

Colofon

Voorzitter

Menzo Bunge (ai)
 Hoefblad 28
 8265 GM Kampen
 tel. 038-3318963
 E-mail voorzitter@dehlerclub.nl

Secretaris

Leo Kuiper
 Wimpel 20 1267 HB Huizen
 tel. 035-5250599
 E-mail secretaris@dehlerclub.nl

Penningmeester

Ger Rossel
 Kofschip 36 2991 PT Barendrecht
 tel. 0180-628184
 Gironr.: 4030028 Banknr. 602 502 314
 t.n.v. Dehler Club Nederland te Barendrecht
 E-mail penningmeester@dehlerclub.nl

Ledenadministratie

Henk Ossel (ai)
 A.v. Ostadelaan 24
 2951 PB Alblasterdam
 Tel.: 078 - 691 64 04
 E-mail ledenadministratie@dehlerclub.nl

Algemeen lid

Hans Hoekstra

Redactie Op Koers

Fred Pijper (bestuurslid)
 Tel. 0348-552172
 Anneke Berkhout
 Louis Pompe van Meerdervoort
 Paul Kramer
 Rob Jaspers (webmeester)
 Annelies Prast (Website)
 E-mail redactie@dehlerclub.nl

Evenementencommissie Noord

Theo Bultje (bestuurslid)
 Tel. 023-5570532
 Rick Bruins
 André Christiaan
 E-mail cienoord@dehlerclub.nl

Evenementencommissie Zuid

Rob Kooijmans (bestuurslid)
 tel. 010-4379630
 Arnold van Ravesteyn
 Ger Berghuis
 Bert Slob
 E-mail cie zuid@dehlerclub.bl

Technischecommissie

Wilfried Oude Vrielink (bestuurslid a.i.)
 tel. 0161-222748
 Paul van der Plas
 Deen Houtepen
 Bert de Jong
 Maarten Roks
 E-mail techniek@dehlerclub.nl

In dit nummer ondermeer:

Van de redactie	3
Van het bestuur	4
Boot verkocht, tijd voor een terugblik	5
Zomerwedstrijden Grevelingencup	6
Winterwedstrijden Grevelingencu	8
Van de Werf	10
De spraakmakende Beauty	12
Vrouwen verleid	20
De onbekende vrouw	21
Mirakels uit de kombuis	24
Onder bemanning on onderbemanning	25
Als u naar de oostzee gaat	26
Van de Technische Commissie	28
Nieuwe leden	29
Verslag DCN Beleidsdag	30
10.000 knots...???	32
Und jetzt 'nach Rugen' deel 2	34

Agenda 2007

6 Januari	DNC Nieuwjaarsreceptie
21 April	Lustrumfeest Dehler Club Nederland



Dehler Club Nederland
Opgericht 12-12-1991
www.dehlerclub.nl

Kopij

Kopij kan geschreven, getypt, op diskette of per e-mail aangeleverd worden.

E-mail naar redactie@dehlerclub.nl heeft onze voorkeur. Foto's en illustraties zijn bijzonder welkom.

**Sluitingsdatum
 volgende nummer
 15-01-2007**

Redactiesecretariaat:

Fred Pijper
 H. van der Spoelsingel 2
 3411 DH Lopik
 Tel.: 0348 - 552 172
 redactie@dehlerclub.nl

De redactie behoudt zich het recht voor artikelen in te korten en waar nodig op stijl en spelling te corrigeren.

Ontwerp en opmaak binnenwerk

Studio Pompe van Meerdervoort
 Tel.: 0180 - 517 922

Druk

van Berkum b.v. Zwaag
 Tel.: 0229 - 238 097



U zoekt een watersportverzekering die bij u past..

Veel watersporters, waaronder uiteraard de toer- en wedstrijdzeilers, wisten de weg naar Meeùs al te vinden. Door jarenlange ervaring in assurantiën weet Meeùs namelijk als geen ander aan welke eisen een uitstekende watersportverzekering moet voldoen. Meeùs heeft een landelijke dekking met 125 vestigingen en is hiermee één van de grootste dienstverleners in verzekeringen, hypotheek en makelaardij o.g. Maatwerk, innovatie en persoonlijke aandacht zijn onze sleutelwoorden.

Zo bieden wij onze klanten altijd de perfecte oplossing op maat.

Zeilers die goed verzekerd willen zijn, kiezen dus voor Meeùs

Meeùs, Gelderlandplein 75E, 1082 LV Amsterdam
Tel. (020) 30 11 500, Fax (020) 30 11 540
I www.meeus.com, E info.amsterdam@meeus.com
Meeùs is onderdeel van AEGON.

MEEÙS®
Goed geregeld dus.

Van de redactie

Beste clubvrienden m/v,

Waar zal dit nummer toe bijdragen...

Door deze vernieuwde, superdikke Op Koers loopt de rode draad van een onderwerp dat ook op de DCN-clubdag aan de orde kwam: **Roer Zoekt Vrouw**. Drie zeilsters die zelf schipper zijn, vertelden over hun ervaringen, **Annelies Prast**, ook als wedstrijdzeiler; **Anoes Lindeijer**, ook als instructeur op kajuitzeilachten; en ondergetekende, bij wie aan boord de rollen volledig omgedraaid zijn.

De drie vrouwen maakten met praktijkverhalen duidelijk dat er een zeer onlogische gewoonte heerst bij de rolverdeling aan boord van plezierschepen.



Anneke Berkhout JANNEKE

In de beroepsvaart is het de normaalste zaak van de wereld dat mannen het werk aan dek doen en vrouwen het roer nemen. In de pleziervaart echter vervalt menig man in chauffeursgedrag: macho aan het stuur met liefst veel PK's onder zijn handen.

Waarom, in godsnaam, moet de partner (lees: vrouw) in de pleziervaart het zware werk doen op het voordek? Waarom sjort zij zich een breuk in de sluis? Moet zij de halsbrekende toeren uithalen bij het afmeren? En daarbij staat de sterkste, al dan niet instructies brullend, doodleuk veilig achterop te sturen!

Kom op mannen, moedig je partner eens aan. Ik daag je uit de rollen aan boord eens te herzien. Wie een rijbewijs kan halen, kan ook leren manoeuvreren. Met een beetje aandacht, een paar manoeuvreerlesjes (liefst niet van eigen partner, maar bijv. op de Vrouwenzeildag) en een dosis zelfkritiek kan de feestvreugde verdubbelen.

Plezierjacht, een prachtig woord voor onze prechtsport.

**PRETTIGE FEESTDAGEN
en
EEN HEERLIJK ZEILSEIZOEN IN 2007 !**

Namens de redactie, Anneke Berkhout JANNEKE

**DCN Nieuwjaarsreceptie
vestiging Dehler benelux b.v.
te Monnickendam**

**Zaterdag 6 januari 2007
van 14.00 tot 17.00 uur**

In dit nummer:

Alsof het in de lucht hing. Veel binnenkomende kopij sloot naadloos aan bij het hiernaast beschreven idee. Extra mooi zo aan het eind van het jaar, wanneer een mens tot bezinning wordt gelokt:

- **Michelle Blaauw** van KNRM schrijft over rolwisseling in haar artikel **Onder Bemanning**.
- **Elly Hoekstra** beschrijft in een toespraak haar eerste ervaringen en haar overwinning.
- In **Vrouwen Verleid** vertelt **Anne Reinerie** hoe vriendinnen hun onprettige zeilervaringen in een dag vergaten doordat ze ervoeren dat zeilen ook aangenaam kan zijn.
- **De spraakmakende refit van de BEAUTY D 34** had voor een belangrijk deel te maken met de wensen van zijn partner en hun kind. **Michel Renique** vertelt u alles.
- Nu we toch aan het rolwisselen gaan: het feestmenu van **Dineke** is uitermate geschikt voor mannelijke koks.
- Voor Klussen en knutselen heeft **Deen Houtepen** nog wel een paar ideeën: een handiger kapstok en een verbeterde rolfoktrommel.
- Onze nieuwe voorzitter **Menzo Bunge** stelt zich voor. En plannen maken doet ook hij niet alleen, hij gaat daar ver in, zijn hond mag ook meedoen.

Van het bestuur

Waarde clubleden!

Zo langzamerhand begin ik wat ingewerkt te geraken in mijn nieuwe functie.

Ik ondervond heel positieve ervaringen, zoals de prima samenwerking binnen het Bestuur.

Wat natuurlijk helemaal geweldig is, dat is onze Maizena, ons bindmiddel, onze website. Die groeit en bloeit onder de bezie-lende leiding van ons Webteam, Rob en Annelies. Steeds worden er weer nieuwe dingen verzonnen. Zo kunt u sinds kort clubartikelen bestellen en inschrijven voor evenementen en dat vervolgens direct betalen via uw eigen internetbankieren programma, exact zoals wanneer u zelf een betaling doet. Probeer het eens.

Ik bestelde een buffy die ik zal afhalen op de clubdag, en de betaling was 100% veilig verricht. Geen creditcardnummer opgeven, nee, gewoon, zoals ik gewend ben te betalen via mijn eigen vertrouwde bank, waarbij ik dus zelf de opdracht tot overboeken gaf en geen machtiging om eenmalig iets van mijn rekening te halen. Je wordt dus doorgelinkt van de site van de clubshop naar je eigen bank.

Verder wordt de website intensief gebruikt waarbij ernst, humor en wrevel elkaar afwisselen. Dat laatste is nou eenmaal niet te voorkomen. Laten we trachten om de site te gebruiken waar deze voor bedoeld is: informatie uitwisseling. Ik moet zeggen dat ik door de enorme hoeveelheid aan informatie in korte tijd erg veel over mijn schip heb geleerd, op alle gebieden.

Er is de afgelopen zomer een aantal geslaagde evenementen geweest. Rondje Noord Holland, Valken Bokaal, Volvo Race, om er maar enkele te noemen. De organisatie lag in handen van enthousiaste leden. We konden nieuwe leden begroeten; de DCN groeit gestaag.

Bestuurlijk hoogtepunt was de Beleidsdag. In een niet nader te noemen hotel op Kaageiland werd door een eensgezind bestuur, samen met vrijwel alle commissieleden in een prima sfeer besproken wat de plannen voor 2007 zullen zijn. U zult daar zeker veel van merken. En natuurlijk leven we naar de lustmiviering toe, dat wordt een spetterend (letterlijk en figuurlijk) evenement, waar velen zich voor zullen inzetten.



Genoeg hierover. Het is 6 november als ik dit schrijf, het schip staat op de wal. We hebben een merkwaardig seizoen gehad. De zomer begon bar slecht. Maar half juni werd het prima, en dat was precies

de tijd dat wij uit Woudsend naar Zeeland vertrokken, binnendoor, via Haarlem. De hele vakantie van 4 (vier!) weken bleef het heerlijk weer, en lang daarna ook nog. Zou er dan toch iets aan het veranderen zijn in ons klimaat? Onlangs was ik bij een lezing van Reinier van den Berg van Meteoconsult, genaamd Pinguins of Palmbomen. Er is wel een hoop aan de hand met het weer, maar deze schommelingen zijn er altijd geweest, alleen gaat het nu wel wat heftig. Ozongaten, smeltende ijskappen, zich terugtrekkende gletsjers, opwarmend en daardoor stijgend zeewater.....boeiend!

Over een maand is het alweer Sinterklaas geweest en bij ons in Kampen verschijnt de Kerstverlichting al in de winkelstraten, bij een buitentemperatuur van een graad of vijftien. Ik moet er nog niet aan denken.

Toch komt de tijd van bezinning weer, goed om bij het afgelopen jaar stil te staan, en vooruit te kijken naar het nieuwe jaar. Wat hebben we voor positiefs gedaan en ervaren, en wat kon beter? Plannen maken voor onderhoud van het schip, vakantie-tochten verzinnen, waterkaarten plat op de grond, passer erbij en opletten dat we de hond, die graag wil helpen, niet in haar neus prikken.

Ik wens iedereen gezellige en sfeervolle dagen toe en ik hoop velen van u op de Clubdag te hebben ontmoet, want als u dit leest is die ook alweer verleden tijd.

Menzo Bunge
TADORNA

Optima 101 AMIGA verkocht. Einde lidmaatschap van DCN, tijd voor een terugblik

Kort nadat wij onze Optima 101 in 1989 kochten, werd zeilvereniging Dehlerclub Nederland opgericht. Op aangeven van Nico en Gerard Smit werden wij lid. We kunnen wel zeggen dat we mede door de activiteiten van DCN enorm van ons schip hebben genoten.

Ik denk aan: instructie-weekenden met ervaren instructeurs, clubdagen, bezoek aan de Dehler-werf, rondjes Noord-Holland, uitwisseling van zeil- en andere scheepstechnieken, Algemene Ledenvergaderingen met interessante lezingen, de Nieuwjaarsrecepties en niet te vergeten de DCN-wedstrijden. Door dat alles leerden wij ons schip goed kennen.

Samen met onze zonen Ivar en Kristiaan hebben we de vele mogelijkheden van onze Optima optimaal benut. Wij brachten vele weekenden en vakanties door aan boord. Maar ook deden wij 9x mee aan de 24-uurs en 3x de Schuttevaerrace. Hierin konden wij de opgedane kennis en ervaring prachtig toepassen. In 1999 werden we met AMIGA 1e in de DCN Clubwedstrijden en in 2003 eindigden we als 3e in de klasse ORC 2 van de 24 uren.

Terugkijkend kunnen we zeggen dat 15 jaar varen met dit schip een heel belangrijke ervaring is geweest.

Het plezier in zeilen zet zich voort in onze jongens. Naast een Waarschip Kwarttonner hebben we sinds najaar 2004 een 40-jarige klassieker in de familie. Aan deze 47-voets stalen tweemaster – van de Britse ontwerper Buchanan – werken we met vrienden en bekenden om haar te verbeteren en te verfraaien.

Ons doel is om met Lucipara grotere zeereizen te gaan maken. Zeilen blijft in ons leven een belangrijke rol spelen.

Wij wensen Dehler Club Nederland een voortvarend bestaan, met veel leden en vele activiteiten. DCN bedankt en we ontmoeten elkaar nog wel op het water!

Hartelijke groeten,
Ans en Ad Smits, lidnr. 389

Herhaalde oproep KNRM



In de vorige brief vroeg ik u om verhalen over mensen die in het water zijn beland maar gered zijn dankzij hun reddingvest. Ik heb wel iets binnengekregen, maar er kunnen nog wat verhalen bij. Hebt u of iemand in uw omgeving ervaringen heeft opgedaan met te water raken?

Michelle Blaauw

Stuur uw verhaal in naar: info@KNRM.nl

Zomerwedstrijden Grevelingencup 2006

Derde en laatste weekend, 9 en 10 september



Teruggekomen van onze DCN-tocht naar Honfleur, dat we, zoals men in het vorige nummer heeft kunnen lezen, nooit gezien hebben, kregen we vanwege het slechte weer daarna, ruimschoots de tijd om van de tremor, die we opgelopen hadden door het vele motoren, te genezen. Op mijn zeilclub wilden ze daar niet aan. Ze zagen me aan de bar wel over m'n hele lichaam trillen, maar wilden niet geloven, dat dit van het vele motoren kwam. Ze vonden het maar een flauwe smoes, zeker toen na twee weken de tremor weer weg was en m'n glas niet meer op de meest ongelegen momenten (nl. als het vol was) doorschoot naar mijn oor. "Zie je nou wel, dat het van de drank was" werd er gezegd. Ik heb het maar zo gelaten, want eerlijk is eerlijk, ik weet nu wél, dat je zo'n tremor beter van de drank kunt hebben dan van het varen op de motor. In het eerste geval heb je in ieder geval ook de bijbehorende lol gehad.

Langzaam naderde het laatste weekend van de zomerwedstrijden om de Grevelingencup. Zou ik mijn klassering nog wat kunnen verbeteren? Die was niet zo goed, nadat de eerste wedstrijd in mei was afgelast, omdat het te hard woei en ik in juni een keer gediskwalificeerd werd, omdat ik een boei had overgeslagen. Toen dat alleen van mij gezien werd en niet van de anderen in mijn klasse, terwijl ook nog de door ons gereserveerde en betaalde barbecuepakketjes waren verkocht, had ik

het even gehad met de Grevelingencup. Dat gevoel was nu weer weg, door het besef, dat ze dat soort zaken inlassen, om de wedstrijden extra spannend te maken. Daar we veel gevaren hadden in de vakantie en het daarna koud was gebleven, moest de bodem volgens ons nog wel lekker glad zijn, wat bevestigd werd doordat langs de waterlijn totaal geen aangroei te bespeuren was. Daar stond tegenover dat wij deze keer met zijn tweeën moesten varen, nu onze vaste bemanning Leo en Nel dit weekend niet mee zouden varen, omdat ze met hun pas gekochte Jeanneau Sun Odyssey 39i op de natte Hiswa zouden liggen. We waren er hard aan toe weer eens ouderwets strijd te gaan leveren. Berta voelde zich zelfs lichamelijk en geestelijk zo fit, dat ze niet anders wilde dan met z'n tweeën varen en als de weersvoorspellingen klopten, zouden we het makkelijk met zijn tweeën af kunnen.

Op zaterdag blijkt onze groep aardig bezet te zijn met 8 boten. Er staat ook een lekker windje van 2 à 3 Bft, uitermate geschikt dus voor onze situatie. We kunnen er echter niet van profiteren. Er zit geen kruisrak in de baan zodat we in korte tijd geen enkele van onze aanzienlijk grotere tegenstanders meer zien. Alleen met de Dehler 36 JV van Han de Gier leveren we nog enige strijd, maar ook die verdwijnt uit ons gezichtsveld als het hem begint te vervelen. Wij worden uiteindelijk 8e van de acht boten en troosten ons met de Olympische gedachte: "Meedoen is belangrijker dan winnen!."

De volgende dag staat er maar heel weinig wind; hij komt geen enkele keer boven de 1 Bft uit. Bij dat weer hoort het voordurend wisselen van plaats omdat ieder zijn eigen privé-windjes krijgt. Dat overkomt ook ons. Nadat we in het begin (met wat meer wind) nog een deel van de langzamere voor ons gestarte toerklassen hebben ingehaald, zakt de wind nog verder weg en liggen we voortdurend tegen allerlei kleine bootjes te knokken, die ons dan weer inhalen en dan weer wegzakken.

Het is om gek te worden! Wordt de nachtmerrie die me sinds de Honfleurtocht regelmatig gillend wakker doet worden, nu werkelijkheid? Heb ik na Theo Bultje en André Moes nu ook een visnet aan m'n boot hangen? Als ik van Berta niet overboord mag om te kijken - ze is bang me kwijt te raken - kan m'n dag



niet meer stuk. "Ze houdt dus nog steeds van me", denk ik blij verrast. Gelukkig krijgen we het finishschip in zicht. Nog even en we kunnen een eind maken aan deze ellende. Het kan evenwel nog erger, want de wind valt helemaal weg. Als we na een half uur dobberen nog geen centimeter dicht bij de finish zijn gekomen, maken we er zelf maar een eind aan en varen op de motor naar de finish. Vlak voor het finishschip passeren we Jelle Witmaar met de Pharos, een Optima 101, die ook volkomen stil ligt, maar door moet gaan met drijven, omdat hij anders de kans op de hoofdprijs in Toer 2 & 3 verspeelt. Als wij op de motor langs het finishschip varen, wordt daar belangstellend gevraagd of we nu pas van de Honfleurtocht terug komen.

Uiteindelijk vallen de resultaten van de DCN-zeilers wat tegen. Het was dan ook niet zo'n inspirerend gebeuren door de betrekkelijk geringe deelname aan de zomerwedstrijden. Slechts de Pharos, die overall eerste werd in Toer 2 & 3, de Windwanner, die tweede werd in ORC 1 en de Furie van Ben Hoefsloot, die alleen het laatste weekend meedeed, maar toen ook gelijk tweemaal één werd in Toer 4, behaalden goede resultaten.



Winterwedstrijden Grevelingencup 2006/2007

Eerste wedstrijd, 8 oktober 2006

Vanuit de Commissie Zuid waren er weer allerlei wervende activiteiten verricht om DCN-leden naar de Winterwedstrijden te lokken. En met succes, want de groei in deelname, die vorig jaar begon, zette zich door en uiteindelijk zouden er zo'n 15 schepen mee gaan doen in de verschillende klassen.

Hoewel ik toch al van plan was geweest de bodem een beurt te (laten) geven, was het toch wel een verrassing voor me, dat het al na exact één jaar nodig was de bodem weer een beurt te (laten) geven, terwijl we redelijk veel gevaren hadden en er op de waterlijn niets te zien was. Eenmaal uit het water bleek waarom. Evenals vorig jaar, was het vooral de saildrive, die de oorzaak was van de trage gang in september. Want net als een jaar geleden was die zeer dicht begroeid met allerlei weekdieren, nu vooral van Belgische en Franse komaf. En hoewel gezegd wordt: "Wat je ver haalt is lekker!" en we regelmatig andere mensen mossels e.d. van de drijfflichamen van de steigers zien plukken, hebben we ze niet geconsumeerd, bang weer een tremor of iets dergelijks op te lopen door het gevreesde Grevelingse-zelfslijpende-antifouling-virus.

Op zondag 8 oktober is het op het palaver een drukte van belang, want er hebben zich zo'n 70 schepen ingeschreven, waarvan Toer 1 met 16 starters en Toer 3 met 18 starters de grootste klassen zijn. De 13 DCN-Dehlers zijn goed verspreid over de diverse klassen, 4 in ORC1, 1 in ORC 2 & 3, 3 in Toer 1, 3 in Toer 2 en 2 in Toer 3. Toen we zo'n drie jaar geleden, voor het eerst de plannen opstelden om mee te doen, speelden we

met de gedachte, bij voldoende deelname van de DCN-Dehlers, ze in één aparte Dehlerklasse te stoppen. De organisatie voelde daar niet zoveel voor en, achteraf moet ik zeggen, ze hadden gelijk. Hoewel het aantal Dehlers nu groot genoeg is om ze in één groep te stoppen, heeft de huidige indeling als voordeel, dat je tegen meer tegenstanders met een vergelijkbare rating vaart, dan anders het geval zou zijn. En met één groep van 15 val je dan wel op, maar nu vallen we ook op, zeker als de DCN-leden ook nog eens goede resultaten behalen in de diverse klassen.

Ik moet weer tegen de bekende grote knoepers varen, met dit verschil, dat daar nu ook de Dehler 39 JV van Henk Ossel en de Dehler 41 JV van John Hettinga bij zitten. Tijdens de koffie vertelt Paul den Hoed dat hij zijn Dehler 43 met z'n tweeën gaat varen, wat wel wat weinig is, als er ook nog genavigeerd moet worden. Daar zijn klasse (Toer 2) 10 minuten voor ons moet starten, zeg ik hem genadiglijk toe, dat wij ons best zullen doen hem zo spoedig mogelijk in te halen, zodat hij dan de rest van het parcours achter ons aan kan varen. Helaas krijgt Paul te horen te horen dat Toer 2 een andere baan dan Toer 1 moet varen. Maar zoals nog zal blijken is Paul niet zo gauw voor één gat te vangen, wat ik trouwens al van de Honfleurtocht wist. Nee, om Paul te foppen, moet je vroeg opstaan, daar zal het wedstrijdcomité nog achter komen.

Daar het palaver een half uur later begon dan aangekondigd, werd bekend gemaakt dat de starts ook later zouden zijn. Dat kwam ons goed uit, want wij moesten nog een verandering aanbrengen, waardoor wij ook voor-de-wind een tweede fok zouden kunnen voeren. Het geval wil namelijk, dat ik nog wel een val heb, maar die wordt gebruikt om de gennakerboom omhoog te houden wanneer die de genua uit moet houden. Er was al veel tijd verloren gegaan met het denken en praten over hoe we een tweede genua zouden kunnen hijsen. Maar tot een oplossing waren we nog niet gekomen, omdat niemand zin had de mast in te gaan en ik, die daar wel zin in had, daar niet in mocht van Berta.

Toen ik op een mooie herfstige dag in het weekend voor deze wedstrijd in mijn kuip zat te filosoferen over hoe mooi het leven is met een Dehler 33 onder je gat, kreeg ik ineens de geest: De kraanlijn!!! Daar die tijdens het zeilen geen functie heeft, kon die mooi gebruikt worden om de gennakerboom omhoog te



houden. De val van de genaker zou dan gebruikt kunnen worden om de 2e genua te hijsen.

Als de nodige veranderingen zijn aangebracht ten behoeve van het hijsen van de 2e genua varen we naar de startlijn. Wanneer we daar arriveren, wacht ons weer eens een verrassing. De starts zijn niet uitgesteld en de klasse, die voor ons zou starten, is al een flink stuk onderweg en zekerheidshalve drukken we bij het eerstvolgende getoeter de knop van het 5-minuten sein in. Op tijd over bakboord starten zit er niet meer in. Op zich niet zo erg want met 17 schepen starten betekent een hoop gedrang bij de bovenboei van de startlijn. We maken van de nood een deugd en besluiten over stuurboord te starten. Dit pakt goed uit, want we gaan als 4e de eerste boei om. Daarna volgt er een lang rak, dat met een knikje in de schoot gevaren kan worden. We liggen lekker vrij en genieten van de grote hoeveelheid zeilen achter ons. De boot loopt weer primadeluxe na zijn servicebeurt. Niettemin loopt een aantal schepen op ons in, waaronder de 2 DCN-leden. Met hun veel grotere lengte zijn die schepen nou eenmaal niet te houden op een ruimewindse koers. De eerste die ons als een speer inhaalt is Henk Ossel met zijn Dehler 39 JV. Zijn start is kennelijk niet zo goed geweest, maar op de rest valt voor zover wij dat kunnen beoordelen weinig aan te merken. Even later dreigt hetzelfde te gebeuren door de Dehler 41 JV van John Hettinga. Hij maakt echter de kolossale denkfout, over ons heen te willen lopen. Dat kan alleen over mijn lijf en dat van mijn bemanning. Maar zover komt het niet.

Door een paar keer op te loeven kunnen we hem er achterhouden tot de volgende boei. Daarna volgt weer een in-de-winds rak. Dan blijkt dat de Dehler 41 JV nog niet goed getrimd is want we nemen al snel weer een grote afstand van de Mystell, met name doordat de Mystell in-de-wind aanzienlijk lager vaart, zelfs als je in acht neemt dat de Par Bleu relatief hoog aan-de-wind kan varen.

Gedurende de rest van de race blijkt dat er geen rakken zijn, die pal voor-de-wind gevaren worden, zodat we de tweede genua niet kunnen beproeven. Maar voor ons was het wel gunstig dat er dit keer lange aan-de-windse rakken waren, zodat we in onze klasse goed bij kunnen blijven.

Als we uiteindelijk naar de finish varen, zien we in de verte Paul den Hoed aan komen varen met zijn Dehler 43, die 10 minuten



eerder is gestart en een andere baan vaart. Als we vlak bij hem zijn, verlegt hij zijn koers en gaat achter ons aan. En zo finisht hij tussen de schepen van onze klasse waardoor de mensen op het finishschip denken, dat hij bij onze klasse hoort. Bij de prijsuitreiking hoort hij tot zijn grote verrassing dat hij negende is geworden in Toer 1. Dat is een veel mooiere plaats, dan de plaats die hij in zijn eigen klasse gekregen zou hebben, omdat zijn werkelijk gezeilde tijd dan 10 minuten langer zou zijn en zijn handicapfactor dan veel ongunstiger zou zijn.

Paul geniet daar nog 11 dagen van, maar realiseert zich dan de consequenties van het geen actie ondernemen.

En zo schrijft hij op de website van De Grevelingencup:

Van: Beginners geluk

Aan: Organisatie

Date: 19 okt 2006

Bericht:

Wij zijn in Toer 2 gestart en uiteindelijk in Toer 1 gefinished, alwaar we nu een verdienstelijk eerste resultaat hebben neergezet. Zouden graag komende keer weer in Toer 2 starten en ook daar finishen.

AMPHITRITE

Over het geheel genomen hebben de DCN-leden redelijke resultaten behaald, met als uitschieters de Windwanner en Argeonaut in ORC1, die eerste en tweede geworden zijn. Voor de "nieuwelingen" geldt dat het wel even wennen is gezien de ingewikkelde banen die gevaren moeten worden. Daarom ook zijn de resultaten zeker bevredigend en valt er te verwachten, dat die nog verbeterd zullen worden, als men wat gewend is aan het varen op de Grevelingen. De deelname van zoveel DCN leden, waarbij zich ook nog Ron Raaijmakers met een Dehler 36 SQ en Arnold van Ravesteyn met zijn Optima 101 zullen voegen, heeft de commissie Zuid geïnspireerd tot een verdere uitbouw van dit evenement. Een aantal leden, dat daar zin in heeft, zal al op zaterdag 18 november op Port Zélande aanwezig zijn om na een borrel, een diner, een cursusje Wedstrijdzeilen op de Grevelingen en een afzakkertje de nacht door te brengen op hun schip en er zondags weer fris van de lever tegenaan te gaan.

Rob Kooijmans, PAR BLEU

LET OP, LET OP, LET OP:

**LUSTRUMFEEST DEHLERCLUB
21 APRIL 2007
HOUD UW AGENDA VRIJ,
UITNODIGING EN INFORMATIE
VOLGT!!!!**

Deze maand is het stukje **Van de Werf** geschreven door niemand minder dan **Ronald Pordon**. Het staat bol van het nieuws. Veel leesplezier,

Van de Werf

Het is herfst, bijna winter, en bij ons in Monnickendam is het nog steeds druk. Wij hebben een goed seizoen achter de rug en zijn druk bezig met de voorbereidingen van het nieuwe verkoopseizoen.

Wij houden ons niet alleen bezig met de normale routines zoals tentoonstellingsprogramma's, mediaplanning maar zijn ook bezig met de invoering van een nieuw computersysteem, de aanpassingen aan het gebouw.



Dit jaar wordt opnieuw de structuur van de firma aangepast. Per 1 oktober jl zijn de activiteiten van de technische dienst van Dehler Benelux BV verzelfstandigd. Onze technische dienst is in een aparte vennootschap ondergebracht en gaat verder onder de naam Sailtec BV. Bedrijfsleider van Sailtec is Marc Schmidt. Marc heeft bij Messink Yachting in Enkhuizen in een vergelijkbare functie gewerkt. De levering van (Dehler-)onderdelen wordt ook door de fa. Sailtec afgehandeld.

In de praktijk verandert er niet veel, uw contactpersonen in Monnickendam blijven:

- Voor Dehler Benelux BV zijn dat Peter Eiling en Ronald Pordon voor verkoop van nieuwe en gebruikte jachten en alles wat hiermee samenhangt. Zij worden bij hun taken ondersteund door Joke Bekker, Kirsten Salzmann en Annemieke van Es.

- Voor Sailtec BV is Marc Schmidt het aanspreekpunt voor alles wat met service en reparatie te maken heeft.
- Voor de onderdelenverkoop staat Saskia Stadt. De webshop voor Dehler-onderdelen blijft gewoon op de Dehler website.

Contactgegevens van Sailtec zijn:

Sailtec BV
Galgeriet 5F
1141 GA MONNICKENDAM
Tel 0299-451064
Fax 0299-451061
e-mail: info@sailtec.nl
website: www.sailtec.nl

Het doel van deze hele operatie is het streven naar vergroting van de efficiency, transparantie en vooral ook concentreren op de kernactiviteiten.

Ook nieuw is de mogelijkheid om Dehler's in Zeeland te huren. Vanaf het komende seizoen is de firma Sunset Yachtcharter actief met een nieuwe Dehler 29 en een nieuwe Dehler 36 SQ. Voor meer informatie: www.sunsetyachtcharters.nl

Verder is de nieuwe Dehler 44 genomineerd tot European Boat of the Year! Op dit moment zijn twee Dehler's 44 op weg naar Barcelona. Een jury van journalisten van 11 Europese watersportbladen gaat de boten daar uitgebreid testen en varen. Binnenkort kunt u dus opnieuw veel over Dehler lezen.

Maar ook, heeft u hem al gezien? Op de vernieuwde website www.dehler.com zijn de eerste plaatjes van de Dehler 60 te zien! Ook een uitdagend ontwerp van Simonis/Voogd.

In de vorige "Van de Werf" werd gesproken over de successen van Radboud Crul en zijn Dehler 36 "Rosetta from the Rocks". Dit jaar heeft hij ook nog de Verbondsbezem in IMS gewonnen. Wij kijken nu al weer uit naar de uitslagen van de komende winterwedstrijden. Als het goed is gaat er ook een nieuwe Dehler 44 deelnemen; alle ogen zijn op deze boot gericht!

Ronald Pordon
Dehler Benelux b.v.

Grafisch ontwerp- en adviesbureau voor **concept** en **creatie** van advertenties advertenties **Advertenties** advertenties advertenties advertenties brochures **Brochures** brochures brochures brochures brochures brochures huisstijlen huisstijlen huisstijlen huisstijlen **Huisstijlen** huisstijlen huisstijlen jaarverslagen jaarverslagen jaarverslagen jaarverslagen **Jaarverslagen** strategie strategie **Strategie** strategie strategie strategie strategie **Magazines** magazines magazines magazines magazines magazines magazines mailing mailing mailing mailing mailing mailing mailing **Mailing** mailing campagnes campagnes campagnes **Campagnes** campagnes campagnes billboards billboards **Billboards** billboards billboards billboards billboards standontwerp standontwerp standontwerp **Standontwerp** standontwerp **Periodieken** periodieken periodieken periodieken periodieken periodieken websites websites websites websites websites websites websites **Websites** copywriting copywriting **Copywriting** copywriting copywriting copywriting Studio Pompe van Meerdervoort b.v. - De Korf 60 - 2924 AH Krimpen aan den IJssel info@studiopompe.nl - T. 0180 517 922 - F. 0180 517 962. Maak vrijblijvend een afspraak of bezoek **www.studiopompe.nl** voor onze actuele portfolio

STUDIO  POMPE
VAN MEERDERVOORT

RIWAX®
beauty for ships

Dieselstraat 13
8263 AE Kampen
Tel: 038 - 333 33 15
Fax: 038 - 333 33 16
Email: riwax@wxs.nl

WWW.RIWAX.NL

De spraakmakende BEAUTY, Dehler 34. Afwegingen voor de refit

Ter inleiding een stukje achtergrond van de bemanning.

Wij zeilen meestal met zijn drietjes. Op de monsterrol staan dochter Meghan van 6, echtgenote Hellen en ik zei de gek van bouwjaar '68 en '69. Ons zeilgebied is het meest op de Westeinderplassen, IJsselmeer en Waddenzee. Eens in de 2 à 3 jaar gaan we voor een paar maanden naar de Oostzee. De langste reis was in 2002, ruim 4 maanden. De volgende trip komt reeds weer in 2007 van iets meer dan 8 weken. Dan vaar ik de Beauty met vrienden in een dikke week naar Stockholm met aldaar een wissel van de bemanning. Vanaf daar dan het Gota Canal door en een weg terug zoeken naar huis. Solo zeilen staat nu nog in de kinderschoenen maar begint steeds meer te trekken.

De afgelopen jaren hebben we (lees: ik) gekeken naar schepen zoals Sweden 37/38/39 een Scanner 391 of Scanmar 38, een Baltic 37/39, Spirit 37, Norlin 37 en natuurlijk een Dehler 38. Zonder in details te vervallen zijn na 24 maanden de volgende conclusie getrokken:

- Een groter schip qua (opberg-) ruimte is voor de reizen die wij maken eigenlijk helemaal niet nodig;



- Het is prachtig een schip van 20 jaar oud helemaal tip top te zien varen;
- De meeste modellen die nu nieuw gebouwd worden liggen niet bij ons in de smaak of zijn te klein qua bergruimte;
- De modellen die wel in de smaak vallen zijn nieuw te duur;
- De doorlopende jaarlijkse vaste en variabele kosten nemen aanzienlijk toe naarmate een schip groter wordt. Zeker als je graag eens een nieuw zeiltje koopt e.d.;
- De diepgang die wij nu hebben willen we graag behouden,

maximaal 1,70 meter. Dat is bijna niet te doen met een schip uit onze 2e hands keuze lijst.

Gezien het feit dat onze dochter ook nog steeds verliefd is op onze "Beauty" kwamen we samen tot dezelfde conclusie. Om met de woorden van onze dochter te spreken "bootje lief, bootje houden". Zo geschiede.

In de afgelopen jaren was er wel zo langzaam aan wat achterstallig onderhoud ontstaan. Dit mede door de zoektocht naar een ander schip. Hierbij valt te denken aan:

- Schilderen antislip;
- Teak banken vernieuwen, deze zijn echt op;
- Keerfok vervangen na 19 jaar trouwe dienst;
- Verstaging vervangen voor de zekerheid, deze is nog origineel op de voorstag na;
- Vallen vervangen voor lichter, dunner en minder rekbaar materiaal;
- Motor, verstuivers, dynamo, accu's e.d. eens goed na laten kijken en indien nodig onderdelen vervangen;
- Nieuwe sprayhood;

Naast achterstallig onderhoud waren er ook zaken die de afgelopen jaren op onze wensenlijst zijn komen te staan maar steeds maar niet uitgevoerd werden. Hierbij kun je denken aan:



We besloten dus ons schip te houden en haar een refit te geven.

Naast hetgeen ik hier reeds heb beschreven, was er mij iets duidelijk opgevallen tijdens onze zeilreizen: wij varen voorzichtig, stampen niet graag aan de wind en met voor de windse waggelkoersjes voor lange afstanden hebben we niets. Als we op vakantie zijn, hebben we de afspraak dat ik het schip moet varen zoals ik hem ook solo gevaren zou hebben. Dan heeft mijn vrouw in nood de handen vrij voor onze dochter en zijn we nooit onderbemand. Zijn wij dan zondagzeilers? Nee, ik vind van niet. Ook wij varen uit met een Bft 5 met vlagen Bft 7 alleen dan niet aan extreem lager wal en dan niet vol tuig. Ik ga geen snelheden noemen want iedereen ziet zijn eigen schip alles voorbij varen maar een Dehler 34 heeft een reputatie die -denk ik- hier niet nog eens beschreven behoeft te worden. Alleen tijdens een reis van in totaal een paar duizend mijl zetten we toch steeds veel te veel motoruren op de klok. Dat moet naar beneden kunnen. De momenten dat het maar waait van bijna niets tot, zeg, 10 knopen over dek moet er veel meer uit het schip te halen zijn. Daarna hangt het toch van de omstandigheden af (en durf) hoe hard je wilt surfen op de ruimere (reach) koersen.

Die refit-aanpassingen moesten in combinatie zijn met het achterstallig onderhoud, met de wens om nog makkelijker solo te varen en met de andere benoemde wensen die we hadden.

Waarom betalen voor een ontwerp van Cees van Tongeren als tuigers, zeilmakers en mastenmakers? Simpel. Een stuk vertrouwen in de basis van het ontwerp en de mogelijkheid de dingen te kunnen bespreken met de oorspronkelijke ontwerper. Dat is het allerbelangrijkste. Daarnaast is het prettig dat als het er straks allemaal af lazert, dat hij dan ook met zijn oren moet staan te klapperen.

Het is een vrij unieke combinatie die nu gemaakt wordt, Als er ooit een verwijt kan komen van een verzekeraar in de toekomst wil ik kunnen laten zien dat ik niet over 1 nacht ijs gegaan ben. Ik ken die jongens.

Dit zijn de onderdelen die we nu laten doen met daarna, per onderdeel de beschrijving waarom:

- De nieuwe zeilen
- Nieuwe mast met staand en lopend want met hardware zoals winches
- Nieuw teak, schilderen antislip, nieuwe sprayhood en zeilhuizen
- Budget

De nieuwe zeilen

Tijdens mijn zoektocht naar een voor mij optimaal tuig wilde ik eigenlijk af van die grote genua. Deze staat er bijna nooit op, is niet makkelijk te vouwen aan dek. Ook als die nat is, een kreng om binnen te hebben en neemt veel ruimte in. Dan maar overstappen naar geen overlappende voorzeilen? Dat betekent dat er minder meters lap op zullen staan dan nu. Dat werkt niet mee

- 2 extra (spinaker-) lieren;
- Huidige bijna nieuwe genua 2 verkopen en vervangen voor een 108%;
- Plaatsen van een werkbaar overloop systeem op het grootzeil;
- Nieuwe grootzeil schoot systeem met fijn trim installeren;
- Andere schroef (de huidige is te zwaar voor deze motor ...?.... wel zuinig varen)- Zijlhuik voorzeil en grootzeil in kleur van sprayhood. Maindrop systeem laten ? vervallen.

in het realiseren van meer speed bij minder wind. De oplossing was een extreme, namelijk het grootzeil fors uitbouwen.

In 2004 had ik al een verkennend gesprek met de ontwerper gehad (Cees van Tongeren) die in het principe wel wat zag. Toen was het alleen nog geen hot item dus zijn we er niet op doorgegaan.

Maar nu wilde ik een oppervlak aan de wind hebben met een 108% plus grootzeil welke gelijk of groter was dan het huidige grootzeil en een genua 1. Waarom?

- Met een 108% HA die tussen de mast en verstaging staat, kan ik hoger varen;
- Een 108% is makkelijker te hanteren en neemt minder ruimte in;
- Een gereefd grootzeil vaart beter dan een gereefde genua;
- Een 108% heeft een drukingspunt dat verder naar voren ligt en dus loefgierigheid tegengaat, dit in tegenstelling met een genua;
- Aan de wind zijn de krachten met een 108% op het voorstag minder waardoor deze met minder compressie "strak" te zetten is.
- Een uitgebouwd grootzeil zal eerder gereefd moeten worden en dat is precies de bedoeling. Nog steeds kan hetzelfde voor zeil blijven staan (geen zeilwissel) terwijl het gewicht boven in de mast gaat afnemen doordat ik een groot eerste rif zet. Met dat eerste rif moest er wel een oppervlak overblijven dat gelijk is aan het oude grootzeil.



Fathead main sail

Ik moest alleen wel lachen toen ik zag hoever de zaak uitgebouwd moest worden om een en ander te realiseren. We kunnen met recht spreken over een fathead mainsail. De top loopt bijna haaks weg van de mast en het achterlijk loopt in het onderste deel bijna recht omhoog. Ook al lijkt het op een cat tuig, dit was de weg die we moesten gaan. Het gaat te ver om alles te vertellen wat ik er van begrepen heb, maar deze vorm moest het worden.

O.K. een klein stukje dan over de vraag waarom die vorm. Snelheid van het schip is een resultante van het meer dan 3



dimensionale krachtenspel waarin lift, drag, vormweerstand e.d. allen een rol spelen. Zonder in te gaan op hoe een zeil exact werkt is snel te begrijpen dat er zaken zijn die een schip sneller laten gaan (lift) en zaken die een schip tegenhouden (weerstand). Mijn doelstelling was niet alleen om meer lift te realiseren maar ook om drag (weerstand) te verminderen. In Jip en Janneke-taal vertaal ik "drag" even naar de hutspot die altijd ontstaat als de windstromingen het zeiloppervlak bij de lijken verlaten. Van die hutspot wil je zo min mogelijk eten. Om die drag te verminderen ga ik de voorzeilen tot op het dek voeren want dan kan er bij het onderlijk geen hutspot ontstaan. Om drag bij het achterlijk van het grootzeil zo klein mogelijk te houden moet je de totale achterlijk-lengte ten opzichte van het oppervlak van het grootzeil zo klein mogelijk houden. Dat lukt nu juist niet met de traditionele driehoeksvorm die we allen kennen waarbij het achterlijk de schuine zijde is van de driehoek. Die vorm geeft nu juist de meeste meters lijk-lengte (omtrek) die je juist niet wil. Vandaar deze fathead main.

Dit fathead main sail heeft naast minder drag nog meer secundaire voordelen. Indien geheel doorgelat is het zeil minder vatbaar voor mechanische slijtage (ik overweeg namelijk de beide tafata lagen te laten zitten en voor gewichtsbesparing te kiezen) en de top van het grootzeil is bij licht weer groot, daar waar dan de wind staat. Deze vorm heeft in dat bereik veel meer power dan een traditioneel grootzeil. Een kenmerk wat voor derden een nadeel kan zijn is dat het doorgelatte zeil minder trim gevoelig is. De bolling (camber) zit nagenoeg op de plek gefixeerd waar de zeilmaker hem zet, de cunningham zal nagenoeg niets meer kunnen uithalen, daar zorgen de latten voor. Door die zeildruk bovenin moet je wel een goed bereikbare neerhouder en overloop hebben die allemaal soepel te bedienen zijn. Mijn idee is simpel, als het me teveel werk wordt zet ik een eerste rif en behoud ik mijn oorspronkelijke grootzeiloppervlak zoals ik dat nu vaar, maar altijd nog met minder drag en meer lift.

Dat is overigens het moment dat andere Dehler 34-zeilers hun genua vervangen voor een high aspect. Die handelingen blijven mij bespaard.

Het gaat dus een uitgebouwd grootzeil worden met een 108% high aspect. Voor het toeren en het meeste gemak komt er toch

ook weer een keerfok. Ik heb lang getwijfeld tussen beiden voorzeilen. Ik ben overtuigd van de meerwaarde van die 108% maar ik wilde ook geen afstand doen van het keerfok-systeem. Het compromis is een heel mooi geworden. Die 108% kan wat boller gesneden en van een wat lichter materiaal gemaakt worden omdat we ook een keerfok behouden. Vanaf (Bft 6), 22 knopen over dek komt die keerfok er in ieder geval op die tevens reefbaar is en heel vlak wordt gesneden van zwaarder doek. Zo lijken ze veel op elkaar maar vervullen toch echt ieder hun eigen taak.

Naast het grootzeil en 2 nieuwe voorzeilen hebben we al een fractionele asymmetrische spinaker van zo'n 60 m2. Die gebruiken we veel te weinig naar mijn zin. Ik hou hem wel, want bij windjes tussen de 12 en 20 knopen over dek tijdens wedstrijden op de ruimere koersen is hij een topper maar ik zet hem veel te weinig als het minder waait. Dit ondanks dat hij een slurf heeft. Wat zijn de redenen om hem niet te gebruiken als we zeilen?

- Ik moet hem alleen kunnen handelen, was de afspraak. Met wat meer zeegang op ruimere koersen ga ik niet graag naar voren om hem te zetten en weg te halen als de stuurautomaat erop staat. De val is ook niet bij de mast te bedienen maar alleen vanuit de kuip;
 - Bij vlagerig weer en een kind van 6 dat kraatjes zit te rijden is het geen succes gebleken als we hem te lang lieten staan;
 - Tussen eilanden door in Denemarken kan je hem dan weer wel en dan weer niet voeren. Omhoog, naar beneden, omhoog naar beneden etc, etc..... geen succes!
- Voor het lichte weer moet er dus wat anders bij komen maar wat?



Code zero / reacher

In een vervolgesprek dit jaar bij Cees van Tongeren kwam mijn idee op tafel om een boegspriet te zetten met een genaker. Nu is Cees helemaal geen genaker-fan maar ik heb hem met mijn enthousiasme zover gekregen dat hij er wel eentje voor me heeft ingetekend. Een hoge uitzondering bleek later. Zijn genaker was plm 90M2 maar met bolling uitbouwen etc kon hij maximaal 120 M2 worden met de maten die er toen op tafel kwamen.

Cees zelf kwam met een Code Zero die hij Reacher noemt. Het concept is al zo oud als de weg naar weet ik waar naar toe. Cees noemt het geen Code zero om te voorkomen dat men het zeil van een te zwaar doek gaat maken. In zijn gedachten (en nu ook in de mijne) moest dat zeil zo gemaakt worden dat er relatief hoog mee aan de wind te lopen was tot maximaal 12 knopen AWS in vlaagjes en een AWA van 110 (TWA 160) graden mee te bevaren is. Zo kan er zeker bij weinig wind ook nog goed mee afgekruid worden met een behoorlijke VMG. Niet gebonden aan enig meetsysteem dan ook schat de zeilmaker in dat hij ongeveer 75M2 gaat worden. Hij zal op een spriet komen die er voor zorgt dat hij vrij vaart van de preekstoel en hij wordt geheven tot in de top van de mast. Het zeil komt op een Karver furler met een doorlopende lijn en kan dus in en uit gerold worden geheel vrij van een ander voorzeil. Hij is er als hij nodig is en is weer weg als het moet. De ervaringen met de huidige geslurfde genaker en het ruime doch beperkte budget hebben ons de droom van een genaker van 120 m2 doen laten varen. We gaan zeilen met:

- Nieuwe Fathead main 39M2
- HA 108% 24M2
- HA keerfok 20M2
- Bestaande fractionele AS 60M2 op boegbeslag met spriet 120 cm voor de boeg
- Nieuwe 9/10 Top Code Zero 75M2 op de spriet 70 cm voor de boeg en Karver roller

Op bepaalde koersen bij weinig wind zal er maximaal 114 M2 tegelijk gevoerd worden op een toergewicht van minder dan 4,5 ton. Nog meer als de HA erbij kan blijven staan.

Het materiaal van zeildoek

Wat een ramp zeg, om een beetje wegwijs te worden in het wereldje van zeildoek materialen. De technische eigenschappen snap ik en de voor en nadelen ook. Dat alles een prijskaartje heeft snap ik ook. Wat ik niet snap is dat die zeilmakers geen gewicht kunnen opgeven van wat een grootzeil gaat wegen. Daar wordt zo moeilijk over gedaan. Dat gewicht is voor mij een hot item. Wij gaan nu veel geld in het schip steken en ik had de veronderstelling dat met de huidige zeildoeken gewicht was te besparen daar waar je het wil..... in het toppie. Mijn oude doorgelatte grootzeil had ik nog (vaar nu een ander). Deze heb ik gewogen inclusief latten samen met de genua (die ik bijna nooit gebruik) en kom op een gewicht van bijna 30 kg.

Huidige materiaal van beide zeilen is Dacron. OK, dat wisten we dan. Mijn grootzeil zou zwaarder worden door het feit dat er meer en grotere latten in zouden komen en omdat simpelweg het oppervlak toe zou nemen. Daarentegen schermt iedereen met dat ze het lichtste van het lichtste materiaal in elke soort voeren dus er zou toch wat gewicht bespaart moeten kunnen worden door een wat exotischer doek te nemen. Daarbij lappen van Carbon e.d. uitgesloten want aan die extremen dacht ik niet.

Ik maakte een inschatting dat het nieuwe grootzeil en de kleinere 108% HA samen even zwaar gingen zijn dan het oude grootzeil met grote genua. Nou, vergeet het maar. Tot nu geeft niemand iets op van het te verwachten gewicht of komen we fors zwaarder uit. Grootzeil alleen al 35kg. Zit ik straks met een gewichtsverhoging van 50% terwijl ik gelijk wil blijven. Als reden geeft men op dat alles nu veeeeeeeel beter gemaakt wordt dan vroeger. Zwaardere reefversterkingen etc. Kan allemaal zijn, maar ik heb het nooit gemist. Om een lang verhaal wat in te korten, er was een andere zeilmaker die me het voorstel deed om de beschermingslagen van tafata van het grootzeil en de 108% eraf te laten maar dan een iets zwaarder doeksoort te nemen waardoor je toch net wat meer bescherming hebt tegen mechanische slijtage zonder extreem meer gewicht van 2 extra lagen doek met bijbehorende lijm te creëren. Juist de soepelheid van het doek blijft bestaan daar wanneer je het nodig hebt (bij licht weer) en je gewicht blijft binnen de perken. Dat voorstel sprak mij aan. Het ging ook nog in de muntjes schelen dus ik wachtte in spanning op zijn rekenwerk. De keefok krijgt wel die 2 lagen Tafata, die staat er op als het er niet echt toe doet of

als het nodig is, die mag wel een extra jasje hebben.

We zijn dus gegaan voor Hagoort Pentex (Contender) zonder tafata lagen voor grootzeil en 108%.

Afwegingen aangaande een nieuwe mast en dergelijke

Laat ik beginnen met de opmerking: 'dat was niet de bedoeling'.

Wij werden er alleen op gewezen dat de gewenste aanpassingen zoals:

- langere dubbele en meer gepijlde zalingen;
- geen vaste achterstag meer maar 2 losse runners vanwege het uitgebouwde grootzeil
- beslag op de mast voor de vallen van alle voorzeilen, etc etc ook geld kosten om uit te voeren.

De eerste mastenmaker gaf aan dat we voor de gein de gehele boel eens op internet moesten knallen om te zien of er kopers voor zijn. En wat denk je? Een overvloed aan reacties. Wij bespaarden ons dus de werkzaamheden om zaken te verstellen, wij vangen geld voor de oude mast en giek, leggen wat bij maar hebben dan alles nieuw en netjes. Uiteraard wordt het dan weer in de buidel tasten, want wie zet er nu zijn oude spul op een nieuwe mast, wij in ieder geval niet. Als je dat echter wel doet heb je voor een relatief klein bedrag extra een nieuwe mast en nieuwe giek.

Zo ontstond de zoektocht naar een nieuwe mast.

Wederom gewicht is een hot item. Ik wilde perse niet zwaarder dan wat er nu op staat en het moest ook vooral een slanker profiel worden. Ik dacht aan gelagerde wagens voor de latten

dus die moesten er ook nog op komen. Cees van Tongeren gaf al aan dat dit nog wel eens een opgave kon worden want zo zwaar waren die palen van 1989 niet. Het huidige profiel is rond de 165 x 125 met een massa van 4,5kg/m dus extreem groot en zwaar waren ze ook al niet. Wij zoeken dat bleek inderdaad nogal tegen te vallen. Of de een viel af door kwaliteit die wij niet konden betalen (lees te duur) of de boel was te fors. De tuiger die het nu gaat doen kwam eerst met een profiel dat leek op wat ik had dus die wees ik af. Hij moest met het slankere profiel van Selden 175 x 93 aan kunnen komen van net boven de 4 kg per meter anders hadden we geen deal. De X (traagheidsmoment) paste net niet binnen de opgave van de ontwerper maar de overschrijding was minimaal. Ze hebben in Zweden een week nodig gehad om groen licht te geven. Heen en weer met meetbrieven waar ik weinig van snap, maar goed met de maten, weerstands-, verdragings- getallen en PDF-tekening van de ontwerper en alles bij elkaar ging het licht bij Selden en Cees eindelijk op groen. We hadden een mooie nieuwe verjongde mast. Groot voordeel van dat profiel is ook nog eens dat er niet nog eens een rail opgeschroefd hoeft te worden voor de wagens van de zeillatten. Het profiel van de mast is al sterk genoeg van zichzelf. Dat scheelt weer kilo's waar ik het niet wil hebben. Daarnaast zijn die karretjes van Selden goed te betalen. Die paal gaat dus toch lichter worden dan de oude!

Samen met de tuiger is er tig keer heen en weer gebeld en gemailld. Uiteindelijk is er een prijs uitgekomen die we konden betalen waar alles bij in zat. Het zag er nog even uit dat het niet ging lukken toen ik het over een kraanlijn had. Die komt er niet op van de tuiger. Dat zou vloeken in de kerk zijn met zo'n tuig. Hij heeft ons vriendelijk doch dwingend naar een op/neer houder geleid en pas daarna konden we toch samen verder. Met alles wat er bepaald moest worden heb ik de tuiger bij aanvang eigenlijk de vrije hand gegeven. Hij kon komen waar hij mee wilde, we zouden later wel gaan schrappen.

Door dat vertrouwen en die vrijheid komen er o.a:

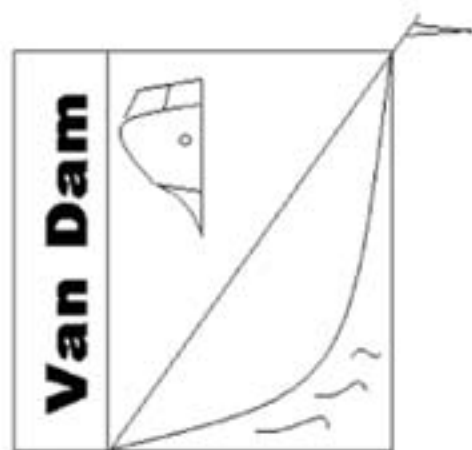
- Karver (nooit van gehoord) furler voor de Code zero;
- Mastkraan op de mast van minimaal 250 mm
- Seldén rol reef furler onderdeks;
- Seldén boegspriet 87 mm diameter, vast 87 mm voor als we later toch een grote runner kopen;
- Karver blokken voor de code zero / AS en de blokken voor beide runners;
- Zwaar vertraagde cunningham en neerhouder met lekkere dunne lijntjes naar achteren waarbij de neerhouder als een open bootje vanaf de kuiprand van beide zijden te bedienen is;
- Harken Fijntrim en grootschoot niet meer op de kar maar op een vast punt aan de overloop zelf. Zo trek je met licht weer de kar niet steeds naar binnen en heb je je lijn steeds binnen handbereik;



- Harken overloop systeem;
- Een nieuw eigen Lazy Jack ontwerp van de tuiger wat nog uit gewerkt moet worden;
- Spanners die lijken op buisjes waarop precies is af te meten hoe strak je hem volgend jaar weer moet zetten qua spanning, weet nu nog niet welk merk.
- Super licht materiaal voor een deel van de vallen, in ieder geval geen rek;
- Rod 6 mm voorstag, PBO powerlite verstaging en Dyna one achterstagen;

Dat laatste is een apart verhaal. Door die PBO verstaging ben ik eigenlijk bij Tunded Riggs terecht gekomen. Dat is wat ik wilde. Super sterk, geen rek, zeer buigzaam en vederlicht. Hier gaat echt een gewichtsbesparing plaats vinden. Door alles wat ik had gelezen zou het ongeveer bijna 3 keer zo duur zijn als reguliere verstaging, althans dat dacht ik. Het kwam uit op iets meer maar nagerekend heb ik dat niet. Een koopje vergeleken bij de eerste PBO-setjes van de grote jongens. Dit moest en zou er komen. De muntjes die over zouden blijven waren belangrijk, niet wat dit onderdeel zou kosten.

De bestaande 4 winches worden vervangen door 7 nieuwe van Andersen. Een ST 28 komt op de mast om de vallen van de voorzeilen te bedienen (oogpunt van solo zeilen). De ST 40-ers komen bij de kajuitingang 2x en als "genua" lieren 2x. Dat van de kajuit ingang was niet de bedoeling maar ze zaten erop toen ik de boot weer 2 weken zeilde, toen werd me pas duidelijk dat het 40-ers waren en geen 28-ers. Hoe dat kwam weet ik nog



Boot schilderen ? Advies ?

Van Dam Yachtpainting & Consultancy

Zuidland (Z-H)

06 131 566 19

email: vandam.yachtpaint@planet.nl

Uw dierbare Dehler laten refitten! Alles is mogelijk
Zowel exterieur als interieur v.w.b. lakwerk

Vraag vrijblijvend een offerte en informeer naar de mogelijkheden.
Dehlerleden kunnen rekenen op 10 % korting

Van Dam Yachtpainting & Consultancy
Grotehoeklaan 31 3214 TJ Zuidland Tel. 0181-452809



steeds niet. De achterstag paarden zijn wederom 2 x 28-ers. Deze gebruik ik voor de Code zero, of om over heen te vallen. Waarom die winches vervangen? Geen ratio voor te bedenken. Staat gewoon prachtig, zeker bij wat er nog gaat komen. Wat ik wel kan zeggen is dat ik een verschrikkelijke lage prijs heb gevonden in Zweden en een topprijs heb gevangen voor de oude Samen dus weer de moeite om het te doen.

Door deze zeilen en dit tuig ziet het zeilschema er als volgt uit:
..... vanafware wind:

- Bft 1: Grootzeil / HA / Code zero achterstagen vrij aan de puttings van de zijstagen
Bft 2: idem
Bft 3: idem
Bft 4: idem maar nu de achterstagen op hun plek voor ondersteuning van de top en trim
Bft 5: Grootzeil 1e rif en gaat onder de achterstagen door / keefok / AS
Bft 6: Grootzeil 1e rif en gaat onder de achterstagen door / keefok
Bft 7: Grootzeil 2e rif en gaat onder de achterstagen door / keefok
Bft 8: Alleen keefok en op naar de kroeg

Zoals hier is te lezen is de bewerkelijkheid van de beide achterstagen minimaal. Alleen bij Bft 4 zit er wat werk aan. Bij meer handjes aan boord of in een wedstrijd nog meer want dan kan alles wat langer er vol op blijven staan, maar dan heb ik de handjes ook beschikbaar.

Nieuw teak, schilderen antislip, sprahood en zeilhuizen

Deze onderdelen kunnen we kort beschrijven. Het teak op de kuipbanken moet vervangen worden. Het breekt daar waar men zich schrap tegen zet en is al een keer gelijmd. Het is beschadigd en al het kit ligt eruit. Het vervangen van alleen de banken kost ongeveer 1.000 Euro. Hangt een beetje af wie je het laat doen en van welk materiaal. Wij laten eigenlijk de gehele kuip doen.

- Nieuwe kajuit luiken van teak wederom in 2 delen;
- De lijst waarin dat kajuitluik loopt ook van teak;
- De rondzit achter het rad met de rond lopende zij zitjes ook van teak;
- Het zwemplateau onder de achterklep ook beleggen met teak;
- De gehele vloer waar je kan staan (inclusief schuine delen) aaneensluitend laten beleggen met teak. Netjes zo'n afwerk rand en mooi rond gelegd langs de voetplaat van het stuurrad;

- De bodem van het vak van de gasfles ook laten leggen met teak;
- Latjes op boegladder en zwemladder treden;
- Grijplijst op kajuitdak aan beide zijden.

Het zwemplateau is nu nog een duur woord. Nu wonen er spinnen en een roestende gasfles. Straks als de achterstag weg is heb je buiten de steunbalk voor de roerkoning een vrije loop naar achteren. In de zomer in Nederland wil ik gaan varen zonder achterklep met dan wel een echt zwem plateau. Op zeereizen komt hij erop voor de veiligheid en achterop komende golven.

Het antislip is qua materiaal nog prima. Het is zo'n 10 jaar geleden een keer geschilderd en nu qua kleur en uitstraling weer aan een refit toe. We wilden het eigenlijk laten vervangen alleen niemand wil de klus hebben, men heeft geen tijd of rekent teveel. Dan maar weer schilderen. Sterker nog, de offerte van het teak was zoveel duurder dan begroot dat we niet eens meer konden vervangen, vandaar schilderen.

De sprayhood en de zeilhuizen moeten van hetzelfde materiaal worden en van dezelfde kleur. Onze sprayhood nu is 15 jaar oud



en kan nog wel 15 jaar mee. Kwestie van altijd maar maken wat er kapot gaat. Hij past alleen niet overal netjes, hij lekt door de stiksels en ziet er gewoon niet meer uit. Bij alles wat we doen is het bijna vanzelfsprekend dat deze er ook af gaat en vervangen wordt. We hebben onszelf van de laatste centjes ook gelijk maar een kuintent cadeau gedaan. Staat niet racy maar is razend makkelijk als je weken slecht weer hebt en meer ruimte nodig hebt op de boot in een haven of andere ligplaats.

Naast dit alles kwam er ook nog een kiwi prop als nieuwe schroef. Deze heeft de te grote schroef vervangen. Die laatste is er een jaar of 5 geleden onder gekomen nadat wij een schroefblad waren verloren tijdens een vakantie. Het was tijdens een vakantie waar ze niet exact de juiste maat hadden. Na deze vervanging draai ik weer de maximale 3400 toeren, minder trillingen van de as, geen zwarte rook meer bij vol gas, weer rompsnelheid. Het belangrijkste was echter het gegeven dat de spoed zelf te verstellen is met een hap lucht en een duikbril en dat de bladen relatief goedkoop zijn als je er ooit een keer eentje mist.



Het budget:

Meerdere mensen stelden me deze vraag. Ik ga niet in op het totaal bedrag, het komt wel in de richting van een niet opgeknapte Dehler 34. Daarin zit dan wel al een fors deel achterstallig onderhoud en extra's die we al jaren wilden, zoals beschre-



ven. De letterlijke meerprijs (die overigens minder was dan de helft van het geheel) die we er dan nog in gestoken hebben in vergelijking met wat we ervoor terug gekregen hebben is het helemaal waard geweest. Ook speelde mee dat wanneer je het zo groot aanpakt er opeens meer dingen kunnen dan normaal. Deuren gingen open die normaal gesloten zouden blijven. Elke keer een paar honderd Euro extra korting geeft in het totaal weer een hele zak met muntjes die je weer kan besteden.

Als iemand een nieuw schip koopt schrijft ie meer af in het eerste jaar dan wat wij er naast het achterstallig onderhoud en de gewenste extra's in gestoken hebben!

We kunnen het iedereen aanraden:

Koop of behoud een schip ruim onder je budget en pimp hem helemaal op.

**Meghan, Hellen en Michel
Beauty**

Onbekommerd recreëren op het water begint met een prima verzekering

De Windroos Watersportpolis

Met de Windroos Watersportpolis kunt u onbekommerd het water op. Want alle risico's die u als watersporter kunt tegenkomen worden er ruimschoots mee afgedekt. Plus dat deze aantrekkelijke watersportverzekering nog een paar unieke extra's te bieden heeft, zoals:

- 'AverijService': snelle, deskundige en kosteloze reparaties bij averij!
- 'Eigen Gebrek' is tot maar liefst tien jaar na aankoop verzekerd!
- Bij 'totaal verlies' wordt de verzekerde waarde uitgekeerd, in plaats van de dagwaarde!
- Lucratieve kortingen, bijvoorbeeld voor leden van watersportverenigingen!

Meer weten? Eén belletje naar De Roos van Renswouw en u heeft snel een vrijblijvende, scherpe offerte in huis. Dan ziet u meteen dat de Windroos Watersportpolis niet alleen een uitstekende dekking en een aantal slimme extra's biedt, maar ook nog eens prima geprijsd is!

Kalf 188 (Kalfstede), 1509 BB Zaandam
Tel. 075-616 17 17, Fax 075-670 61 45
E-mail info@deroosvanrenswouw.nl

Vrouwen verleid

Teruggekeerd van een heerlijke zeildag op de Janneke van Anneke B. op het IJsselmeer. Hierbij een kort scheepsjournaal.

Sacha, Liesbeth, Francine en Anneke S. arriveerden 's-morgens keurig op de afgesproken tijd op de steigers van de haven in Den Oever. Schipper Anneke was al vanaf zondag ter plekke, had het schip schoongeboend en klaargemaakt voor een bijna koninklijke ontvangst. Ondergetekende was de avond tevoren al aangemonsterd.

Qua weer zag het er nog niet direct uitnodigend uit. Er stond een behoorlijke wind vanuit het Zuidwesten (toch, Schipper?). De havenmeester meldde windkracht 6, een kracht waarvan ik weet dat Anneke normaliter niet met ons uitvaart. Dus het spande erom wat de dag ons brengen zou. Eerst maar eens aan de koffie en de thee met huisgebakken appeltaart van Sacha. Zo raakten de magen gevuld en kwam een ieder op temperatuur. Intussen had de schipper de wind in de gaten gehouden en constateerde dat deze in kracht afnam. Dus trossen los, uitvaren en zeilen hijsen, met 1 rif. Maar bij het hijsen viel er een ding (leuver, red.) uit de mast en sterke Sacha zette haar schouder onder het half gehesen zeilpakket om het 'ding' terug in de sleuf te kunnen schuiven.

Liesbeth was lichtelijk nerveus. Na lange tijd zou ze voor het eerst weer zeilen en zij wilde per se ook niet op een oor. Een nare ervaring was de oorzaak van de huiver. Ooit was ze meegegaan met iemand in een open boot en omgeslagen en onder het zeil terecht gekomen: paniek, schrik en trauma. De zeilen had Anneke daarom ook niet ten volle gehesen, maar al met al hadden we toch een leuke snelheid en zo af en toe gingen we natuurlijk toch wat schuin...!

De koers werd richting Medemblik gezet. Tot grote verrassing liet Sacha zien dat ze vaker zo'n varkentje gewassen had, zij klom in de mast en maakte de touwen..... precies, vast! Ook zij was voor het eerst met de Janneke mee en had van vroeger onaangename zeilveringen. Die bestonden uit constant heel schuin hangen in een open boot, al dan niet wedstrijdseilend.

Voor Francine (ook voor het eerst aan boord) was dit zeilen een openbaring. Ze mocht een eindje sturen maar dat viel nog niet mee. Ze ging liever in het zonnetje zitten genieten.

In Medemblik afgemeerd kregen we te maken met een klein uitgevallen havenmeester. Deze dacht dit te moeten compenseren

met grote daden, hij stuurde ons weg van het mooie plekje aan de wal (N.B. lager wal!) naar een plekje verderop aan een steiger. Het was een heel gedoe van de lager wal los te komen, maar ja, je bent schipper of je bent het niet en Anneke B. heeft ons die dag verschillende keren laten zien en ervaren dat ze met recht schipper is. Ze weet precies wat ze doet, neemt de tijd voor een plan alvorens in actie te komen, raakt onder geen enkele omstandigheid in paniek. Al met al een prettige en kundige schipper bij wie een ieder van ons, scheepmaatjes, zich al ras in veilige handen voelde.

We deden een klein rondje Medemblik. Het enige winkeltje dat we voorbij liepen moest worden aangedaan en een enkeling kwam er met buit weer uit. Op een terrasje dronken we een heerlijke cappuccino (met huislikeurtje) en toen was het alweer tijd om terug te gaan.

Allen weer terug aan boord voeren we rustig de haven uit met prachtig zicht op het IJsselmeer. Stond er nu minder wind? Deze keer kreeg Liesbeth het roer in handen en haar angst en voorzichtigheid verdween als sneeuw voor de zon, zij bleek een super stuurman! Ze hield het schip keurig op koers, legde haar meerdere malen zelf toch op een oor, vroeg nota bene om meer zeil en had de grootste schik, net als alle andere opvarenden (lijkt een tegenstelling, maar dat is het niet).

Het was volop genieten, we boften met het weer, geen enkel regendrupje tarte ons, wel kreeg een enkeling af en toe een golf IJsselmeerwater over zich heen, maar ach, dat heeft wel wat. Na een heerlijke dag op het water meerden we weer af in Den Oever. Het was een prachtig gezicht een ieder bezig te zien om e.e.a. goed te laten verlopen. Ieder had zo zijn taak, wat niet altijd eenvoudig bleek. Ondergetekende gaat in ieder geval op les: lasso werpen!

De avond werd afgesloten bij Dikke Bries, een gezellig en wat wanordelijk cafe-restaurant in de haven, alwaar het voedsel prima is en het toeven idem. Met life-music werden we binnen gehaald en al was het op het water zeer rustig, in het cafe waren alle tafels en zelfs het plafond bezet!

Schipper Anneke, dank je wel, we hebben genoten!!!! Het was weer helemaal super!

Anne Reinerie-Kentie
a.b. JANNEKE

De onbekende vrouw van een bekend lid (nr 707) vertelt

Dames en heren,

Ik ben Elly Hoekstra. Samen met mijn man ga ik zomers ongeveer 3 maanden met onze zeilboot op stap. Volgend jaar is het de bedoeling naar Gdansk in Polen te varen.

Nu lijkt het allemaal heel gemakkelijk

Er ging heel wat vooraf voordat wij zulke grote reizen aandurfden. Mijn man en ik hebben ons hele leven samen met tussenpozen gezeild in Friesland met een open boot. Ook hebben we aan veel wedstrijden meegedaan, zoals de Sneekweek. Toen we wat ouder werden hebben we een kajuitzeiljachtje aangeschaft en daarmee enige jaren het IJsselmeer, Markermeer, de Randmeren onveilig gemaakt. Dit vonden we zo leuk dat we besloten een grotere boot aan te schaffen en de zee op te gaan. Daar moest natuurlijk mee geoefend worden. We besloten naar Zeeland te varen, daar hield de zeilvereniging een evenement. De vorige eigenaar van onze boot Coos, ervaren zeezeiler, met wie we intussen bevriend waren geraakt, bood aan die eerste keer op zee met ons mee te varen. Een geruststellende gedachte.

Voor vertrek hadden we de kaarten bestudeerd. de stroom, eb en vloed berekend. Wij besloten vanuit IJmuiden in een keer naar Hellevoetsluis te varen. De wind en stroom waren gunstig. Tot aan IJmuiden liep alles gesmeerd. Eenmaal door de sluisen kwamen we echter meteen een enorme vrachtboot tegen die in de vaargeul aan het bijdraaien was en bij onze nadering begon te toeteren. Al heb je nog zoveel diploma's, je schrikt toch zo dat je het even niet meer weet. Ik dook de kajuit in en begon in de almanak te zoeken wat dit te betekenen had. Toen ik weer buiten kwam waren wij heelhuids langs het monster gevaren en kon ik mededelen dat het getoeter betekent: Rot Op! De tocht verliep verder voorbeeldig, mooi windje, zelfs de spinaker kwam er nog even bij.

Toen kwamen we bij de Maasmond,

de in- en uitgang van de Nieuwe waterweg naar Rotterdam, een heikel punt voor zeilers op de Noordzee. Het is er altijd druk met in- en uitgaande zeeschepen. Je moet ervan uitgaan dat ze voor jou, stipje op hun radar, niet uitwijken en dat kunnen ze ook niet. Wij besloten om op zeil de oversteek van ongeveer 4

mijl te maken, met de motor standby. Per marifoon meldden we ons bij de meldpost bij de boei Maasmond 1. Niet eerder want anders, zo had men ons verteld, worden ze daar sacherijnig. De melding gaat ongeveer als volgt:

"Maasmond, Maasmond, Maasmond, hier de Tsalajami, de Tsalajami, de Tsalajami. Wij willen oversteken van Noord naar Zuid, zijn er nog schepen waar we rekening mee moeten houden?"

Het antwoord luidde:

"Er komt een snelle Cat uit de waterweg die buitengaats gas gaat geven en die twee vrachtschepen aan stuurboord kunt u beter voorrang verlenen. Wij hebben u op het scherm, goede vaart."

Ze houden je dan op hun radarscherm in de gaten en roepen je op als er nog iets anders op je weg komt.



De tocht verliep verder naar wens. We leerden veel van Coos over hoe precies de zeekaarten te lezen, hoe de stroom je zomaar een heel eind uit de koers kan zetten. Dat ondieptes bij hoog water geen ondieptes meer zijn, maar dat je wel de nodige veiligheidsmarges in moet bouwen en uit moet kunnen rekenen wanneer je ergens wel of niet meer langs kunt. Op het droge hadden we het samen al tig keer geoefend, maar nu moesten we het aan de werkelijkheid toetsen. Gelukkig hadden

we Coos, want wij neigden alles wel wat krap te bemeten. Nu draaien we er onze hand niet meer voor om, maar toen was alles even spannend.

We hebben een leuk evenement meegemaakt samen met Coos en zijn vrouw. Onze boot helemaal uitgeprobeerd en wie kon ons beter coachen dan de vorige eigenaars?

Voor het eerst met zijn tweetjes over zee.

We hadden goed naar het weerbericht geluisterd. De wind, de stroom, eb en vloed uitgerekend en kwamen tot de conclusie dat we de volgende morgen om half 5 uit de buitenhaven van Stellendam moesten vertrekken. Toen we uit de Heliushaven van Hellevoetsluis vertrokken bij stralend zonnig weer, riep de havenmeester vanaf de steiger:

"Waar gaan jullie naar toe?"

Wij riepen terug:

"Naar de vissershaven buitengaats! We vertrekken morgen vroeg."

Hij riep:

"Kijk maar uit want er is zwaar weer op komst!"

Op de weerberichten was nergens zwaar weer te bekennen, maar we bedankten hem en gingen op weg. Toen we in de vissershaven aan een vissersboot afmeerden vroeg mijn man aan de visser of we er deze nacht aan konden blijven liggen. Dat mocht maar zei erbij:

"Bind je maar goed vast want er komt storm! Bij Walcheren zijn al bomen omgewaaid."

In stralend weer en tot grote hilariteit van de bemanning van een grote dure zeilboot die naast ons was komen te liggen maakten wij springen naar de wal en naar de vissersboot.

We waren bijna klaar toen we een onheilspellend raar geluid hoorden dat over de dijk kwam.

En ineens was het er, in volle hevigheid, Windkracht 11! Het ging te keer, dat wil je niet weten. De grote zware vuilcontainer op de sluis waaide zo de sluis in en moest later door duikers weer opgevist worden. In het noodweer waren onze burens bezig zich vast te binden, wat wij met leedvermaak (lekker binnen) aanschouwden.

Zo snel als het opkwam was de storm ook weer over. De reddingsboot Prinses Beatrix bracht schepen binnen die op zee door het noodweer waren overvallen. Veel boten hadden gebroken masten of waren op een zandbank gelopen. Veel schade, maar gelukkig geen gewonden.

Die nacht deed ik geen oog dicht.

De zee trok me helemaal niet meer. Om half 5 zouden we vertrekken maar ik probeerde het almaar te rekken. Het was nog donker en ik vond het doodeng. Het waaide ook geen 3 zoals beloofd, maar minstens 5. Van dat getreuzel hebben we veel geleerd; in het Slijkgat kregen we halverwege de stroom alweer tegen! Het zeilhijzen mislukte door alle opgekropte zenuwen, het zeil bleef steken zodat het half gehesen boven ons klapper-

de. Met geen mogelijkheid konden we het weer laten zakken. Voor ons vertrek had mijn man de Post Oudorp via de marifoon ingeseind dat we vertrokken en ons weer zouden melden bij de Uiterdonk. Zo kun je op zee een beetje begeleid worden en weet je dat ze je in de gaten houden op hun radarscherm. Toen we eindelijk die ton bereikten en Oudorp inseinden, vroegen ze verbaasd:

"Hebt u ons dan niet uitgeluisterd?"

Maar met een klapperend zeil boven je hoofd en harde wind, hoor je buiten niets, en binnen hadden we niets te zoeken. Nu zeiden ze dat ze net een stormwaarschuwing voor windkracht 6 hadden laten uitgaan! Wij waren best een beetje de kluts kwijt. We draaiden richting Noord met de wind schuin achter en de boot begon beter te lopen. We bonden het klapperend zeil zo goed mogelijk vast en nog steeds van de zenuwen kibbelend gingen we beter op onze positie letten.

"Waar blijft nu die Maasmond boei?" vroeg mijn man.

Ik naar binnen, naar de computer en waarachtig, je gelooft het niet: **We waren al kibbelend de Maasmond over gestoken!** Daarvan kregen we ineens de slappe lach en vanaf toen ging alles beter. De wind werd ook wat minder. Mijn man ging aangelijnd naar de mast terwijl ik over de hoge golven stuurde en de boot zo weinig mogelijk grote schuivers liet maken. Hans kreeg na driekwartier de boel weer voor elkaar. De rest van de reis was genieten.

Ik kon me op dat moment niet meer voorstellen dat ik even eerder, toen alles zo mis liep, stilletjes dacht:

"Als ik aan land kom neem ik de eerste beste trein naar huis en zet nooit meer een stap op een zeilboot!"

**Elly Hoekstra
Tsalajami**



De zeilen, het kompas, het GPS; allemaal belangrijk. Maar aan het stuurwiel gebeurt het, daar voelt u wat uw boot doet. Het stuurwiel is uw connectie met de boot.

Zoals ieder onderdeel van uw boot heeft het stuursysteem onderhoud nodig. Niet alleen om de precisie van uw stuursysteem te behouden, maar ook om de algehele levensduur te verlengen. En dit komt weer ten goede aan de veiligheid; u moet altijd kunnen vertrouwen op uw stuursysteem.

DSH trading heeft als importeur van Solimar een uitgebreid assortiment met vervangingsdelen zoals lagers, quadranten, kettingen en kabels. Op onze website www.dshtrading.nl vindt u welk Solimar stuursysteem op uw boot is gemonteerd. Tevens vindt u hier technische tekeningen en bestelnummers voor vervangingsdelen. Indien uw stuurkolom ouder is dan 10 jaar en een grondige revisie behoeft, is het in veel gevallen verstandiger om een nieuwe kolom aan te schaffen. Daarom willen wij u de volgende aanbieding doen:

Ruil nu uw oude stuurkolom in en ontvang € 150,00 korting op een nieuwe kolom !

U betaalt dan geen € 1015,- maar € 865,- incl. 19% btw voor een 607/6 aluminium stuurkolom. Deze kunt u zelf zeer eenvoudig inbouwen.

Solimar , Hamann Emission control, tol tecnologico originale leather, C.P.Lath compasses, Pressmair stainless steel gassprings, Kite Shipkit

DSH trading, Zernikeweg 37, 3241 MG Middelhamnis The Netherlands, T +31(0)187 486163, F +31(0)187 480895, info@dshtrading.nl, www.dshtrading.nl

Mirakels feestelijk menu

Voorgerecht

Ananas-zalmcocktail

Doe in iedere coupe een paar blaadjes sla en leg daarop blokjes ananas en de stukjes schoongemaakte zalm. Bedek het geheel met mayonaise. Fris romig of zacht romig en al naar gelang uw smaak afgeslapt met wat witte wijn of sherry. Bestrooi met paprika poeder of fijngehakte peterselie.

Hoofdgerecht

Biefstuk Hawaïi Flambé

Het beste gaat 't flamberen als de alcoholhoudende drank minstens op kamertemperatuur is of nog warmer. Eventueel de drank in een soep-opscheplepel iets voor verwarmen boven de vlam. Het is leuk om de drank brandend en wel vanuit de lepel over 't gerecht te gieten.

Ingrediënten: 4 mooie dikke biefstukjes, zout, peper, rozemarijn, boter, 4 schijven ananas, jenever of wodka.

Bereiding:

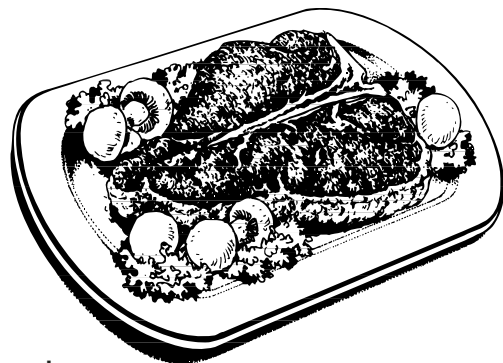
De biefstukjes zouten, peperen en met rozemarijn inwrijven.

Ze (in de keuken) snel aan beide kanten bruin bakken.

Aan tafel in de flambeerpan wat boter laten smelten.

Hierin eerst de ananas warmen. Dan de biefstukjes erin en op elk een warme schijf ananas leggen met een kersje erin.

Hier over jenever of wodka gieten en aansteken.



Andijvie met spek.

Maak de andijvie schoon en snij ze in lange repen. Leg de andijvie in kokend water, zodat ze slap wordt en slinkt, en laat dan goed uitlekken. Neem nu telkens een bosje van deze repen en wikkel die in een plakje spek. Smelt in een braadpan wat boter of margarine, leg de pakketjes erin en laat ze zo, met deksel op de pan, gaar smoren.

Hierbij geeft u bijvoorbeeld aardappelpuree.

Nagerecht

Abrikozengriesmeel pudding

Week 100 gram gedroogde abrikozen enkele uren in ruim heet water. Kook pudding van 90 gram amandelgriesmeel, 50 gram suiker, en 3/4 ltr. abrikozen-Dubbeldrank. Klop 2 eidooiers en instukjes gesneden abrikozen door iets afgekoelde pudding. Spatel er 2 stijfgeklopte eiwitten erdoor. Zet de pudding in een metalen vorm in een braadslee met een laag kokend water 45 minuten in de oven (200 graden).

Laat de pudding afkoelen alvorens te serveren

EET SMAKELIJK EN PRETTIGE FEESTDAGEN !

DINEKE

Onder bemanning of onderbemanning?

Een zeezeiler vertelde hoe hij ooit een belangrijke wedstrijd op zee won: hij had zich heel goed verdiept in de fijne kneepjes van het trimmen, had op zijn jacht een uitgebreide zeilgarderobe en "een vent aan ieder touwtje". Met deze alerte bemanning en goed gebruik van de omstandigheden was het gelukt om de wedstrijd te winnen.

De meesten van ons hoeven geen wedstrijden te winnen, maar we zijn eigenlijk wel constant bezig met op het scherpst van de snede te varen. Veel stellen varen altijd met z'n tweeën en hebben een uitgekende, maar vaste taakverdeling tijdens het varen. In het uiterste geval komt voor barre tochten een gelegenheidsbemanning van vrienden aan boord die de boot naar een verre bestemming helpt brengen. Mevrouw komt met de auto naar het buitenland en de bemanning neemt de auto weer mee naar huis.

Voor de weekendjes, ook als de weersomstandigheden eens tegenzitten, vertrouwen we op onze routine. En meestal gaat het goed, daardoor zijn we er ook van overtuigd dat we het goed aanpakken.

Een rolwisseling is leuk en spannend om (weer) eens uit te proberen. Laat de navigatie eens aan de ander over, dan geniet je samen meer.

Vrouwen sturen heel netjes en mannen staan hun mannetje op het voordek bij het invaren van de sluis.

Spreek eens door hoe u het zou aanpakken als uw partner uitgeschakeld raakt. Dat kan door allerlei oorzaken. Bij de KNRM hebben we wat dat betreft al heel wat narigheid zien langskomen: de schipper krijgt de giek tegen het hoofd, de schipper wordt (toch!) zeeziek, of raakt anderszins verwond en kan niet meer varen. De overgebleven bemanning (mevrouw en de jonge kinderen bijvoorbeeld) ziet geen kans de schipper te helpen en kan evenmin het schip varen.

Een reddingboot wordt tijdens acties door minstens drie personen gevaren. En dat is uiterst minimaal als er ook nog een opstapper wordt overgezet op een te helpen jacht. Iedere opstapper van een KNRM-reddingboot is in staat om de boot naar de haven of het strand terug te brengen. Anders is zijn opleiding niet compleet. Dat betekent dat er tijdens het varen en vooral tijdens oefeningen voortdurend van rol wordt gewis-

seld. De redders realiseren zich maar al te goed dat een fout aan boord van een snelvarend schip onmiddellijk tot rampen kan leiden.

Kennis delen en elkaars rol overnemen is dienstig voor ieders veiligheid. Beschermt u uw partner door al het werk op uw eigen schouders te nemen, dan kan uw partner nooit inzicht krijgen in de gang van zaken. Daar gaat de lol gauw af. Uw partner laat het al gauw helemaal aan u over om de boel op te knappen. Nog een paar jaar en u vaart alleen nog maar met uw vrienden, was dat uw bedoeling?

Michelle Blaauw
KNRM

M o n n i c k e n d a m

Yacht Charter

Waterland

Sportief zeilen, riant vakantie vieren

Waterland Yacht Charter verhuurt vanuit Monnickendam 16 comfortabele en zeewaardige zeiljachten. Natuurlijk van Dehler, wat staat voor uitstekende zeileigenschappen, gemakkelijke bediening en prima verblijfscomfort.

Bij ons vindt u de Dehlers 25, 29, 33, 34, Dehlers 36 en 39, alle van de laatste bouwjaren. In 2007 komt de nieuwe Dehler 44 in de vloot! Stuk voor stuk zijn de schepen uiterst compleet uitgerust. Aan alles is gedacht - daar zijn we zelf ook ervaren zeilers voor.

Maar ook voor allround zeilen leren op een kajuitjacht, of voor spinaker of manoeuvreertraining kunt u bij ons terecht. En natuurlijk kunnen wij u zeilwijs maken op uw nieuwe schip.

Meer weten? Bel ons gerust.

Jan en Trees Zetzema, Erik Mesman

Tel.: (0031) 299 652000
www.waterlandyacht.nl

Als u naar de oostzee gaat.

Tekst: Anneke Berkhout

Met de 'Pink Fleet' maakten we in 2006 een tochtje naar Polen; we hebben het niet gehaald. Maar onderstaande ervaringen acht ik, Hans Hoekstra, de moeite waard met u te delen.

TIPS

* Er kan nog lange tijd enorme deining blijven doorstaan bij Noordelijke winden langs de Noordduitse en Nederlandse Noordzeekust, zeker als er sprake is/was van windsterkten boven 6 Bft.

* De afstand Cuxhaven-Norderney is ca 80 NM, veel voor een dagtocht temeer daar een deel van de dag tegen een geringe tegenstroom in moet worden gevaren. De aanvankelijke stroom (ca 3,5 kn.) mee, vanaf Cuxhaven maakt dit niet goed. Effectiever is met stroom mee vanaf Cuxhaven en bij het kenteren van het tij, opnieuw met stroom mee de Jade op via de Mittelrinne naar bijvoorbeeld Hooksiel of Wilhelmshaven. Bij aankomst kun je zien dat de afstand over de grond veel groter is dan wat het standaardlog aan geeft. Dat scheelt soms wel 20% .

* Door gebrek aan vluchthavens is meer dan 100 NM per dag steeds vaker noodzakelijk, met name nu de Duitse overheid Darsser Ort voor pleziervaart sluit vanwege de belasting van het natuurgebied (sic). De onder het DDR-bewind veruilde vluchthaven met het smalle geultje verzandde.

* Ook al is het op een moment windstil, vergis je niet bij windsterkte zero. De branding op ondiepten, bijvoorbeeld Sluchter bij Norderney of het Westgat, dwingt respect af en dat is nog een understatement. Vanuit Norderney naar Nederland raad ik aan ruim voor einde LW vertrekken en de boot niet op het haast droogvallende havendeel laten liggen maar vooraf om te varen.

* Accijnsvrij kopen gaat niet meer bij de Tiessen kade in Holtenu. Als we het goed hebben begrepen is het bedrijf overgenomen door:
Pretorius, Kappeln a.d. Schlei. Tel: 04642 916030
WWW:// pretorius.shc.de

* De stagvlag van Dehlerclub Nederland heeft in de bar van de Amerikahaven van Cuxhaven een prominente plaats gekregen. DCN'ers zijn daar van harte welkom voor een tussenstop. Het is een haven waar vroeger de emigranten en vluchtelingen werden ingescheept. Het geheel is nog in authentieke staat en heeft een goed geoutilleerde sporthaven.

* Vooral op de Elbe een afrader: stroom tegen wind. Meer dan 2 kn. stroom mee bij een tegenwind van ruim 4 Bft is een straat te ver. Op de motor of op zeil, in beide gevallen luidt de conclusie: dit is niet leuk ook al omdat de boten ongenadig op hun donder krijgen.

* Hooksiel is een aanrader; achter de sluis ligt een wonder schoon gebied. De groene boei is een soort aanloop en ligt zuidelijk van de haveningang; bij de boei meteen strak naar stuurboord tussen de havenpielen aanhouden; niet schrikken van windsurfers die vlak naast deze geul slechts tot hun knieën in het water staan!

's Lands wijs 's lands eer ?

- De havenmeester van Dasser Ort, altijd klaarstaand met zijn bonnenboek en de mededeling dat je voor 11.00 uur opgerot moet zijn, is elders gaan brullen.
Maar die van Kloster in de Hiddensee stelt zelfs de goede Nederlandse havenmeesters in de schaduw!

- Duitsers en Denen, maar ook Zweden binden de wal aan hun boot vast. Dit leidt vaak tot vermakelijke situaties bij vertrek. Vooral als ze als eerste met een lus aan de meerpalen zijn geketend en er later anderen hun lus overheen hebben gegooid.

- Zij gaan bij voorkeur met de kuip in de wind liggen en "genieten" dik ingepakt van hun aperitief.

- Terwijl er nog vrije ligplaatsen zijn, ligt men bij voorkeur in Pakketchen,.

- Boegschroeven zijn een stuurmethode geworden.

- Neem geen loopje met de Duitse marine. Een bekeuring bij de oefengebieden van dik € 300,- omdat je tien meter buiten de betonning vaart, ligt op de loer!

- Mogelijk geven de Duitse weerberichten de richting waar de wind heengaat in plaats van waar die vandaan komt...

Hans Hoekstra, Tsalajami



Duurzaam investeren...

Ontwerp, afwerking en
materiaalkeuze garanderen
optimale prestaties
van uw schip

Vraag offerte aan:
038-3769576 of kijk op
www.supersailstore.nl

Advies, maatwerk en landelijke service

SuperSailStore
Zeilmakerij

perfecte zeilen voor een perfecte prijs

Van de Technische Commissie

Rolfoktrommel onderdeks, haallijn bovendeks

Bij de Dehler 35 CWS is de rolfoktrommel inclusief de haallijn standaard onderdeks gemonteerd. In principe een prima oplossing. Fok lekker laag gemonteerd en geen lijnen door het gangboord.

Er is echter ook een stevig nadeel. Door de hoge wrijving van de haallijn door de buis onderdeks is het voorzeil met een beetje wind zonder gebruik van de lier niet meer ingerold te krijgen.

Op een bepaald moment was ik dit beu. Met de lier heb je totaal geen gevoel over wat je aan het doen bent. Je loopt ook het risico alles kapot te draaien.



In het dek boven de ankerbak heb ik aan BB een 2-schijfs Harken dekdoorvoer blok gemonteerd. Om inwateren van het laminaat te voorkomen, heb ik de kopse kant van het laminaat met epoxy-hars behandeld.

In het gangboord ter hoogte van de kuip heb ik op de ronde voetlijst met een stukje PVC-plaat een vlakke fundatie gemaakt en daarop een valstopper gemonteerd met M6-bouten en moeren. Met Sikaflex ertussen is deze verbinding waterdicht. Aan de scepters zijn geleideblokjes gemonteerd. Lijn inscheren en rollen maar met dat voorzeil!

Kapstok en opbergvakje in de natte cel van een Dehler 35 CWS

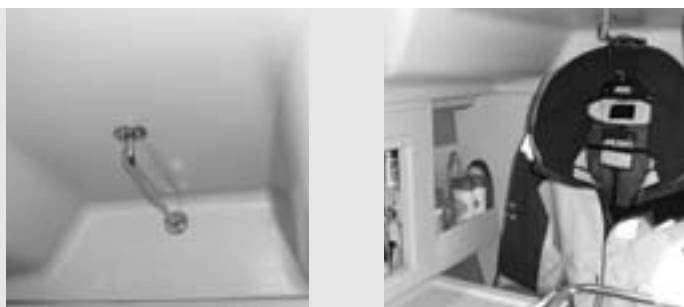
Ook aan een Dehler valt altijd wel iets te verbeteren, aan de tui-gage, dek-lay-out, elektrische installatie of interieur.

Ondoordacht gaten boren vind ik zonde. Als ik een aanpassing aan de boot bedenkt, of zie bij een ander, ga ik eerst heel lang nadenken of zo'n "verbetering" mij wel zal bevallen.

In mijn 35 had ik me al lang geërgerd aan de door Dehler te laag gemonteerde kapstokhaakjes in de natte cel. De zeilpakken hingen met de onderkant altijd op de toiletslangen. Niet fris.

Daar ik voor het slapen gaan altijd wel een kwartiertje in deze ruimte doorbreng, had ik genoeg bedentijd. Over de oplossing ben ik dan ook zeer tevreden.

Tijdens die zelfde brainstormsessies viel ook spontaan het kwartje over een opbergvakje voor doucheshampoo en andere redelijk grote flacons die niet achter de spiegelschuifdeurtjes passen.



Op bovenstaande foto's zie je het resultaat. De kapstok is een RVS-beugeltje, zelf gebogen, gelast en gepolijst uit wat afvalmateriaal.

Op maat gemaakt aan de hand van de maten in de holte van de kuiprand. Gemonteerd met boutjes en moertjes. Aan de achterkant in de bakskist een stukje multiplex als contra versterking, en aan de bovenzijde een versterkingplankje van ongeveer 25 centimeter lang, ook dit kun je via de bakskist monteren. De afmetingen zijn: ongeveer 27 centimeter lang en 4 centimeter hoog.

Het opbergvakje heb ik gemaakt van 2 stukjes PVC-plaat welke ik met PVC-lijm en schroeven haaks op elkaar heb gemonteerd. Het geheel met 2 stukjes hoekstrip vast geschroefd aan schot en meubel.

Met wat inventiviteit zijn dit soort zaken ook in andere Dehlermodellen te bedenken. De foto's spreken voor zich.

Deen Houtepen.
D 35 CWS, Second Love.

Nieuwe leden Welkom

LID NR	NAAM	ADRES	POST CODE	WOONPLAATS	BOOTTYPE	BOOTNAAM
1719	Bestebreurtje, B.	Gruttostraat 30	3222 BB	HELLEVOETSLUIS	Dehler 28 S Top	MAKKER
1720	Graaf, J.N. de	Korteruigeweg 3	1751 DD	SCHAGERBRUG	Dehler 34 Nova Top	CARDISSA
1721	Schuil, R.B.A.	Grasland 17	9205 EA	DRACHTEN	Dehler 35 CWS	TEAMWORK
1722	Siemonsma, E.	Apollovlinder 44	8607 HV	SNEEK	Optima 106	ASIAN SPIRIT
1723	Kemps, R.	Wagendwarsstraat 50	3581 WN	UTRECHT	Dehly 25	GALLOPER
1724	Triemstra, Chr.E.	Waldeck Pymontlaan 3	6881 NT	VELP (Gld)	Dehler 36 CWS	SCOUT
1725	Jansen, B.P.	Voormeulenweg 93	1402 TJ	BUSSUM	Duetta 94	QUICK
1726	Doevendans, T.	Klompmakers strjitte 38	9251 EJ	BURGUM	Optima 101	AZURI
1727	Willemze, R.	Kloosterwei 101	2361 XH	WARMOND	Dehler 29 JV	
1728	Mallens, R.M.M.	Zeestraat 221	1943 AB	BEVERWIJK	Dehler 34	IDUNA
1729	Bakker, G.H.	de Strikel 52	8604 VV	SNEEK	Dehler 31 Nova	ADAGIO
1730	Geertruyden, K.van	Dekenstraat 52	B-3000	LEUVEN, België	Dehler 34	MARIEFRANS
1731	Bijl, R.M.	De Tol 18	3828 SH	HOOGLAND	Delanta 75	UBUNTU
1732	Bijl, J.M.van der	Moerbeilaan 26	1214 LW	HILVERSUM	Dehler 35 CWS	FESTINA LENTE
1733	Rohaam, M.en F.	Lijsterstraat 10	7523 ET	ENSCHDEDE	Dehler 34 Nova Top	HIT FOR 6
1734	Koninkx, J.P.M.	Uitdammer Dorpsstraat 35	1154 PS	UITDAM	Optima 101	JIP
1735	Waasdorp, C.	Guido Gezellelaan 49	2182 WB	HILLEGOM	Dehler 31	TJILIWONG
1736	Jockin, R.	Tulastraat 25	3573 XD	UTRECHT	Dehler 39 JV	
1737	Knegt, J. de	Behouden huis 12	2931 RG	KRIMPEN a/d LEK	Delanta 76	BRENDAN
1738	Beute, J.	Ertstraat 14 A	8263 BN	KAMPEN	Dehler 28	SPIRIT 2
1739	Hays, P.J.	Jan Schuijllaan 8	1852 HE	HEILOO	Dehler 36 CWS Top	CATHARSIS

NORTH SAILS

North Sails NV
Middelmolenlaan 117-119
B-2100 Deurne België

Tel.: +32 (0)3 3256720
Fax: +32 (0)3 3256719
info@be.northsails.com

marina
Großenbrode

Alles rund um Dehler-Yachten

- Gebrauchtbörsen
- Zubehör / Ersatzteile
- Liegeplätze
- Werfbetrieb
- Charter

MARINA Großenbrode GmbH
von-Herwarth-Str. 37
D-23775 Großenbrode
Tel. 04367 8004
Fax 04367 8404
marina-grossenbrode@t-online.de
www.marina-grossenbrode.de

Verslag van de DCN Beleidsdag voor alle DCN- vrijwilligers

Op zaterdag 28 oktober 2006 in hotel Orion op het Kaageiland

We tellen 17 aanwezigen onder wie onze nieuwe voorzitter Menzo Bunge.



WEBSITE

Rob Jaspers geeft in de koffiepauze een demonstratie van het nieuwste op onze site: webshop met iDEAL, "de Clubshop". De mooie site laat niet alleen de te verkopen spullen zien, maar geeft de koper ook de mogelijkheid direct via zijn eigen bank te betalen via iDEAL. Ook evenementen kunnen m.b.v. iDEAL betaald worden naast de al bestaande mogelijkheden. De ideale oplossing om snel te handelen. Een mooie dienst voor de leden.

Het bestuur verzoekt de webmeester in te grijpen als dat nodig is bijvoorbeeld wanneer discussies te lang doorgaan.

CLUBVLAGGETJES

Er komen nieuwe clubvlaggetjes in een meer zichtbare vormgeving. De kwaliteit blijft (helaas) dezelfde, dat houdt in: niet



langdurig windbestendig. Binnenhalen als u afwezig bent dan blijft ie lang mooi, luidt het devies.

En, maar, toch, ook leuk nieuws: de nieuwe clubvlag ontvangt u voor het nieuwe seizoen gratis bij Op Koers!

REISVERHALEN

Deze zouden meer nieuws- en informatiewaarde moeten bieden. Als schrijver helpt het als je je in de plaats stelt van de gemiddelde lezer. Wat wil die weten? Waarmee kan ik hem/haar informeren? Dat al, met anekdotes als smaakmaker ertussendoor, maakt de verslagen interessanter om te lezen.

WEDSTRIJDEN

Het is zinvol een Wedstrijdcommissie in het leven te roepen. En daarnaast een commissie voor Algemene Evenementen in de winter. Iets voor u?

EN MEER :

- Checklijsten maken voor evenementen. Er zal een gastheer/gastvrouw aangewezen worden per evenement.
- Er zal een nieuwe flyer gemaakt worden, te gebruiken voor de werving van nieuwe leden. Er komen geen stickers meer.
- Met de meeste activiteiten gaan we door op de ingeslagen weg.
- De Zeetochten blijven, evenals Plassenevenementen, maar ook Gezelligheidsweekenden en Nachtzeilen
- Het Rondje Noord-Holland wordt vervangen door een Texeltocht.
- We streven ernaar jaarlijks een Instructieweekend te houden, afwisselend georganiseerd door/in Noord of door/in Zuid.
- Er komt een nieuw evenement: estafettezeilen op diverse schepen.
- We maken ons op voor het derde DCN LUSTRUM feest! Dat zal plaatsvinden op 22 april 2007.
- Opnieuw Cursussen Vaarbewijs, Theoretische Kustnavigatie, Marcom B, Meteo en Motorteknik en Wedstrijdreglementen.
- Aandacht voor de vrouw als volwaardige zeilmaat. Er komen speciale Vrouw-aan-het-roer (= man-op-het-voordek-) trainingen. Door ervaren DCN-vrouwen.

Anneke Berkhout, JANNEKE

BOOTRUIT AAN VERVANGING TOE ?
(VOLGENS MAL OF OUD MODEL)

KIM vormgeving

Constructieweg 1, Nieuwgrin - Tel. 030 60 60 110 - Fax 030 60 67 606 - www.kim-vormgeving.nl

- Yachttextiel
- Hoezen, Majndrop systeem
- Opbergzakken
- Sprayhoods
- Kajuitbekleding
- Buitenkussens
- Relingkussens
- Uitrusting voor alle Dehlerjachten

weber
YACHTTEXTIL

Yachtstoffeerderij
Weber GmbH
Telefoon 00 49 2903326
Telefoon 0049 29032004
Fax 00 49 29031703
www.weber-yachttextil.de
info@weber-yachttextil.de

10.000 knots...???

Nee, maar wÈl het 10.000e prikbordbericht; een mijlpaal waarbij wij toch heel even stil willen staan!

Een dankwoord is hierbij op zijn plaats aan alle websitebezoekers die hieraan hebben bijgedragen. Leden/bezoekers/berichtenplaatsters...geweldig!

Slechts in bijna 4 jaar tijd van lege prikboarden naar de 10.000 berichten. Dit hadden wij nooit kunnen dromen! Dankzij jullie - soms onvermoeibare- inbreng is de website geworden tot de informatiebron voor ons aller hobby, nog afgezien van het digitale clubhuisgevoel wat bij veel leden leeft.

Wij kregen heel Veel bedankjes via de prikboarden op de website, waarvoor uiteraard! Onze dank, zelfs met berichtjes dat wij ons zelf te kort zouden doen met alleen bovenstaande melding.

Maar wij blijven bij ons standpunt: de leden maakten de 'inhoud' van onze site tot wat het nu is. Onze bijdrage aan het succes zit in het feit dat we er alles aan doen om de digitale clubhuisbar een fijne plaats te laten zijn om samen regelmatig een bavaria te komen nuttigen!

Op naar de 20.000!!

Webteam DCN
Rob en Annelies

jfb b.v. specialisten in watersport
Voor jachtservice en winterstalling op maat
surf naar:
www.specialisten-in-watersport.nl
t.sjalk 2-4 • nl-8721 en warnis • tel. +31 (0)514 682238 • fax. +31 (0)514 682592




Offerhaus Watersport

Westhavendijk 44
3241 LP Middelharnis

De specialist voor uw:

- * Jachtschilderwerk
- * Osmose- behandeling
- * Polyesterreparaties
- * Scheepsreparaties
- * Ligplaatsen
- * Winterstalling (binnen & buiten)



Telefoon: 0187 484797

Internet: www.offerhauswatersport.nl

Fax: 0187 483566

DEKKER WATERSPORT 2500M² VOL MET WATERSPORTPLEZIER

Ja, u leest het goed. Stelt u zich voor: 2500 m² vol met watersportartikelen en zoals u van ons gewend bent SUPERSCHERP GEPRUSD! Een greep uit onze artikelen: verftikelen, electronica, touwwerk, kleding, schoenen, buitenboord motoren, redding-vlotten, harpsluitingen, stuurautomaten, verstaging, fenders, camping gas, poetsmiddelen en natuurlijk de eigen zeilmakerij!



o.a. dealer van



ZEILMAKERIJ



HOE BEREIKT U ONS

VANAF AMSTERDAM: Ringweg A10 borden Zaanstad volgen. Via A8 afslag Zaandam-Zuid (afrit 11) onderaan de afslag rechtsaf. Over de Den Uylbrug bij de kruising met stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport zit aan het einde links. (Dit is tegenover onze oude vestiging.)

VANAF A7 HOORN: A7 richting Amsterdam/Zaanadam nemen (A8). Nogmaals afslag Zaandam-Zuid en onderaan de afslag rechtsaf. Over de Den Uylbrug bij de kruising met stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport zit aan het einde links. (Dit is tegenover onze oude vestiging.)

VIA HET WATER: Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf. Gratis aanleggen en op aanvraag gratis overnachten. Water en 220V aanwezig.

ZAANDAM, PIETER GHIJSENLAAN 4. TEL.: 075 - 6 163 362. WWW.DEKKERWATERSPORT.NL.

Und jetzt 'nach Rugen' deel 2



Vervolg Op Koers nr. 3 2006

Noord-Oost Rügen

We vertrekken uit Lauterbach voor onze volgende bestemming op ons rondje Rügen. Met een halfwindje 4 tot 5 en zeilen we heerlijk naar Sassnitz de zon begint te schijnen het wordt kraakhelder. We genieten van de uitzichten op de badplaatsen die we eerder per trein hebben bezocht en waar we badend in zee en zomerzon luierden.

Omdat het zulk fantastisch zeilweer is en voor de volgende dag weer regen en onweer met windstoten worden verwacht, besluiten we door te varen naar Lohme. Vanaf Sassnitz varen we langs de prachtige krijtrotsen van het Noord-oosten van Rügen met als hoogtepunt de zogenaamde Königsstuhl. In het idyllische met rotsblokken aangelegde haventje van Lohme is plaats voor zo'n 40 schepen. Het is gelegen tegen een steile



rotswand, waardoor je een gigantische trap op moet om bij het plaatsje Lohme te komen. De goederen voor de haven nodig zijn, worden met een kabelbaantje vervoerd.

In de plaatselijke dorpskroeg hebben we heerlijk vis gegeten en genoten van het fantastische uitzicht op de Oostzee. De volgende dag valt het weer nog mee en motoren we naar Glowe. We vertrekken vroeg omdat de voorspellingen slecht zijn. De afstand is maar 5 mijl; we zijn net voor de bui met regen en onweer binnen. In Glowe valt niet veel te beleven dus pakken we de volgende dag de bus naar Sassnitz. Vanuit de bus zien we weer het echte Oost-Duitsland met z'n woonkazernes, de slechte wegen etc. We spreken in Sassnitz een Duitse vrouw die ons vertelt over het harde leven in de voormalige DDR en de beperkingen die er waren om op Rügen te reizen. Er waren veel verboden gebieden die alleen beschikbaar waren voor partijleden. Nadat we gecontroleerd zijn door de Küstenwache vertrekken we, gevolgd door de TV camera's van het ZDF uit Glowe. Die zaterdag zou een special worden uitgezonden over Rügen. We belden nog de familie om het programma op de nemen, maar helaas werd ons vertrek niet uitgezonden.

Hiddensee

Na een mooie zeiltocht om kaap Arcona en door smalle geultjes langs zandplaten met vele vogels tussen Rügen en Hiddensee komen we aan in de haven van Vitte op Hiddensee, een autoloos eiland. Het vervoer gaat hier met paard en wagen en tractor en je kunt hier heerlijk wandelen en fietsen. 's Avonds genieten we van een prachtige zonsondergang achter de duinen. Achteraf hebben we spijt dat we niet naar Ralswick zijn gegaan. Ralswick staat bekend om zijn jaarlijks middeleeuws spektakel met piratenschepen, paarden, vuur en vuurwerk. Hierbij zijn in juli en augustus iedere avond zo'n 9.000 mensen aanwezig op een natuurlijke tribune. Volgende keer

gaan we hier beslist heen en blijven we ook wat langer in deze omgeving.

Deze keer gingen we door, heelijk zeilend op het fokje in de zon naar Barhöft waar we kunnen zwemmen. We vermaken ons met een zeeleeuw die op de steiger ligt om te wennen voor TV-



opnames. Deze zeeleeuw is bekend van de Duitse jeugd-TV serie Robbie, die wordt opgenomen op Rügen en omgeving. We wandelen hier in de bossen, beklimmen een uitkijktoren waarbij we een prachtig uitzicht hebben over de Bodden van Wiek en het eiland Hiddensee.

750 Jaar Barth

We varen bij Barhöft de Zingster-bodden op naar Barth, een prachtig binnenwater tussen het riet, heuvels en zandstranden. We komen een wedstrijdvloot van Seegelboote uit Barth tegemoet, het blijkt een wedstrijd te zijn in het kader van het 750-tig jarig bestaan van Barth. We komen aan in een nieuwe, in 2002 geopende marina met uitstekend sanitair Sauna etc. We liggen direct tegen de gerestaureerde Altstadt, met vele bezienswaardigheden zoals de prachtige gotische Mariakirche met museum. 's Avonds is er een groot feest in de haven, we worden gastvrij uitgenodigd in een grote botenloods met gratis Bier en Bratwürst, er staan lange tafels en er is humpamuziek. We spreken een schipper van de Seegelboote-wedstrijd in traditonele kleding. Hij verteld ons trots dat hij een aantal jaren in Nederland op een sleepboot heeft gevaren. Hij vindt het prachtig dat zoveel Nederlandse zeilers het nieuwe Duitse zeilgebied ontdekken. Terug in Barhöft liggen we naast dezelfde Duitser (met een Duetta) als enkele dagen daarvoor. We drinken nog gezellig een biertje en gaan onder de wol.

Lübecker-bucht

Ons volgende doel is het toeristenplaatje Warnemünde het eigen Seebad van Rostock zoets als Volendam t.o.v. Amsterdam. We worden hier weer welkom geheten door onze Duitse vrienden van de Duetta, hij staat al van veraf te zwaaien dat we naast hem moeten komen liggen. Warnemünde is een aaneenschakeling van cafés, kroegen, eethuisjes, restaurants



etc. We worden gewezen op een klein restaurantje op de kade, Cubar genaamd, we drinken er een heerlijke Cubaans cocktail en eten een lekkere Cubaanse steak, ook hier betalen we weer hele redelijke prijzen.

De volgende dag pakken we het lokale treintje naar Rostock en binnen een half uur staan we midden in de Hansestad. Rostock is een oude stad met de oudste universiteit in het Oostzee gebied. We bummelen zoals de Duitsers zeggen door de historische binnenstad met z'n oude kloosters, Gotische kerken, vakwerk loodsen in de oude haven etc. ook liggen hier weer een aantal prachtige nieuwe jachthavens vlakbij de oude stad. Wat opvalt, is dat er veel straatmuzikanten zijn, waarbij soms prachtige klassieke vioolmuziek wordt gespeeld. Dus als je die kant uitgaat, Rostock is een aanrader. We vervolgen onze tocht naar Kühlungsborn, een van de aantrekkelijke badplaatsen aan de kust van Meckelenburg-Vorpommern. De haven van Kühlungsborn is gloednieuw met uitstekend faciliteiten en op steenworpafstand het strand. Loop het plaatsje in en bekijk de gerestaureerde oude Jugendstil Bad-architectuur.

We verlaten de voormalige DDR en steken over naar Grossenbrode en bezoeken de voor Dehler-eigenaren overberekende Marina, (zie ook ons verhaal OK 2005 nr 5).

We vullen hier ons servies weer eens aan. We ontmoeten hier onze burens uit de haven van Katwoude. We zijn nu precies een maand onderweg en besluiten om maar eens de terugreis te aanvaarden.

Westenwinden

Het is inmiddels augustus. En zoals wel vaker de laatste jaren is het niet de mooiste zomermaand. We zeilen naar Orth op Fehmarn en blijven daar 2 dagen, windje 7/8 en genieten vanuit de kuip van het spectaculair kite-sufen.

Er valt verder niet veel te beleven, alleen een gezellige ouder-

wets kroeg: "t' Kraaienest".

Met een zuidenwind zeilen we naar Kiel en kunnen nu in een rechtstreekse koers zonder schietoefeningen naar de haven van Laboe, we ontmoeten hier medezeilers met wie we ook op de heenweg opzeilden. We zijn net op tijd binnen, 5 minuten later barst er een bui los met 45 knopen wind. Weer een dag wachten en dan op naar het Kielerkanaal via Rendsburg waar we onze tank volmaken zodat we indien nodig met een volle tank op de motor naar Nederland kunnen komen. We zullen 6 dagen in Brünsbützel blijven, regen en wind 6/7 west en noord dus we gaan maar niet de Elbe op. We vermaken ons met het bekijken van de zeeschepen die door de sluis komen. Zaterdag is er feest op de kade, Jenny wordt op het podium gevraagd om te koken met de Duitse TV-kok Thies Müller.



Maandag 8 augustus is het nog steeds slecht weer, we blijven maar liggen, s'avonds om 18.00 uur wordt het wat droger, de wind is minder geworden, het tij gunstig, we starten de motor en varen naar Cuxhaven. Om 20.30 zijn we in Cuxhaven en de wind neemt al weer toe, maar het voordeel van Cuxhaven is dat je er goed beschermt ligt. Ook hier zullen we 6 dagen blijven, we krijgen hoe langer hoe meer gezelschap van mede-verwaaiden. De wind giert door het want en regenbuien wisselen elkaar af. 's Ochtends bij de havenmeester verzamelen zich land(lot)genoten bij de havenmeester om de weersberichten en weerkaarten te bekijken om tot de conclusie te komen dat er maar weer een borrel kan worden genomen. Sommige raken een beetje in paniek, de vakantie is bijna voorbij en maandag moet men weer aan het werk. Familie wordt gebeld, vervoer geregeld, en dan de boot maar later ophalen. Een enkeling waagt het er op maar is binnen een uur weer terug. Ondertussen huren wij fietsen en verkennen de omgeving. We fietsen naar Dünen een leuke badplaats ten noorden van Cuxhaven. We besluiten om dit keer maar niet naar Sail Amsterdam te gaan, maar in Bremerhaven. Het evenement is hier minstens zo groot, we kopen met mede-verwaaiden een goedkope groepskaart voor de trein (we blijven tenslotte Hollanders). Zondag 14 augustus is het weer zodanig opgeknapt dat we naar Norderney kunnen, het wordt een prima zeilen motordag. Op Norderney blijven we weer een dag, we probeerden wel te vertrekken maar even buiten de haven zagen we de brekers als gevolg van de nachtelijke wind. Dus nog maar een nachtje gebleven. Het verhaal over verwaaid liggen voor de Duitse bocht wordt uitgebreid beschreven in Zeilen nr.12 van

2005, we zien hier onszelf op de foto op de steiger bij dit verhaal, onder het motto: "Morgen wordt het beter".



Tenslotte

Een reis naar Rügen en de Noordkust van de oude DDR kan ik een ieder aanbevelen, er is veel te zien. Prachtige oude Hanzesteden, de havens zijn over het algemeen uitstekend. Er zijn veel nieuwe havens ontwikkeld, met vaak steun van de Europese Unie. De oude steden zijn of worden gerestaureerd. Dieselolie en water kan bijna in alle havens worden getankt. Uit eten, biertje en wijntje zijn goedkoper dan in Nederland.

De kaarten die we gebruikten zijn de Sportschiffartskarten serie 1, 2 en 4 met CD van Maptech, zodat je ook je eventuele laptop kan gebruiken of reisvoorbereiding thuis op je PC kunt doen. Voor de navigatie: het boekje Wegepunkte der Ostsee, die corresponderen met de kaarten. Verder kun je in bijna alle havens de 4 gidsen Sejlereis krijgen waarin alle Deense en Duitse havens in de Oostzee worden beschreven.

Ons advies: Hou rekening met verwaaidagen!



Jenny en Fred Pijper
Waterweelde