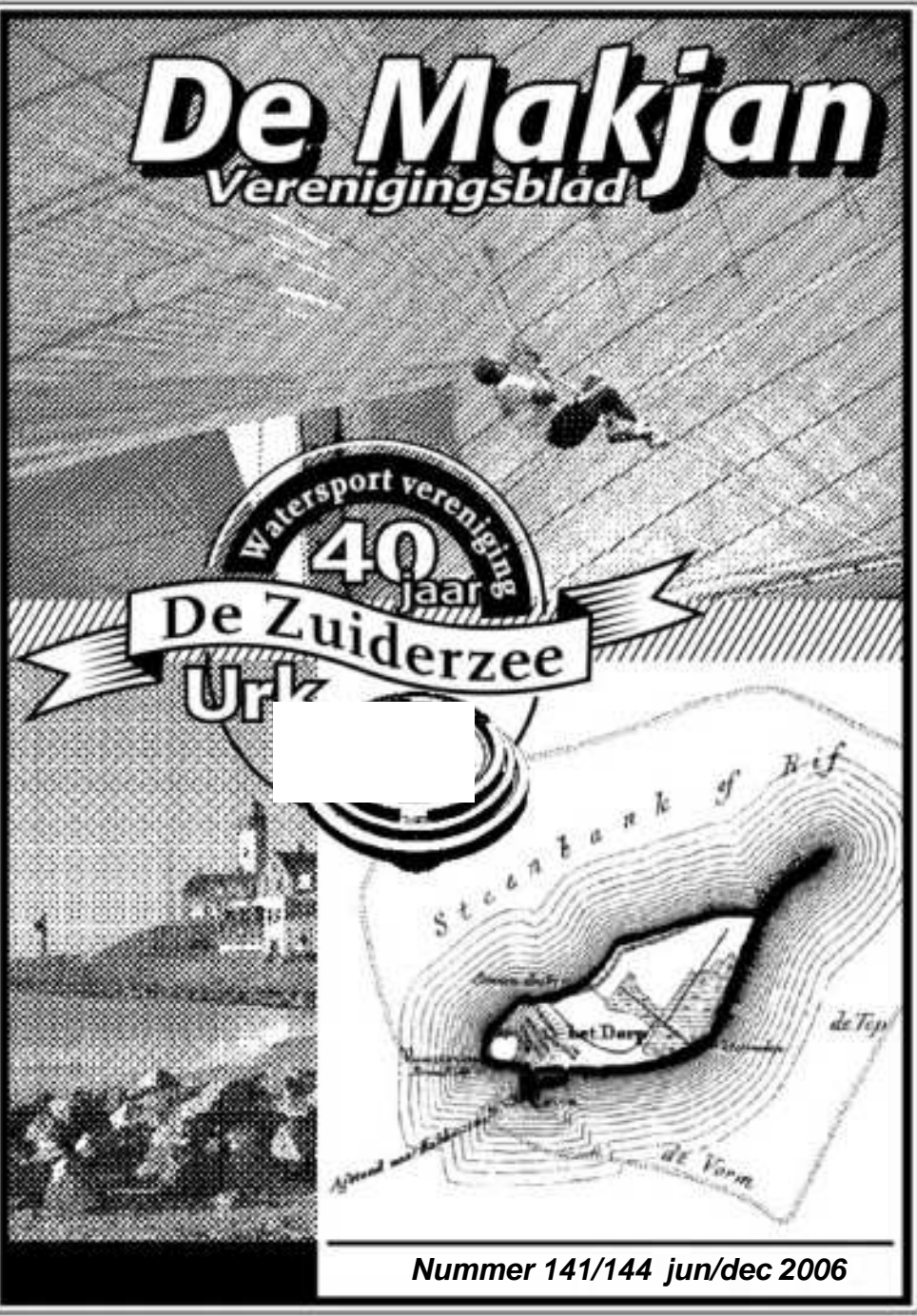


De Makjan

Verenigingsblad



Nummer 141/144 jun/dec 2006



Tankstation "Westwal"
Oliehandel G. de Boer fa.
Westwal 1 | 8321WG Urk
Tel.: 0527-687080
(ma t/m za van 8 tot 20u.)
B.g.g.: 06-51009356
(di t/m za van 9 tot 20u.)

TOTAL

Uw adres voor:

- Diesel
- Euro 95
- Super +
- Primagas
- Campinggas
- Smeerolie
- Propaangas
(lichtgewicht & normaal)

***Wij bezorgen
bij u aan boord!***



PRIMAGAZ
PRIMAGAZ ENERGIE



Redactienieuws



Het jaar nadert het einde. Zo'n periode doet altijd een beetje achterom zien. We staan er vertst van hoeveel er in een jaar tijd gebeuren kan. Goede dingen waar we mooie herinneringen aan bewaren en slechte dingen die we maar liever zo snel mogelijk vergeten. Voorzover dat kan natuurlijk. Er zijn zaken die zich niet laten vergeten. Waar je verder mee moet leven. Laten we vooral naar elkaar om zien.

En dan, ja, het is een behoorlijke tijd geleden dat u de MAKJAN op de deurmat bezorgd kreeg. Het is heel wisselend met kopy. Vooral de laatste maanden is het weer heel erg rustig geworden. Met veel pijn en moeite lukt het dan om een beetje een interessant verenigingsblad te vullen. Volgend jaar, en dat is het zo, bestaat de heruitgave van de MAKJAN 25 jaar. Wat denkt u, zou daar nog een jaar of misschien wel vijf jaar bij moeten komen? Of kunnen we elkaar beter gaan bereiken via internet! Het is aan u, lezers en schrijvers!!

De redactie wacht uw reacties gespannen af, en vooral: maken we het dan ook met z'n allen waar?

Goede feestdagen en voor 2007 alvast een goede vaart toegewenst.

Redactie van de MAKJAN



DIT IS MAKJAN NR:141-144
Vierentwintigste jaargang
December 2006

De MAKJAN is het verenigingsblad van WSV "De Zuiderzee" en verschijnt 6 x per jaar te weten in de maanden: februari, april, juni, augustus, oktober en december.

De redactiecommissie bestaat uit:

Fred Brouwer, De Noord 113, 8321 JZ Urk



Teun Buter, Rinnewaard 21, 1824 JB Alkmaar



Gerrit Pasterkamp, Wijk 1 nr. 82 A, 8321 EN Urk



Jacob van Urk, Roggebot nr. 26, 8321 RA Urk



Co Wakker, Wijk 6 nr. 5, 8321 VA Urk



Redactieadres: De Noord 113 8321 JZ Urk

E-mailadres: makjan@planet.nl

Bezoek ook de site op internet: www.wsvdezuiderzee.nl

Uw bijdrage voor het eerstvolgende clubblad zien wij graag voor:

15 februari a.s.



Marifoon voor pleziervaart vergunningvrij



DEN HAAG - Eigenaren van pleziervaartuigen hoeven vanaf eind volgend jaar niet langer een vergunning aan te vragen voor een marifoon. Dat liet het ministerie van Economische Zaken woensdag weten. Ook voor zendamateurs vervalt de plicht een vergunning aan te vragen.

Schippers gebruiken de marifoons voor de communicatie met elkaar en met de wal. Om de kwaliteit van het gebruik van de marifoon te kunnen waarborgen, blijft na het vervallen van de vergunningen wel een bekwaamheidstoets in het gebruik van de apparatuur vereist. Ook zendamateurs hoeven in de nabije toekomst geen vergunning meer aan te vragen voor het uitoefenen van hun hobby. In totaal gaat het om 12.000 mensen. Ook voor het gebruik van een bootradar en apparatuur om noodsignalen uit te zenden als een schipper in problemen komt, vervallen de vergunningen. Door afschaffing van de eisen voor al deze soorten apparatuur, komen bijna 66.000 vergunningen te vervallen.

De afschaffing van de vergunningen maakt deel uit van een serie maatregelen van staatssecretaris Karien van Gennip van Economische Zaken om het vergunningenstelsel te vereenvoudigen. Hierin zijn vijftien kleinere wetwijzigingen van zeven ministeries gebundeld, die samen moeten leiden tot een afname van ruim 67.000 vergunningen per jaar. Dit moet bedrijven en burgers een vermindering van de administratieve lasten en leges opleveren van miljoenen euro's per jaar.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat schaft ook een aantal vergunningen af, waaronder die voor beroepsgoederenvervoer voor de binnenvaart, de vervoersvergunning, de vergunning voor collectief personenvervoer. Ook op terreinen van andere ministeries worden enkele vergunningen afgeschaft.

Bron Telegraaf.nl



Van de Steiger



Willy en Ton Gilles met 'Horus' naar Noorwegen

19 mei / 5 juni Urk-Askoy

30 juni / 28 juli Askoy - Sognefjord - Urk. (totaal 1441 NM.)

Waaien dat het rookt

In al de jaren dat we zeilen zijn we ook met onze boot op vakantie geweest. Deze keer varen en vliegen we. Als ons vliegtuig op eerste Pinksterdag weer boven Nederland is en daalt om de landing voor te bereiden, zien we onder ons een stuk van het IJsselmeer dat ons erg bekend is. Toch even goed kijken wat we nou eigenlijk zien. Het Ketelmeer met IJsseloog en iets verder op ligt Urk waar we twee weken geleden met onze 'Horus' vertrokken.

Toen in februari bleek dat de Schotlandtocht van de Kustzeilers dit jaar op 2e Pinksterdag zou starten, besloten we om in onze meivakantie al naar de Noorse westkust te varen. Zo kwam het dat we in het vliegtuig zaten van Bergen via Oslo weer naar Amsterdam. Hoe riant! Zeker met de wetenschap dat we deze vakantie 4 weken later in Bergen weer kunnen voortzetten.

Ons vertrek op zondag 21 mei van Urk ging vooraf door een tweetal stormachtige dagen; we varen wel naar Den Helder met de wetenschap dat de volgende dag de stront weer van de dijk zal waaien. 'Arm chair-sailing' was het geweest toen we in februari vol vertrouwen een retour Bergen Amsterdam boekten. Het moet toch kunnen in twee weken tijd naar Bergen! Nou met de windverwachting zoals die er maandag 22 mei uit ziet lijkt daar dus niets van goed te komen. We beginnen ons al helemaal thuis te voelen bij de Koninklijke Marine Jachtclub in Den Helder. Dat afwachten met twee geboekte vliegvluchten die in het water dreigen te vallen is al een vak op zich. Gunstige bijkomstigheid van het wachten is wel, dat Willy nog wat tijd heeft om te herstellen; ze had met een val twee weken eerder haar schaambeentjes gescheurd en loopt nu met krukken en een van pijn vertrokken gezicht. Om met haar naar zee te kunnen gaan is een wat betere conditie erg wenselijk.



Bestuur



Naam :	Adres :	Telefoon :
WSV de Zuiderzee	Keteldiep 24	0527-685413
K.L. Kramer, voorzitter	Zuiderpalen 8	0527-688346 06-5530 0519
E-mail		voorzitter@wsvdezuiderzee.nl
H. de Haan, secretaris	Het Roer 16	0527-685222 06-53221127
E-mail		henk.dehaan@wsvdezuiderzee.nl
A. van Veen, penningm.	Wijk 7 nr 38	0527-684471 06-2241 6899
E-mail		albert.vanveen@wsvdezuiderzee.nl
J. van Veen	Pinksterbloemstraat 18	0527-683365 06-50582463
E-mail		jelle.vanveen@wsvdezuiderzee.nl
G. van Leeuwen	Kooizand 6	0527-684559 06-51113894
E-mail		gerrie.vanleeuwen@wsvdezuiderzee.nl
C. Keijzer	Steenwijkerdwarweg 4 Marknesse	0527-203257 06-5346 0991
E-mail		cees.keyzer@wsvdezuiderzee.nl
T. Bakker	Ameland 25 Emmeloord	0527-620330
E-mail		teun.bakker@wsvdezuiderzee.nl
D. Smit	Waterhoen 16	0527-685380
E-mail		dirk-smit@hotmail.com
J. van Eerde	Het Ruim 47	0527-684099 06-5358 3085
E-mail		jurian.vaneerde@wsvdezuiderzee.nl



Op woensdag laten de weerkaarten een verbetering voor de daarop volgende dagen zien en donderdags (Hemelvaartdag) verlaten we rond het middaguur op het staartje van de eb Den Helder om door het Molengat naar zee te gaan. Met een knik in de schoot kunnen we pal noord voor liggen. De eerste dag loopt het mooi, wind west 4, maar na de eerste nacht gaat de motor bij en dat blijft de rest van de oversteek zo. Het plan was Tananger aan te lopen; we kiezen uiteindelijk voor het iets noordelijker op Karmoy gelegen Skudeneshavn, waar we zaterdagavond om half tien in de regen afmeren. 394 Mijl op de log. Een prima aan te lopen haven met een typisch Noorse uitstraling. Van hieruit kunnen we de volgende dag door de Karmsund ook met de verwachte toenemende wind nog naar Haugesund varen. De stevige Nw wind houdt ons nog een dag in Haugesund want de sprong naar de scheren gaat nog even over onbeschut water. De tocht richting Bergen kan verder door de scheren gemaakt worden en dagelijkse grote afstanden zijn niet meer noodzakelijk. We treffen prachtig helder voorjaarsweer; mooie blauwe luchten met zo hier en daar een witte wolk. We genieten volop van dit mooie weer en het prachtige landschap. De bergen nog met sneeuw bedekt steken helder tegen de blauwe lucht en het blauwe water af. Wat een pracht! Dat het ook anders kan ervaren we op vrijdag als we iets ten noorden van Bergen op Askoy afmeren; wat een regen! Zaterdag is het gelukkig weer droog en maken we 'Horus' gereed om haar de maand juni bij Askoy Seilforening in een box achter te laten. Eerder deze week hebben we twee leden van deze club ontmoet, die spontaan ruggespraak hielden met hun havenmeester, waarna er voor 'Horus' een box beschikbaar is gedurende de maand juni, de periode waarin we niet aan boord zijn. Een wasmachine is op de haven niet beschikbaar; geen probleem de havenmeester Thorvald Haarberg neemt onze was mee en zorgt ervoor dat zodra we terug zijn alles weer schoon aanwezig is.

Ook heeft hij Willy met haar krukken gezien en brengt ons met onze twee tassen even naar de bushalte, vanwaar we de luchthaven Flesland bij Bergen kunnen bereiken. Askoy Seilforening bestaat al zo'n 26 jaar en heeft 600 leden; met zelfwerkzaamheid zijn de leden zes jaar geleden begonnen met de aanleg van hun jachthaven, die momenteel weer wordt uitgebreid.

Om kwart over twaalf stappen we op Askoy op de bus en zitten 's avonds om half elf thuis in Wijhe met een heel voldaan gevoel achter



een drankje.

Vliegen en zeilen

Na een drukke maand thuis vliegen we op vrijdag 30 juni met helder weer via Oslo naar Bergen over o.m. het IJsselmeer en Noordzee waar we zoveel gevaren hebben. Het is leuk om dat ook eens vanuit de lucht te zien Bijna alles is herkenbaar. Als we 's avonds om half acht op Flesland landen meldt de captain dat het bewolkt en 16 graden is in Bergen, brrr. Het weer is de volgende volle week echt prima zomerweer; zodra 's avonds de zon achter de bergen zakt is zeker bij wat wind uit het noorden een trui aan te bevelen. Ons doel is het Sognefjord; de Noren vragen zich af wat we daar zoeken; honderdtwintig mijl in en weer uit varen en zeilen is er zo goed als onmogelijk door de in de fjorden onvoorspelbare windkracht en -richting. We varen via Fedje en Eivindvik het Sognefjord in; via Hoyanger en Balestrand naar het Fjearlandfjord dat in het Sognefjord uit mondt. Fjearland staat in Noorwegen bekend om zijn antiquarische boekenstalletjes en wij bezoeken er met de bus de gletsjers die zich van de Jostedalsbreen hebben afgetakt. Het is echt heet die dag en de gletsjer is prachtig om te zien. Hier in het Sognefjord blijkt het tanken van diesel niet altijd even makkelijk; enige planning is op dit punt wel aan te raden; ook het omwisselen van onze Campinggaz tank blijkt in Noorwegen zo goed als onmogelijk, hetgeen ook door de distributeur in Nederland desgevraagd wordt bevestigd.

Via Hermansverk en Fresvik (getankt!) varen we door het Naeroyfjord naar Gudvangen. Dit fjord is ook een zijfjord van het Sognefjord en staat bekend om de aan beide zijden steil oprijzende bergen en het smalle fjord; wat een formidabel gezicht! Gudvangen stelt niet veel voor, er is een steigertje; anders ankeren. We gaan niet verder het Sognefjord in en gaan via Vik, waar we een Nederlandse dierenarts met zijn vrouw en zoon treffen, die al sinds achttien jaar daar wonen en werken; volgende week gaan zij naar 'pake en beppe' in Nederland op vakantie. Voor ons volgen dan een paar dagen met minder mooi weer; eerst vooral laaghangende bewolking met regen en later ook veel wind. De wind deert ons niet zo door de beschutting van de scheren, maar de laaghangende bewolking met name nog in het Sognefjord veroorzaakt periodes van slecht zicht. Leirvik is het laatste plaatsje dat we in het Sognefjord aandoen; prima ligplaats voor het hotel. We varen verder zuid door het prachtige scheren-



gebied van Bomlo. Het is een fantastisch gebied met schitterende ankerplaatsen maar vooral ook voldoende mogelijkheid om goed te kunnen zeilen en als het nodig is beschutting te vinden. Zo varen we via Festaa, Bakkasund, Fitjar en Rubbestad naar Espevaer. Espevaer ligt NW van het Bomlofjord en is zeker de moeite van een bezoek waard om zijn prachtige flora in een zo rotsachtig gebied. We maken daar een avontuurlijke wandeling. We willen nog even met het kabelpontje het werfje aan de overkant bekijken. Het pontje bevindt zich aan onze kant terwijl aan de andere kant ook mensen over gezet willen worden. We springen er zonder verder op te letten op en varen naar de overkant. Het werfje is rommelig en leuk om even te zien. Weer terug naar 'onze' kant van het water met het pontje. Dan pas blijkt ons dat er een 5 kronen muntstuk nodig is om de pont te laten varen; geen van beiden hebben we geld op zak. Daar staan we dan! Aan de overzijde ligt nog de Joy van kustzeilers Wim en Petra Ravestein. We roepen Wim aan en hij is bereid ons te helpen; daartoe doet hij twintig (!) kronen in de gleuf en komt met de pont naar ons toe om ons op te halen. Dan zijn we dus met zijn drieën aan de 'overzijde' en blijkt de pont opnieuw een muntstuk nodig te hebben voor de retourvaart. Geen van drieën zijn we zo rijk! Wat nu? Petra laat zich aan dek van de Joy zien en is de klos. Zij gaat de buurt in om geld te wisselen en zorgt voor onze veilige retourvaart. We vieren dit heuglijke feit met een drankje aan boord van de Joy. Erg gastvrij en gezellig.

Zeilen en wandelen

De volgende dag naar Kopervik op Karmoy. Inmiddels is ons duidelijk geworden dat als we de 'Preikestolen' in het Lysefjord willen beklimmen we niet naar het Lysefjord zelf moeten varen om daar dan omhoog te willen; dat gaat niet. We varen richting Jorpeland. Voor dit plaatsje ligt nog een gebied met wat rotsen waar je tussen kunt komen met maximaal drie meter diepgang. Een beschut eldorado, we ankeren er in zand. De volgende ochtend naar Jorpeland van waaruit je met de bus of een taxi naar de 'Preikestolenhyten' kunt gaan, waar de wandeling naar de 'Preikestolen' begint. Twee uur heen, twee uur terug lopen. Neem wel wat te drinken mee, geen 'koek en sopie' onderweg en een rotsachtig klim! Die zonder handicap en met goed schoeisel goed te doen is overigens. Eenmaal boven genieten we van het prachtige uitzicht over het Lysefjord en grieze-



len van de mensen die -naar ons idee- zo dicht aan de rand zitten of staan. Geen enkele belemmering om over de rand te gaan is aanwezig; alles puur natuur! Deze bezienswaardigheid is uiteraard het meest mooi met helder weer en dat hadden we; warm! De volgende dag varen we het Lysefjord in om vanaf het water ook de 'Preikestolen' te kunnen bewonderen. We varen er bijna aan voorbij, zo klein lijkt ie vanaf het water zo ver omhoog. Imposant is het zeker en niet alleen de 'Preikestolen' maar ook de rotsen die dit fjord omgeven zo steil uit het water en zo hoog! Je vaart er een paar meter langs de rotskant en nog steeds is het er voor onze dieptemeter te diep om een meting te kunnen presenteren. We meren 's avonds af in Forsand aan het begin van het Lysefjord. Door de vele toeristenboten die het fjord in- en uitvaren is dit geen rustige ligplaats, maar alle dagelijkse dingen zijn er verkrijgbaar, ook olie. We gaan naar de grote stad Stavanger en meren af in de meest westelijke haven het dichtst bij de terrassen. Ziet er gezellig uit en je ligt er redelijk beschut achter twee betonnen pontons. Het feest gaat wel door tot in de nachtelijke uren; wij vinden dat voor een keer niet erg. We bekijken de stad en doen inkopen en drinken ook een glaasje op een terras. Mooie stad Stavanger vooral zo in de zon.

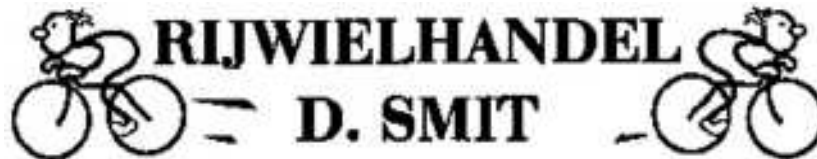
Zeilen en op de motor

Tananger hebben we op de heenreis overgeslagen en dus gaan we er nu heen. Een prachtig gelegen oord, met de dagelijkse benodigheden iets verder lopen van de haven. We wandelen en liggen op een rots op een beschut plekje over de Noordzee uit te kijken. Als we de volgende ochtend in de zon zitten te ontbijten, zien we uit het zuidwesten de wereld kleiner worden; binnen een half uur zit het potdicht van de mist. We hebben de tijd en het is ondanks de mist niet koud; we besluiten te blijven liggen vandaag en om schoon schip te maken. Water en stroom alles bij de hand en even later komt ook de zon er weer bij. We mogen de wasmachine in het hotel gebruiken. De daaropvolgende dag gaan we -voor het eerst weer over open zee- naar Egersund; het is blak dus motor bij. In Egersund bunkeren we olie en water en doen we onze laatste Noorse inkopen. Morgen zondag 23 juli vertrekken we om zeven uur naar zee koers zuid. Het wordt motoren; de eerste dag tot 's nachts half een, dan komt er een windje en kunnen we met een klein knikje in de schoot ruim zes knopen lopen tot de volgende ochtend om een uur of negen de wind



het weer laat af weten. Nu ik dit zit te schrijven is het maandag en mooi zonnig weer op de Noordzee het zicht is niet helder en we knarren op de motor, om de beurt wat slapen terwijl de ander wacht heeft. Vroeg in de avond is de zee als een spiegel als Willy wat verder weg naast ons dolfijnen ziet. Ze komen steeds dichterbij ons tot ze in onze boeg golf komen spelen. Ze zijn met z'n drieën en blijven geruime tijd bij ons zodat we alle tijd hebben voor foto's. We rekenen uit dat we met een gunstig tij ook het Stortemelk kunnen aanlopen voor nog een kleine afsluiting van de vakantie op Vlieland. Om acht uur dinsdagochtend lopen we de uiterton aan en een half uurtje later zijn we voor de haven; het tij heeft ons flink geholpen! Zoals verwacht hangen er rode vlaggen op het havenhoofd, maar de havenmeester verzekert ons dat we later die ochtend naar binnen mogen. Eerst maar ankeren en zwemmen. We besluiten gezien de warmte aan land en de mooie oosten wind om de volgende dag naar Den Helder te zeilen. Donderdag 27 juli meren we weer op Urk af. Zo hier en daar hebben we in dit verslag al wel een Ohh en Ahhh laten doorklinken. Wij vinden Noorwegen een fantastisch land dat als we er zo door varen ons steeds weer opnieuw boeit! En dat op drie dagen varen van hier.

Willy en Ton Gilles



VOOR AL UW REPARATIE

OF

NIEUWE EN GEBRUIKTE FIETSEN

Rijwielhandel Smit

Lijkant nr. 11a 8321 LK URK

Telefoon: 0527- 690 038 / 06 51 93 45 02



Een ontmoeting

Donderdagavond laat 15 juni kregen wij, de bemanning van de UK 158 een fax, via de Satcom -C installatie, van een collega met een net in de schroef. Een 30 mijl moesten we noodoost in stomen om hem te bereiken.

Zijn positie was 55 graden, 10 minuten Noord en 6 graden 20 minuten Oost. Daar aangekomen was er meer aan de hand. Want de collega is een zogenaamde multi-rigger, een visserschip dat met meerdere netten vist, in dit geval 6 stuks. En aan het net wat in de schroef zat, zaten nog 3 netten vast, tezamen met kabels en een visbord. Deze lagen dus op de zeebodem. Daar de collega vleugellam was, gingen wij dreggen om de netten bij ons aan boord te krijgen. Dit vergde een aantal uurtjes.

Om ongeveer 7 uur 's morgens kreeg ik ineens een bekend zeiljacht in zicht. Bekend van de Whitbread, of zoals die race nu heet, de Volvo Ocean race.

Het was de ABN-AMRO 2, het witte schip van het bankconsortium. Het jacht dat op een dramatische manier Hans Horrevoets moest verliezen en daarna nog de bemanning van de Movistar op moest pikken. Het jacht was onderweg van Rotterdam naar Goteborg en lag op dat moment aan kop.

Gekscherend zei ik tegen mijn collega, daar komt de bank met geld al.

Toch maar even het jacht geplot op de radar. Schrik niet, zijn snelheid bedroeg bij een iets hogere koers dan halve wind 17 tot 18 knopen. En dat bij een windkrachtje 3-4 uit het noordwesten. Wat zou ik graag even aan boord zijn geweest.

De andere dag stond de 6-uurs op het programma, misschien dat ik dan weer even lekker kon zeilen met Teun Buter op de Rockall.

Dat zou echter moeilijk worden, want na het netwerk, de kabels en het visbord van de collega op het dek gehesen te hebben, moesten we hem nog slepen naar Lauwersoog. Afstand 110 mijl naar het gat van Schiermonnikoog. Die 6-uurs zou ik helaas missen.



Wat schetste mijn verbazing, toen ik op zaterdag te horen kreeg, dat deze wedstrijd afgelast was. Niet vanwege het weer, maar vanwege de animo, of beter gezegd het gebrek aan. Aangemeld slechts 3 boten.

Inmiddels zijn alle wedstrijden weer gezeild. De opkomst is vooral op zaterdag maar zeer matig te noemen. Naar de oorzaak kunnen we slechts gissen.

Kom op heren/dames zeilers, we zijn toch niet wedstrijdmoe?

Misschien dat we wat betreft dan nog wat kunnen leren van die lui op de ABN-AMRO 2.

Gr Jac.

zeilen op de fiets, 2006.

Voordat ik onze chauffeur en reisleader de enveloppes met inhoud overhandig, wil jaap jullie eerst nog deelgenoot maken van zijn verslag om de fietsdagen wederom de revue te laten passeren.

Vorig jaar heb ik ook een verslag geschreven wat later ook nog in ons zeilverenigingsblaadje "de Makjan" kwam te staan. Wederom zullen we 't maar houden op met de aanhef : "Zeilen op de fiets". Net zoals eens de Noormannen hun verkenningstocht begonnen om al zeilend in Normandie voet aan land te zetten. In Oostenrijk deden we 't af met categorie II nu hier met categorie I. Onze eerste fietsdag ging gepaard met een korte inleiding van de chauffeur.

Dames en heren ik zal 't jullie kort houden. Ik pak de fiets en Paul "de fietsdocent" zet 'm neer. Eerst moeten alle fietsen staan en dan mogen jullie eraan komen. Dus handjes af van de fietsen. Enig respect begon te dagen omdat een heel scala aan opleidingen de revue passeerde.

We houden 't er maar op dat allebei een universitaire graad hebben gehaald voor 't vakgebied waarin ze aan ons als zodanig werden meegegeven. Hoop niet op protest om 't zo te definiëren. Er mag nu



Makjan 141-144





al gezegd worden dat Paul en Erwin ontzettend hun best hebben gedaan, een goed span en daar zijn we zeer verguld mee. Zo gezegd zo gedaan. Een ieder was tevreden met hetgeen hij had gekregen met hier en daar een bijstelling. Iedereen op z'n ros en maar fietsen, totaal een 35 km van Beaumont naar Brionne. Ik noem 't in dit geval ten zuiden van Rouen.

Witte borden met groene omlijsting maakte 't gemakkelijk naar de eindstreep te snellen. Een steile helling naar beneden gaf de fiets een enorme vlucht. Daarna in 't stadje parkeerde ik de fiets. Later tilde ik m'n fiets op. De fiets had ik, maar 't wiel bleef staan. De handmoeren zaten los en daar schrok ik toch wel even van. Iemand had een hand boven m'n hoofd gehouden. De ruine bezocht, adempauze om dan voor de eerste fietsdag de eindstreep in Brionne te halen. Erwin bracht de bus met die kostbare lading weer veilig naar z'n stal.

Fris en monter van start voor fietsdag II.

De Seine kronkelt zich hier door 't landschap. 't Plaatsje Jumiege ligt





precies midden in zo'n lus van de rivier. Gevolg was dat meerdere malen van 't veer gebruik moest worden gemaakt.

Het vwerzetten was gewoon niet van de lucht. Die pontbaas zal op een gegeven moment hebben gedacht of gezegd : "Daar heb je alweer die Hollanders". 't Was een welkom element voor de broodnodige verandering. Daaraan vast een bezoek/geschenk aan de kathedraal van Rouen.

Interessante uitleg van onze Paul. In de katholieke kerk is 't meeste omgeven met veel "schmuck". Is niet erg als we maar voor die ene opgaan. Had een kaarsje gekocht en daarmee kun je een voorspoedigheid wensen, dat we 't met z'n allen erg plezierig mogen hebben.

Jullie zullen begrijpen dat er gaandeweg niet teveel zal worden uitgewijd over alles wat aan fietsen in de omgeving te beleven is. Meer een beeld zoals mijn ogen dat hebben beleefd en gezien.

Spoorsslag belanden we bij de derde fietsdag.

In hoofdzaak omgeving Giverny waarbij nu niet eens ponten werden bestegen maar bruggen. Voor de laatste brug vonden we in Freneuse



een restaurant met terras, waar we heerlijk met de Limburgers koffie met gebak (un gateau chocolat) hebben genomen. Later zegt de Groningse buurman tegen mij :”zo heet m’n buurvrouw ook”, maar dan op z’n Nederlands, zo van, ik ben met catootje naar de botermarkt gegaan. In de bus en naar ‘t plaatsje Vernon ten oosten van Rouen waar een hele kunstenaarswereld zich liet vestigen. Een van die beroemde kunstenaars, die niet meer van ons netvlies is te verwijderen, was Monet uit de tijd van de impressionisten. ‘t Rare is altijd van beroemdheden dat ze eerst worden verguisd om daarna uit te blinken. O.a. van Gogh en Rembrandt zijn daar voorbeelden van. Monet was zo’n schilder: wat ‘t ie zag, daar legde hij z’n gevoel in. Een verbijsterend mooie aangelegde tuin zette hem aan tot ongeevenaarde beschilderde schilderijen getuige “de vijver met lelie” en “‘t japanse bruggetje”. Hebben we allemaal op film staan. Je kunt stellen dat ‘t allemaal zo fascinerend was dat je zelf ook de fascinatie kreeg aangereikt. De pater van Vernon en vriend Paul laten we maar met rust anders raak ik ook nog de draad kwijt. Vernon staat ook bekend om de assemblage van de Arianeraket en als ville fleurit exquis in een grote bloemenpracht.

Excursiedag

De excursiedag is eigenlijk de dag, waar voor een ieder ‘t eigenlijk ook een beetje om begonnen is, niet voor niets staat Normandier ook onlosmakelijk verbonden met de geallieerde landing op 6 juni 1944 wat een begin inluidde om onder ‘t juk van de Duitsers uit te komen. Pegasus (‘t vliegend paard) en d’Arromanches werden als eerste deze dag bezocht. Pegasus “de brug” als belangrijke schakel en d’Arromanches als kunstmatige haven om alle ingrediënten aan te voeren. Alle eer aan de gevallenen. Ergens las ik nog een treffende tekst:

de soldaten hadden een rendez-vous met hun destiny.(lot)
wij bezoekers hadden een rendez-vous met history.(geschiedenis)
‘s Middags konden we nog gauw wat gaan eten. Paulus heeft een strak programma. Die steak au coeur dwz. uit ‘t hart van de haas moesten Jacob en Jaap wel plus rapide verorberen. We hebben nog net op tijd de bus gehaald. Daarna was ‘t de beurt aan wat latere geschiedenis over een tapijt wat de geborduurde belevenissen beschrijft van Mathilde en William de Conqueror.

‘t Mondde uit in een 600 jaar lang Franse bezetting op Engels







grondgebied. In 1944 mochten de Engelsen de Fransen weer bevrijden. Misschien vergezocht, maar je krijgt 't op zo'n dag van Paulus aangereikt.

In de twintigste eeuw begon 't met de eerste- en tweede wereldoorlog, daarna de koude oorlog om te eindigen met de oorlog van de vrede, wat we samen kunnen vatten als de symboliek van de twintigste eeuw: geschiedenis die bouwde aan een uiteindelijk doel: de vrede.

De vierde fietsdag gaat de boeken in als zijnde een uitputtingsslag, maar wel voldaan.

Voor ons allen zat 't eerste gedeelte rond 't Marais Vernier(moeras) er vrij snel op. Nu werd er geopperd om er een tweede gedeelte aan vast te knopen. Drieëntwintig mensen met Paul aan kop waagden 't er op. Dat 't gelijk al een beproeving zou worden, had menigeen niet kunnen bevroeden. Iedere keer een bocht om met de veronderstelling :”We zijn er!” 't Bleef maar uit en dit was voor zes mensen aanleiding om terug te keren naar de bus. De overige 17 zetten door en zoals Paul zegt, waar wordt geogst zal ook een beloning volgen.



Jerommeke had zo'n digitale klok op de fiets gemonteerd, die een snelheid van 45,4 km in de afdaling aangaf. Vervolgens kon ook worden afgelezen dat we een half uur over tien kilometer hadden gedaan. De verdere route bestond niet meer uit zo'n lang steile klim. De bossen uit de lanen in en Paul maar zeggen : "Jongens nog 10 kilometer". En dat ging zo een paar keer met daarbij denkend, kan die Paul nou kaart lezen of niet. Wil hij ons tot een prestatie bewegen. De route was mooi en sterkte ons in 't doorgaan. Dan weer verhard dan weer onverhard. Al die inspanning mondde uit in sanitaire stops. Zowel mannen als vrouwen lieten niet verstek gaan en volgden gewoon hun natuurlijke aanleg. Zonder gene werd de blaas geleegd. Met recht een hele opluchting. Uiteindelijk bereikten we de bus en was 43 kilometer afgelegd met 't gegeven van de morgen erbij $>43 + 28 = 71$ km. Voor velen een hele prestatie. Proficiat!

Met de vijfde fietsdag werd de route weer opgepakt zoals die afgelopen zondag was geëindigd.

Makkelijk de bordjes volgen. (wit met groene omlijsting) In Pont Audemer waren we met de limburgers toe aan een versnapering. Een geschikte tent met terras. Enkele dames hadden een kopje koffie besteld. Onder 't schuim zat niet veel koffie. Twee slokjes en 't kopje was leeg. Iemand naast haar lanceerde de opmerking : " 't Lepeltje wordt niet nat he"! De uit de kluiten gewassen strammer Max vergoedde veel. Ook deze laatste dag was er een vervolg op de route met lichte steigingen en dalingen. De bus stond ons op te wachten om nog een laatste handeling te verrichten, nl. de fiets schoonmaken en poetsen. De volgende gasten moeten weten dat we er geweest zijn. We waren een hecht fijne groep geworden met een belangrijk doel: je open stellen voor de ander. Vandaar ook dat menigeen zich deze tocht zal blijven herinneren.

De chauffeur Erwin bedankt voor 't veilig loodsen naar de diverse attracties. Paul bedankt voor geleverd commentaar van een ras-sechte francofiel. Zoals gebruikelijk laat ook deze groep zich niet onbetuigd en overhandigd hierbij een enveloppe met inhoud aan Erwin en een aan Paul.

Voor allebei proficiat en allemaal wel thuis.
Regards.



Zorgen over watersport op IJsselmeer

De vijf watersportverenigingen HISWA, Recron, het Watersportverbond, Beroepschartervaart BBZ en Sportvisserij Nederland zijn het niet eens met de handhaving van het Europese natuurbeleid op en rond het IJsselmeer. Om de overheid de ogen te openen schreven zij het zwartboek (On)bedoelde gevolgen Natura 2000.

Onder de naam Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren hebben de vijf verenigingen al vaker aan de bel getrokken bij verschillende overheden. Zij vinden dat ze worden beknot in hun mogelijkheden door de Europese natuurregelgeving en vooral door de manier waarop er in Nederland met die regels wordt omgegaan. Omdat er tot nu toe nog niets met de klachten van de stichting is gebeurd, heeft de stichting dinsdag een petitie aangeboden aan voorzitter van de vaste kamercommissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Annie Schreijer-Pierik.

Vooraf op de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn gaat het om de bescherming van gebieden en diersoorten, terwijl bij de vogelrichtlijn de vogel centraal staat. Voor beide richtlijnen is zoveel mogelijk rust nodig om de dieren en de natuur hun eigen gang te laten gaan.

En omdat recreatie niet altijd samengaat met rust, worden de recreatieverenigingen steeds meer onderworpen aan strenge testen. Daardoor vinden de ondernemers dat ze steeds minder mogelijkheden hebben om nieuwe plannen uit te werken.

In het zwartboek schrijft de stichting dat het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in 1999 waarschijnlijk onder tijdsdruk te veel speciale beschermingszones heeft aangewezen. Hierdoor is 80 procent van het buitenwater en 50 procent van het binnenwater bestempeld tot beschermd gebied. Ook het IJsselmeer valt hieronder. De waterrecreatiestichting vindt het wel degelijk belangrijk dat er voorzichtig met de natuur en de vogels wordt omgesprongen. De stichting werkt juist met natuurverenigingen samen om ervoor te



zorgen dat natuur en recreatie elkaar versterken. Door de Europese regels zou deze samenwerking onder druk komen te staan.

De stichting vindt dat ondernemers in de recreatie onmogelijk hoge kosten moeten maken om aan de habitattoets te voldoen. Omdat die kosten niet allemaal via de recreant zijn terug te verdienen, gaan de ondernemers erop achteruit. Hierdoor zou de watersport in gevaar kunnen komen.

In het zwartboek wordt niet alleen geklaagd over de regels, de stichting legt ook oplossingen voor. Zoals het duidelijker beschrijven van de onderzoeken, zodat er duidelijke conclusies kunnen worden getrokken. Het effect van de recreatie op de natuur zou ook meer wetenschappelijk moeten worden onderzocht. Pas dan is duidelijk of recreanten echt de natuur verstoren.

Zeerovers op de Zuiderzee

Gespannen staat schipper Gerlof Battoltsonne op het kasteel van zijn kogge. Bezorgd kijkt hij achterom. Daar vaart, ver achetr hem, een pleijte, een kleiner maar sneller schip dan zijn zwaar beladen ommelandvaarder. Langzaam loopt de pleijte in op de kogge. Het lijkt een wedstrijd, maar is in feite een kamp op leven en dood.

Stampend ploegt de "Wellecomst van Campen" door de korte golfslag van de Zuiderzee, voortgedreven door de, als zo vaak, noordwestenwind. Ze heeft al een lange reis achter de rug. Helemaal uit Reval (nu Tallinn) in Lijfland (in het huidige Estland) varende 'Ommeland', om de noordpunt van Denemarken heen, komt ze. Het ruim is vol kostbare zaken als pelswerk, graan en hout. De hele Oostzee en de Sont voer ze in konvooi met andere schepen, maar in het Kattegat heeft een storm de vloot uiteen geslagen. Nu moet de Wellecomst van Campen alleen haar weg zoeken naar de Welle, de Ijsseloever van Kampen, waar ze van haar kostbare lading zal worden ontdaan. Tenzij



Bij het binnenvaren van de Zuiderzee heeft schipper Gerlof een westelijke koers aangehouden. Hij wil ruim om Emelwairden zeilen, dat roversnest van de Heren van Cuynre. Daar is niet veel goeds van te verwachten.

Zeeworp

Wat schipper Gerlof vreesde, gebeurde. Een pleije kwam vanuit het noordoosten aanvaren en probeert nu het Kamper schip in te halen. Dat heeft alle zeilen bijgezet en vaart zo hard ze kan, geholpen door een straffe noordwester. Soms kraakt de mast. De stagen en stengen staan strak gespannen. Gerlof vraagt zich af of het nodig is zeeworp te doen, een deel van de lading overboord te zetten om de kogge lichter te maken. Hij wil liever daarmee nog wachten. Want in het westen boven Holland begint de zon al te zakken. Wanneer de Wellecomst nog een poosje de zeerover voor kan blijven, valt de schemering in. Dan zal de kogge in de avondnevel verdwijnen. Het lukt! De pleije wordt steeds schimmiger en de kogge dus ook. 's Avonds ligt de Wellecomst van Campen aan de Ijsselkade. De crane kan de vracht hijsen op de Welle. 'Scipheer' en scheepskinderen halen opgelucht adem.

Riskant

Zo zal het in de middeleeuwen meermalen op de Zuiderzee zijn gegaan. Scheepvaart was een riskant bedrijf. De navigatiemogelijkheden waren maar beperkt en de schepen slechts klein, dus zeer gevoelig voor slecht weer. Bovendien waren er de zeerovers die hun tol eisten van lading en bemanning op de drukbevaren handelswegen.

Aanvankelijk waren het de roofridders die hun werkterrein verlegden van het land naar de zee. Later zagen verbannen burgers, weggelopen kloosterlingen en andere zwervers een goede boordwinning in de zeeroverij.

Behalve deze criminele piraten voeren er op de Zuiderzee in die tijd ook legale kapers. Rondom die zee lagen diverse gewesten waarvan de landsheren om de haverklap met elkaar oorlogjes uitvochten. Oorlog met een andere heer betekende ook oorlog met zijn onderdanen. Deze onschuldige burgers mochten beroofd worden en havens en kuststeden mochten worden overvallen. Daartoe werden kaperbrieven uitgegeven.



Zo was de Zuiderzee omstreeks 1400 een bron van onrust. De Heer van Holland, Albrecht van Beieren, was er op uit om Friesland te veroveren en strooide met kaperbrieven. Hij stond aan niet minder dan 150 kapers toe verblijf te houden in zijn landen. Het door hem veroverde Stavoren was een belangrijke zeeroversbasis.

Andere beruchte zeerovers waren de Heren van Kuinre die zich de titel van graaf hadden aangemeten. Deze heersertjes belaagden van vader op zoon de koopvaarders op de Zuiderzee ter vulling van hun eigen beurs. Ze opereerden vanuit hun burcht bij Kuinre en vanaf hun domein in Emmeloord op Schokland.

Holland moest echter de poging Friesland te veroveren opgeven. Terwijl de bisschop van Utrecht in 1407 het slot van de Heren van Kuinre kocht. De belangrijke en rijke handelsstad Kampen leende er met graagte geld voor aan de bisschop. Zodoende raakte het gedaan met de zeeroverij op de Zuiderzee.

Klaus Stortebeker

Een zeer gevreesde zeeschuimer was Klaus Stortebeker die eigenlijk Klaus Becker heette. Hij kreeg zijn bijnaam toen hij bij zijn inwijding als kaper een kolossale beker zware wijn in een keer leegdronk. Over de kater naderhand zwijgt de geschiedenis.

Hij was de zoon van een Noord-Duitse visser die in de winter van 1388 onderdak verleende aan een gestrande kaperkapitein. Diens verhalen verleidden Klaus zich te melden bij Godecke Michael, roverhoofdman bij de Vitaliënbroeders of Likedelers, zo genoemd omdat ze de buit gelijkop deelden. Ook stonden ze veel af aan de armen. De arme bevolking vereerde hen, de rijke kooplieden vervloekten hen.

Het Hanzeverbond besloot daarom in 1398 hen uit hun roversnest op Gotland te verdrijven. De Likedelers richtten zich daarna op de Zuiderzee en de Waddenzee. Kampen, Deventer, Zutphen, Hamburg en Bremen besloten hen aan te pakken. Ze rustten een vloot van veertig zwaarbewapende schepen uit en trokken op voor de afrekening in het Zuiderzeegebied.

In 1400 kwam het tot een treffen van een Hanzevloot en de groep van Klaus Stortebeker. Hij en hondervijftig van zijn kornuiten werden gegrepen en ter dood veroordeeld.

Volgens de overlevering zou hij als gunst hebben gevraagd om vrijlating van zijn in een rij opgestelde makkers die hij na zijn



onthoofding nog voorbij zou kunnen lopen. Het waren er elf. Toen haakte de beul hem pootje. Als het niet zo is, lieg ik in commissie!

Radar in de mast

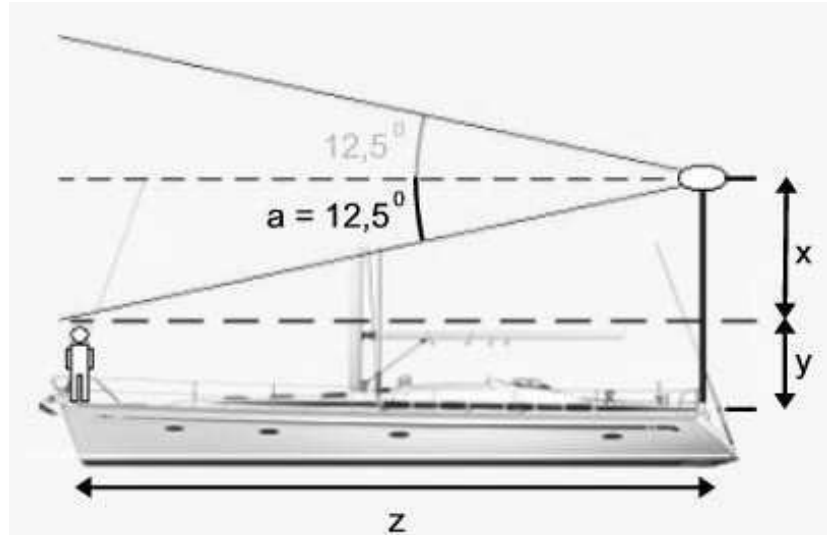
Discussies over montage van de radardome in de mast of op een aparte radarpaal keren regelmatig terug en gaan veelal over het nadeel van extra gewicht in de mast versus het voordeel van beter bereik. Op zich prima en natuurlijk moet iedereen op basis van eigen voorkeur of prioriteit daarin een keus maken.

Een aspect echter dat wel vaak wordt genoemd maar naar mijn idee toch altijd een beetje overschaduwd wordt door de argumenten gewicht (en daardoor veroorzaakt hellingmoment) en radarbereik, is de veiligheid voor de bemanning. De straling wordt wel vermeld, maar meestal wordt slechts gesteld dat de paal voldoende hoog moet zijn om de straling over de bemanning heen te laten gaan. Onderbouwde getallen worden echter niet genoemd.

Ik heb voor de aardigheid eens geprobeerd dit iets verder uit te werken. Let op: ik ben absoluut geen specialist op dit gebied en geef onderstaande theorie gaarne voor een betere. Maar misschien is het zinvol voor de discussies over dit onderwerp en heeft iemand er meer kijk op.

We zijn het er volgens mij met zijn allen wel over eens dat we de bemanning nooit bloot willen stellen aan de straling van de dome. Dat impliceert mijns inziens dat we ervoor moeten zorgen dat de paal een dusdanige hoogte heeft dat de straling ook op het voordek over ons heen gaat. Met een bekende stralingshoek, een paar gegeven waarden en enige uit de grijze massa opgediepte wiskunde kom ik op het volgende:





= de hoek waarmee de straling naar beneden gericht is (helft van stralingshoek)

z = romplengte van de boot

x = benodigde lengte van de paal t.o.v. referentiepunt (langste bemanningslid)

y = lengte van langste bemanningslid aan boord plus enige marge

Volgens mij wordt dan de minimale lengte van de radarpaal (gemen- ten vanaf dekhoogte) bepaald door de volgende berekening:

$$\text{lengte radarpaal} = (\tan(a) * z) + y$$

Als we de lengte van de bemanning (1,80 m) met een kleine marge (20 cm) op 2,00 m stellen en de (halve) stralingshoek is 12,5 graden (manual Raymarine), dan zou de lengte van een stralingsveilige radarpaal uitkomen op:

romplengte 9 m: paal 4,00 m

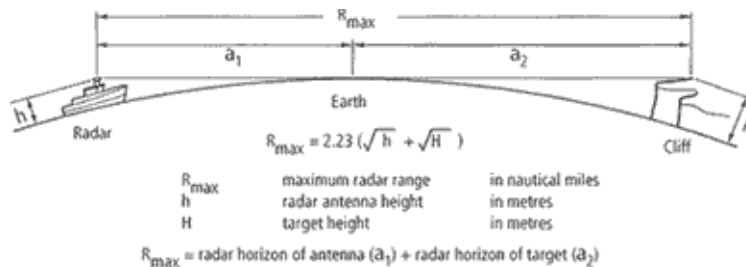
romplengte 10 m: paal 4,20 m



romplengte 11 m: paal 4,40 m
 romplengte 12 m: paal 4,70 m
 romplengte 13 m: paal 4,90 m
 romplengte 14 m: paal 5,10 m
 romplengte 15 m: paal 5,30 m

Naast de hoogte die antenne-dome minimaal moet hebben om zelf niet gebakken te worden speelt er ook nog een andere factor een rol, namelijk de reikwijdte. M.b.v. de formule bij het plaatje kun je deze bereken. Enkele voorbeelden; 1) Wanneer we een object willen kunnen zien met een hoogte van vijf meter op een afstand van ca 10 mijl dan moet onze antenne minimaal op een hoogte van ca 4,5 meter zitten. 2) Bij een paal achterop van ca 2,50 mtr, gemonteerd op het dek, komt de antenne hoogte op ca 3,5 mtr. Om een object van 5 mtr hoog nog kunnen zien moet dit object zich binnen een afstand van ca 9 mijl bevinden.

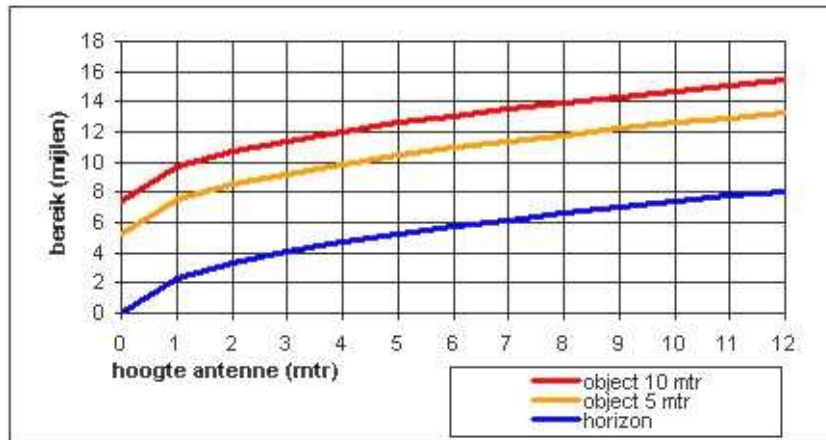
2Kw radar (Raymarine) heeft een theoretisch bereik van 24 mijl. In de grafiek kun je aflezen hoe hoog antenne en object moeten zijn wil



je dit theoretische bereik ook kunnen gebruiken. Behoorlijk hoog dus.

Maar een hoog geplaatste antenne heeft ook nadelen. Hoe hoger je de antenne plaats hoe meer het gewicht een negatieve invloed heeft op de stabiliteit (het maakt niet uit of de antenne-dome op een paal zit of in de mast hangt). Op een bewegend schip maakt een hoog





geplaatste antenne ook een grotere uitslag wat een nadelige invloed heeft op de scherpte van het beeld.

In de praktijk moet je dus kiezen voor een compromis. Voor mij lag dat op ca 7 mtr. Een paal van 6 meter achterop zag ik niet zo zitten, dus viel de keuze op plaatsing in de mast. Hiermee ligt het praktische bereik op zo'n 12 mijl.

Nu zou je kunnen denken dat je dan ook geen 2Kw radar nodig hebt. Dat is niet helemaal waar. Het bereik van 24 mijl wordt alleen onder optimale condities gehaald. Een vol beladen containerschip heeft een groot reflecterend vermogen maar om een collega zeiler te kunnen zien zul je toch wat meer vermogen in de strijd moeten gooien.

In de praktijk gebruik ik op open water (Noordzee, Het Kanaal, IJsselmeer) een bereik tussen de 6 en 12 mijl (afhankelijk van de omstandigheden). In de buurt van een obstakel of havenaanloop schakel ik terug naar een bereik van ca 3 mijl. Grote schepen zie ik op een afstand van ca 12 mijl. Verder dan 12 mijl heb ik nog nooit iets gezien.



Van de steiger

Vandaag (zaterdag 14 oktober) zijn wij rond 11.00 uur vanuit Urk vertrokken richting Stavoren.

Wij zijn de haven uitgevaren, hebben de rode staak gerond en zijn vervolgens parallel aan de rood-witte boeienlijn van De Vormt gaan varen. Ongeveer halverwege de 2e en 3e boei, op ongeveer 30-50 meter uit de lijn (aan de goede kant van de betonning!) zijn wij op volle snelheid ergens tegenaan gevaren. Onze boot heeft 1.65 meter diepgang.

Dit heeft geresulteerd in zeer grote schade aan onze boot (deze is waarschijnlijk total-loss). Wij denken zelf dat we een steen of een wrak hebben geraakt. Voor de duidelijkheid: we zaten aan de goede kant van de betonning en we voeren tussen diverse andere boten. Deze mail is primair bedoeld om jullie te attenderen dat daar iets ligt, maar als jullie weten dat er iets ligt, zijn wij ook heel benieuwd wat het was, want het was een forse klap.

Met vriendelijke groet,
Arjan en Marielle van der Starre
(ingezonden mededeling)





U hoort een Yamaha nauwelijks; hij luistert naar u!

Uw buitenboordmotor moet het doen; altijd en onder alle omstandigheden. Hij moet ook makkelijk te bedienen zijn. Yamaha weet dat. Daarom eisen onze buitenboordmotoren een minimum aan onderhoud, slaan direct aan, zijn be-

YAMAHA
Marine
HI-TEC ORIGIN

drijfszeker, verbruiken weinig en zijn licht in gewicht.

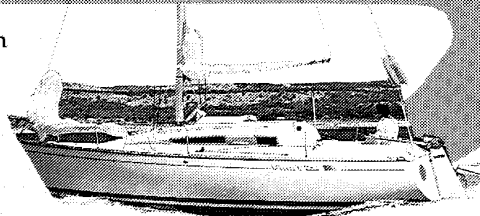
Kijk: Yamaha luistert naar u.

Met een volledige serie 2-taktmotoren,

4-taktmotoren en elektrische buitenboordmotoren. Bij een Yamaha kunnen veel extra's worden geleverd, zoals de speciale dubbelstuwpropeller.

Tevens hebben wij veel aandacht besteed aan een stijlvolle vormgeving.

Ook onderstaande Yamaha dealer luistert naar u!



Post Watersport

Wijk 1 nr. 30 A

8321 EL URK

Telefoon: 0527 681667

