootste en belangrijkste bezienswaardigheid van Granada. We kregen een soort combinatiekamer: een slaapkamer met twee bedden, een tussenstukje met een badkamer en dan nog een slaapkamer met een groot bed. Jos moest veel hoesten en nam dus de kamer alleen; Fred en ik de kamer met twee bedden.

Achteraf bezien was dat minder juist, want Fred bleek soms – maar in ieder geval in Granada – te kunnen snurken met het geluidsniveau van een opstijgend vliegtuig, iets waarbij vergeleken het rauwe hoesten van Jos een zacht kinderlijk gefluister was en waartegen vermoedelijk weinig anders te doen was dan een stevige beuk met een vuistmoker, maar die had ik helaas niet bij de hand. Ook was hij vergeten dat er 2 tredjes in de vloer van de kamer zaten ter hoogte van het tussengedeelte naar de badkamer, zodat hij in het donker bij een beoogd nachtelijk toiletbezoek met een zodanige dreun tegen de vlakke ging dat het een mira-

kel was dat de plaatselijke brandweer niet uitrukte wegens een veronderstelde beving van 7 op de schaal van Richter.

Maar de vloer was niet beschadigd en Fred evenmin, en Jos bleef rustig doorhoesten.

Slechts de wandversiering hing de volgende morgen scheef en een kastje/tafeltje moest wat rechtgezet en vastgedrukt worden. Verder verliep het bezoek aan Granada geheel naar wens: we hebben het centrum bekeken, evenals de grote kathedraal en vooral ook het Albaycin, de tegen en op een steile heuvel gelegen oudste wijk, waar men van bovenaf een prachtig uitzicht over het Alhambra en de omgeving heeft. Maar een bezoek aan het Alhambra zat er niet in.

Daarvoor met men meer dan 3 maanden tevoren via internet kaartjes reserveren en betalen, of bereid zijn ter plaatste aan een lokale touroperator € 49,50 p.p. te betalen voor een bezoek aan de bezienswaardigheid met daarbij een rondrit door de stad – die we sowieso niet wilden.

Wel hebben we herhaaldelijk de terrasfaciliteiten van de stad op de kwaliteit ervan getest en in orde bevonden. Op zo'n terras besloot ik, omdat ik mijn horloge thuis vergeten was. een horloge te kopen van een van die donkere Afrikaanse jongens die daar rondliepen met een soort dienbladen met diverse koopwaar. Dat was een moeilijke aangelegenheid aangezien het ene horloge nog groter, zwaarder en lelijker was dan het andere. Met enige moeite vond ik nog een redelijk model, waarvoor de verkoper € 10,- vroeg, maar Fred bood € 7,-. Dat vond de man een geweldige bak, € 7,- voor zo'n prachthorloge! Hij schaterde. Nee, € 8,- was een goede prijs. – Accoord dus, een deal. Het horloge



Est. aalscholvers in jachthaven

gedroeg zich vervolgens ongeveer conform verwachting: het toch al wat erg korte bandje begaf het binnen een dag en het ding zelf ging na 5 dagen op willekeurige momenten ineens een kwartier of meer achter lopen. Dat is ook zo gebleven, maar verder werkt het nog steeds.

Maandagochtend vertrokken we terug richting Estepona via een andere, meer landinwaarts gelegen route. Halverwege belde Jos de monteur of de motoronderdelen er al waren of anders in aantocht volgens de tracking number informatie? Vervolgens riep hij “Nee!!” tegen de telefoon, “tegengehouden? !?!#&†. Het bleek dat TNT het onmiddellijk afgestuurde pakket vrijdag nog op het vliegveld in Italië had geweigerd want het kon gevaarlijk of terroristisch zijn vanwege de bijgevoegde spuitbussen motorverf. Weliswaar was dezelfde nog een nieuw pakketje met alleen de motoronderdelen vanuit Italië verzonden, maar dat

was nog niet in zicht en zou op zijn vroegst dinsdag in Estepona kunnen komen.

Interessant was de volgende dag overigens ook mijn constatering dat de spuitbussen motorverf gewoon bij de scheepsartikelenwinkel in de jachthaven te koop waren.

Nadat we Jos weer hadden bijgebracht, besloten we de route dan maar te verleggen naar Ronda, een bijzonder interessant oud stadje zo'n 100 km. van Estepona vandaan het binnenland in. Ronda bestaat uit twee helften en ligt min of meer op een heuvel in een soort heel ruim dal. Beide stadshelften zijn gescheiden door een spectaculaire kloof van meer dan

100 m. diep met beneden een klein riviertje er door heen, een ravijn met loodrechte wanden dat op de smalste plaats niet meer dan 40 m. breed is.

Wederom heel interessante afleiding. 's Avonds lekker gegeten en terug naar de boot.

Dinsdagochtend vond Jos opnieuw de kracht om nog eens te bellen naar de monteur met de vraag of die via het tracking number al de aantocht van het pakketje kon waarnemen, maar wederom trok al het bloed uit zijn gezicht weg en nam zijn hoesten verontrustende vormen aan. Ditmaal stamelde hij "Luik?!?&%\$#". Het pakketje onderdelen bleek zich inmiddels in Luik te bevinden, omdat daar



een soort Europees distributiecentrum van TNT voor pakketten is gevestigd. Jos bleef verder onduidelijke dingen mompelende over een zekere Murphy zitten trillen. Hij had niet alleen meer last van hoesten maar ook van plotselinge huilbuien en zat af en toe snikkend om z'n moeder te roepen. Ook het feit dat hij tussendoor nog een offerte van € 1.250,- voor een nieuwe motorkop ontving, terwijl hij er juist € 2.000 voor had betaald, droeg niet bij tot zijn welbevinden. Maar gelukkig belde de monteur een halfuurtje later dat het spul inmiddels toch onderweg

was naar Sevilla en die middag nog in Estepona zou worden bezorgd. Hij zou de gloeispiralen dan meteen komen monteren en gaan proefdraaien met de motor. En, hoewel wij inmiddels niets en niemand meer vertrouwden en elkaar ook in de gaten hielden, zo geschiedde. Er ging niets meer mis. Behalve het weerbericht. Maar dat wordt een artikel in een volgende Grommer. Wel konden we woensdag 25 maart aan het eind van de ochtend na 12 dagen oponthoud voor Jos en 6 dagen na onze aankomst eindelijk vertrekken richting Malaga, Almeria en verder.



De redactie zoekt een advertentie-beheerder !!! Ook zijn wij op zoek naar extra advertenties voor in de Grommer!

Voor informatie mail naar Judith via
grommer@rznvaarden.nl

28

De Grommer nr. 185



RUTGER

Sarah houdt van Rutger. Dankzij hem heeft ze zich kunnen ontscholen tot ondernemer.
Waarvoor ze als nierpatiënt ondanks dat ze dagelijks moet dialyseren, toch kan blijven werken.
Rutger is donateur van de Nierstichting. Word ook donateur. Kijk op www.nierstichting.nl



Geen Lid meer van de R&ZV Naarden zijn;

F.M. van den Bos
D.J. Hepp
Mw. G.C.M. Verrips-van Wijck

7126 CP BREDEVOORT
1091 ST AMSTERDAM
1412 GT NAARDEN

KNZ&RV

Flevo Race 2009
14 t/m 16 augustus
Enkhuizen



Voor uw agenda: 14 t/m 16 augustus 2009

Al weer voor het derde jaar zullen we in 2009 de Flevo geheel vanuit Enkhuizen organiseren: het mooiste zeilwater, afwisselende banen en goede après-sail.

Het ORC Kampioenschap Regio Noord zal plaatsvinden tijdens de Flevo. Ook zal het evenement weer meetellen voor de IJsselmeercup voor de scherpe jachten. We overwegen ook een vergelijkbare wisselprijs voor de R&P klassen.

Graag nodigen we u dan ook uit de Flevo 2009 van 14 t/m 16 augustus nu vast in uw seizoenplanning op te nemen.

Met vriendelijke groet,
Organisatiecomité Flevo Race 2009, KNZ&RV



**Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereniging, Muiden,
www.knzrv.nl.**

BESTUUR



Voorzitter

W.A.F. (Sander) Kreukniet
Muurhuizen 138a, 3811 EM, Amersfoort (033) 465 20 78



Secretaris

W. (Wim) Postma
Cort van der Lindenlaan 9, 1412 BW, Naarden (035) 694 07 51



Penningmeester

M. (Marc) Poelmann
Bikbergerweg 48, 1272 PN, Huizen (035) 526 51 05



Lid

M.L. (Bert) Piels
Ransuil 5, 3435 GM, Nieuwegein (030) 604 81 28



Lid

F.A. (Fleur) van Bladeren
Looiersgracht 32 III, 1016 VS, Amsterdam (020) 320 24 68



Lid

H.T.M. (Riekie) Menting-Engelaar
Lothariuslaan 11, 1402 GE, Bussum (035) 693 55 98

COMMISSIES en WERKGROEPEN *(voorzitters cursief)*

Clubhuiscommissie *C. (Kick) van Bladeren, W.P. (Wim Piet) van Erven Dorens, M.G. (Iet) Kuhn-Dura, H.L. (Hugo) Walg.*

Jeugdcommissie *M.J. (Mick) Hoogeveen, L.E. (Ludi) Smeele, G. (Gerard) Burgers, M.L.M. (Maarten) van Kleef, W.K. (Wim) van Tol, J.F.R.M. (Jaap) van der Grind*

Kascommissie *T. (Thera) van Erp, H.N.P. (Hans) van Rensen, J.N. (Jos) Dorrestein.*

Ledenadministratie *R.A. (Richard) Menting, P.bus 5145, 1410 AC Naarden.*

Redactie De Grommer *J. (Judith) van den Akker, M.L. (Bert) Piels*

Toervaren *F.A. (Fleur) van Bladeren, A. (Atie) van der Scheur.*

Wedstrijdcommissie *T. (Tjeerd) Vos, R.H.L. (Rob) van den Akker, D.A. (Dingeman) Boogert, F. (Frank) Hobbelen, M.L. (Bert) Piels.*

Zeezeilcommissie *T.H. (Thea) Stam, J.H.P. (Jos) Fischer, C. (Cuno) Duursma, R.A. (Richard) Menting*

Zeeroeicommissie *J.W.L.H. (Joop) Croonen, J.H. (Jan) Jaspers, O. (Onno) van Steenwijk*

CWO-gemachtigde *F.R. (Frank) de Meulemeester*

KNWV werkgroep **Zuidelijke randmeren:** *W.P. (Wim Piet) van Erven Dorens, H. (Herman) Maillette de Buy Wenniger*

KNWV werkgroep **IJmeer:** *Aletta Luchtenborg, Jan Willem Leusink*

Redacteur website *P.M. (Nelleke) van Bladeren-Viëtor*

Website **www.rzvnaarden.nl**

Zie de ledenlijst voor adressen of telefoonnummers.