

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging



‘Oostwaarts’

*Interview Ronald van der Horst
Zomerevenement Edam
Admiraal Valk op inspectie*



- Refit exterieur & interieur
- Kurkdek
- IF transparant vluchtluk en ingangsluk
- Gebruikte onderdelen
- Onderhoud & reparatie
- Ligplaatsen & winterstalling in Sneek



Innhold

Fra redaktørene

Båt og forening

Sosiale medier

Nyheter fra foreningens 27.

generalforsamling, de tre-
nådde hundre

Viktige datoer 2026

Sikt til sjøs

De Barg i debatt

Introduksjon av Hidde Schultze

Vi presenterer Ewout & Anneloes Knegt

Intervju med Ronald van der Horst

«Det er gøy å vinne, men konkurranseseiling
bør også handle om å ha det gøy.»

Temaet «Østover»

Kurs Østersjøen

Ærfugl og Nordoktankanalen

Rundt Fyn

Et værthull

La oss introdusere Henk ten Brinke og

Gerard Scharft

Zeilregio 'Boddengewässer en Rügen'

1 Båt og konkurranse

2 Harlingen-Terschelling-løpet 2025, en tøff kamp mot 27

2 elementene

3 NMV Sommerarrangement 2025 Edam 27

Definisjonen av en runde 29

4 En Edam-'ostehode' om sommerarrangementet i 29

5 Edam

6 Ensomt nord, lidelse sammen 33

7 Høstmøte region nord. 35

8 Admiral Valk på inspeksjon

9 Introduksjon av Anton og Mirjam de Gier Temaet 37

11 «Østover» fortsetter Alk sin 39

returreise Fra Rendsburg 40 40

11 til Vlieland Båt og teknologi 40

14 43

14 Regionsmøte Sør. Blue Marie, renoveringen

16 av Regina. Et nytt interiør for Vågande 43

17 Masttrim, hva du trenger å vite og hvordan. 47

21

du kan leke med den 49

23 Grip på gripefiler 50

24 Sammendrag 52

Kolofon 52

Van de redactie



Sitatet «Go West, young man» var en oppmuntring for unge mennesker på 1800- tallet til å flytte grensene og søke lykken i det (ville) vesten i Amerika. I år gjorde en gruppe medlemmer det samme, men i motsatt retning, til Østersjøen. Aldri før hadde vi seilt så langt som gruppe. Østersjøen er vakker, og jeg fikk en smakebit på det selv da jeg seilte med Paul van den Hoek i en uke på hans Alk. Å passere Tyskebukta er fortsatt en utfordring, som du kan lese i reiserapportene. På grunn av et varslert værthull ble seilparadiset i Østersjøen forlatt i all hast. Hvis du ikke griper den muligheten, kan hjemreisen bli et problem. Men med reisen til

Dirk Jan Sloot in 2023 zijn alle routes, buitenom over zee og over mudderbanken eller gjennom kanalene, utforsket. Skal vi dra igjen neste år, og enda lenger? La oss fokusere på 25-årsjubileet først. van de vereniging. Zoals het er nu naar uitziet wordt het et travelt år med mange aktiviteter og en apotheose med het zomerevenement, waarvan ik hier al kan verklappen dat het in Harderwijk zal plaatsvinden. Het bestuur staat in de startblokken en we hebben de mening van de leden målt med en undersøkelse. Men vi kan alle trenge litt hjelp gebruiken, zeker omdat we nog steeds geen voorzitter å ha.

links: In de stro-
mende regen in
Svendsborg, maar
hoe vaak kun je nu
je laten fotograferen
met een ijsbreker op
de achtergrond?

Østover

I mellomtiden jobbes det intensivt med skipene våre, og dette MarieTeam-prosjektet presenterer to fantastiske renoveringsprosjekter som også her tøyser grensene. Med fokus på mastetrim og GRIB-filer avslutter vi denne artikkelen. ekstra tykk MarieTeam.

Kos deg med lesingen!

Michiel Veldkamp

front:

Den høye jernbanebroen
ved Rendsburg som
en inngangsport til
Østersjøen. Foto Paul
van den Hoek



og oppdag ubebodde øyer. Den lange kjølen og det grunne dypgående gjør det enkelt å utforske steder



Sosiale medier

Marieholm International Folkboat & M26 Owners

Gruppe

2700 medlemmer. Gruppen ble grunnlagt i USA og har mange medlemmer der. Administratorer er **Marcus Ward** og **Darren DeNett**.

Mange spørsmål stilles og seilvideoer deles.

IF-boat International seilerdiskusjonsgruppe

954 medlemmer. Grunnlagt i Sverige. I tillegg til seilvideoer tilbyr den også teknisk informasjon. **Karin Charlotta Hårding** og **Michiel Veldkamp** er administratorer.

Karin Charlotta Harding 15. august: De siste dagene har vi seilt gjennom den nærmeste øygruppen med vår IF. Vi elsker å oppdage våre egne små bukter.

Utforsk der ingen andre båter går. Bare pakk litt velsmakende mat og en sovepose, og sett seil for en koselig campingferie. Designerne på 1970-tallet tenkte gjennom hver minste detalj, fra hvordan man bretter ut det lille kjøkkenet, bordet og all den smarte oppbevaringsplassen. Ytterteltet, som passer perfekt på båttaket, er også veldig viktig under turen. Det får båten til å føles dobbelt så stor, holder den fuktige kveldsluften ute og gir skygge på solfylte dager.

morgener.

Ysmael Nieto rapporterer at det er «ganske mange» IF-er som seiler rundt Sydney, og seks er medlemmer av seilklubben hans, RANSA, på sørsiden av Sydney Harbour. De fleste er med i Sydney Amateur Sailing Club (SASC). IF/Folkboat-konkurranser kan begynne neste år. Vi spør. **Bill Thompson** svarer. SASC har for tiden ni registrerte «Folkboats». De ser jevnlig 4–6 båter konkurrere i seilkonkurranser. Flåten deres består av fire IF-er, en M26, to nordiske folkebåter og to folkebåter relatert til den britiske folkebåtklassen. Disse har en

Innbordsmotorer og større forseil enn standard nordisk design. På 1980-tallet ble omtrent 200 IF-båter bygget på lisens i Australia. The Amateurs er en av Australias eldste yachtklubber, grunnlagt i 1872. Klubben har et klubbhus som ligger på et vakkert grønt nes i hjertet av Sydney havn. De 472 medlemmene eier både klassiske gafriggede og moderne racerbåter.

Nederlandsk Marieholmforening

Marieholmforeningens Facebook-gruppe er ikke særlig aktiv. Medlemmer er aktive i foreningens WhatsApp-grupper. Hovedgruppene er: Teknologi, Marieholm Nord og Sør, og Konkurranser. Det opprettes ofte en egen gruppe for arrangementer.

Du kan bli med i én eller flere grupper via «Min NMV» på nettsiden.

Meldinger fra foreningen



«Vi Harderwijk»; NMV feirer sitt 25-årsjubileum. 1. januar

2001 ble den nederlandske Marieholmforeningen

stiftet i Loosdrecht. Vi skal feire dette i stor stil neste år med en rekke interessante forelesninger, workshops og en fantastisk sommerfestival i

Harderwijk. Sett av i kalenderen: **HARDERWIJK, 3.–5. JULI**, og benytt deg av de spennende henvisningsturene til Harderwijk.

Undersøkelsen har vist betydelig interesse for et blandet program som ikke bare inneholder banebrytende konkurranser, som også internasjonale deltakere er invitert til, men som også tilbyr et interessant seilprogram for ikke-konkurransedeltakere med fokus på sikkerhet og ferdigheter, med mulighet for å gå om bord i en racerbåt eller være vert for et racermannskap.

Som styre har vi som mål å gjøre dette til et fantastisk år, men vi trenger fortsatt folk som kan hjelpe til med organiseringen og gi en håndsrekning. Enten det gjelder å organisere den fantastiske festen lørdag 4. juli, eller innsamlingsaksjoner fra alle kanter, trenger vi fortsatt mye hjelp, så meld deg på i styret snart.

Vår søsterforening, Regattaen rundt Rügen, var det første internasjonale IF-stevnet som deltok. Interessen var skuffende. Det var vanskelig å oppnå den «internasjonale» betegnelsen: en dansk deltaker ankom uten båt. På grunn av misforståelser var vi ikke representert. Vi prøver å forbedre oss i år ved å tilby en konkurransebåt eller ombordstigningsplasser for internasjonale deltakere. I 2026 vil svenskene ta over og organisere et internasjonalt stevne.

på østkysten, nær Stockholm.

Abtrap 2.0

Vi planlegger å gjenoppta produksjonen av Abtrap neste år. Vi lanserer når vi har 20 interesserte. Det vil også bli lagt ut en anbudskonkurranse i Tyskland. Kostnaden er € 500–800. Som med det første partiet, forutsetter vi forhåndsfinansiering; eventuelle overskytende midler vil bli refundert. Abtrap øker sikkerheten betydelig fordi den kan åpnes fra vannet. Interesserte kan registrere seg via abtrap@marieholmvereniging.nl

Seiling i 40 år

I mai i år feiret magasinet **Zeilen** sitt 40-årsjubileum. For å markere anledningen sammenlignet de fem utrolig slitesterke klassikere som også har eksistert i 40 år. IF er selvfølgelig en av dem. En fryd for øyet, men ikke komfortabel.

Jaktekspert Olav Cox ga lister over kjente severdigheter pr.

«Jeg regner med at Marieholm IF med påhengsmotor er den mest problemfrie båten for generasjonen over førti. Det som ikke er der, kan ikke gå i stykker, og det er en solidbygd båt med god skrogform.»

300. medlem velkommen, veksten fortsetter Foreningen gjør det bra. Under generalforsamlingen i

Dette er en gjentatt oppfordring. Age Smit vil definitivt trekke seg fra sine verv på generalforsamlingen 10. januar, verv han har hatt midlertidig i et år. Enhver seiler vet at en båt uten skipper er ubrukelig. Styret har blitt veldig godt koordinert og klarer fortsatt å holde båten flytende. Vi er absolutt ikke retningsløse, men vi savner noen som ønsker å være foreningens «ansikt». Konseptet med

Utdatert. Hvert styremedlem har sine egne spesifikke ferdigheter, og hvis du ønsker å styrke oss på noen måte, er du velkommen. Dette gjelder også tekniske saker.

I fjor fikk vi en invitasjon fra Tyskland



Nådde tre hundre

Ja, det var en festlig anledning. Gullballonger med tallet 300 i hallen til Vrijbuiter i Loosdrecht. Under vårt generalforsamling (ALV) lørdag 11. januar 2025 ønsket vi velkommen vårt 300. medlem: Hidde Schultze, som presenterer seg i dette MarieTeam.

Ifølge sekretær Paul van den Hoek viser medlemstallet en jevn vekst. De fleste Marieholm-medlemmene finnes i Nord-Nederland, spesielt i Friesland.

Foreningen har et bemerkelsesverdig antall unge medlemmer, noe som holder NMV ung og levende. Paul ba medlemmene om å holde informasjonen sin i «Mitt NMV» på nettsiden oppdatert og legge til et profilbilde. Kort tid før hadde styreleder Age Smit åpnet møtet. Dagsordenen ble godkjent uten endringer, hvorefter referatet fra forrige generalforsamling ble enstemmig godkjent.

Vi telte 49 deltakere.

Kasserer Francesca Musina presenterte årsregnskapet. Året 2024 endte økonomisk positivt med et overskudd på €420, noe som økte egenkapitalen til €10 700. Balansen viser at forskuddsbetalte inntekter og utgifter for 2025 er inkludert, og det er gjort avsetninger for 5-årsjubileet i 2026. Utgifter til arrangementer og markedsføring holdt seg under budsjett. Sommerarrangementet viste seg å være mer kostnadseffektivt takket være et gratis sted og gratis regattautstyr. Produksjonen og distribusjonen av klubbmagasinet MarieTeam ble planlagt mer effektivt og genererte ytterligere annonseinntekter. Klubben vokste med 20 medlemmer, noe som hadde en positiv innvirkning på medlemsavgiftene.

Hyggelig travelhet

og munterhet

gjenforening, bilder

Mikael

Feltleir

Skykostnader og nettstedsutgifter var innenfor budsjettet, takket være overgangen til en ny nettstedsløseleverandør.

Administrasjonskostnadene var noe høyere, hovedsakelig på grunn av antall personlige møter.



Revisjonskomiteen, bestående av Selma Hensen og Remko Veenma, godkjente regnskapet og anbefalte ansvarsfrihet for styret. Francesca Musina ble takket for hennes innsats som kasserer.

Kommisjonsrapporter og nye initiativer

Kommunikasjon og markedsføring var sentralt i Michiel

Veldkamps presentasjon. Det nye nettstedet gjør det enklere for medlemmene å finne hverandre og dele informasjon. Kunnskapsbasen og teknologi-appgruppen er viktige plattformer for kunnskapsdeling. Informasjonen i appgruppen er ustabil. Det er viktig å ivareta relevant informasjon i kunnskapsbasen.

To medlemmer meldte seg på for å ta på seg dette. Foreningens magasin MarieTeam fikk et løft fra bruk av en redaksjonell rådgivende komité og aktiv

Reklame. QR-koder i bladet lenker til ytterligere informasjon på nett, og den digitale versjonen med fungerende lenker øker tilgjengeligheten. Michiel viste hvor vanskelig det var med MarieTeam-forsiden.

Bildet som ledet til temaet «Et friskt pust» var

avvist, han fikk ikke plass til teksten på de andre bildene.

Endelig fikk fronten et dynamisk utseende.

Han styrket også båndene med den tyske Marieholmklubben, noe som resulterte i en invitasjon til et arrangement i Stralsund.

Ledelsesendringer og verdsettelse

Det var noen endringer i styret. Francesca Musina overlot kasserervervet til Maarten Rader, og Gerard Abma ble medlem som hovedstyremedlem. Selv om Age Smit ønsket å trekke seg som styreleder, vil han forbli inntil videre på grunn av mangel på kandidater. De fremmøtte medlemmene godkjente enstemmig styreendringene. Kandidater til

Formannskapet er fortsatt velkomment.

Årsprogram og budsjett 2025

Det foreløpige årsprogrammet ble presentert, og kulminerte i sommerarrangementet fra 11. til 13. juli i Edam. Kasserer Maarten Rader forklarte budsjettet for 2025. Selv om det er anslått et underskudd på omtrent € 1300, anser foreningen sin økonomiske stilling som sterk nok til å dekke det. Det er ingen grunn til å øke medlemsavgiftene. Ulike ideer ble diskutert, som for eksempel et jubileumsbok eller foreningsprodukter, og muligheten for familie- eller partnermedlemskap.

Årlig prisutdeling og forelesninger

Ludo Knegtel-prisen, som deles ut årlig til

Viktige datoer 2026 Dette er en foreløpig agenda og vil bli utvidet pga.

Vårt jubileumsprogram. Følg med på nyhetsbrevet vårt.

10. januar	NMV medlemsmøte (GWV Vrijbuiters, Oud-Loosdrecht)
21. februar	NMV-klyvingsverksted (linjespesialist, Amsterdam)
7. mars	NMV verksted Elektrisitet om bord (WSV Sleattemermer, Balk)
11. mars	NMV webinar - Harlingen-Terschelling løp fordiskusjon
11. april	NMV Polyesterverksted (Sør-regionen, med forbehold om endringer)
15. april	NMV Digital DIY-kafé
9.–10. mai	NMV Markerwadden-møte
24. mai	Pinksterregatta (Delfzijl, ZV Neptunus)
28.–29. mai	77. Harlingen-Terschelling-løpet (Harlingen Watersport Association)
12 - 14 juni	Stralsund seiluke
13- 14 juni	Delfzijl-Borkum Race (Eems, ZV Neptunus)
13 - 14 juni	Braassem Summer Regatta (WSV Braassemmermeer)
24 - 28 juni	Svensk mesterskap Varberg (Vestkysten, Träslövsläge)
26 - 28 juni	Deltahelg (Oosterschelde, Zierikzee)
3 - 5 juli	NMV Jubileums sommerarrangement 2026 (Harderwijk, De Knar)
16 - 19 juli	104th Kaag Week (Kaag, KWV De Kaag)
28.–29. august	61. 24-timers seiling (Markermeer/IJsselmeer, kystseilere)
29. august	Cross of Heeg (Heegermeer, WSV Heeg)
5.–6. september	Almere Pampus Regatta (IJmeer, WSV Fleviomare/ZV 't IJ)
12.–14. september	Zuiderzee Regatta (IJmeer, KNR&ZV Muiden)
19.–20. september	NMV regionmøte Nord (Heeg)
7. november	NMV medlemsmøte (de Barg, Boskoop)

Årets pris, et medlem som har gjort en spesiell innsats for foreningen, gikk til Gerard Abma. Som vanlig ble årsmøtet ledsaget av et startnummersalg og to foredrag. Foreningens 27. årsmøte, hvor det er rom for innovasjon, ble eksplisitt nevnt av Menno Mostert, fjorårets vinner. Han promoterer dermed foreningen.

NMV reflekterte en levende og voksende

Prisutdelingen fant sted under jubileumsmiddagen.

varme og hyggelighet. Med et solid økonomisk grunnlag og aktive komiteer ser vi frem til

**Hidde Schulte
er velkommen**

som det 300. medlemmet.

**Gerard Abma
mottok Ludo
Knegtels-prisen.**

MarieTeam redaksjonsteam





Vi har en kaptein i handelsflåten blant oss: Erwin Reiche. Han tilbrakte 41 år hos Seatrade, hvorav 32 år som kaptein på kjøle- og containerskip (også kjent som «fruktbærere»). Disse skipene er mellom 155 og 185 meter lange og transporterer kjølt frukt over hele verden. Erwin tar oss med inn i verdenen til navigasjonsoffiserene som står vakt på broen til et skip som er omtrent 25 meter høyt.

De Baltic Klipper fra Seatrade

er en «fruktjeger», 165 m lang med et dypgående på 14 meter og har en lastekapasitet på 7 118 m² (9 230

paller).

Høyre:

navigasjonsutstyr i styrehuset.

Mange skip, som de som drives av Seatrade, opererer i rute etter faste rutetider. Disse rutene er strenge: last må ankomme havnen til avtalt tid.

Hvis et skip er forsinket, kan det hende at kaiplassen allerede er opptatt av et annet fartøy. Dette er noe alle kapteiner ønsker å unngå. Den engelske kanal og Nordsjøen er blant de travleste skipsrutene.

Verdens farvann. Skipsruter krysser fergeruter til og fra Storbritannia. For å sikre problemfri seiling planlegger skipene reisene sine grundig før de går inn i Kanalen. Denne planleggingen legges inn i ECDIS-navigasjonssystemet (et elektronisk kartsystem) og videreføres til trafikkjenestene. I tillegg overvåkes og analyseres alle skipsbevegelser innenfor en radius på omtrent 12 nautiske mil nøy, inkludert fergeruter. Dette gjør det mulig for

Mannskapet vet nøyaktig hva de kan forvente, noe som sikrer ro og orden på broen.

Ethvert avvik fra planlagt ankomstid (ETA) forårsaker stress for alle involverte. Å komme for sent kan bety at

Lossehavner hoppes over, noe som er svært kostbart. Derfor gjør kapteiner alt de kan for å være i tide, uavhengig av vær- eller trafikkforhold. Hastigheter på 20 nautiske mil i timen eller mer er ikke uvanlig. Det viktigste er å ankomme losstasjonen i tide, naturligvis innenfor reglene for godt sjømannskap.

Styrehuset huser et vell av navigasjonsutstyr. Skip opererer vanligvis på autopilot, som styrer mer presist enn et menneske.

Visuell persepsjon blir stadig mindre viktig. Fra styrehuset begrenser høyden på de stablede containerne på baugen ofte utsikten rett fremover. Likevel er det alltid en ekstra utkikksperson på broen, i tillegg til romannen.



Radarsystemer har blitt betydelig forbedret gjennom årene. Små båter eller objekter på nært hold blir imidlertid ikke alltid oppdaget effektivt, spesielt i røff sjø. Bølger forårsaker sjøstøy på radaren, og noen ganger gjør de små objektene usynlige. AIS-signaler oppdages derimot alltid. AIS-en er koblet til alt navigasjonsutstyr, både radarer og elektroniske kart. Selv om radaren ikke kan se et lite fartøy tydelig, projiserer AIS-en posisjonen på alle skjermer. En vektor vises umiddelbart som angir nærmeste innflygingspunkt (CPA). Styrmannen kan hente alle objektets detaljer via systemet. Alt utstyr på broen har en forhåndsinnstilt CPA-alarm. Så snart det blir klart at passeringsavstanden er for kort eller det er fare for kollisjon, utløses en alarm på radar- og ECDIS-utstyret. Denne alarmen kan ikke dempes; bare økning av passeringsavstanden vil stoppe alarmen. Hvis dette ikke gjøres i tide, vil alarmen også lyde i lugarene til styrmennene og kapteinen, samt i messerommene. I følge forskriften for å forhindre kollisjoner til sjøs (BVA) må lasteskip vike for seilfartøy utenfor trafikkveiene. Dette gjelder også. Forrige helg ble det igjen holdt «De Barg», et møte for våre nye medlemmer for å bli kjent med foreningen og omvendt. Derfor er mangeårige medlemmer også velkomne.

Selv om møtet i den attraktive renoverte høystakken i Boskoop alltid har en uformell karakter, med god anledning til å prate med hverandre,

på store deler av Kanalen og Nordsjøen. Den generelle regelen om godt sjømannskap er imidlertid viktigere. Store lasteskip, på grunn av lengde og fart, kan ikke lett svinge av, spesielt i travle vannveier. Det er ikke mulig å stoppe umiddelbart: å bringe et skip til stans fra full fart tar 8 til 10 nautiske mil. En "krasjstopp", der motorkraften raskt reduseres (en normal stopp tar 1 til 1,5 timer), kan skade hovedmotoren. Noen ganger kan ikke motoren startes på nytt umiddelbart etterpå, noe som er farlig i travle vannveier.

Et lasteskip vil nesten alltid styre unna for å unngå en farlig situasjon, helst til styrbord. Som seilbåt må du være klar over at på den travle og regulerte Nordsjøen, med sine trafikkseparasjonssystemer, innseilings- og ankringsområder, vindparker og fiskeindustri, vil du ikke alltid bli lagt merke til av et lasteskip navigatør. Anta derfor at du kanskje ikke blir sett, og ikke automatisk at BVA-forskriftene alltid vil bli fulgt.

God tur og trygg sjøreise!

Vi har også et utarbeidet program som gir møtet en viss struktur. I introduksjonsrunden ble foreningen og styret presentert, hvorefter de nye medlemmene presenterte seg og kunne

Angi deres formål. De tilstedeværende medlemmene ble bedt om å svare på disse under innledningene sine, og dermed la grunnlaget for diskusjonen. Dette ble etterfulgt av «House of Commons-debatten» om forslag. House of Commons-debatten er et morsomt og lekent format som krever at deltakerne føler med den andre personens argumenter og fører til en dypere forståelse av emnet som diskuteres. Alle fordeler og ulemper fremheves. Fordi leder Age Smit har gjennomgått en operasjon, var det min jobb som leder å dele gruppen inn i to leire.

Det var litt klaging, men etter første runde brøt entusiasmen ut, og en opphetet debatt fulgte, med fokus på tre påstander: «En Marieholm er (1) bunnsolid, (2) komfortabel, (3) en cruisebåt par excellence.» «Oss» kontra «dem» var en kilde til mye moro, og etterpå hørte jeg at det tok litt tid å venne seg til å forsvare en posisjon som ikke er ens egen. Jeg syntes det var spennende å lede debatten, noe jeg ikke hadde gjort før.

Tips for seilbåter:

- Unngå alltid store fartøy og seil parallelt eller bredt bakfra.
- Vis tydelig og i tide hva du planlegger å gjøre.
- Gjør deg synlig, for eksempel ved å lyse med en lampe inn i seilet om natten.
- Kommuniser alltid dine intensjoner via radioen, spesielt når Tvil. Dette blir verdsatt av både skipsfart og trafikkjenester, som kan informere andre fartøy.

Mer informasjon om forskjellene mellom BPR og BVA og

kryssende trafikkseparasjonssystemer:

- www.zeilen.nl/aan-boord/starten/bpr-versus-bva
- www.zeilen.nl/aan-bord/sjmannskap/trafikkseparasjonssystem-kryssing-seilbåt



Skann QR-koden for presentasjonen
Sikt til sjøs av Erwin Reiche



Etter pausen jobbet gruppene med to spørsmål om «Innholdet i jubileumsåret» og «Hvordan tiltrekker vi oss flest mulig til sommerarrangementet?» Forslagene måtte naturligvis skrives ned på flippover. Mange gode ideer dukket opp, noen med interessante likheter, og resultatene ble delt med hele gruppen. Her er noen høydepunkter: «Utvid sommerarrangementet med morsomme introduksjonsturer: 'jubileet begynner i avgangshavnen', synliggjør jubileet i pressen, 'klumping' ble nevnt et par ganger, og hva med 'fortøyning ved en pontong midt i vannet med bar, musikk og lysshow på seilene'? Alt er mulig, men det krever litt organisering. Noen få entusiaster meldte seg på og skrev navnene sine på en flippover. Hvem er neste? La oss gjøre det til et jubileum for oss alle. Bli med!»

På vegne av styret, Michiel Veldkamp

Even voorstellen

Al zolang ik me kan herinneren ben ik op het water te vinden. Met Jeg seilte først med foreldrene mine i en Koopmans Kustvaarder og later maakten we lange tochten met een Breehorn. Kort na mijn studie verlegde ik mijn focus naar de binnenwateren, waar ik met vrienden de Friese en Hollandse plassen ontdekte. Toen ik voor het eerst in een Marieholm zeilde, wist ik het direct: dit wordt mijn eerste zeilboot.

Fra august 2024 er jeg den nye eieren av Marieholm IFe «Aniene». Jeg har endelig gitt den et nytt navn.

øye, men den offisielle seremonien for dette kan først finne sted neste år seizoen plaatsvinden. De plek van de thuishaven Doornbos aan de Loosdrechtse Plassen er ideell – en halvtimes sykkelstur hjemmefra Utrecht, waardoor ook korte tochtjes in de avonden en weekenden mogelijk zijn. Mijn bedrijf zit in Amsterdam nabij de WSV Aeolus, een alternatieve plek om de boot ook in drukke werkweken af te meren.

Al vanaf de eerste tochten over de Loosdrechtse Plassen verbaasde Jeg lurert på hvordan båten allerede holder god fart med lite vind. De lage afstand van kuip tot water zorgt voor een directe verbinding met de snelheid en bewegingen door het water die ik me nog Jeg husker godt min første IF-tur. En helt annerledes opplevelse. ring dan na al die jaren op een zeilschip met afstand en vertraging til vannet. IF kjeder deg aldri, både med enkele knopen wind op de plassen als met 30 knopen op zee.

Natuurlijk kwam ik ook de nodige kinderziektes tegen. Tijdens een van de eerste tochten met een volle kuip en een scherpe koers aan vinden, gulvbordene og skoene i lugaren begynte å flyte på lensevannet. Etter et søk ble det klart: dreneringsrørene måtte byttes ut og slapp vann gjennom en sprekk (nær IF-E snel het geval met veel bemanning in de kuip). Zo ontstond een mooie kluslijst voor de winter.



Hidde Schultze

*De gekte van Sail
eindelijk achter me
gelaten*



*Aan een mooring
van de Marekrite op
de Friese Meren*

In de winter van 2024-2025 maakte ik inspectieluiken in de baks kisten. Hiermee waren de loospijpjes en ook de afsluiters, die bleek blokkert onder testing, kan nâs for erstatning te worden. Verder was het elektrische systeem onbetrouwbaar en hoognodig aan vervanging toe en na het vervangen van het groot i den delen vet jeg endelig sikkert hva som skjer når jeg slår på en bryter omzet. Met behulp van informatie uit de vereniging heb ik ook de kitrand van het dek vervangen

Het vaarseizoen van 2025 begon met het opbouwen van vertrouwen egnet for soloturer. Båten er fortsatt håndterbar selv med vann opp til kanten av cockpiten (selv om det da er på høy tid å reve). behulp van de Tiller Lock (roerslot met katrol) en het gemak van «Løgn» kom raskt solo-selvtilliten. Dette dannet en god basis voor langere dagtochten over het IJsselmeer, Ketelmeer, de Frisise innsjøer og til slutt Vadehavet i den siste sommermåned den.

Ik kijk uit naar wat het volgende vaarseizoen brengt, met hopelijk nog meer uitgebreide tochten over het Wad en met meer vrije tijd for å delta på eller seile NMV-arrangementene i of najaar.

Hidde Schultze



Som ung zeiler kun je altijd nog wel bruke noen ting.

Even voorstellen

Ewout & Anneloes Knegtel

Vi er Ewout og Anneloes Knegtel, bror og søster, og vi seiler sammen på IF Jadan. Ewout er 21 år gammel og studerer maskinteknikk, der han har fått mye kapseilaserfaring i enhåndsbåter. Frem til i fjor hadde vi bygget en båt, hvor han hadde sin tekniske interesse godt kwijt kan. Anneloes er nettopp utdannet tannpleier. - ding Mondzorgkunde en inmiddels met veel plezier aan het werk i praksis. Vi vokste begge opp med seiling og bringer nog altijd graag zoveel mogelijk tijd door op het water. In de zomer van 2024 werden wij de trotse eigenaren van de IF Jadan.

Als kinderen zijn we opgegroeid met zeilen en hebben we veel kapseilaserfaring i enhåndsbåter. Frem til i fjor hadde vi jaar zomer weinig ervaring met wedstrijdzeilen in kajuitzeilboten. Vi tok de første stegene i Yngling på Kaag, sammen med vårt tredje besetningsmedlem, Maud Kamsteeg. Selv om det viste seg at Yngling ikke var helt riktig for oss, var det en god sesong, full av moro, og starten på vår søken etter et annet skip for konkurransene på Kaag.



Tijdens de 102e Kaagweek in 2024 hoorden we dat de oude IF van onze opa en oma, Ludo en Hella Knegtel, te koop stond. Wij Vi var nølende, fordi vi ikke visste nøyaktig hva vi lette etter. Men slik det går på en koselig kveld i festteltet, vår moeder de knoop door en bracht een bod uit op de Jadan. Voor we het wisten waren we de nieuwe eigenaren en dat bleek een gyllent trekk.

De Jadan was eerder in het bezit van onze opa en oma, Ludo en Hella Knegtel, som seilte mye med den. Etter år i en Meter, 5.5 ønsket de seg en båt som også kunne brukes om vinteren. konkurranser kunne seiles. Jadanen var i Sverige gekocht en met de trailer naar Nederland gehaald. Het was overigens niet hun eerste IF, voorafgaand aan andere kajuitzeil boten en de 5.5 Meter, waren zij sinds 1985 de eigenaren van een IF. In 2004 werd Ludo lid van de NMV. En nu, twee decennia later, zijn wij dat ook geworden.

Siden den gang har vi hatt det mye moro med Jadan og har flydd en god del timer. Vi ble guidet av Marie holmzeilers hartelijk ontvangen en kregen al snel allerlei tips over het trimmen van de IF. Het warme welkom maakte het

leren kennen van deze nieuwe boot nóg leuker.

Natuurlijk zijn er ook de nodige klussen aangepakt. Bijna al het oude beslag is vervangen door Harken. En dan was er nog de spinnaker... Het eerste seizoen zeilden we met een oude spi, die na elke wedstrijd geplakt moest worden, mede door onze (iets også) entusiastisk behandling av det gamle lerretet. Konklusjon delijk hebben we besloten een nieuwe spinnaker aan te schaffen voor de komende winterwedstrijden op de Kaag.

Vi avsluttet sommersesongen på Nakaag, hvor vi mottok førstepremien. En spesiell opplevelse, spesielt siden besteforeldrene våre døde nøyaktig tjue år tidligere. tijdens hun eerste Nakaag met de Jadan ook deze overwinning behaalden.

Vi gleder oss til å bli enda bedre kjent med Jadan. samen mooie wedstrijden te varen en hopelijk ook veel andere IF-zeilers te ontmoeten op en rond het water!

*Ewout og Anneloes Knegtel
IF Jadan Ned 6477*



Interview Ronald van der Horst

«Det er gøy å vinne, men konkurranseseiling bør også handle om å ha det gøy.»



Ronald van der Horst har vært konkurranseseiler hele livet og kjenner Kaag som sin egen bukselomme. Han liker ikke spesielt godt å seile en Marieholm, men likevel vinner han og teamet hans på Yansä nesten alle løp. Spørsmålet han stiller: hvordan får man unge mennesker med i konkurranseseiling?

**Intervju og tekst: Hans Pieter van Stein Callenfels.
Bilder: Michiel Veldkamp og Twirre Boogaard**

«Ja, hallo, dette er stedet å være!» Ronald van der Horst går ut av havnemesterboligen til WSV Vennemeer og vinker. I bakgrunnen titter noen seil over sivet i Kaag-elven, og i klubbhavnen dupper båter forsiktig i den milde oktoberbrisen. Det er slutten på sesongen; tomme kasser kan allerede sees her og der.

Van der Horst (64) er deltids havnesjef hos WSV Vennemeer, fotograf og bilimportør, men fremfor alt en av de mest erfarne konkurranseseilerne i Nederland. Han har vært på vannet siden han var ung, først med små Cadet-båter, senere hovedsakelig til sjøs, inkludert IMX38 og enda større yachter. Nå for tiden er han hovedsakelig aktiv som centermann på Yansä, IF-seilbåten til styrmann Michel Zandbergen. Fordekksskipper Esther Dahlkamp kompletterer trioen som har dominert Kaag-seilasene i årevis.

På disse farvannene er han en av drivkreftene bak konkurranseseiling i Marieholms: ikke bare under den årlige Kaag-ukene, men også under vinterkonkurransene og Nakaag, som nettopp har blitt avholdt.

En utmerket grunn til å ta en kaffe i havnefogdens hus og snakke med ham om konkurranseseiling i en Marieholm, om hva vi kan lære av svenskene i så måte, og spesielt om spørsmålet: hvordan får man den nye generasjonen entusiastisk for å kjøre seilbåt?

Hvordan endte du opp på en seilbåt? «Det var her på Kaag-elven. Jeg tror jeg var 6 eller 7 år gammel. Foreldrene mine hadde en motorbåt, og vi hadde andre små båter også. Optimist, senere Cadet. Vi kranget alltid med Pluisjes (små Pluisjes) som seilte på Braassem, haha. Da vi ble bedre, seilte vi over hele Europa med tre av de kadettene, og sånn gikk det.»

Jeg har det virkelig fra foreldrene mine; jeg sier alltid: du lærer å seile av faren din. Senere, da jeg fikk mine egne barn, begynte jeg også å gjøre det. Vi hadde en stor båt på Zeeland, og vi dro dit hver helg, fanget krabber, lekte på vannet – barna mine elsket det.

For tjue år siden var jeg i Frankrike med en venn, på kysten, og vi så alle disse barna i Optimist-seilbåter, både i havnen og på sjøen. Det var fantastisk å se. Så tenkte jeg: burde vi ikke kunne gjøre det samme i Scheveningen, hvor jeg er et aktivt medlem av yachtklubben? Tre damer fra klubben tok deretter opp saken, og det var slik «De Zoute Optimist», en seilskole for ungdom, ble født. Sønnen min seilte der, og jeg underviste der i årevis.

Nå er du en mellommann på Yansä. Hvordan kom det i stand?

Under en Kaagweek spurte Michel meg en gang: Kan du seile med oss i morgen? Jeg sa ja, men jeg angret veldig, for jeg hadde festet hardt og drukket ganske mye øl. Jeg hadde bakrus under det første løpet, noe som var utrolig. Men vinden var god, og vi gjorde det bra, så Michel sa: Jeg synes du bare skal bli. Vi har vært uatskillelige siden den gang.

Det løpet var din første gang på en Marieholm. Hvordan føltes det?

«Jeg liker den ikke i det hele tatt, haha. Jeg kan ikke styre den, og jeg vil ikke. Hvis du gir meg en X40, kan jeg snu den på et frimerke, og et minutt før start går jeg rundt seks ganger om nødvendig. Det er umulig på en Marieholm.» Michel sier noen ganger når jeg har kommentarer: «Du kan styre den hvis du er så god til det.»



www.lijnenspecialist.nl | info@lijnenspecialist.nl | 020-4196412 www.facebook.com/delijnenspecialist



| [@lijnenspclst](https://www.youtube.com/lijnenspecialist) Se delingsinstruksjonene våre på www.youtube.com/lijnenspecialist



Våre råd for en Marieholm

Skudd: **Cruiser24 Kmix** Feller: **CruiserXTS** eller **S-Cup (Stirotex-kjerne)**



700 m² watersportplezier aan de Zijlbaan 20 in Leiderdorp - 071 - 5410 185

HET NIEUWE
TIJSSSEN WATERSPORT



VERNIEUWD EN
TOCH VERTROUWD

Open van maandag t/m zaterdag - Online altijd open op [Sailspecials.nl](https://www.sailspecials.nl)



Jeg vet det, men jeg starter ikke. Hvis han ikke kan komme én gang, ber vi noen andre om å sende ham.

«Men det er en utrolig sjødyktig båt. Jeg seilte en gang med Hanz Zwart under HT-løpet. Været var virkelig forferdelig, med mye vind og høye bølger, men den båten fortsatte bare å gå. Neste dag var det enda mer vind, jeg tror det var over 30 knop. Hanz sa: Jeg har fortsatt en gammel

storseil, så rev vi det én gang, drar det stramt som en planke, og legger så til en stor genoa. Slik endte vi på tredje plass av hele feltet, jeg tror rundt 120 båter.

Det er ganske spesielt at Marieholm deltar som en ett-design-klasse på Kaag, ikke sant?

Ja, tradisjonelt sett seiler Regenbogen, Schakels og Valken på Kaag, ikke lugarbåter. Det er unikt at Marieholm får delta.

Men det er fantastisk å konkurrere med disse båtene. I fjor sommer, på Kaagweek, bygde vi vår egen Marieholm-landsby med noen pongtonger, hadde grilling og fest i teltet om kvelden – det var kjempegøy.

Man ser stor forskjell på konkurranseseilere og fritidsseilere ved NMV. Her på Kaag er det seks eller sju dedikerte racingbåter. De kommer alltid til et sommerarrangement som dette, selv om det bare er to dager med seiling. Men når NMV holder sommerarrangementet sitt lenger nord i håp om å tiltrekke seg medlemmer fra nord, er oppmøtet ofte skuffende.

Hvordan tror du at du kan øke antallet deltakere i arrangementer, både rekreasjons- og konkurransearrangementer?

I vår trakk Max Blom seg ut av styret i KWV De Kaag. Han har dedikert mange år til å få unge mennesker til å begynne med seiling. Jeg leste nettopp en artikkel der han også lurte på: hvorfor er det så få deltakere? Han sier: man må kombinere seiling og moro. Det bør handle om moroa, ikke bare om prestasjon og seier.

Det ser man også på Kaag-ukene: dere har et stort telt, et flott band. Jeg har deltatt i Nordsjøregattaen 35 ganger, og de største artistene har opptrådt der – Earth Wind & Fire, Anouk, you name it. Det trekker folk inn.

Så NMV burde oppskalere et slikt arrangement?

«Ja, spørsmålet er: hvordan gjør man det mer attraktivt? For fritidsseilere kan man organisere en tur til et fint sted og holde et foredrag der. For konkurranseseilere kan man for eksempel fordype seg i strategi. I Scheveningen arrangerer vi IJspiegel-løpene hver vinter. Hver tirsdag kveld er det et foredrag i kafeen om «vinnertaktikk», om reglene for konkurranseseiling, og en annen gang om meteorologiske forhold. Alltid interessant. Jeg inviterer Marieholm-seilerne dit hver gang; mange har allerede deltatt.»

Jeg lærte også noe nytt på forrige sommerarrangement: Menno Mostert hadde truffet bøyen og måtte gjøre en straffesving. På slutten av svingen seilte han mot oss og ropte: Luff! Luff! Med andre ord, han mente vi skulle vike. Men jeg tenkte: du gjør fortsatt straffesvingen din, og du har ikke krav på noe. Men det er ikke tilfelle, viste det seg. En straffesving er: én jibb, én stag, og så er du ferdig. Så «svingen» din kan bare være 240 grader. Det var nytt for meg.

«Jeg snakket en gang med klubbens fritidsseilere i Medemblik om konkurranseseiling, på et veldig lavt nivå. De stilte mange spørsmål, og vi hadde en flott ettermiddag.»

Vi har inntrykk av at det er noen unge konkurranseseilere som blir med i Kaag?

«Ja, det er flott at barnebarna til Ludo Knegtel, som bidro mye til konkurranseseilingen på Marieholm, nå har kjøpt Jadan, Ludos gamle båt. De ynglingene, Ewout og Anneloes, gjør det utrolig bra i bestemor og bestefars båt.»

«De vant sist Nakaag. Jeg sa til dem: se nøye på den premien, det er din første og eneste, haha. Men de får det til også. På et tidspunkt åpner Michel bakluken på Yansã, og der er det en femti-liters øltønne inni, som de satte der for å gi oss litt ekstra vekt.»

Den slags ting. For noen år siden, under Kaag-ukene, dro jeg til Yansã for å sove, full, og gutta fra Harderwijk hadde fylt hele båten med heliumballonger, haha. Jeg finner fortsatt biter av ballonger nå og da.

Men det man ser nå for tiden er at man må trække på konkurranser og arrangementer. Folk registrerer seg veldig sent, noe som ikke er særlig motiverende. Vanligvis tar vi Yansã til IJsselmeer om høsten for Pampus-regattaen og deretter NK ORC4, Zuiderzee-regattaen. Men Pampus ble avlyst i år på grunn av mangel på påmeldte, så vi tenkte: skulle vi dra dit for bare én konkurranse? Til slutt hadde seks båter registrert seg for ORC4...

Men hawking hjelper jo litt.

Ja, jeg legger mye energi i det. I løpet av Kaag-ukene organiserer jeg Marieholm-middagen. Jeg avtaler et sted, en meny og ringer: hvem kommer? Og så hører man noen ganger ingenting på lenge, eller bare på selve middagsdagen. Men det er alltid en flott opplevelse. Og det er viktig, i tillegg til alle konkurransene.

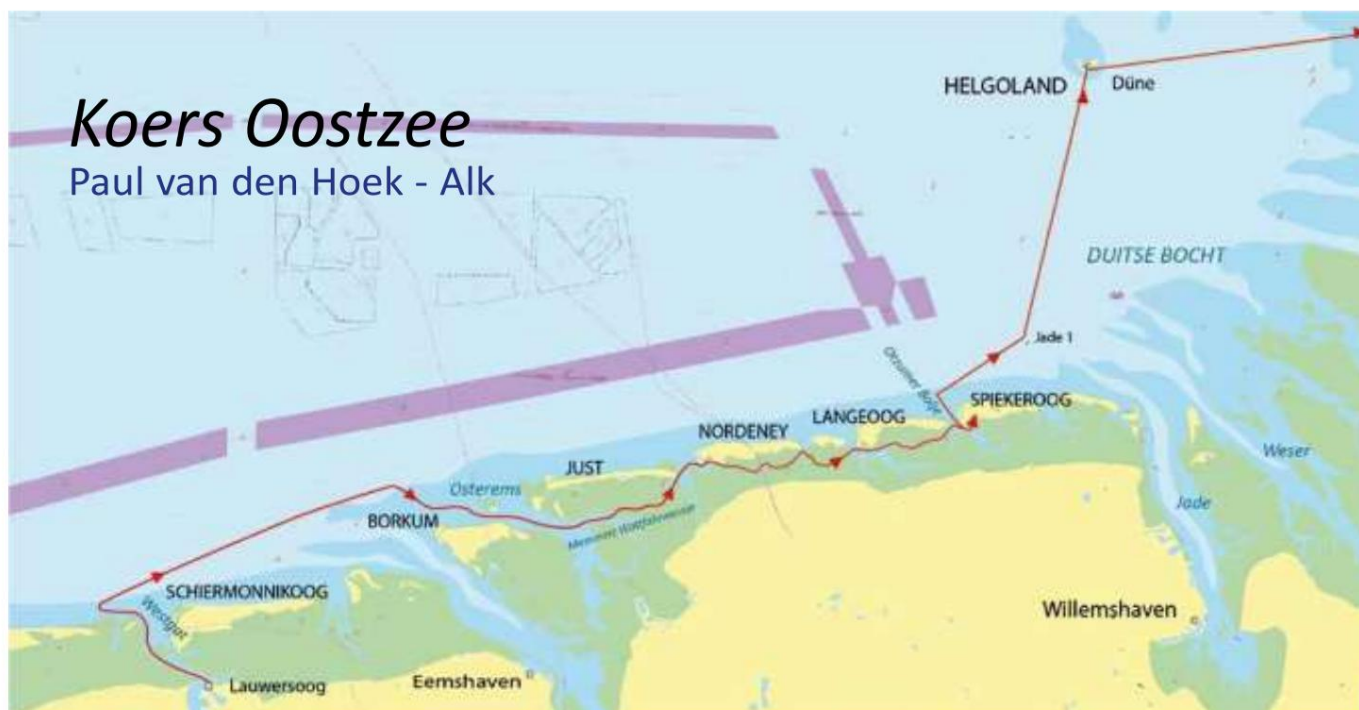
Intervjuet fortsetter på side 34



Thema 'Oostwaarts'

Koers Oostzee

Paul van den Hoek - Alk



En fascinerende presentasjon av avdøde René Vleut i 2021 var drivkraften for at jeg en dag skulle ta med meg Marieholm-øya mi på en tur til Østersjøen. Ville det være mulig å tiltrekke seg flere medlemmer? å få Marieholmforeningen så gal?

De første skissene ble skissert under en idémyldringsettermiddag i Barg i 2023, og to informasjonsettermiddager i Lelystad vekket entusiasme blant et betydelig antall medlemmer, noe som førte til at endelige planer ble utarbeidet.

Våren 2025 er endelig her: fire Marieholm-båter forbereder seg på reisen og samles i Lauwersoog, utgangspunktet for turen vår, lørdag 14. juni. Solveig med Jos Remmers og vennen hans Jan-Karel, Alacrité med Romke og Rita Woudstra, Linnea med Janny Reinders og Ineke Dibbits, og Alk med Hans Bartels og meg. Som forberedelse kjøpte vi inn nødvendig redningsutstyr, brakte proviant om bord, justerte navigasjonsutstyr og fylte drivstofftankene.

For de fleste av oss er det den første store sjøreisen, så spenningen stiger og de siste værmeldingene sjekkes ofte.

Været ser bra ut, og etter planen forlater vi Lauwers ytre havn.



soog med destinasjon Nordeney. Vi seiler med siste ebbe ut av Vestgat og setter kursen østover! Med en

Med gode 4 Bft fra vest/sørvest er Nordsjøen et ganske urolig sted, men vinden bærer oss godt gjennom. Vi kommer inn i Osterems, innløpet mellom Borkum og Juist, og seiler en fin strekning over Memmert Wattfahrwasser, langs prikken til Nordeney, hvor vi ankommer rundt klokken 15.00, helt etter planen. Første etappe unnagjort! Tid for å slappe av og tilbringe dagen sammen. å ta.



Memmert Vadehavet



Nordeney

Som det vil bli klart for hver dag, finnes det flere alternativer for de påfølgende dagene. Skal vi fortsette rett til Cuxhaven, som betyr å dra midt på natten for å komme frem til Elbe 1-bøyen i tide, eller skal vi velge en mer avslappet tur via de tyske mudderbankene og Helgoland? Tidevannet og vinden utenfor de tyske mudderbankene er gunstig, og det er enstemmig bestemt at Spiekeroog skal være destinasjonen for den påfølgende dagen.

Så det er tid til en rolig frokost og litt shopping. Vi passerer snart ikke færre enn tre tidevannsbukter, noe som betyr at det kreves litt seriøs matematikk. Quick Tide-appen er et nyttig verktøy for dette.

over het Duitse wad, keurig de vele prikken volgend en genietend van de vele zeehonden op de platen. Oppassend voor de ondiepte bij de aanloop van Spiekeroog (dank voor de waardevolle tip van Romke, er zullen meer waardevolle tips van hem volgen) lopen we rond 17.00 uur de kleine haven aan. Deze valt deels droog, maar we zakken mooi weg in het slib.

Spiekeroog is een leuk eiland en heeft een gezellig dorpje. Tijd om for å utforske landsbyen kort og ta en matbit. Dessverre ikke nok

Tid for hele øya, kom tilbake senere!



Spiekeroog



Zeehonden

Avreise rundt klokken 12:30 og nyt en vakker seiltur. Tirsdag 17. juni ønsker vi å seile til Helgoland for å krysse Eiderelven. En distanse på omtrent 51 kilometer. Men først må vi krysse innløpet mellom Spiekeroog og Langeoog, Otzumer Balje. Etter havnefogdens anbefaling ønsker vi å dra klokken 19:30. Det er imidlertid godt etter høyvann.

Jeg stoler ikke helt på det og leser informasjonen fra

Wattsegler nog eens na: "Otzumer Balje er smal og veldig foranderlig. På Westerriff og Robbenplate bygger surfe seg opp veldig raskt med vind fra vest gjennom nord til øst. Sandbanken går for tiden mellom OB4 og OB6 (veldig hard sand!). Fra OB8 og utover er du over den." Jeg kom til alle om 6.30 før jeg gikk ut og det ble vist godt også.

Nå burde ikke passasjen med en SW3 være et problem. Men den vestlige vinden de siste dagene har skapt en dønning som, mot den utgående strømmen, skaper et veldig røft innløp. Vi seiler med sterk strøm mot innløpet, heldigvis ser vi bøyene tydelig, men også den kraftige brenningen i passasjen! Det er ingen vei tilbake. Vi spretter gjennom brenningene, og etter noen røffe minutter kommer vi oss heldigvis uskadd gjennom, en verdifull lærdom og en erfaring rikere: vær alltid kritisk til råd og sørg for å alltid være ved de smale innløpene mellom det tyske Vadehavet før høyvann. Og ikke seil i sterk nordavind; disse innløpene er veldig farlige da!



Helgoland

Etter dette eventyret gjenstår en rolig tur til Helgoland, med en ganske irriterende dønning og ikke nok vind til komfortabel seiling. Så, delvis seilende, delvis med motoren, cruiser vi, først østover, til Jade 1 tonn, deretter krysser vi skipsleia fra nord. Når vi ser klippene på Helgoland på avstand,



Vi kan fortsatt seile et stykke til den romslige havneinngangen. Vi får en fin plass ved fingerbyggene til den lokale vannsportklubben, hvor vi nyter en forfriskende øl.

Sandsteinsøya Helgoland har et areal på rett under 2 km²

· Ved siden av ligger den flate øya Düne. Helgoland består av et «Overland» og et «Underland». Vi blir en dag for å utforske øya. En spasertur langs klippene byr på spektakulær utsikt, og du kan nesten berøre de mange tusen hekkende havsulene. Foruten havsulene hekker også en rekke alker på klippehyllene; alken min føler seg helt hjemme på Helgoland!

Planen for torsdag er å tilbakelegge de omtrent 40 milene til Tönning.

Det blåser imidlertid en sterk vind fra nordvest, langt fra ideelt for å trosse tidevannet opp til Eidersperrwerk.

Vi velger enstemmig en ekstra dag. Det er hyggelig å også besøke Düne og få ølbrett levert til kaien via den taxfree Schiffsbevorratung. Og for å begynne med den nyeste, igjen vakkert skrevne, Vadehavs-thrilleren av Matthijs Deen: «De Loods» (Losen), som delvis foregår på Helgoland. For et sammentreff...

Paul van den Hoek - M26 Alk

Det er et lite kontor på siden hvor du kan kjøpe en slusebillet med nødvendige stempler. Etterpå kan du bli sluset gjennom, men først må vi vente på at et stort lasteskip skal passere gjennom Nord-Oktose-kanalen. Et så stort skip som passerer skaper mye skyvekraft og sug i slusekanalen.



Ærfugl og Nordoktankanalen

Ineke Dibbets & Janny Reinders – Linnea

Helgoland - fredag 20. juni

Etter to hele dager med vind på Helgoland, satte vi kursen mot munningen av Eideren, med den hensikt å gå inn i Kielkanalen via Eideren. Det er 63 kilometer fra Helgoland til stormflodbarrieren Eidersperwerk, en reise der øya forsvinner ut av syne og kysten fortsatt er usynlig. Vi finner Eiderens innseilingsbøye og seiler gjennom kanalene i de tyske mudderbankene. Det er en betydelig strøm. Etter stormflodbarrieren følger vi elven til byen Tönning. Eideren er tidevannsfart til langt forbi Tönning. Fallet i byens havn er mer enn to meter, men heldigvis kan vi legge til kai i Tönning for natten med fire andre båter som ligger fortløyd ved kaien. Dessverre er alle butikker og restauranter allerede stengt, så vi må klare oss med provianten vår.



Ærfugl



Tönning

Neste dag seiler vi fra Tönning videre oppover Ærfuglen.

Broene betjenes etter avtale, så du må ringe på forhånd. Ærfuglen er en vakker, meanderende elv, med kanalen noen ganger merket med bøyer. Selv med motor tar det mye tid å navigere i denne svingete elven. Etter en dag med motor endte vi opp ved den lille Lexfähre-havnen på Ærfuglen. Heldigvis var restauranten fortsatt åpen, et nydelig sted ved elven.

Gieselau-slusen

Og så ankommer vi Kielkanalen, også kjent som Kielkanalen, en av de travleste kanalene i verden. Til slusene i Kiel er det fortsatt 55 miles for oss; hele kanalens lengde fra Brunsbüttel til Kiel er 55 miles (98 km). Kanalen ble åpnet i 1895 av den tyske keiseren Wilhelm II. Den har blitt utvidet flere ganger, og det pågår for tiden arbeid med å utvide slusene. Vi holder god styrbord kurs og holder avstand til megacontainerskipene som passerer oss.

Snart seiler vi under den ikoniske jernbanebroen Rendsburg med transportfergen, et industrimonument. Etter omtrent syv timers seiling ankommer vi sluseanlegget Kiel-Holtenau. Flyteplattformer er plassert på sidene av den enorme slusen hvor du kan fortøye båten din. Vi får selskap av flere maritime giganter.

artilleri.



Neste dag kommer vi til Gieselau-slusen, som forbinder Eider-elven med Kielkanalen via en kanal. Tiden virker som om den har stått stille her, og det er ingen hast. Du må dra til en



alternativer åpne: senere mot Sørfyn, eller bare nordover, mot Sønderborg.

Slik gikk det faktisk hver dag: å diskutere sammen hva som var mulig og komme opp med én plan med åtte forskjellige personer og ønsker. Det var kanskje det vakreste aspektet ved denne turen for meg: å lytte til hverandre, uttrykke ønsker og misnøye, hjelpe hverandre, og noen ganger til og med overtale hverandre litt. Det er en måte å reise på som krever samarbeid – og nettopp derfor fører gruppens valg ofte til overraskende vendinger. Foruten været og de oppnåelige avstandene spiller selvfølgelig også personlige preferanser en rolle. Hvor mye vind foretrekker vi fortsatt, hvor mange timer ønsker vi å seile per dag, og ønsker vi å stoppe et sted underveis?

Nord-Oktan-kanalen

Kiel-Holtenau-slusen

Etter slusene åpner Østersjøen seg endelig foran oss, åtte dager etter at vi forlot Lauwersoog! Det er fantastisk å være tilbake på åpent vann, og vi ser umiddelbart mange seilbåter på grunn av Kielerwoche (Kieleruken). Vi velger en havn nedstrøms fra Kiel, badebyen Laboe. Den er stor og ikke en spesielt hyggelig havn, men vi er tvunget til å tilbringe to dager der, forblåst. Vi tilbringer en dag i Kiel, som er lett tilgjengelig med de mange fergene over Kieler Förde. Det er også tid til å vaske klær og besøke den berømte fiskerestauranten i den gamle havnen. Innimellom

En feil i den elektriske lensepumpen vår blir løst, og vi fyller på dieselbeholdningen. Alt er klart for neste fase.

Ineke Dibbets & Janny Reinders - M26 Linnea



Palaver på Alk



Alkohol i Eckernförde-bukten

Jos Remmers - Solveig

Laboe - tirsdag 24. juni

Som hver dag ble værmeldingen for neste dag gjennomgått under palaveren i Laboe. Gårsdagens kaldfront hadde nå gitt plass til en varmfront, ledsaget av noe yr. Dagens vind var fortsatt sterk syv, men i morgen var det ventet at vinden gradvis skulle avta fra 26 til 15 knop.

Etter å ha blitt blåst bort i en dag, var vi ivrige etter å dra videre. Den vedvarende vestlige vinden ville forhindre en overfart til

Gjør Marstal eller Bagenkop urolig. En rute langs østkysten virket derfor mer attraktiv. Ved å holde oss nær den høye bredden ville vi ha rimelig ly for vinden.

Bare ved Eckernförder Bucht måtte vi krysse mer åpent vann. Det betydde litt hugging, men det er en del av jobben. Innseilingen til Maasholm, ved utløpet av Slien, var lett å seile med vestnordvestlig vind, og med omtrent 20 mil, en god distanse for en dag. Fra Maasholm var det fortsatt mye annet å gjøre.

Onsdag 25. juni

Vi ventet til tidlig ettermiddag på at vinden skulle avta litt, og satte deretter kursen mot Maasholm. Vi seilte fra Laboe til destinasjonen vår på omtrent fire timer. I Kieler Förde ble vi vennligst bedt om å svinge for ikke å blokkere *Kiel Week* -løpsbanen .

Solveig seilte vakkert: med 17 knop med relativ vind og autopiloten på 35 grader mot vinden, gikk hun som en rakett. Linnea hadde litt problemer med den store fokken sin, noe som gjorde at hun beveget seg litt i denne vinden og bølgene, men hun kom seg til slutt tilbake.

Bra. I Maasholm klarte vi akkurat å få tak i et varmt måltid i siste liten på en snackbar i havnen.



Vi avsluttet dagen på Alcracity med en øl og en kort oppsummering. Rundt klokken 23.00 fortøyde vi. Dyvig regnes som en av Danmarks vakreste og mest idylliske marinaer, og det gjenspeiles tydelig i antallet tilgjengelige fortøyningsplasser. Selv tidlig i sesongen, hvis du ankommer senere på dagen, er det allerede en kamp å finne en plass.

Torsdag 26. juni

Om morgenen dro vi først inn til landsbyen for en deilig frokost på bakeriet, med en dansk rundstykke og en stor kopp kaffe – deilig! Fordi vinden holdt seg vestlig og var forventet å ta seg litt opp i løpet av de kommende dagene, valgte vi å holde oss til høykysten og utsette overfarten til den forlokkende *Sydfynske Øhav*, øygruppen på sørsiden av Fyn. Sønderborg virket som et fint stoppested: en vakker by og et bra sted å fylle på forsyninger og si farvel til Hans Bartels, besetningsmedlem på Alk, som skulle hentes dagen etter. Avstanden fra Maasholm til Sønderborg er omtrent 29 kilometer, og med en økende vest-sørvestlig vind var det lett å seile. Det var delvis overskyet, etterfulgt av litt regn senere. Det danske gjesteflagget heises i riggen!

Fredag 27. juni

I går kveld hadde vi en hyggelig middag i Sønderborg for å feire Hans' avskjed. I dag ventet vi lenge i håp om at vinden skulle avta. Siden vi ikke hadde lyst til å bli i den store marinaen lenger, satte vi kursen mot Dyvig rundt klokken 18.00, til tross for vindkast på opptil 23 knop. Det ble et vakkert kveldscruise gjennom Als-fjorden, fordi det svakt bølgende danske landskapet. Fjorden var så vidt utenfor rekkevidde, så med noen få svinger, sterk vind og den vanlige spruten, nådde vi Dyvigs *badehavn* på øya Als rundt klokken 21.00 gjennom den smale passasjen. Om bord på

Mandag 30. juni

Dyvig viste seg å være et fantastisk sted å tilbringe en dag.

Vi leide sykler, tok en forfriskende dukkert og nøt en deilig grillmat tilberedt av Jan Karel.

En perfekt hviledag etter de sterke vindene de siste dagene.



Dyvig



Søndag 29. juni

Later op de dag werd harde wind voorspeld, zo'n 7 Bft. Daarom vertrokken we vroeg uit Dyvig, met als bestemming Årø. Ook dit keer bood het logboek van Romke weer houvast bij het plannen utenfor ruten.

De wind nam al snel toe, en na zo'n vier uur -ongeveer 20 mijl- kwamen we aan op Årø. Dat was maar goed ook, want kort daarna begon het flink te waaien. De aanlandige wind blies rechtstreeks de haven in, waardoor er forse golven naar binnen rolden. De boot rukte stevig aan de landvasten, en aan boord was het behoorlijk onrustig.



Vinden var borte, og vi måtte kjøre videre med motor til Bogense. Det var usedvanlig varmt selv til sjøs.

Selv på sjøen var det veldig varmt

Bogense

Tirsdag 1. juli

Klokken ni forlot vi Bogense, med kurs mot Ballen på Samsø. Etter omtrent åtte kilometer stilnet imidlertid vinden helt – til og med spinnakeren hang som en oppvaskklut. Fordi værmeldingen endret seg raskt og utsiktene for de kommende dagene ikke var gunstige, bestemte vi oss for å sette kursen mot Korshavn for å unngå å bli blåst vekk på Samsø.

Ut på ettermiddagen tok vinden seg opp igjen, men dessverre fra en annen retning. Så vi måtte slå, noe som kostet oss en god del tid. Til slutt brukte vi hele dagen på å seile bare 40 kilometer.

Korshavn, som ligger på den nordøstlige spissen av Fyn, er en



Klifkust



Korshavn

Woensdag 2 juli

Vakkert og avsidesliggende sted. Havnen er liten og har få fasiliteter, men omgivelsene veier mer enn opp for det – kupert, stille og usedvanlig vakkert.

Som vi fryktet, ble været ustabilt. Og i dårlig vær er Korshavn dessverre ikke et bra sted å bli lenger. Så vi bestemte oss for å seile til Kerteminde – en god vei å gå før været virkelig snudde, omtrent 20 mil lenger.

Fra Årø til Bogense. Vi klarte å seile helt til Middelfart, og det brøt til og med ut en liten konkurranse: Linnea, Alcracity og Alk valgte den østlige ruten, altså langs lesiden av Brandsø, mens



Linea, wachtend voor de brug in Sonderborg



Zaterdag 28 juni

krabbeveddeløpsbane

Alacrity på vei til Årø

Heldigvis var været ellers nydelig, perfekt for en spasertur rundt øya og en forfriskende dukkert i havet. Et morsomt fenomen jeg så her for første gang var *krabbeveddeløpsbanen*: den danske versjonen av et snegleløp. Barn fanger krabber og slipper dem ut på en trerampe som ender over vannet. Den som plasker krabben sin i havet først, vinner.

vant.

Kort tid etter at vi satte seil, så vi uværsskyer samle seg.

Heldigvis holdt tordenværet seg unna, selv om det var noen truende himmelen og et og annet lysglimt. Luften var tett og

Det var varmt, og det var meldt uvær for natten. Kerteminde er en stor havn med gode fasiliteter og butikker i gangavstand – et utmerket sted å ri av seg det dårlige været.



Tette tordenskyer



På vei til Kerteminde

Torsdag 3. juli

Selv om vi til slutt ble spart for den varslede nattestormen, var det ganske vindfullt i dag – akkurat som forventet.

Linnea kom på ideen om å gripe sjansen og ta en dagstur til Odense sammen. En god idé, selv om gruppesamholdet vårt ikke viste seg å være nok til å motstå lokket av de mange sjarmerende butikkene. Vi spredte oss snart utover, hver vår vei.

Etter en ettermiddag fylt med uteserveringer, shopping og selvfølgelig et besøk hos Andersen, var alle pent tilbake på bussen klokken 16:30.

Til tross for den sterke vinden var været perfekt, heldigvis ikke like trykkende varmt som i går. Gradvis var det på tide å tenke på resten av reisen og hvordan vi skulle komme oss hjem.

Det betydde å gjøre noen beregninger på baksiden av konvolutten: planen var å gjøre rundturen på fem uker. Vi måtte reservere tid til Kielkanalen, Elben og Tyske bukt. Det var også verdt å sjekke langtidsværkartene på forhånd for å se hva som ventet oss.

Solveig valgte strategisk vindsiden. En god idé, men på grunn av et vindskifte endte vi opp med å ankomme Middelfart samtidig – der har du det. Etter Middelfart var det



ventet. Og selvfølgelig ville vi ikke gå glipp av *Sydfynske Øhav*. Det betydde at vi ikke kunne bli her for lenge -

Vi måtte øke tempoet litt. Tross alt, med alle de dagene vi lå og så, gjorde vi ikke mye fremgang.



Med buss til Odense



MH.C.Andersen's hus

Fredag 4. juli

Fra Kerteminde til Lundeberg. I dag var det god vind for videre seiling. Planen var å bruke så mye som mulig av den gjenværende tiden rundt øyene sør for Fyn.

Det betydde: ikke lenger østover, men sørøstover. Vi seilte over Storebælt, under den imponerende broen, mot Lundeberg. Alt var fint – vannet litt urolig, men det var en vakker tur.

I morgen er det planlagt mannskapsskifte på Solveig: besetningsmedlemmet mitt, Jan Karel, skal hjem, og sønnen min Sieger kommer om bord. Siden det er ventet sterk sørlig vind, blir vi her i en dag. Det er praktisk, både for mannskapsskiftet og for å besøke Linnea. Lundeberg har en liten, koselig marina med livemusikk og restaurant. Det er et populært sted, så det krevde litt leting og manøvrering for å finne en båtplass til alle – men vi klarte det. At vi fortsatt var relativt tidlig i sesongen hjalp nok.

Vi avsluttet vår første kveld i Lundeberg med en hyggelig middag sammen for å markere avskjeden med Jan Karel.

Neste dag dro han igjen med bilen Sieger hadde med seg – en praktisk og effektiv måte å bytte mannskap på. å bytte.

Når det gjelder mat, hadde vi en *potluck-middag dagen etter*: alle forberedte deler av måltidet, og sammen nøt vi en deilig og koselig middag på havnen.



Bruk over Storebælt



Lundeberg



Drejø



Søndag 6. juli

Etter å ha ventet i Lundeberg til tidlig på ettermiddagen på at vinden skulle avta litt, seilte vi over Storebælt til Svendborg - Omtrent 24 kilometer. Vinden var fra sør-sørvest, 15 til 18 knop, med sporadiske byger, og i starten urolig sjø. Storebælt ble ikke seilt, så det var nødvendig med staggående vei, noe som forlenget den seilte distansen betraktelig. Bare den siste strekningen, gjennom Svendborgsund, ble seilt igjen. For Sieger, som hadde gått om bord i Lundeberg, var dette et godt tidspunkt å svinge inn.

Svendborg og området rundt har flere marinaer. Etter Romkes anbefaling valgte vi marinaen i sentrum. Hvis du skal til en by, vil du virkelig føle at du er midt i den – og det viste seg å være et utmerket valg. Svendborg er en vakker, gammel by, og fra marinaen kan du enkelt gå inn til sentrum.

Den sterke strømmen i Svendborgsund hadde en overraskende stor effekt i havnen. Da vi fortøyde, ble vi dyttet ganske mye tilbake; litt ekstra fart og litt overmod er alltid nyttig. Effekten varierer imidlertid avhengig av tidspunktet på døgnet, for noen timer senere strømmer vannet allerede i motsatt retning.



Svendborg



Mandag 7. juli

Tok det med ro i morges. Spiste lunsj på *Bageri* (bakeriet) og hamstret litt proviant, siden det var lite eller ikke var tilgjengelig på våre neste destinasjoner.

Rundt klokken tolv dro vi til Drejø, første stopp på vår *Øhop i Det Sydfynske Øhav*. Det viste seg å bli en fantastisk seildag: rundt 10 knop vind, en behagelig sol, litt strøm med oss denne gangen, og en gjennomsnittsfart på 4,5 knop.

Drejø dekker 4,1 km², har 69 innbyggere og kan skilte med en marina med 45 båtplasser og utmerkede sanitærfasiliteter. En vakker øy med fantastisk natur – men du må ta med dine egne smørbrød. Det er *gangstier i nærheten av havnen*, men den er også lett tilgjengelig til fots.

Tirsdag 8. juli

I dag hadde vi planlagt en tur fra Drejø til Lyø – en vakker seilastrekning, omtrent 24 kilometer lenger inn i Fyn. Vi tok det med ro og dro ikke før rundt klokken elleve; det var fortsatt en del hoder på vannet, og det er tross alt ferietid. Det viste seg å bli en vakker seilas, som passerte sør for Avernakø. Solskinn, sporadiske byger, og det karakteristiske danske landskapet overalt – jeg kan forstå hvorfor danskene elsker å seile så mye. Man må imidlertid være nøye med hvor man seiler her, for dybden er ikke alltid dyp nok.

Øyene varierer i størrelse og har derfor hver sin egen karakter. Lyø er litt større enn Drejø og derfor mer livlig. Det går en ferge dit, og charterbåter – til og med nederlandske – ligger også fortøyd i havnen. Her leide vi også sykler og utforsket øya. Underveis kom jeg *over et vakkert gateskilt: «Kjærlighedsstien»*. Jeg er nysgjerrig på å høre historien bak det.



Idylliske Lyø



Onsdag 9. juli

Sakte, men sikkert var det på tide å begynne å tenke på hjemreisen. Hva sa langtidsværmeldingen? Skulle vi dra hjem nå, eller kunne vi fortsatt få med oss én øy til? Vi bestemte oss for det siste.

Neste destinasjon: Øya *Ærø*, nærmere bestemt *Ærøskøbing*. Med en aktertagsvind som økte til rundt 19 knop, bygde bølgene seg fint – sterke, men vi gjorde gode fremskritt. Og bra for sjøsykemotstanden vår, så å si.

Det blir ikke mer dansk enn *Ærøskøbing*: en vakker gammel by med havn fylt med folkebåter og Marieholms. Herfra skulle Alk forlate gruppen. Vi ønsket å holde turen innen fem uker, mens Paul ønsket å bli litt lenger. Naturligvis krevde det en avskjedsmiddag – denne gangen i *Ærøskøbing*. Hvis du noen gang er i området: det er et herlig sted!



Ærøskøbing



Farvel til Paul



Jos Remmers - M26 Solveig

Etter Ærøskøbing måtte vi seriøst vurdere hjemreisen.

I løpet av tre dager så det ut til at det oppsto et gunstig «værgap» ved Elbe: ikke for mye vind og litt mer fra øst. Etter det burde det

Vi snudde tilbake mot jevn vest. Hvis vi ville dra nytte av det, måtte vi skynde oss.

Torsdag 10. juli

I dag seilte vi til Marstal – med én båt mindre, noe som føltes litt rart. Marstal er et skikkelig samlingssted for seilere som seiler til og fra Kielbukta. Havnen er stor og livlig. Linnea var først ute og guidet oss helt bakerst, hvor det var akkurat nok plass. Om kvelden var det behagelig travel: seilere overalt, som nøt sine varme måltider ved piknikbordene eller kastet noe på grillen. Vindvarselet for oss fra Elben er fortsatt gunstig. Det er vestlig vind, og med det været, hvis alt går bra, burde vi kunne nå Holtenau rundt klokken to – og kanskje til og med ...

Videre til Rendsburg. Det er en betydelig avstand for våre små båter, men det burde være gjennomførbart. Vi startet en prat med en tysk seiler om planene våre for hjemreisen. Han ga oss noen nyttige tips for seiling langs Tyskebukta, i ly for vestavinden: nærme oss Hørumersiel ved Jade og derfra seile via de tyske mudderbankene under Minsener Oog. Det tar litt lengre tid over tidevannsflatene, men det er et utmerket alternativ.



Museumsverft Marstal



Strandhus Marstal

Fredag 11. juli

Vi forlot Marstal tidlig og svingte styrbord umiddelbart etter at vi hadde forlatt havnen. Etter å ha passert speiderskipet mellom Ærø og Langeland, satte vi kursen 210° mot Kiel-Holtenau. Vinden tok seg ytterligere opp, så vi tok inn et rev, men

Farten var god – og det var akkurat det vi trengte i dag.

Et værhus

Romke og Rita Woudstra - Alacrity

Torsdag 10. juli. Et oppstyr som hver kveld, der man forbereder seg sammen til morgendagen. Det kan vel ikke være sant? Ineke sa nettopp: «Vinden kommer fra øst på lørdag!» Vantro ... alle vil se selv, værnettsteder studeres. På lørdag vil vinden endelig blåse, ikke fra vest, men fra øst eller nordøst. Et «værvindu» da.

for å la konvoien returnere hjem.

Så må vi være i Cuxhaven lørdag kveld, og vi er fortsatt i Danmark! Kortene ligger på bordet, scenarioene gjennomgås.

Ineke vil dra dit tidligere, «da har vi litt spillerom», sier Romke. «Det kommer ikke til å fungere, det er nesten ikke vind på torsdag.» Etter litt overveielse bestemmer vi oss for å ta en langtur fra Marstal til Rendsburg på fredag, slik at vi kan nå Cuxhaven lørdag kveld med fjære. Vi sier farvel til Alk i Ærøskøbing og lar vår initiativtaker og guide, Paul, være igjen. Planen fungerer, og med nordøstlig vind seiler vi nedover Elben til Cuxhaven fredag kveld med tre båter. Vi ankommer sent, men alle jerrykannene er fortsatt fylt med diesel! God natt og på gjensyn.

Søndag morgen, 13. juli, kl. 04:45; Jos sjekker om alle er våkne. Og ja, det er de! Kl. 05:00, med sidelysene på, setter vi kursen mot Elbens «sykkelsti». Vi er ikke de eneste, så følg med. Ved soloppgang skyller vi Elben over i en formidabel fart. Det er seiling! Sieger Remmers tar noen vakre bilder fra Solveig. Bra jobbet, siden den nordøstlige vinden blåser kraftig.

Det går bra opp til Alte Weser, men så kommer Jos fra Solveig på VHF-kanal 77, med anstrengt stemme: «Vi kommer ingen vei med dette, vi gjør ingen fremskritt, vi skal starte motoren.» Vinden har faktisk avtatt, vi står overfor tidevannsstrømmen og blir trukket inn i Alte og Neue Weser.

Linnea og Alacrity er enige. Jos vil også dra til et grunt vann

Vi skal kjempe. Dere kan også gå under det tyske Vadehavet, men det ville ta flere dager og også kreve mange motorer. Vi er enige: vi skal krysse Vadehavet.

Rundt klokken 12 **på mandag** er det nok vann i ravinen, og vi kan forlate Horumersiel. Vi kjører mot strømmen.



Før vi går om bord på Jade, synes Janny det er greit. Greit, la oss gjøre det. Romke dykker ned i det fordi den bærbare datamaskinens AIS-forbindelse er midlertidig brutt. Hvor er vi? Rita følger nonchalant etter Solveig.

På Jade kan vi seile igjen; strømmen er nå med oss. Kanalen til Horumersiel er allerede full av vann, så vi kan gå inn. Alacrity klarer å gå på grunn like utenfor kanalen. Klokken 13:30 fortøyer vi, og Janny tar et skritt tilbake på fingerbryggen: plask! Jos og Rita stuper også ned i køya for å ta igjen søvnen. Solveig bytter mannskap: Jorrit, Siegers bror, skal bli med Jos' far.

å hjelpe.

Full fart ut av Jade, Solveig går veldig fort, og vil nå Wantij i tide. Vi må krysse tre, og det må være nok vann. Ja, Jos, vi følger etter.

Det er en vakker, solrik og svingete reise over mudderbankene, noen ganger med strømmen, noen ganger mot den, med knapt noen seiling. Etter 35 kilometer ankommer vi Spiekeroog for en drink. Tid for en «Stekkerbier» (bryggeøl), så synker vi sakte ned i gjørma. Det gjør oss ikke glade å se på været: i morgen blir det vest 4 grader og regn. Vi blir her en dag og handler litt.

Onsdag morgen vil vinden være sørlig, og på ettermiddagen, når vi endelig kan krysse tidevannsflatene, vil den være mer nordvestlig 2-3, men med strømmen imot oss frem til den første tidevannsflaten, må vi kjøre motor igjen. Jos er bekymret for om vi kommer oss forbi Baltrum; kabler legges der.



Hva nå? Under samtalen var det en del diskusjon: herfra, gitt tidevannet, kunne man seile rett til Nordeney. Men med vestavinden ville det bety motorkjøring og kamp mot bølgene på havet.

Vi må kanskje gå rundt på utsiden. Men havnesjefen gir oss et svar: hvis de jobber der, må du kanskje vente en halvtime. Så vi går under Langeoog og Baltrum og er

Det er kveld på Nordeney. Atmosfæren er hyggelig i restauranten. Men med en viss forferdelse ser vi at det blir vind og regn igjen i morgen. Ingen vil dra lenger; en ny dag på Nordeney er veien å gå. Neste dag ser vi en rekke seilbåter på boulevarden.

Dovetif i vinden. Heldigvis er vi ikke der: vi blir nesten blåst av boulevarden og observerer alt fra en



strandstol.

På fredag er det veldig lite vind igjen, og mye motvind på Memmertbalje og Oosterems, helt til Borkumerwantij. Men Linnea vil være i Friesland i tide, så vi setter motor, mumlende, mumlende... Men til en god tid ligger vi fortøyd ved siden av hverandre ved den (fortsatt) vakleborne moloen i Port Henry på Borkum.

Av gårde til den fantastiske restauranten for en avskjedsmiddag. Alle velger hva de vil ha fra menyen: denne gangen trenger vi ikke å være enige, og været plager oss heller ikke.

Lørdag 19. juli står vi opp tidlig igjen og drar klokken 05.00. Vi må være ved snuplassen ved Westgat, og Linnea og Alacrity vil «komme langt» i dag. Vi setter av gårde med en svak østlig vind: Alacrity blir ropt til orden, seiler over et grunt område,

Heldigvis er det fortsatt rikelig med vann. Vi passerer

Schiermonnikoog i tide og svinger inn i Westgat-kanalen. Kanalen slynger seg innover, men vinden har tatt seg betraktelig opp. Solveig fortsetter å slå kraftig, men Alacrity og Linnea starter motoren. Motvinden er ubehagelig. Men klokken 13:30 kommer vi endelig frem til slusen i Lauwersoog, hvor Sieger ser på oss ovenfra.



Vi blir møtt på kaia. Vi sier farvel til Jos og Jorrit; de blir værende i Oostmahorn.

Linnea og Alacrity fortsetter til Leeuwarden. De kan fortsatt komme inn i byen, men ikke forlate den. Broene vil ikke åpne seg, noe som er synd for Janny og Ineke.

Neste dag drar de to båtene hver sin vei: Linnea til Woudsend, og Alacrity må fortsette i noen dager til, via

Lemmer, IJsselmeer, Nordsjøkanalen og Scheveningen, og er trygt tilbake i Nederland etter å ha tilbakelagt 45 dager og 1705 kilometer. hjemmehavnen Rhoo.

Romke og Rita Woudstra - M26 Alacrity

Fotovinner Remmers

Even voorstellen

Henk ten Brinke en Gerard Scharft



De Jade op de Eems, foto Patricia Harkema

Kampen er stedet der jeg ble født i 1959. På den tiden seilte jeg på IJssel og Zwar. - te Meer, maar later eigenlijk nooit meer. Nadat ik vijftien jaar geleden een afgezonken Marieholm AC 20 had opgeknapt, van binnen en buiten een volledige refit, heb ik met deze 'Jade' het zeilen weer opgepakt. Met veel plezier heb ik enkele jaren op het Schild mer i provincien Groningen. På et tidspunkt ble jeg en «pensjonat» - per' tijdens wedstrijden op en rond de Dollard bij mijn maat Gerard Scharft. Na een wedstrijd vroeg ik hem: "Kan mijn Jade ook op de Dollard varen?". Dat kon wel en han sa de bevingede ordene: «Dann muss die Jade schon noch wohl Emstuchtig gemacht werden». En dat gebeurde: een betere verstaging, nieuwe zeilen, motorrevisie, osv. Vi tok fantastiske turer til Borkum, Termunten, og vi kunne også Nieuw Statenzijl aandoen dankzij de geringe diepgang van de AC20. Het liggeld daar bedroeg destijds, in 2020, €1.65

I 2022 så jeg en annonse fra Jepma i Grou: «Marieholm IFe, 1976, med potensial». Da vi så denne båten, ble vi umiddelbart solgt. Det var en Klimbim inni. aan kachels en koelkasten en buitenom moest er ook van alles gebeuren. We dachten er drie jaar over te doen, maar al in 2023 waren we grotendeels klaar. We hebben alles renovert innvendig og utvendig og de vakre teakpanelene restaurert. Siden - dien doen we met deze IFe, die ik ook weer 'Jade' heb gedoopt, mee aan alle zeilwed strijden die in en rond Delfzijl gehouden worden. Bij de Borkum Regatta zijn we voor de derde keer op rij eerste geworden. Prachtige wedstrijden! Ook aan de regatta's op de Vi liker å ta Ems-elfen fra landsbyene Ditzum og Jengum hvert år. deel. Ik moet toegeven dat ik door deze sport en onze IF een nog gelukkiger mens ben geworden!

Vi håper å ønske «Oostgangers» velkommen hit neste år, og kanskje kan vi delta i en regatta med vår egen klasse? Pinksterregattaen er i gang. zondag 24 mei, de datum van de Borkum Regatta is nog niet bekend. Zie de website van www.zv-neptunus.nl.

Gerard geeft u op de volgende pagina, met zijn 55 jaar zeilervaring op de Dollard, belangrijke informatie over het vaarwater.

Henk ten Brinke - IFe Jade



Gerard en Henk wonnen al drie jaar op rij de 1^e prijs in de Borkum Regatta.

We gaan op pad met de Jade, 'Even pierewaaien' zoals Henk vaak zegt. We varen onze jachthaven Neptunus in Delfzijl uit en varen door het havenkanaal naar de Ee ms. Dit duurt een half klokken, så det er fortsatt god tid til kaffe. God styrbord side houden, zeilen mag mits motor stand-by. Bij de havenmond Vi kan gå i fire retninger: sørøstinn i Dollard, øst inn i Eems opp, nordvest til Vadeøya Borkum eller på nivå med de Eemshaven noord naar de Duitse wadden.

Seiling på Ems, både til Borkum og oppover elven, du må alltid følge nøye med på kommersiell skipsfart, matig ook eens achterom kijken en met een lopende wind een Seiler litt utenfor hovedkanalen. Du kan lytte op Ems Traffic kanaal VHF 74. Ga je de Dollard in of het Wad op, dan is er weinig tot geen beroepsvaart en kun je beter op de diepte en het tij letten. Door het vele baggeren op de Eems ten behoeve van de Meyer Werft is de getijdestroming op de rivier de Eems en ook op de Westereems flink toegenomen. Als je op de rivier de stroom tegen krijgt, kom je niet ver meer, deze kan kan nå opptil 4–5 knop. Så alltid med stigende tidevann oppover elven, mot Emden, Leer eller en av de vakre mudderflatene, som Ditzum eller Jemgum. I Emden, Weener og Leer må du gjennom en sluse, og du er fri fra tidevannet.

Richtung Borkum vertrekken we uiteraard na hoogwater Delfzijl, dan vaar je op het sterkste van de stroom en ben je na een uurtje of drie wel op Borkum. Bij Noordwester wind als het wat waait, zeg 4-5 Beaufort, moet je er mee rekening houden dat er door de omtrent 3 knop med fjærestrom og en vindstyrke legges til. Vind og strømdretningsjonen. Ikke gå på grunn rett før høyvann mot hverandre, noe som forårsaker høy og bratt sjø. Vitsen - anders "dan bist verloor" zoals ze hier zeggen.



Als je in het rustigere water buiten de vaargeul vaart, kruist het muligens litt mer komfortabel, men da blir du mye høyere onderweg. De praktijk heeft uitgewezen dat de Jade ook bij NW 5-6 Beaufort nog prima op Borkum aankomt. De paar Andersen 28ST-arkvinsjer er en glede for jib-operatøren.

Tot slot nog een belangrijk advies: Ga je het wad op, zorg dan dat je -indien mogelijk- voor hoogwater op de plaats van bestemmingen. Anders "dan bist verloor" zoals ze hier zeggen.

Gerard Scharft

Over het varen op Eems en de Dollard staat een aardig artikel in het blad Zeilen nr 10, oktober 2023.

Zeilregio 'Boddengewässer en Rügen'

Invitasjon til IF-båtmøtet 12.–14. juni 2026

Lengst nordøst i Tyskland ligger et seilområde som byr på utfordrende seiling med varierte landskap og et utvalg av fortøynings- og ankerplasser. Fra Kiel er det omtrent 120 nautiske mil vestover, men den nybygde havnen i Prerow gjør reisen betydelig enklere, ettersom det tidligere ikke var noen havn på denne lange strekningen. Interessant er også ruten via den danske Gedser, som er betydelig gunstigere enn den tyske i de rådende vestlige vindene.

fra hvor.

I motsetning til det tilstøtende åpne Østersjøen, med sine betydelig forskjellige bølge- og vindforhold, er dette seilingsområdet preget av sin skjermede beliggenhet mellom øyer og det tyske fastlandet, noe som gjør det til et ideelt seilingsområde for IF-båter. Denne spesielle beliggenheten gir vannet navnet «Boddengewässer». Selv under stormer på Østersjøen,



Det er fortsatt hyggelig å seile i disse indre farvannene.

Å seile gjennom Boddens vann er en unik opplevelse. Disse kystfarvannene er kun tilgjengelige via smale kanalene i Østersjøen og tilbyr ideelle forhold for IF-båten med sitt grunne dypgående



Generelt er seilingen her svært variert, med betydelige navigasjonsutfordringer og stadig skiftende kystlandskap.

Herfra er det mulig å nå København på omtrent 80 nautiske mil, mens den danske øya Mön ligger omtrent 30 nautiske mil unna. Boddenfarvannet strekker seg fra Barther Boddenkette til

Stralsund, videre sørøst til Greifswalder Bodden og til slutt via Peenestrom til Stettiner Haff, et større vannområde forbundet med det polske Stettin.

Rett overfor Stralsund ligger øya Rügen, Tysklands største øy. Den kan skryte av en velutstyrt og trygg havn på østsiden, Sassnitz. En båttur byr på utsikt over de omtrent 100 meter høye krittklippene. Et annet turalternativ er Hiddensee, med sine tre havner og vakre ankringsplasser. Denne langstrakte øya er tilgjengelig via Hiddensee-kanalen, og som mange steder i dette området er det avgjørende å følge bøyene i den svært smale kanalen nøye; utenfor kanalen er vannet ekstremt grunt mange steder. Kanalen er mye brukt av ferger og turistbåter. Herfra er det enda flere muligheter til å utforske Rügens innlandsfarvann, som for eksempel den store og lille Jasmunderlagunen. På grunn av beliggenheten rett i Vorpommersche Boddenküste nasjonalpark gjelder spesielle seilingsregler her som må overholdes. Regionen har de tre hansabyene Stralsund, Greifswald og Wolgast, som med sine kirker og

Vinnere på tvers av linjen og vinnere av IF-

Båtcupens vinnere var de lokale seilerne Uwe Knauth og Ingo Schmidt fra Barth.

Jeg, Marina Heine, har blitt distriktsrepresentant og ligger fortøyd i Stralsunds byhavn med min røde IF «Lille Vind». Jeg har kjent området siden 2017, da jeg kjøpte «Lille Vind», som allerede lå fortøyd der før jeg ble eier. Siden den gang har jeg seilt frem og tilbake fra Berlin til Stralsund flere ganger, så jeg er også godt kjent med ruten fra Stettin til Stralsund og videre til Barth, og jeg deler gjerne min kunnskap om området.

I 2026 er vi glade for å kunne akseptere arrangørens invitasjon og invitere alle Marieholm-seilere til den første samlingen «Boddengewässer en Rügen». Denne vil finne sted igjen som en del av Stralsunder Segelwoche 2026 fra 12. til 14. juni 2026, og vil inkludere et sosialt samvær, en regatta rundt Hiddensee og konkurranser i motvind/medvind med den historiske bakgrunnen av hansabyen Stralsund.

Etter møtet drar jeg på en fire ukers seiltur vestover til den danske øygruppen. Jeg vil gjerne bli med andre båter som vi kan danne en liten flåte med, og kanskje til og med delta i

Åleregatta under Kiel-uken. Hvem vet...

Marina Heine - IF Lille Vind

venstre: Krittklipper på østsiden av Rügen, foto: Yourtravelguide.nl høyre: Under Stralsunder Segel Woche i 2025, foto Axel Plate

Marina Heine er styreleder av den tyske IF-støvelen Klassenvereinigung en distriktsvertegenwoordiger av het 'Boddenwässer en Rügen'

Middelalderbyplaner byr på kulturelle og kulinariske høydepunkter. Men foruten de større byene er det spesielt de små, tidligere fiskehavnene, sjarmerende marinaene og romantiske ankringsplassene som gir regionen sin unike sjarm.

Her, i 2025, innenfor den tyske IF-båtklasseforeningen og under det første internasjonale IF-båtmøtet, ble det nye seildistriktet «Boddengewässer en Rügen» etablert. Atmosfæren på møtet var fantastisk, og tilbakemeldingene var overveldende positive.

Alle var enige om at dette var perfekte seildager – både sportslige og hyggelige. Arrangørene var også fornøyde og ser frem til en gjentakelse.

2026.

