



Forhindre skade på båten din

Med vår båtforsikring er du godt forsikret når du skal ut på vannet. Med omfattende dekning er du forsikret mot de vanligste skadetyper. Men ideelt sett vil du helst aldri ha noen skader på båten din. Og det er mye du kan gjøre for å forhindre det. Hva er de vanligste årsakene til havari på vannet? Og hvordan kan du forhindre skader på båten din? Skann QR-koden og sjekk ut tipsene og den nyttige informasjonen vår.

Noen tips for å forhindre skader

- Hold alltid godt utkikk
- Vedlikehold motoren din godt
- Seil med fersk diesel og gode filtre
- Bytt ut impelleren årlig
- Få seilene dine sjekket regelmessig
- Hold alle linjer om bord
- Bruk KNRM Helpt-appen



**nationale
nederlanden**

**Skann QR-koden
for flere tips og
inspirasjon:**



Tøff kamp mot elementene

Harlingen-Terschelling Race 2025



**Foto Dorus
Breidenbach**

«I 1978 var det bare én deltaker fra HT Terschelling som nådde dit; resten kom ikke lenger enn til Panne-gat.» Om dette skyldtes for mye eller for lite vind, lurte jeg bare på senere. Onsdag kveld sto omtrent åtti av oss på et vindfullt felt og lyttet intenst til løpslederens orientering. Hva vil vinden gjøre? En Elfsteden-aktig atmosfære. Sil det heve?

Avgjørelsen ble utsatt til klokken 06.00 neste morgen. Med 11 påmeldte var Marieholm-laget en klasse for seg. Forresten dukket det opp flere Marieholm-ansikt her og der, seilte på andre båter. Ikke noe galt med det, men det burde ikke bli en vane. For en tur med Northwest 6 eller 7 mot strømmen var det bare fire lag som tok seg ut på vannet. Blant dem var sønnen min Klaas og jeg. Vi skulle ikke gå glipp av et slikt eventyr. Med en lav start kjørte vi rett mot Pollendam og lå faktisk i ledelsen med lag Veldkamp på akterspeilet. Spennende: hvem tar det første hoppet? Følg med på dem.

Vinnere

Marieholm

HT2025 vlnr:

Gerard Abma (3. plass),

Jelte Wiersma (1.)

og Michiel Veld-

kamp (2e).

Foto Dorus

Breidenbach.

På Blauwe Slenk slo en nådeløst til med vindkast på 33 knop, hørte jeg senere. En Tirion kantret til og med og ble en nasjonal nyhet.

Vi var fornøyde med M26-en vår. I mellomtiden skylte bøtter med vann over den, noe vi tappert taklet. Etter en katastrofal takling havnet vi bak konkurrenten vår. Synd, men vi sørget ikke for lenge.

Tydeligvis gikk det ikke helt knirkefritt for dem heller, for ved neste slag hadde vi gjenvunnet posisjonen vår. Det forble spennende helt til West Meeps kardinal. Så kom en velseilet etappe, og kortene ble stokket. Det skjer ikke ofte med meg, å vinne æresbevisninger på nett.

På Terschelling, i kveldssolen, på terrassen på Walvis, lykkelig nippende til øl. Så ved bordet i

Kommunekafé, hvor eieren ville at vi skulle betale for tapte inntekter fra skipene som ikke startet. Det var verdt et forsøk!

Folk er vanligvis korte om en returreise; det måtte , av være Odyssevs sin. MareJet hadde oppsøkt et stille hjørne i fergehavnen for å rigge til og satt fast i den utgående tidevannet! Gudskjelov at det var



Det var hjelp til å få dem flytende igjen i tide til starten. Hele reisen var blitt seilt. Ett rev i storseilet og genoan også. Nå ble Team Abma med i kampen. De måtte først unngå å være under en charterbåt. Seilhåndteringen i konkurransen ble nøye overvåket. Veldkamp og mannskapet hans var de første til å heise spinnakeren, så det gjorde vi også. De måtte raskt senke seilene da en 33 knops vind nærmet seg.

Her og der så man båter kante. Så jeg antar at jeg bare venter til innflygingsvinkelen blir mindre risikabel.

Idet den ene mannen sendte en annen til fordekket, fulgte den andre etter. Solen brøt frem, og gradvis fyltes horisonten med spinnakere. Fri for dårlig vind klarte vi sakte å få fart og fullførte igjen først.

Michiel og Gerard vekslet, og Michiel vant til slutt med knapp margin. HT 2025, for et løp!

På søndag, på vei tilbake til Heeg, raste værgudene fortsatt og ga oss et glimt av Sneekermeer. Et snev av Odyssevs tross alt!

Jelte Wiersma
M26 Teela



Veksle mynter for målstreken.
Foto av Dorus Breidenbach

M26 Teela. Far og sønn gjorde det.
Bra. Foto Skydrone Sloten



NMV Sommerarrangement 2025

Henrettelse



Starter fredag, foto Klaas Wiersma

Definisjonen av en runde

Løpene på fredag startet litt senere fordi startskipet som måtte komme fra Hoorn hadde motorproblemer.

Akkurat som året før ble løpet ledet av Leendert Faber. Vi startet klokken 11:30, og forholdene var perfekte: solskinn og 10 knops vind. I hvert fall for IF-ene, ettersom min IFe slet med å holde tritt med dem i den lette vinden.

Tre løp ble avholdt, med to klasser til start. På slutten av dag én ledet Michel Zandbergen konkurranseseilerne, og Frank Visser, med sin Kajsa, ledet fritidsseilerne. Menno Mosterts Svea fulgte Yanså-seieren rett i hælene. Det ble en spennende kamp, som fortsatte dagen etter.

Lørdag var det litt mer vind, 12 knop. Fritidsseilerne seilte til Marken, mens konkurranseseilerne seilte seks race. Jeg prøvde å holde meg til feltet, men vi klarte bare å gjøre en forskjell i starten; på motvind ble vi forbikjørt. Nok en gang gjorde Svea ting vanskelig for Yanså. Dette resulterte i en protest. Svea tok sin straff og fullførte en strafferunde. Denne strafferunden førte til en ny situasjon som ble diskutert grundig av protestkomiteen. Svea hadde angivelig ikke fullført en full 360-graders sving. Men hva er definisjonen av en strafferunde? Det var temaet for diskusjonen.

høyre:

Palaver på
fredag morgen.
Konkurransen
ble igjen
ledet av
Leendert
Faber.

Reglene for seilasen (§ 44.2) ga klarhet: én jibe og én stag. Så man trenger ikke å snu 360 grader. Svea mente hun hadde rettigheter mot lo etter å ha snudd.

av runden og protesterte mot Yanså igjen. Den protesten ble ikke respektert; du må gi den andre båten en mulighet til å bevege seg ut av veien, og Yanså endte først på stillingen.





Bilder av Klaas Wiersma



Bilder av Klaas Wiersma

Skann QR-koden for flere bilder





Søndag morgen:
Ingen vind.
båter uten
bli en motor
slept tilbake til havn.

Det var svært lite vind søndag morgen, og den ville svekke seg ytterligere utover morgenen. Derfor hadde jeg lagt en trekantet kurs mot Het Paard for i det minste å holde litt press på seilene. Selv den kursen ble ansett som for lang og ble byttet ut med en kort opp-og-ned-rute. Diskusjonen varte en stund, og før alle båtene hadde nådd startstreken, løyet vinden. Regattabåtene ble tauet tilbake til havnen. En ny konkurranse startet: hvem skulle ta det lengste slepet?



Premieutdelingen ble holdt tidlig på ettermiddagen. De roterende premiene gikk til Yanså og VågAnde. Jantien Kroeze hadde nok en gang laget noen fantastiske premier, denne gangen med et Edam-preg. Jeg sørget for goodiebags, og Gerard Abma for innholdet. Takk til våre sponsorer Rake Rigging, Sailspecials og Dekker watersports. Hver deltaker fikk en fin NMV-caps.

Michiel Veldkamp
IFE IFO 1383



Jantine Kroeze
handgemaakt oorspronkelijke ontwerpen



sieraden awards zeiltrofeeën medailles
info@jantinekroeze.nl 06-10356396 jantinekroeze.nl



En Edam-'ostehode' om sommerarrangementet i Edam

I juni mottok alle medlemmer av foreningen vår en invitasjon til sommerarrangementet fra 11. til 13. juli. Jeg ble umiddelbart entusiastisk, fordi arrangementet skulle finne sted i min egen foreningshavn i vakre Edam, ved bredden av den tidligere Zuiderzee.

Foto Klaas Wiersma

Edam, sammen med byer som Monnickendam, Hoorn, Enkhuizen og Medemblik, opplevde en periode med velstand takket være det nederlandske Ostindiske kompani (VOC) på 1600-tallet. Innenfor bymurene var så mange som tretti skipsverft aktive, hovedsakelig for det nederlandske Ostindiske kompani. Edam fikk byrettigheter allerede i 1357 og kan nå skryte av 172 nasjonale monumenter. Byen var en gang omgitt av innsjøer som Purmer, Wormer og Beemster. Edam er mest kjent for sine små, runde oster.

Vår forening, WSV 'de Zeevang', har en marina med 160 båtplasser. Denne marinaen ble utviklet og drives av frivillige.

Trijn «fra tårnet»

Bilde av Ella

Tilgenkamp

Vi var glade for å ønske den nederlandske Marieholmforeningen velkommen tilbake. Foreningen var sist her i 2009, etter å ha arrangert sommerarrangementet sitt i Edam i mange år.



Marieholmsforeningen består av ekte seilere som lidenskapelig nyter sine klassiske S-formede seilbåter. Jeg har vært medlem siden 2023, og dette var første gang jeg, sammen med tolv andre deltakere i både IF og M26, konkurrerte. Regattakomiteen hadde satt opp noen flotte løyper.

Atmosfæren i havnen og rundt skipene var hyggelig. Mange kjente ansikter gjenforenes, og nye medlemmer, som meg selv, følte seg umiddelbart velkomne. Detaljene rundt konkurransene overlater jeg til mer erfarne seilere.

For de turnerende medlemmene var det en utfukt til den tidligere øya Marken på lørdag. Marken er spesiell, og som en elsker av Zuiderzee-kulturen vil jeg gjerne høre om den.

Jeg skulle gjerne lært mer om det. I århundrer formet denne kulturen livet rundt innlandshavet, helt til byggingen av Afsluitdijk (innhegningsdike) i 1932 forandret alt. Med byggingen av et dike i 1957 mistet Marken sin øystatus og ble en halvøy. Stengningen av Zuiderzee betydde også slutten for fiskeindustrien, som en gang talte rundt hundre fiskebåter.

Av alle landsbyene rundt den tidligere Zuiderzee har Marken beholdt sin mest særegne karakter. Trehusene, tett pakket, delvis bygget på påler og hauger (terper), beskyttet beboerne mot flom. Under utfukten vår ble vi varmt mottatt av Trijn van de Toren, et kjent ansikt på Marken. Hennes virkelige navn er Trijntje Visser, og i likhet med Liesbeth List er hun datter av en fyrvokter, i dette tilfellet av den berømte Paard van Marken (Markens hest).

Kledd i tradisjonelle drakter ga Trijn en fengslende beretning om skikker, klær, religion og de mange flommene. Den siste store flommen i 1916 krevde altfor mange ofre og førte til oppdemmingen av Zuiderzee og planen til ingeniør Lely. I museet ble historiene hennes støttet av rekvisitter, en film og eksemplarer på tradisjonelle drakter, som varierte fra

Sorg, ekteskap eller ugifthet. Marken var et lukket samfunn i lang tid, helt til demningen ble bygd i 1957. Nå til dags bor det også mange mennesker fra fastlandet der.

Etter denne stemningsfulle og informative spaserturen returnerte vi til våre vakker designede skip og seilte mot Edam. Der ventet en hyggelig drink og en deilig indonesisk buffé oss. Jeg satte stor pris på den utmerkede organiseringen og den hyggelige atmosfæren med ekte seilere under vårt sommerarrangement i 2025. Jeg kan på det sterkeste anbefale alle medlemmer å samarbeide med Marie- Sørg for å besøke Marken, og ikke glem den monumentale Edam.

Joop van Overbeek
Marieholm 26 Lieve

En «kaaskop» (ostehode) er tradisjonelt en osteform av tre, formet som en kuleformet edamerost presses ned i. Hull i bunnen lar mysen renne av. Det er et kallenavn for nederlendere. I dag brukes begrepet også som kallenavn. Det demonstrerer nederlenderes stolthet over sin historie og kultur (kilde: Wikipedia).



Fortsettelse av intervjuet med Ronald van der Horst fra side 13

Hvordan kan du bli bedre som konkurranseseiler?

Seiling er en erfaringssport. Den er kompleks; det er så mange faktorer involvert. Min første skipper, Cees Panen, sa alltid: Ronald, det eneste som betyr noe er å seile mil. Jeg prøver noen ganger å forklare det til andre. I fjor var det mye diskusjon om vår rangering med ORC4. Marieholm ble med, og quartertonnerne likte ikke det, fordi vi vant alle løpene. Så jeg sa til de gutta: hvor mange løp seiler dere mot hverandre? «Ja, onsdagskvelder, sånn eller sånn.»

«Så sier jeg: se, vi seiler vinterseilaser, ti søndager. På Braassem noen ganger fem på én dag, så dere seiler allerede femti seilaser mot hverandre. I løpet av Kaag-ukene, to om dagen, og på sommerarrangementet, alltid seks seilaser på én dag: ja, det blir lett hundre eller flere seilaser i året. Det er slik dere gjør hverandre bedre.»

Ville det være en idé å gjøre en båt tilgjengelig for internasjonale konkurranseseilere på arrangementer?

«Ja, absolutt. Vi konkurrerte en gang med Yanså-laget i løp i Sverige. Vi hadde med våre egne seil, skot, blokker, alt. Den båten var veldig god. De vet absolutt hvordan man seiler der, selv om vi også gjorde inntrykk. Det første løpet

Vi kom umiddelbart på fjerdeplass. Senere kunne vi også ha kommet på førsteplass.

Vi lå på andre plass, og jeg så et sted jeg ville dra til – «Det er himmelsk!» sier jeg alltid – men Michel turte ikke. Ja, hvis du plutselig endrer kurs, kan du også bli sist. Så vi fortsatte å forsvare posisjonen vår, men nummer fem gikk den veien, og han endte opp først.

«I Sverige lærte vi at man må sette rormannen på den høye siden. Vi er alle vant til å styre nedover, men det var én mann som vant mye. Han sa: «Den båten må»

«legg deg rett ned!» Og det fungerer, vi begynte å gjøre det i Nederland også, og nå gjør nesten alle dette.

En slik lånebåt burde ikke være noens båt, for den kan havarere. De få gangene jeg faktisk har fått alvorlige skader, har det alltid vært når eieren ikke var om bord, haha. Jeg måtte også ringe Michel én gang, da en Pampus-steinbit hadde seilt rett inn i Yanså. Tuppen dens var i kahytputene, et så stort hull. Det var vår feil; vi seilte på styrbord side, og jeg så den ærlig talt ikke. Jeg måtte ringe Michel – jeg turte ikke sende ham bilder ... Til slutt ordnet alt seg med forsikringsselskapet.

Det flotte med disse Marieholm-turene er kameratskapet som omgir dem. Man kan definitivt ha et øyeblikk mens man seiler, slik jeg gjorde med Menno. Og hvis noen går utenfor reglene, må man kunne irettesette dem. Til syvende og sist handler det om moroa dere har sammen.



Ronald i aksjon på Yanså
under
Pampusregattaen 2021.
Foto Twirre Boogaard



Etter fjorårets stormfulle utgave, våget ikke færre enn fire Marieholm IF-er seg ut på Lonely North-eventyret i slutten av mai i år.

Lonely North er et 50-mils nonstop seilrace/prestasjonsrace fra Almere-Haven til Broekerhaven og tilbake. Du kan seile det alene eller i tomannsposisjon. Fordi soloseiling kan være ganske ensomt, bruker folket i Harderwijk dette løpet til å ta med kjærestene sine på en "avslappende" dag med seiling.

Værmeldingene stemte også i år. Mens vi hadde sterk nordavind i fjor, hadde årets værmelding snudd fullstendig: sørlig, styrke 6 og regn. Vi seilte med en bred strekning til Hollandse Brug (Hollandbroen), deretter med vinden til Broekerhaven. Et rev var viktig, og jeg lærte på Figur at reving midt i Markermeer ikke er et smart trekk, og jeg mistet noen plasser som følge av dette.

Rett etter Holland Bridge havnet Knøt og Liv i en luffende duell, noe som ikke var et smart trekk, ettersom begge båtene mistet posisjoner. På Markermeer begynte feltet å splitte seg litt i vinden; noen valgte Het Paard (Hesten), mens andre seilte over midten av innsjøen. Med en bomfokk red Svea bølgene til en fartsrekord på 9,8 knop i undergrunnen. En bred gråseiling av Menno. Etter noen timer med veving nådde vi kysten igjen og rundet toppmerket. Feltet lukket seg igjen, men ikke lenge. Knøt og Figuur valgte sentrum av Markermeer for returen, mens Liv og Svea satte kursen vestover langs polderen.

Kombinasjonen av en tidlig start, regnet og bølgene som slo mot vinden begynte å plage noen av besetningsmedlemmene, og de var i fare for å bli sjøsyke. For å forhindre at ting ble verre, sørget jeg for at vi seilte aktivt, og vi gjorde store fremskritt. Vi holdt et godt tempo og ble mindre påvirket av bølgene. Vi vant imidlertid flere mil, og som et resultat endte vi ikke høyt på ranglisten. Liv seilte langs den høye bredden av polderen og vant betydelig terreng. Sveas ledelse var enorm (1 time og 10 minutter), og besetningen nøt allerede en varm dusj mens vi fortsatt var på vannet.

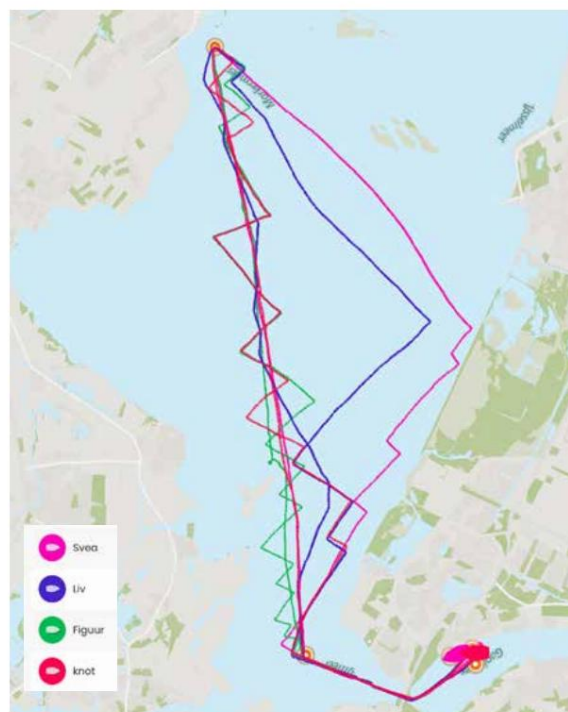
Til tross for at de ble gjennomvåte – for ingen jakke tåler så mye regn – kjempet Liv, Figur og Knøt seg til målstreken. Selv etter ti timers seiling.

Vi var fortsatt nære. Den beste kampen er fortsatt den mot andre Marieholm-spillere.

Mens de nøt øl og bitterballer (det er jo tross alt derfor vi gjør det), fikk Menno og Kelly lov til å ta plass på det høyeste trinnet, blant fire Pion-seilere. menn.

Vi «Harderwijk-innbyggere» er spesielt stolte av vennene våre: Kelly, Mabel, Simone og Yoica, som tappert holdt stand i all slags vær, selv om vi lovet dem en avslappende seildag. Den virkelige fordel er et lykkelig mannskap; å jobbe sammen gjør at man føler seg mindre ensom.

**På vegne av «Harderwijkers»,
Jelmer van Tol**



**Miedema
Sails**



Jachtzeilen
Bootkappen
Tuigerij
Watersportwinkel

Foto: Menno Ormès

Zeilmakerij Miedema Sails

Zeilmakerij Miedema Sails is één van Nederlands bekendste zeilmakers.

Miedema Sails staat voor Nederlandse kwaliteit. Wij leveren jachtzeilen en bootkappen. Daarnaast beschikken wij over een tuigerij en een watersportwinkel waardoor Miedema Sails de meest complete zeilmakerij van Nederland is.

Tot ziens in onze zeilmakerij!

Miedema Sails
Gouden Boayum 6
8621 CV Heeg
The Netherlands

Phone: +31 (515) 443 450
E-mail: info@miedemasails.nl



Admiral Valk på inspeksjon

Høstmøte i Nord-regionen - 20. og 21. september

En admiral, et stykke appelsinkake, et dårlig designet frisk flagg og en dato – det var alt som sto i invitasjonen til høstmøtet Nord, som ble holdt 20. og 21. september i Heeg. En gruppe nysgjerrige tilskuere samlet seg: 14 Marieholm-hytter, et telt og en campingvogn ved Heegerwâl-marinaen.

Hans ten Cate tok oss med på en lørdag morgentur i Admiral Sailing-verdenen. Konsepter som kjøllinje, frontlinje, veving, flaggsignaler, fartskontroll og hilsen til admiralen ble levende forklart for oss, hvorefter det var tid for å øve i små skvadroner. Og det viste seg å være vanskeligere enn forventet! Spesielt det å kontrollere farten for å holde seg pent i kø krevde en del øvelse, men gradvis ble det lettere.

Til slutt klarte vi å manøvrere med omtrent 10 båter samtidig! Tilbake i havnen ble det klekket en plan for manøvrene vi ønsket å utføre for admiralen på søndag. Etter en vel utført jobb smakte middagen på restauranten «De Watersport» deilig, og det var mye samtale etterpå.

Planen var å seile til Slotermeer på søndag, etter en kort flåtejennomgang av admiralen, og der utføre en rekke manøvrer i to skvadroner.

Å utføre operasjonen under admiralens årvåkne øye på admiralens skip. For anledningen hadde vi funnet WSV Sleattemerमार villig til å stille både skip og admiral til rådighet, slik at vi alle kunne seile selv. Og



En havn full av Marieholms

Oppgaven var en flaggstanglengdeavstand...

Synkroniser med frontlinjen!



La meg presentere meg selv



Anton og Mirjam av Gier

«En fast seng», det var omtrent det eneste kravet Mirjam hadde da jeg foreslo å kjøpe en båt til.

Vår første ferie sammen, for omtrent 30 år siden, var en leveringstur med Hinke, en Skarl 685 som var eid av faren og onkelen min. Den lå fortøyd i Harderwijk på den tiden og måtte til Koudum for den årlige sommerferien. Vi gjorde dette i flere år, og hvert år ble litt lengre, helt til vi seilte gjennom Friesland i omtrent fire uker hver sommer. Vi likte å vandre gjennom provinsen, og takket være Skarls kjølsenterbord-konfigurasjon besøkte vi de vakreste og mest avsidesliggende stedene. Vi opprettholdt en fast rutine om bord: Hver kveld ble båten omgjort til spise- og soveområde: vi blåste opp luftmadrassen, installerte gassovnen fra fordekket og dekksteltet, og hver morgen ble den forvandlet tilbake til en seilbåt.

Hinke forble alltid i familien, helt til hun ble offer for en ulykke ved marinaen: hun skled av bukken mens hun ble flyttet med

Som et resultat ble det fire store hull i skroget, noe som gjorde det til et totalt økonomisk tap. Med to små barn var det uansett ikke mye tid til seiling på det tidspunktet, så vi bestemte oss for å fortsette uten båt og leie av og til. Dessuten hadde jeg også tre surfbrett i boden, så det var mange muligheter til å komme seg ut på vannet.

Men blod er tykkere enn vann, så etter en stund begynte båtfeberen å slå inn igjen. Det er ikke surfevær så ofte... Uansett: Mirjam var lei av luftmadrassritualet og ønsket seg litt mer komfort: Hun trengte en fast seng. Men ja, det fine med en åpen båt er kontakten med vannet, og med de friske innsjøene som seilområde så jeg en tilfeldig kabinbåt med et fribord på en ikke sitt sånn.

En venn fra vannsportklubben hadde løsningen: en Marieholm IF. Det var en ukjent båt for meg, men da jeg så et bilde, ble jeg raskt solgt. Etter en helg med å prøve en utleie-IF fra Karel Kuiper, ble vi raskt enige: dette var den rette, og derfor kjøpte vi vår Aegir, seilnummer 1112.

Et år senere deltok vi på vårt første arrangement i Marieholmforeningen: Høstmøtet Nord i Heeg. Det var praktisk talt en hjemmekamp fra Balk, så jeg tenkte det ville være gøy å se på. Det var en fantastisk introduksjon til en virkelig flott gruppe mennesker, men en helg som denne er dyr! Med alle andre IF eller M26 vi så, ble gjøremålslisten og ønskelisten lengre ...

Aegir har nå fått nye seil, og vi blir bedre og bedre kjent med båten. Tirsdagskveldsseilasene på Sloterveer, med SW-rangering, hjelper oss å få fart, og seilområdet vårt har plutselig utvidet seg betraktelig: Marker Wadden, Texel, en tur rundt Workum – alt sammen første gang takket være vår åpne båt med fast kaiplass!

Anton de Gier



I tillegg var en profesjonell dronepilot klar til å fange det hele fra luften!

Dessverre kastet været en kjepper i hjulene: søndag morgen var vinden 30 knop, med vindkast på opptil 40. Seiling var umulig under disse forholdene. Heldigvis kunne marinegjennomgangen fortsatt fortsette! Klokken 10:00 lød ropet om «offiser på dekk!», og admiral Valk og lederen for den tekniske komiteen, Tom Plattel, dukket opp i fellesrommet i Heegerwâl. Etter en kort og tydelig forklaring av vurderingskriteriene var det tid for den første skipperen å ønske admiral Valk velkommen om bord. Flere båter børstet raskt dekkene, for når en ekte admiral i uniform dukker opp, får «rent skip» en annen betydning.

Mens admiralen besøkte alle skipene, kunne jeg raskt komme meg til Balk for å hente lunsjen som ventet på meg på WSV Sleattemermer. Hvis Marieholmklubben ikke kommer til lunsjen, kommer den rett og slett til Marieholmklubben! Mens vi nøt lunsjen fikk vi tilbakemelding fra admiralen. Det var selvfølgelig et vanskelig valg, og hver båt hadde sin egen unike side, men det kunne bare være én vinner. Premien gikk til Ineke og Jannies Linnea!

I mellomtiden hadde vinden roet seg ned til en fin styrke 5, og vi kunne starte hjemreisen, med en fantastisk helg i bakhodet. Dessverre var det ingen flåtebevegelser på Slotermeer, men hvem vet, kanskje neste år? Deltakerne var enstemmige: «Vi er ikke ferdige med den admiralseilingen ennå!»

Anton de Gier

Admiral seiler

Så tidlig som på 1100-tallet seilte handelsskip «i admiralitet» på eget initiativ. De slo seg sammen for bedre å avverge angrep fra pirater og andre fiender. Senere utstedte guvernørene i store handelsbyer spesielle «forordninger» angående admiralitetsseilas, og overlot kommandoen til admiraler. Enda senere ble admiralitetsseilas en årlig underholdning på elvene IJ og Amstel. Flag, vimpler og kanonbrøl var blant de uunnværlige egenskapene.

Flåten er delt inn i et antall skvadroner, hver bestående av skip av så lik type som mulig. Hver skvadron ledes av en skvadronsjef. Skvadronsjefen for den første skvadronen

Det er også flåtekommandøren. Admiralseiling begynner med en honnør til admiralen, som vurderer skvadronenes bevegelser og konsistens. De seiler et kort stykke, «en skipslengde» fra hverandre. Seiling innebærer en serie bevegelser, der «kjøllinje» og «frontlinje» danner faste formasjoner. Manøvrene der skvadronene vever seg inn i hverandre er spektakulære. Bevegelsene kommuniseres med flagg. Det er ganske annerledes enn konkurranseseiling. I admiralseiling spiller fartskontroll og evnen til å forutse og korrigere innenfor linjen en nøkkelrolle. Det er en lagidrett.

Vi fant ut at det virker enklere enn det er. Se hva du bør og ikke bør gjøre i denne lenken: www.ssrp.nl/ervaren/admiraalzeilen.

Marieholmforeningen seilte i «admiralskapsmodus» under sommerarrangementet i 2012 og 2017. Dette var forenklete versjoner med kun en skvadron.



Inspeksjon av M26 Teela



WSV Sleattemermer lunsj i Heegerwâl



Admiral Valk henvender seg til flåten. Alle lytter oppmerksomt til rapporten; han har til og med Kees' oppmerksomhet.

Temaet «Mot øst» fortsetter

Alk-returreisen

Michiel Veldkamp

Etter at gruppen dro for å utnytte været, ble Paul værende i Danmark i ytterligere to uker.

Forrige uke besøkte jeg ham i Svendborg, og sammen seilte vi gjennom Fyns øygruppe til Rendsborg. Vi besøkte Lyø, Ærøskøbing, Marstal og Schliemünde. Mye er allerede skrevet; alle bildene er på NMVs Flickr-side.



Fra Rendsburg til Vlieland

Hans Bartels

Onsdag 6. august reiser jeg med tog fra Meppel til Rendsburg. Som passasjer på Pauls reise tilbake til Nederland, blir jeg med ham på turer fra Lauwersoog til Kiel og noen dager i Danmark.

Paul og jeg møttes på Hamburg stasjon, hvoretter vi reiste sammen til Rendsburg. Sent på ettermiddagen ankom vi havnen til den lokale seilklubben i Büdelsdorf. Pauls båt hadde ligget fortøyd der i over en uke, og ventet på bedre vær etter at et tidligere forsøk på å krysse var blitt hindret av det varslede dårlige været. Det er en liten klubbhavn med utmerkede fasiliteter. Marinaen viste seg å være et ideelt sted å fortøye mens man ventet på overfarten.

Nederland. Etter å ha handlet og nytt et måltid i land, forbereder vi oss på navigasjon og studerer værmeldingen nøye. Selv om den varslede vinden fortsatt er sterk på 4-5 Bft, anser vi overfarten til Cuxhaven som trygg.

Neste morgen dro vi tidlig, med tanke på seiltiden gjennom Kielkanalen og ebbe ved Elbe-munningen etter Alte Schleuse (den gamle slusen) i Brunsbüttel. En lang rekke yachter, som hadde blitt blåst bort de siste ukene, samlet seg foran slusen. På grunn av sjøgående fartøy som kom ut av slusen, var det viktig å vente godt innenfor det angitte området for fritidsbåter. Det var en travel affære med så mange yachter.



Overfarten fra Alte Schleuse til Cuxhaven er 27 kilometer, mot vinden, med 3–4 knop strøm i ryggen – vakker seiling.

Gitt historiene om den sterke strømmen ved innseilingen til Segler-Vereinigung Cuxhaven (SVC Marina) og den resulterende «vaskingen» forbi innseilingen, ble vi fristet til å krysse Nedre Elbe tidlig og seile på den «grønne» sørsiden av elvemunningen. Dette viste seg å være en mindre klok avgjørelse: vi havnet i veien til en møtende båt.

ferge og et avgående containerskip fra Amerikahaven.

Når vi kommer til marinainngangen, er strømmen ganske håndterbar, men langs bredden er den betydelig mindre. Om kvelden nyter vi et hyggelig måltid i klubbhuset. Nok en bygning med utmerkede fasiliteter.

Med en meldt vindstyrke på 5–6 Beaufort blir vi værende strandet i Cuxhaven i ett døgn. Vi er ganske fornøyde med byen.

På en brygge blir hvert sjøgående fartøy som passerer Elben annonsert i detalj via høyttalere, komplett med hjemmehavn, lengde og tonnasje – spesielt interessant for de mange turistene og absolutt også for oss. Sent på ettermiddagen klargjør vi båten og fyller diesel. Etter å ha vurdert de ulike

ruter og havner, og med tanke på det varslede været og tidevannet, velger vi å stå opp tidlig, med Spiekeroog eller Langeoog som reisemål.

Vi kaster loss rundt klokken 03.00, og vi er ikke de eneste. Vi motorseiler med en strøm på omtrent 4 knop, teller ned de godt opplyste grønne bøyene til Elbe 1, og svinger deretter babord mot den nordlige innløpet til Weser.

Nå, med lett vind, kan vi fortsatt seile til den ytre bøyen på Otzumer Balje. Vi har lært av vår utreise, og nå seiler vi på høyvann. De minimale brenningene og rikelig med vann under kjølen gjør det til en komfortabel seilas, der vi kan nyte dusinvis av seler som soler seg på sandbankene. Vi rekker fortsatt å krysse tidevannsflatene nedenfor Langeoog. Vær forsiktig ved innseilingen; den ser veldig bred ut, men den er veldig grunt på babord side. Etter en hyggelig tur fortøyer vi rundt klokken 15:30 i den travle Langeoog-marinaen, i feriestemning. Vi utforsker Langeoog. Landsbyen har en unik atmosfære, delvis på grunn av lokaltoget som går mellom landsbyen og havnen. En spasertur og en øl fullfører dagen.

Neste dag fortsetter vi over mudderbankene til Norderney. Byggearbeidet for en kraftledning ser ut til å være en hindring.



Ruten fra Nordsjøen til kysten. Takket være nøye planlegging og hjelp fra en arbeidsbåt klarte vi å passere trygt. Etter en fantastisk seilas over de tyske mudderbankene, forbi tidevannsflatene nedenfor Baltrum og Norderney, ankom vi marinaen rundt klokken 15.00.

Norderney viser seg å være uventet sjarmerende og livlig. Unge musikere opptrer i musikkpaviljongen, og det er et lite marked med vinsmaking. Kombinasjonen av historiske hoteller, den moderne promenaden, det solfylte været og nærheten til Nordsjøstranden skaper et hyggelig inntrykk av et velstående turiststed.



Vi avslutter besøket vårt på Norderney med et godt måltid i marinabygningen, ikke før vi har utforsket diverse returmuligheter. Over mudderbankene til Borkum er et alternativ, men det er trangt med tidevannsflater og mange motorbåter. Så hvorfor ikke fortsette rett til Vlieland hvis vi uansett skal kjøre med motor?

Å dra veldig tidlig ved lavvann over Dovetief virket som en god idé en stund, men med et betydelig fall i vannstanden viste det seg å ikke være så smart, noe historiene til andre som snudde eller ble sittende fast, vitner om.

Så bestemte vi oss for å dra rundt klokken 12 mandag 11. august for å ta den beryktede Schluchter ved høyvann for den siste etappen til Vlieland. Dessverre avtok vinden raskt helt, noe som gjorde reisen til en lang dag og natt med motorkjøring. Måneoppgangen over åpent hav var en spesiell opplevelse under det som ellers var en veldig rolig reise. Det vil si, helt til vinden endelig tok seg opp over Terschelling og vi kunne sette seilene igjen.



Tidlig om morgenen 12. august, rundt klokken 08.00, seilte vi inn i den overfylte havnen i Vlieland med den første tidevannsstrømmen.

og vi inntar en nylig fraflyttet kaiplass i enden av havnen. Etter en dusj, en kort natts søvn. Etter mannskapsskiftet reiser jeg hjem med ferge og tog.

Turen kombinerte navigasjon, tidevannsplanlegging, oppdagelse av uventet sjarmerende havner i Vadehavet og opplevelse av dynamikken i Elbe-elvemunningen, det tyske Vadehavet og Nordsjøen. Disse elementene, og ikke minst Pauls selskap om bord, skapte fantastiske minner og en varig opplevelse.

Hans Bartels, Alks oppstigende

DEKKER WATERSPORT



Moro på vannet, det er derfor vi gjør det!
Dekker Watersport er spesialisten på
vannsportutstyr. Besøk vår store vannsportbutikk i
Zaandam, hvor du finner alt du trenger til enhver båt.

Dekker Watersport er kjent for sin pris, sitt utvalg og ekspertråd fra våre ansatte. Vi tilbyr et bredt og variert utvalg for både fritidsseilere og ivrige seilere, samt slupp- og motorbåtentusiaster.

og gir det
en ss dert mognt
&
dogg ski nd g
end jeg ogs

Selvfølgelig kan du
også nå oss med båt!

52°25,872' N

004°49,307' Ø

Dekker Watersport BV
Pieter Ghijsenlaan 4
1506 PV, Zaandam
info@dekkerwatersport.nl
075-6163362



Se også utvalget vårt på nett:
www.dekkerwatersport.nl



Blue Marie, renoveringen av Regina

Regionsmøte Sør - lørdag 22. februar

Vi så bildene og leste Jasper Sterrenburgs historier om Regina-renoveringen i Zuid WhatsApp-gruppen. Da Jasper inviterte oss til å komme og se det, bestemte vi oss for å gjøre det til et interaktivt møte. Det ga muligheten til å fordype seg i tilnærmingen og utførelsen av en renovering. Denne artikkelen gir et inntrykk av møtet. Jasper snakker deretter om fremdriften sin og gir oss fem tips.

Bilder og tekst

Michiel Veldkamp

I det øyeblikket vi kommer inn, blir vi overveldet av den skinnende blåfargen til Blue Marie. Båten virker nesten malplassert i verkstedet på industriområdet i Dordrecht. En trapp fører til en øvre etasje hvor vi får en varm velkomst av Jasper og foreldrene hans.

Stolene er klare for presentasjonen, og kaffe og kjeks serveres. Jasper har nettopp fullført sin arkitektutdanning, og det synes. Konstruksjonstegninger henger på veggen, og alt blir visualisert. Hans tilnærming er strengt prosjektbasert. Undervannsskroget er allerede behandlet utenfor verkstedet. Båten er fullstendig sløyd, og alt ble fotografert, slik at han vet nøyaktig hvordan det var. Hans strukturerte og nøye tilnærming er slående. Alt som ble værende, som for eksempel motoren, er pent dekket.

Jasper viser hvordan han byttet ut aluminiumsforsterkningene på dekket med glassfiberforsterkede plater. Lett og utrolig sterkt. Forbindelsene mellom dekk og skrog ble kuttet av skum og nøye laminert. Nye spant og skott under benkene ble først

Jasper Sterrenburg
under
regionmøtet.

Former ble laget, deretter kuttet ut av skum og vakuumlaminert med glassmatter. Den blå

Marie vil være mye lettere enn Regina var.

Jasper sier at det er avgjørende å få båten i vater perfekt, slik at du kan bruke laservateret til å legge ut alt. Han bruker et system med små klosser som han limer til malen for å finjustere kurvene. Deretter ble alle de (gamle) hullene i dekket og fribordet fylt med epoksy. Da vi kom for å inspisere, var de nettopp malt, og han hadde installert flexiteak-beslagene. Dekksbeslagene var forhåndsmålt og forhåndsboret. Han fikk laget nye tanker for ferskvann og diesel av polypropylen etter eget design. Han designet også akterrekkeverket for sjørekkverket, takhåndtakene og en føring for å forhindre at rorpinden gnis mot cockpitkarmen.

Jasper viste en timeplan for arbeidet sitt så langt: han hadde brukt 681 timer. Hvis vi antar en 40-timers arbeidsuke, er det 17 uker. Det er mye, men det viser også at han jobber veldig effektivt. Jeg er veldig nysgjerrig på å se hvor langt han har kommet. Fikk han i det hele tatt ferie? Kunne han seile i mellomtiden?



Jasper svarer

Mye har endret seg siden møtet 22. februar, både med Blue Marie og i tiden jeg kan bruke på å renovere båten min. Foruten de mange arbeidstimen har jeg heldigvis klart å finne litt tid her og der til å seile noen løp (på andres båt), og jeg dro på en fem ukers ferie med foreldrene mine på båten deres til Sør-England, med mål: Isle of Wight. Etter ferien startet jeg endelig som juniorarkitekt i begynnelsen av juni.

begynte å jobbe i et arkitektfirma. Hele arbeidet - uker på båten gjorde plass til «ekte» arbeid - Arbeidet på båten foregår for tiden på kveldstid og i helgene, men det ødelegger ikke moroa.

Ukene rett etter møtet handlet om maling. Både overbygget og skroget ble malt to ganger til, og oppnådde de ønskede fem strøkene for skroget og åtte strøk for overbygget. I mellomtiden valgte vi teakfiner fra Holland Kuijper i Tubbergen, som de deretter påførte et spesiallaget panel. Til Blue Marie valgte jeg et lett Airex-skumpanel, som veide 5,28 kg/m².

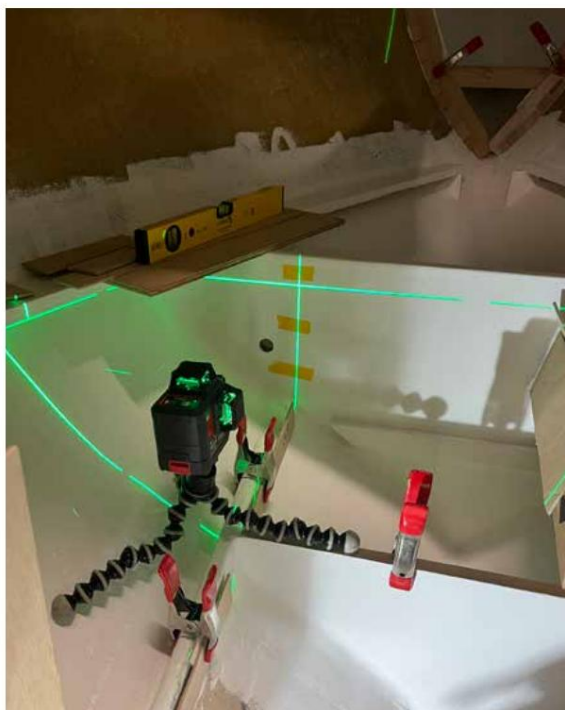
enn den tradisjonelle Okouméen. Dette gir en vekt - besparelse på 80 kg sammenlignet med eksisterende inte- Dette kompenserer for vekten av det tunge Topdek-dekket i syntetisk teak. Jeg har også lagt til flere forsterkninger på skroget på forskjellige steder for festepunktene til sprayhooden, midtpullerten og vann- og dieseltankene.

Neste steg var å lime teakdekket. Det er enkelt å gjøre, men du må være forsiktig så du ikke skader knærne - og ikke lag et «månelandskap» i nettet limt - terrassen. Det er ikke noe mer enn å påføre en tokomponentspasta på terrassen med en tannsparkel, senke teakdekket forsiktig ned i den og deretter rulle det ned med en finérrulle. Limlaget skal strekke seg langs kantene - påføres i en retning for å fjerne eventuelle luftbobler - for å hindre at vann kommer inn senere. Når Da teakdekket hadde herdet, forsegle jeg kantene og boret hull til dekkbeslagene ved hjelp av maler jeg hadde laget tidligere.

Mens terrassen herdet brukte jeg vannet - Linjen og trimmen festes til skroget. Den største utfordringen her er å teipe vannlinjen rett. Laservateret er et uunnværlig hjelpemiddel her. En markør - En ring rundt måleren hindrer at linjen bølg. Mens de fire lagene med vannlinje tørket, ble skroget under kabinbenkene på nytt overflatebehandlet med et nytt toppstrøk. Jeg monterte tre komposittskott til byssa. Disse tetter av motorrommet, øker skrogets stivhet og gir et godt sted for dieselvarmeren der kjølerommet opprinnelig var. boks satt. Med det var arbeidet på skroget ferdig, og Jeg kunne endelig begynne med det virkelige visuelle arbeidet.



Presentasjon av Jasper: tegning - gen på veggen, materialer på bordet.



Bruk av laservater. Hvis båten er i vater, kan du jobbe mye mer effektivt.

«Jeg bruker også laseren til å skjære ut linjer å sette».



Fremstillingen av former, Kurvene ble fulgt med små klosser. Skottene er vinkelrett på hjertet - båtens linje.



Panelene ble malt fire ganger.

For å skape et solid fundament, i motsetning til originalen, er alle skottene laminert til skroget. Dette gir også båten ekstra stivhet og reduserer knirking og knirking under seiling. Først begynte jeg med å legge ut skottene for byssa, toalett, kjøleskap og garderobe. Laservateret kom også godt med her; jeg projiserte båtens senterlinje på veggen og taket i hallen. Dette tillot meg å legge ut skottene nøyaktig vinkelrett på senterlinjen. Langs laserlinjen limte jeg skumblokker til skroget for å holde malen og skottet på plass under lamineringen.

Etter å ha laget formene, kuttet jeg ut og monterte skottene. Samtidig merket jeg også ut plasseringene til benkene, overskapene og andre monteringspunkter. Fordi materialet har en skumkjerne, fjernet jeg skummet i disse områdene og erstattet det med kryssfiner, noe som var en arbeidskrevende jobb. Der skottene møter skroget, freste jeg bort finéren, slik at bare skumkjernen var igjen. Dette tillot direkte laminering til kjernen av panelet. Denne lamineringen var en totrinnspesess. Først plasserte jeg skottet i fortykket epoksy på skroget og jevnet det ut, slik at skottet lå mot skumblokkene. Når epoksyen hadde herdet, fjernet jeg blokkene, og laget deretter en avrunding med fortykket epoksy, som jeg deretter avsluttet med strimler av biaxial glassbånd. Før jeg monterte skottene, lakkerte jeg dem fire ganger, noe jeg gjorde utenfor båten.

Med hovedskottene på plass, lagde jeg deretter støpeformer av babord og styrbord sofaer og monterte dem med samme metode.

Alt var laminert til skroget. Jeg lagde lameller av heltre teak for å feste benkene til hovedskottene.

kan skru, jeg forborret dem og malte dem.

Etter dette monterte jeg deksbeslagene flere steder fordi jeg hadde problemer med å nå dem senere, og jeg utstyrte garasjen med et solcellepanel og dekket cockpiten med Topdek.

Om kveldene, når jeg ikke jobber om bord, sitter jeg ofte ved datamaskinen og lager tegninger og videreutvikler det elektriske skjemaet, slik at det kan installeres snart.

Etter besøket ditt i uke 8 har det blitt brukt en god del timer. For øyeblikket, i uke 41, er det totalt 1440 timer. Jeg anslår at jeg nå er oppe i 65–75 % av arbeidet. Så det er en god del timer igjen!

I den kommende perioden vil jeg hovedsakelig bruke mange timer på resten av interiøret, vinylen på gulv og vegger, det elektriske anlegget og drikkevanns- og dieselsystemene.

Jasper Sterrenburg

Med alle de timene med gjør-det-selv-arbeid har jeg lært mye. Det er vanligvis tilbakeslagene som er mest lærerike, som at fugemassen tørker for fort når man forsegle terrassen. Tommelfingerregelen min er «hvis det ikke er riktig, må du gjøre det igjen». Så når det gjelder fugemassen, kuttet jeg alt fra hverandre og påførte det på nytt, denne gangen i mindre deler. Til slutt vil jeg dele følgende fem tips som vil hjelpe med enhver jobb:

1. **Lag en mal** for komplekse former. Det tar litt mer tid, men det sikrer at du unngår feilskjæring og sørger ofte for at objektet passer perfekt nesten umiddelbart.
2. **Hold deg organisert** mens du jobber: jobb på et rent og Et organisert miljø er mye mer effektivt enn et rotete et. Ta mange bilder av den gamle situasjonen og underveis i prosessen, da disse vil være nyttige senere.
3. **Les deg opp, spør rundt, forbered deg.** Rådfør deg med fagfolk, så slipper du det du trenger ikke å finne opp hjulet på nytt.
4. **Bruk nye teknikker:** i tillegg til å bruke nye materialer, som skum, glassfiber, karbon osv., finnes det også mange teknikker som kan brukes. Hvor ville jeg vært uten bruk av et lasernivå? Men det finnes mer, som CNC-fresing av former eller metaller og 3D-printing av kiler, prototyper eller former. Hvis et standardprodukt ikke oppfyller dine behov, er det ofte mer tiltalende og tilfredsstillende å designe noe selv. Alt kan lages.
5. **Ikke vær redd: bare start oppgaven.** Det verste som kan skje er at du må gjøre noe på nytt, men i det minste har du lært noe.



November 2025: Installasjonen tar form. Kjøleren monteres. Skummet mellom laminaten er tydelig synlig i skapet. Foto: Jasper Sterrenburg.

VAN REGINA TOT BLUE MARIE



Jaspers presentasjon, med mange bilder fra renoveringen, kan sees via denne QR-koden.



LUXURY WOVEN VINYL FLOORING
WWW.BOOT-REFIT.NL



VYWA
FABRICS

INDOOR & OUTDOOR
CONTRACT FURNITURE FABRICS

VYWA FABRICS

INFO@VYWAFABRICS.NL

TEL +31 (0)20 6599523

TT. WASSINARWEG 1410

AMSTERDAM

Hydesails ett design seil for din IF-båt

Hydesails i England er et av verdens
største lofter

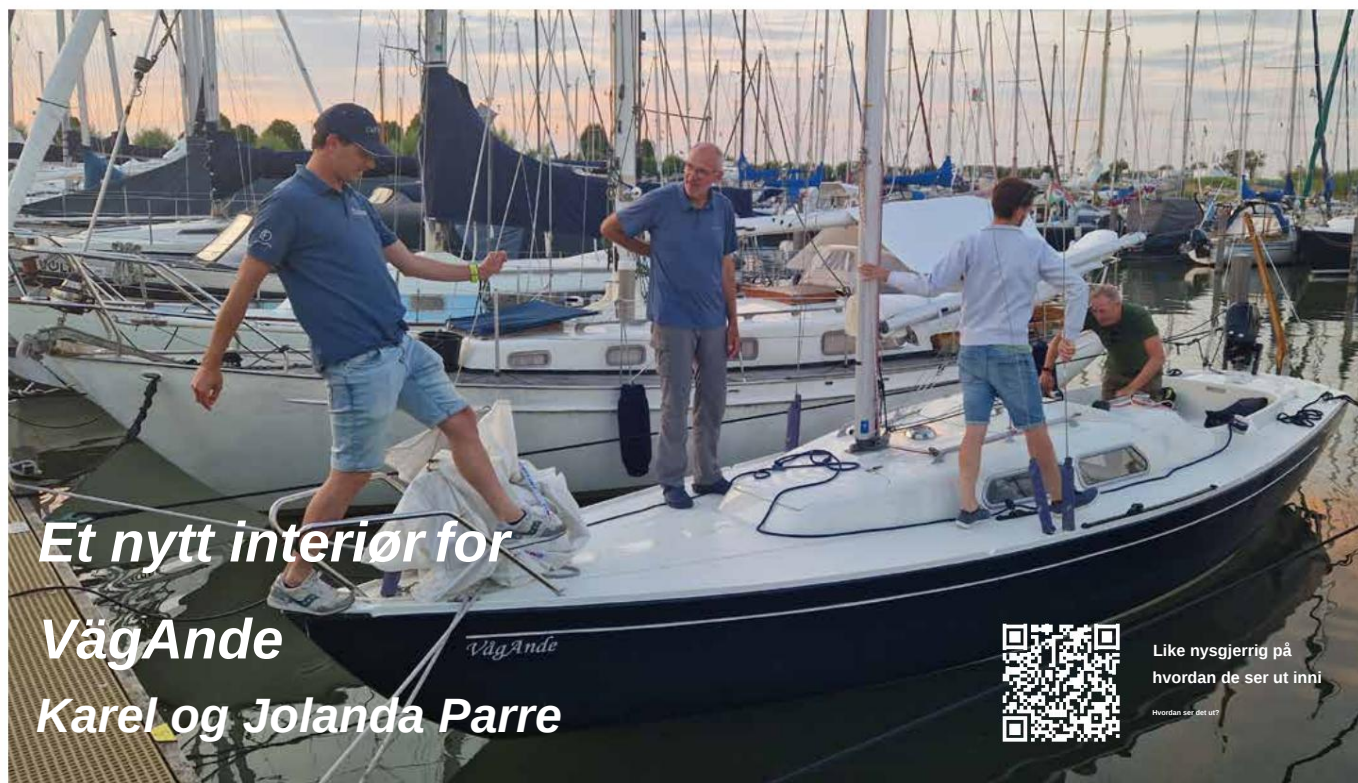
Seilene med én design for IF-båten
ble utviklet i løpet av de siste 10 årene av
Seacamper i samarbeid med Hydesails,
for å passe perfekt til båten i samsvar
med IF-klassereglene.

Seilene fra Seacamper er den perfekte
kombinasjonen mellom racing og cruising.

En enestående profil, bygget
laget av slitesterkt dacronstoff av høy
kvalitet



seacamper® net



VågAnde vakte mye oppmerksomhet under Sommerarrangement; alle ville ta en titt inni.

VågAnde, vårt «modige lille skip som trosser bølgene», ble operert i vinter. Hun fikk et helt nytt interiør.

Fribordet hadde nylig blitt malt på nytt av den forrige eieren, og dekket fikk også en makeover. I denne artikkelen beskriver jeg valgene vi tok og vår erfaring med Jachtwurf Kuiper.

Oppkjøringen

I MarieTeam de siste to årene har du kunnet lese mye om innovasjonene Karel og Merde-ka Kuiper har implementert for å bringe IF oppdatert igjen.

I mai 2024 kjøpte vi en 1979 IF fra Jachtwurf Kuiper. Vi forelsket oss umiddelbart i det vakkert malte mørkeblå skroget. Båten viste seg å være tørr og forseglet, uten et eneste hull i skroget, og fullt utstyrt som en racerbåt med alt tilbehør.

Interiøret var hva man forventer av en rendyrket racerbåt: minimalistisk og slitt, og mye av dekkbeslaget bar preg av 45 års intensiv bruk. I løpet av den første sesongen opplevde vi lekkasjer gjennom veggbeslagene og genoarekkene, benkene begynte å knirke irriterende, og vi falt til slutt gjennom dem. Veggbekledningene løsnet også mange steder.

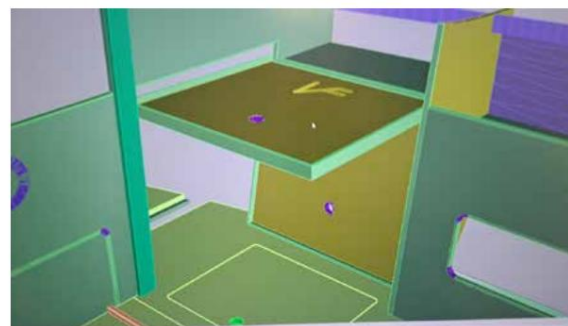
Det var tydelig for oss at noe måtte gjøres, og at det ville bli mye arbeid. Vi valgte å få det gjort riktig første gang, ettersom det ville ta år og mye tid å renovere det selv. Tid vi heller ville brukt på selve seilingen.

Etter våre ønsker ble kjøkkenet-blokk redesignet av Kuiper og Van Oossanen.

Våre prioriteringer

Basert på erfaringene fra den første sesongen laget vi en ønskeliste og prioriterte følgende.

- En lukket båt som, konstruksjonsmessig, vil vare i ytterligere 10+ år kan bli med.
- Sikker og effektiv seiling på åpent vann under alle forhold. Dette inkluderer justeringer for rev, pulpitt, lineføring, enklere heising og senking av storseil, ekkolodd og en velfungerende reiseseil.
- Sov godt og sitt i lugaren. Tross alt er vi en dag eldre. • Enkel hytteinnredning med kjøkkenkrok
- Romslighet og belysning. Andre luksusgoder, som toalett, vanntank, landstrøm, oppvarming og kjøleskap, er unødvendige. Vi navigerer med et seilsikkert nettbrett. Det fungerer fint for oss. En håndholdt radio har vist seg å være tilstrekkelig så langt.
- Behold eksteriøret så originalt som mulig.





Delene leveres i en skjæreplate som standard.

Vi hadde allerede sett det nye interiøret på Jachtwerf Kuiper. Vi ble imponert over konseptet med lysere farger og følelsen av mer plass. Vi hadde møtt Karel og Merde-ka som entusiastiske mennesker som er stolte av produktet sitt. Dessuten hadde verftet allerede dokumenterbar erfaring med installasjon.

Starten

Så satte vi oss ned med Karel ved kjøkkenbordet for å diskutere ønskene våre. I starten ville vi bare ta fatt på interiøret, og et år eller to senere, dekket og skroget. Vi innså raskt at mens vi holdt på, ville det være klokere å ta fatt på dekket, inkludert den nye gangveien, veggbeslagene og maskinvaren, siden mye av dekkmaskinvaren uansett måtte fjernes for den innvendige ombyggingen.

Basert på disse samtalerne fikk vi et tilbud.

Den innvendige ombyggingen har en fastpris. Dette inkluderer montering av en aluminiumsrammekonstruksjon med mastestøtte og knebeskyttere. Vi ordnet puter og madrasser selv hos Jaarsma Sivijs i Sneek. Andre saker ble avtalt i samråd og vil bli avgjort basert på en etterkalkulasjon. Målet var å fullføre arbeidet i oktober.

å starte i 2024 og sjøsette båten igjen i april 2025.

Egne ønsker

Selv om vi var begeistret for interiøret, hadde vi noen forbehold om sjødyktigheten. Dette gjelder spesielt de åpne bestikkrommene i byssa. De skaper en følelse av rom, men med en 25-graders krengeing på et humpete IJsselmeer,



Montering av interiøret

Vi foretrekker å ha alt på plass. Vi syntes også skuffen til komfyren var upraktisk; den var for kort og montert for høyt, noe som gjorde det umulig å se inn i pannen mens vi lagde mat. Dette var viktige punkter for oss.

Det var et lite skifte for Karel. Designet hadde allerede hatt tre års utviklingstid, og interiøret ble levert ferdigskåret i paneler. Justering av designet krevde nøyve overveielse og fremfor alt tid. I starten var diskusjonene derfor vanskelige. Over tid dukket det opp ideer.

Til syvende og sist ble Karels løsning innlemmet i designet av designkontoret. En luke som kan foldes ned og dekke de åpne rommene under seiling.

Luken, når den løftes opp, gir plass til å plassere ovnen i nøyaktig riktig høyde. Dette er en utmerket løsning for oss. Vi fikk også gjort noen mindre justeringer som enkelt kunne innlemmes i designet.

Installasjonen

Med litt forsinkelse kom båten inn i skuret i slutten av januar, og prosjektet kunne virkelig begynne. Interiøret ble fullstendig strippet, og vinduer og dekkbeslag ble fjernet. Veggene ble deretter fylt, pusset og malt. Deretter startet installasjonsprosessen som beskrevet i MarieTeam 2023, og dekket ble tatt fatt på. Til slutt ble det delvis utskiftede beslaget installert.

I midten av juni var VågAnde klar for sin første reise. Etter levering ble eventuelle forbedringer vi identifiserte raskt og effektivt rettet opp av Karel.

Erfaringer så langt

Vi er veldig fornøyd med sluttresultatet. Kabinen er et hyggelig rom med mer lys. Sitteplassene er bedre takket være ryggstøtten, bedre setevinkel og mer takhøyde. Midtgangen mellom benkene er smalere enn før. Den senkede baken lar oss bruke tykkere madrasser. Dette gjør det deilig å sove, og det er mer plass til å bevege seg. Det er enklere å komme inn og ut av baken, selv om det fortsatt er litt akrobatisk på en så liten båt. Kabinbenkene tilbyr ikke lenger soveplass. Setene er for smale til det, men i stedet kan vi lage en stor seng med planker mellom benkene og ekstra puter. Totalt kan tre personer sove komfortabelt; med fire blir det litt trangt. Oppbevaringsplassen viser seg å være tilstrekkelig.

Mangelen på et stort skap kompenseres for av oppbevaringsplassen bak benkeryggene. Et hengeskap mangler, men vi savnet det ikke. Det er vanskelig å avgjøre om båtens håndtering har endret seg. Det er merkbart at båten omdanner vindkast til fart nesten umiddelbart. Skrogets stivhet kan ha blitt bedre.

Henrettelse

Mens VågAnde fortsatt var på verftet i midten av juni, kunne vi i midten av juli delta på NMVs sommerarrangement i Edam. Jachtwerf Kuiper gjorde en kjempejobb. VågAnde vakte mye oppmerksomhet under sommerarrangementet og Treffen Noord (Nordmøtet); alle ville ta en titt inni. Hun er en toppseiler, og vi tok hjem førstepremien for fritidsseilere.

Karel og Jolanda Parre, med tillegg av Karel Kuiper

Masttrim, hva du trenger å vite om det og hvordan du kan bruke det

Nettstedet inneholder flere artikler om mastetrim, alt fra enkle tips til svært detaljerte. Oversikten mangler. Denne artikkelen har som mål å lære av disse artiklene. Vi fikk Pieter Kok fra CS Rigging til å lese denne artikkelen. Hvordan oppnår man en god grunnleggende mastetrim, og hvordan kan man leke med den når man har et godt grunnlag?

For mye søvn er det verste.

La oss starte med en generell beskjed: riggen vår er mer sannsynlig for slakk enn for stram. Marieholm IF og M26 er utstyrt med en fraksjonell rigg, riggen strekker seg til 7/8 av masten, og sprederne er vinklet akterut på omtrent 25 grader.

Hovedvantene støtter masten ikke bare sidelengs, men også både forover og akterover. De gjør jobben til

Toppvant, inkludert akterstaget, brukes i en konvensjonell mastetoppris. Derfor må de være strammere enn i en mastetoppris. Masteprodusenten Seldén anbefaler at levantet skal forbli stramt opptil en krenging på 22 grader.

Rapporter om løse dekk-til-skrog-forbindelser kan føre til en beslutning om å løsne riggen. Dette er uklokt. Styrk forbindelsen ved å laminere en trekantet dekk-til-skrog-forbindelse, ikke ved å slakke riggen. Det samme gjelder festepunktene til de nedre vantene. For løs rigg forårsaker enorme toppbelastninger.

Tenk deg hva som skjer når båten din faller av en bratt bølge og krasjer ned i bunnen. Alt løst blir feid bort. Dette gjelder både masten (hvis høyde gir betydelig treghet) og ketchupflasken i byssa. (Hvor tett er tett nok? Kunnskapsbase, MarieTeam 2003-1).

Fordelene med en fraksjonert rigget mast er mange. Den mindre forkanten til en fraksjonert rigg resulterer i mindre, lettere håndterbare forseil. En annen fordel med en relativt fleksibel mast er at den lar deg flate ut storseilet, noe som gjør at det bryter vinden bedre og reduserer behovet for reving når vinden øker.

Preparat

Fordelene med en fraksjonert rigget mast er mange. Den mindre forkanten til en fraksjonert rigg resulterer i mindre, lettere håndterbare forseil. En annen fordel med en relativt fleksibel mast er at den lar deg flate ut storseilet, noe som gjør at det bryter vinden bedre og reduserer behovet for reving når vinden øker.

Sett opp masten, sørg for at den er rett

Masten vil vanligvis bli montert av verftet, men med A-rammen vi eier som klubb, kan det enkelt gjøres av to personer. Stram veggklemmene til hovedriggen for hånd.

fest dem slik at de ikke lenger dingler og fest forstaget slik at masten er sikret.

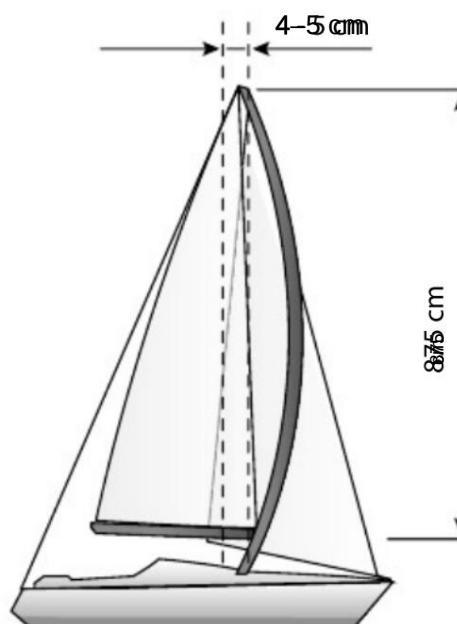
Vi skal nå rette ut masten i bjelkeposisjon og sørge for at den ikke heller mot babord eller styrbord. Du kan sjekke dette med storseilfallet ved å senke det og deretter feste det til du så vidt kan berøre dekket med låsen ved vantbeslaget. Gjør dette på både venstre og høyre side. Hvis dette er lettere på styrbord side enn på babord side, vipp masten litt mot styrbord. Løsne styrbord strekkfisk én omdreining og stram babord strekkfisk én omdreining (hvis masten heller mot babord, løsne babord sving og stram styrbord strekkfisk). Sjekk igjen og gjenta om nødvendig. Masten er nå rett. (Kunnskapsbase / Ferdinand Postma og Seiling, april 2025).

Hvis riggeren har gjort jobben sin riktig, vil vantene være nøyaktig like lange. Jeg dobbeltsjekker alltid: avstanden fra toppen av terminalen til dekket skal være den samme på både babord og styrbord side. En siste sjekk er å måle stagstrammingen med strammingsmåleren.

Grunnleggende trim - Marec Janiec-metoden

Det svenske forbundet bruker en metode for å oppnå en god grunnleggende trim med øye, uten spenningsmåler. Vi starter med mastens akterfall. Hvis du trekker storseilfallet stramt langs masten med et vekt, skal avstanden til masten ved bommen være én mastebredde (20 cm mastebredde på en 10-meters mast er 1,5-2 %).

Så strammer du hovedgiret vekselvis til du når



Mastforbøyning, kilde: Sails nr. 4, april 2025

Grip på gripefiler

GRIB står for Gridded Binary. Dette er internasjonalt standardiserte værkart med nyttig informasjon som lufttrykk, vindretning og vindhastighet.

GRIB-filene «KNMI Harmonie-modellen» gir det beste

Vindvarsel for de neste 1,5 til 2 dagene. Dekningen inkluderer Nederland og en stor del av Nordsjøen.

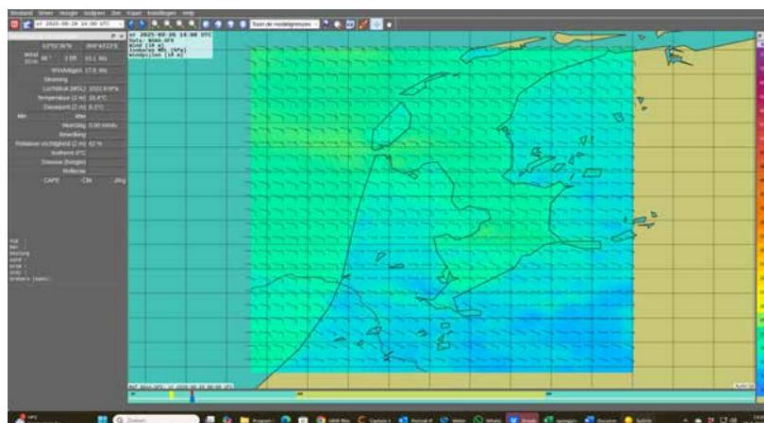
KNMI gjør GRIB-filer av Harmonie-modellen fritt tilgjengelige som åpne data i KNMIs dataplattform.

HARMONIE-AROME Cy43-modellen gir data opptil 60 timer fremover med høy oppløsning (2,0 x 2,0 km) og i tidssteg på 1 time.

KNMI GRIB-filene kan ennå ikke åpnes direkte i GRIB-visningsprogrammer som XyGrib fordi formatet avviker litt fra hva GRIB-visningsprogrammene forventer.

Euros Zeilen, seilklubben til TU Twente, har derfor konvertert GRIB-filene til et format som kan brukes i XyGrib og diverse andre GRIB-visningsprogrammer.

Fremgangsmåte: Du må først installere en GRIB-visningsprogramvare på PC-en din. Deretter kan du se kartene på nettstedet [www](http://www.euroszeilen.utwente.nl).



Klikk på euroszeilen.utwente.nl for å se de konverterte GRIB-filene. Harmonie-modellen kjøres hver time av KNMI (Det kongelige nederlandske meteorologiske institutt). Resultatene er tilgjengelige omtrent tre timer senere.

Denne informasjonen finnes også på forumet med fungerende lenker.



✓ Styrke

✓ Hvisk stille

✓ 5 års garanti



Start med elektrisk varen.

Til Marieholm leverer vi GM5.

GM5 er et kompakt elektrisk motorsystem på 5 kW som kan sammenlignes med en forbrenningsmotor på 18 hk. Det leveres som et komplett sett – motor, kontrollere og kabling – og er bygget for langvarig ytelse med minimalt vedlikehold. Det robuste, plassbesparende designet gjør den til det ideelle valget for båten din. Bestill en gratis prøvetur i Zaandam.

Derfor velger du Grønn Marine

- ✓ Investering i et drivsystem som vil vare livet ut.
- ✓ Et elektrisk fremdriftssystem som er perfekt tilpasset båten og behovene dine.
- ✓ 5 års garanti.
- ✓ En hel dag med seiling, du trenger ikke å bekymre deg for rekkevidden din.



Grønne marinemotorer
Southdijk 412, 1505 HE Zaandam
Nederland

075 234 0007
service@greenmarinemotors.com



På høyden av sprederne er det en bøy i masten som tilsvarer mastens bredde. Du kan sjekke dette med storseilfallet allerede strammet. North Sails bygger seilene sine basert på et lengre mastefall. Stram deretter vekselvis strammeskrueene på den nedre vantet til halvparten (eller mer) av bøyningen er fjernet. Jo mer spenning på den nedre vantet, desto mindre vil masten bøyes. En liten bøyning skal være igjen; helt rett er ikke bra. Anta 5 cm forbøyning.

Hvis du ser nedenfra gjennom mastesporet, skal det være rett. Du vil raskt se om seilsporet bøyer seg til høyre eller venstre i spredelhøyde. Hvis seilsporet bøyer seg til høyre, løsne styrbord strekkfisk på det nedre vantet én omdreining og stram den på babord side én omdreining. Fortsett til det er helt rett.

Kontroll under seil

Ifølge Ferdinand Postma bør du ikke bekymre deg for bruddstyrken i prosent på riggen din. Det handler om balansen i båten din, forholdet mellom bøyningen på masten og seilene dine.

Under seiling, sjekk at strammingen er tilstrekkelig. Ved 20 % kregning skal ikke levantene miste stramming. For slakk? Da var masten for løs før du begynte å stramme de nedre vantene. Du kan korrigere dette ved å løsne begge de nedre vantene like mange omdreining, stramme hovedvantene én omdreining, sjekke krumningen og stramme de nedre vantene igjen.

Så begynner du å seile, og du begynner å legge merke til alt mulig. Trykk bygger seg opp i storseilet og forseilet, og med trykk i storseilet kommer mer bøyning i masten. Og det samme gjelder forseilet; det trekker i forstaget. Mastetoppen vil fremover, og det vil du forhindre. Da forstår du også at spenningen på de nedre vantene er veldig viktig. Se på hva riggen gjør og sjekk om mastebøyningen matcher storseilets krumning. Ingen rynker i forliket; det handler om helhetsbildet.

Hvordan gjør fagpersonen det?

En profesjonell rigger bruker en riggspenningsmåler for å måle spenningen på riggen. En riggspenningsmåler måler kraften som kreves for å deformere et stag over en kort avstand, som varierer avhengig av tykkelsen. Spenningen uttrykkes som en prosentandel av riggens bruddstyrke.

For turbåter brukes en bruddstyrke på 15 %, for konkurransebåter 20 %.

Mastebygger Seldén har utviklet en metode for å bestemme riggspenningen uten riggspenningsmåler, uavhengig av stagets tykkelse, basert på den lineære tøyningen av ståltauet: teip en to meter lang tommestokk til den håndstrammede riggen, slik at bunnen av tommestokken ender minst 5 mm over terminalen. [Jeg antar at du gjør dette på begge sider samtidig. Red.] Mål den nøyaktige avstanden mellom tommestokken og terminalen (avstand A) og noter den. Vri begge riggstrammerne vekselvis tre omdreining til avstand A er + 3 mm. Staget strammes deretter til 15 % av kabelens bruddstyrke.

Leker med mastetrim.

Mange seilere lar masten være i fred i løpet av sesongen når den er trimmet. Hvis trimmen er god, er det ingenting galt med det, men de glemmer at et skip under press fra

SPECS GEMIDDELDE RVS 316 1X19 STAALKABEL

Diameter (mm)	breeksterkte (kg)	15% breeksterkte (kg)
3	757	113,55
4	1350	202,50
5	2100	315,00
6	3028	454,20
7	3850	577,50

kilde Seiling nr. 4, april 2025

Det gikk alltid litt forvrengt. Dessuten går de glipp av muligheten til å lære av samspillet mellom stående rigg, seil og løpende rigg. Hvis du vil variere mastetrimmen, er det viktig å registrere endringene dine riktig, slik at du alltid kan gå tilbake til basistrimmen. Tell antall omdreining og noter også avstanden mellom toppen av terminalene og dekket.

Spesielt i lett vind, slik som vi hadde under sommerarrangementet i Edam, er det verdt å justere riggen.

Du vil ha så mye camber som mulig i storseilet for å opprettholde trykket. Så masten må bøyes mindre, og de nedre vantene må strammes. Du kan gjøre dette ved å stramme de nedre vantspennene noen omdreining, men et raskt triks er å stramme forstaget litt. I sterk vind vil du at storseilet skal være så flatt som mulig. Du kan oppnå dette ved å løsne forstaget.

«Gamle hender»

Sanne entusiaster og konkurranseseilere kan konsultere North Sails tuningguide. Den tyske klubben «Alte Hasen» tilbyr sine trimtips: www.if-boot.de/index.php/das-boot/technik/60-technik-trimtips-von-den-alten-hasen. For (konkurranse)seiling i innlandsfarvann forutsetter de en mastebøyning på 5 cm. De nedre vantene er utstyrt med hurtigkoblinger. Bøyningen reduseres ved å stramme de nedre vantene.

Anbefalingen fra disse «gamle seilerne» er:

0–3 Bft: tett bunnskjold, ingen mastebøyning, seil rundt

3–4 Bft: nedre vant 1 omdreining løsere, litt bøy, seil noe flatere

4–5 Bft: nedre vant 2 omdreining løsere, større mastebøyning, seil flatt.

5 Beaufort og over: Det anbefales ikke å løsne roret en omdreining til, da dette gjør riggen for fleksibel. Eventuelt ekstra rortrykk bør nå bare reduseres ved å justere de andre trimmene.

Mekanismene – Cunningham, uthal og akterstag – ble strammet ytterligere.

Uansett måtte reisestolen flyttes lenger mot le for at skipet skulle kunne seile mer oppreist. Til sjøs måtte uthalet sikres for å stabilisere masten.

i henhold til denne håndboken.

Svare?

Vi er interessert i dine erfaringer. Hvis du ønsker å svare på denne artikkelen, er den også tilgjengelig på NMVs kunnskapsbaseforum.

MarieTeam-redaksjonen

Sammendrag

Dette MarieTeam ble opprettet av:

***Fer Bolweg - tekstrettelser og forsendelse
Willem Dekker - redaksjonelle råd***

***Francesca Musina - reklamerekuttering og
Sammendrag av engelsk oversettelse***

Hans Pieter van Stijn Callenfels - intervju

Maarten Sloofes - grafisk etterbehandling

***Martijn Sweitser - annonseoppkjøp og
redaksjonell rådgivning***

***Michiel Veldkamp - rapporter, layout og
redigering***

Gabrielle van Westerop - GIS-kart

***Med hjelp fra Gerard Abma, Paul van den Hoek
og alle forfatterne.***

MarieTeam er et lagarbeid. Takk til alle.

Kolofon MarieTeam

Dette er det 31. foreningsmagasinet til den nederlandske Marieholm-foreningen, bind 25 (2025).

Nederlandsk Marieholm-forening
Grunnlagt 1. januar 2001, handelskammernummer 30169764
Bankkonto NL68 INGB 0005 2184 63 i navnet til den nederlandske Marieholmforeningen

Korrespondanseadresse:

secretaris@marieholmvereniging.nl
Bee Meent 32, 1218 GC Hilversum

www.marieholmvereniging.nl

marieteam@marieholmvereniging.nl

Opphavsrett Marieholmvereniging,
Dorus Breidenbach og Klaas Wiersma.

Bildene i artiklene er for det meste tatt av forfatterne eller redaktørene, med mindre annet er oppgitt.

Temaet «Østgående»

Sitatet «*Go West, young man*» oppmuntret unge mennesker på 1800-tallet til å tøyte grenser og søke lykken i det (ville) amerikanske vesten. I år gjorde en gruppe medlemmer av foreningen vår noe lignende, men i motsatt retning – mot Østersjøen. Vi hadde aldri foretatt en så lang reise sammen før, og Østersjøen viste seg å være et fantastisk seilområde. Å krysse den tyske bukten utfordrer oss alltid, som du vil lese i turrapportene.

Da det dukket opp et «værhull» i værmeldingen, forlot vi seilparadiset i Østersjøen i all hast. Hvis man ikke griper sjansen, blir hjemreisen en slitsom opplevelse. Med Dirk Jan Sloots reise i 2023 har vi nå utforsket alle mulige ruter – til havs, over Vadehavet eller innover i landet gjennom kanalene. Skal vi dra igjen neste år, og dra enda lenger?

Artiklene om temaet er beriket med en «innledning» fra medlemmer i det fjerne østen av landet vårt, Eems-Dollard, et dynamisk seilområde, og vi er begeistret for bidraget fra Marina Heijne, som nå representerer seilregionen «Bodengewässer og Rügen». Hun inviterer oss til IF-båtmøtet i juni, hvor vi kan lære enda mer om områdene vi har begynt å utforske.

I 2026 vil vi fokusere på foreningens 25-årsjubileum. Det ser allerede ut til å bli et travelt år fylt med aktiviteter, som avsluttes med en storslått finale i løpet av sommeren. arrangement. Jeg kan allerede annonsere at dette arrangementet vil finne sted i Harderwijk, midt i landet, fra 3. til 5. juli. En gruppe unge, entusiastiske medlemmer organiserer det for oss. Vi ønsker internasjonale deltakere hjertelig velkommen til å delta på løpene, turaktivitetene og feiringen. Du kan be om informasjon og registrere deg via Anniversary25yearsNMV@marieholmvereniging.nl.

Foreningen gjør det bra. Under generalforsamlingen i 2025 ønsket vi velkommen vårt trehundre medlem. Nesten et år har gått, og medlemskapet vårt har endret seg betraktelig. Eldre medlemmer solgte båtene sine, men enda flere (yngre) medlemmer ble med.

Vi holdt årets sommerarrangement i Edam, en historisk by ved Markermeer. På grunn av flere omstendigheter var det færre deltakere enn forventet. Likevel var atmosfæren livlig, og løpene var spennende. En protest utløste en diskusjon om definisjonen av en straffesving. Skal det være en full 360-graders sirkel, eller er én slag og én jibe nok? Reglene for løp avgjorde saken: det siste.

I mellomtiden jobber mange av medlemmene våre hardt med båtene sine. I denne utgaven av *MarieTeam* presenterer vi to imponerende renoveringsprosjekter – begge komplette makeovers som nok en gang tøyte grenser. Vi avslutter denne ekstra tykke utgaven med fokus på mastetrim og GRIB-filer.

Vi gleder oss til å møte deg på jubileumsarrangementet vårt fra 3. til 5. juli. Vi ÿ Harderwijk!

MarieTeam-redaksjonen

MarieTeam distribueres digitalt gjennom Facebook-grupper. Det er også mulig å abonnere på papirutgaven. For mer informasjon, vennligst kontakt marieteam@marieholmvereniging.nl.

RAKE **RIGGING**

the next level in sailing®

- nieuwe masten
- staand want
- lopend want
- verlichting
- dekbeslag

 **SELDÉN**
for sailing

 **LANCELIN**
FORDEBOE HEDER LANCELIN S.A.S.
sharing the passion for ropes

Voor leden van de
Nederlandse Marieholm
Vereniging 15% korting
op Lancelin touwwerk.

Rake Rigging bv
Vooroever 12, 1671 SG Medemblik
telefoon : +31(0)6 250 455 49
mail: info@rakerigging.nl

