



WEDSTRIJDKALENDER

Verslag Hobart Jollenteam

ZILVEREN JOL

Extra:

twaaivoetsjollencub

door het KNWV erkende klassenorganisatie

Jachtwerf van der Meer

Sinds 1911

Nieuwbouw en restauratie van overnaadse houten sloepen,
vletten en 12-voetsjollen.

Dealer van Pega-trailers en Harken-beslag.

Gertjan van der Meer

Plantage 32

2377 AJ Oude Wetering

Telefoon 071 331 22 50

Mobiel 06 23 78 23 00



www.jachtwerfvandermeer.nl

gertjan@jachtwerfvandermeer.nl

ZEILMAKERIJ MOLENAAR

de meest all-round zeilmakers van Nederland

Kennis en ervaring

geeft resultaat!



QUANTUM
SAIL DESIGN GROUP



www.zeilmakerijmolenaar.nl

Quantum Noord Oost is onderdeel van Zeilmakerij Molenaar

Leveringen en diensten volgens SZS-voorwaarden

Colofon

Het Jollenbulletin valt twee keer per jaar op de mat van ruim 360 leden en vrienden van de Twaalfvoetsjollenclub.

De Twaalfvoetsjollenclub

Secretariaat:

Oud-Loosdrechtsedijk 97-A

1231 LR Loosdrecht

06-54635086

www.twaalfvoetsjollenclub.nl

IBAN: NL 14 INGB 0003 0674 90

BIC: INGBNL2A

Bestuur

Voorzitter: Bert Bos 06-21512750

voorzitter@twaalfvoetsjollenclub.nl

Secretaris: Patricia (Tries) Scherpel

06-54635086 secretaris@twaalf

voetsjollenclub.nl

Penningmeester: Frans de Bot

0344-621262 penningmeester@

twaalfvoetsjollenclub.nl

Wedstrijdcommissaris: Jaap Rouwé

06-53832716 wedstrijdsecretaris@

twaalfvoetsjollenclub.nl

Algemeen bestuurslid:

Coen Verhaegh 06-51410338

bestuurslid@twaalfvoetsjollenclub.nl

Regiocommissarissen

Noord: Jeanet Blokland 0515-540533

bloklandjh@gmail.com

West: Anjo Klinkenberg 072-5116247

anjo@klinkenberg.nl

Loosdrecht: Wim Broer 035-6232987

wimbroerdzn@planet.nl

Technische Commissie

Pieter Bleeker 06-10551962

pieterbleeker824@gmail.com

Willem de Boer 058-2124005

w.boer371@upcmail.nl

Frans Smits 06-50653572

franssmits@gmail.com

Jaap Rouwé 06-53832716

wedstrijdsecretaris@

twaalfvoetsjollenclub.nl

Klassencontroleurs

Duuk Dudok van Heel 06-54354727

duuk.dvh@hotmail.com

Adriaan van Liempt 06-10246599

aw.liempt@quicknet.nl

Register

Froukje Daniels-de Bruin

0252-230147

froukjedaniels@hotmail.com

Pieter Daniels 070-3178687

pmt.daniels@hetnet.nl

Redactie

Jollenbulletin: Wietske van Soest,

Jeanet Blokland

jollenbulletin@gmail.com

Website: Sjouke Dijkstra,

Jan Sonnenberg

Jollenpost: Tries Scherpel

Vormgeving: Wietske van Soest

Productie: DGNB - Wormerveer

Omslagfoto: Wietske van Soest

VAN 'T HELMHOUT

Verguld

Naar buiten kijkend zie ik de forse hagelstenen kletteren op het terras. Gisteren was het weer bar en boos waar het de neerslag en de wind betrof. Buiten zijn was geen pretje. Maar als ik me er toe ga zetten om iets te schrijven voor het *Jollenbulletin* zit ik in gedachten al weer in een heel andere sfeer.

Het trieste bericht over het overlijden van Kees ter Laan kwam binnen, waartoe ik allen, die hem na gestaan hebben, condoleer en sterkte wens met het verwerken van het verdriet.

Vijftien jaren hebben Hans en Anneke Reyers hun ziel en zaligheid gegeven aan de voorloper van het huidige *Jollenbulletin*. Met een verschijningsfrequentie van 5 tot 6 keer per jaar een hele prestatie. Ook verzorgde Hans een column waarvan de eerste titel 'Coverstory' was. In dit *Jollenbulletin* verschijnt Hans' laatste column welke ik u warm en met trots aanbeveel. Hans is altijd sterk geweest in het weergeven van actuele en historische jollenzaken in een karakteristieke schrijfstijl. Hans, en ook Anneke, mijn hartelijke dank voor alles wat jullie op het papier hebben gezet. Zie je graag bij de start van vele wedstrijden.

Op de ALV heb ik de eer en het volle genoegen gehad om mede te delen dat het bestuur na Tonny Surendonk een tweede Lid van Verdienste heeft benoemd. Het betreft Duuk Dudok van Heel. Als bestuur hechten we eraan dat het benoemen van een Lid van Verdienste niet gaat in de zin van: 'Wie benoemen we dit jaar?' Nee, er dient een lid te zijn dat meer dan anderen een bijdrage heeft geleverd aan het succes van de 12-voetsjol. Ik verwijs u graag naar de twee afleveringen van 'Zeiler in de kijker' op pagina 10 en 28.

Hobart Tasmanië is achter de rug. Op Facebook hebben we de foto's kunnen zien en wat berichten kunnen lezen. Veel aandacht en heerlijk weer. Harm Ploeger, Victor van Doorn, Ed van Cortenberghe en Jonel Penders hebben onze klasse daar zeer goed vertegenwoordigd. Hun verhaal leest u in dit bulletin.

Bij de betaling van de meetbrief en de startlicentie bleek dat het nieuwe wedstrijdreglement zowaar gratis opgestuurd werd door het Verbond. Een handig hulpmiddel om dit jaar de wedstrijden zonder al te veel (straf)rondjes, die niet in de wedstrijd baan zijn opgenomen, door te komen. Los van de vele meters extra kun je er eigenlijk alleen maar duizelig van worden. Dus zeilen zoals het toegestaan is, wordt de opdracht. Bij onreglementaire acties zonder het nemen van de straf, protesteren en daar aan de wal rustig over praten terwijl het voorgelegd wordt aan het onafhankelijke protestcomité. >>



Tonny Surendonk en Ineke Dankelschijn, Alkmaar Open 2013. Foto Yvonne Ransijn.

In dit nummer

- 01 Van 't helmhout
- 03 In Memoriam Kees ter Laan
- 04 Twee jollen *down under* in Hobart, Tasmanië
- 06 Fotomoment: Mooie Nel 2014
- 07 Andere hobby: modeltreinen
- 08 Zeiler in de kijker: Tonny Surendonk
- 11 Toen de prijzen nog van zilver waren
- 12 Avocette: Rara, hoe moet het?
- 13 Anneke Honderdtwaalf rapporteert
- 14 Traileronderhoud
- 16 Wedstrijdkalender 2017
- 18 De Flory
- 19 Even voorstellen
- 20 La Semaine du Golfe Morbihan 2015
- 22 Jan Wiegel Trofee
- 23 (Laatste!) Bepiegelingen 411 Kaagbaby
- 24 Tamalone en zwaaiपाल
- 26 Plop! Impressie van de ALV 2017
- 28 Zeiler in de kijker: Duuk Dudok van Heel
- 30 The Forgotten Art of Relaxation
- 31 Ledenmutaties | Contributiefactuur 2017
- 32 Laatste blik: Dinghy Power



Onze klasse is nog steeds groeiende en dat geldt voor de aanwas van boten door nieuwbouw, maar ook voor het ledenaantal. Daar ben ik meer dan trots op. U allen maakt dat mogelijk door de uitstraling die de jol en haar zeilers met achterban hebben in het zeilerswereldje. Mijn dank daarvoor. Ook ben ik enorm verguld met de zilveren jol, die tijdens de ALV te Grou, beschikbaar is gesteld door de heer Robert Kruijswijk uit Zwitserland. Deze Jan Wiegel Trofee zal verzeild worden tijdens het Klassenevenement te Grou. Er komen daar de laatste jaren steeds meer jollenzeilers, ook uit het westen en midden des lands, en is het grootste evenement in het noorden. Het eerste weekend van april begint het weer voor mij in de jol. Op de Baldeneysee start de Ruhr-Regatta in het kader van de International Friendship Series (zie blog Pieter Bleeker). En dan gaan er nog vele weekenden volgen in binnen- en buitenland, waar de jol me meeneemt het water op. Het geeft me rust, ook al ben ik dan bezig om me in het strijdgewoel te begeven en me zo goed mogelijk te doen finishen.

Op De Kaag tijdens het Pinksterevenement komen naar verwachting ongeveer vijftien buitenlandse zeilers meedoen. Ik tel dan niet onze eigen 'exoten' mee. Dat belooft een groot deelnemersveld.

Als bijzonder evenement is er ook de Jolly Midweek, een evenement met een iets ander wedstrijd karakter dan te doen gebruikelijk. Een heel groot aantal deelnemers doet eraan mee. Zou het wat zijn om deze deelnemers ook op het Pinksterevenement te zien en de buitenlandse gasten te enthousiasmeren voor het Jolly Midweek Event?

Dit alles kunnen we alleen maar doen doordat we sterk zijn als klasse en er heel veel plezier in hebben om met de jol bezig te zijn, en ook naast de wedstrijden een goede gezellige groep mensen hebben. En laten we niet vergeten wat onze regiocommissarissen, onze webmasters en de redactie van het *Jollenbulletin* daarin doen. En zij, die als vrijwilliger de wedstrijd evenementen vanuit de club en de regio mogelijk maken.

Het hagelt nog, maar ik zit in gedachten al weer op, aan en (echt waar) hopelijk niet weer in het water, waar ik u allen hoop te zien.

Bert Bos | *859 Nisce beatha* voorzitter



Foto Eize Hoekstra.

IN MEMORIAM

Kees ter Laan

5 augustus 1923 – 15 februari 2017



Kees leerde ik kennen in 1991 toen hij bestuurssecretaris was van de KNZ&RV te Muiden. Toen hij die functie in datzelfde jaar neerlegde, werd hij door het bestuur van de KNZ&RV begiftigd met de prestigieuze Six-penning. Deze penning wordt, sporadisch, uitgereikt aan personen die zich jegens de Vereniging bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt. Kees was een zeiler pur sang en de trotse eigenaar van een prachtige houten Vollenhovense Bol, de Zeester. Samen met Stans maakte hij mooie tochten op wad en IJsselmeer. In de loop van de 90-er jaren werd de zorg voor het veel onderhoud vergende schip Kees teveel en verkocht hij de Zeester in 1997.

Maar Kees zou Kees niet zijn om toch weer het water op te zoeken en dat bij voorkeur in iets van oud hout. En, gelukkig voor de jollenzeilers, viel die keus op de 12-voetsjol, de 587 om concreet te zijn. Kees was toen 77 jaar, best wel een gevorderde leeftijd om nog in een jol te stappen. Maar het typeert hem wel, niet bang om nieuwe uitdagingen aan te gaan.

In 1999 maakte hij de overstap van Muiden naar Loosdrecht en werd lid van de KWVL gevolgd door het lidmaatschap van de de Jollenclub in 2000. Het wedstrijdwereldje van de jol was toch wel wat anders dan toerzeilen op een comfortabele platbodem. Het kwam dan ook voor dat Kees tijdens een wedstrijd was verdwenen en, naar later bleek, in de omgeving van boei 7 een koffiestop had gemaakt.

De relatie tussen Kees en de 587 wilde niet echt vlotten. Enerzijds omdat de 587 zich niet wilde aanpassen aan het alsmat strammer wordende lijf van de schipper en anderzijds omdat fysieke aanpassing door Kees ook niet mogelijk bleek.

Maar het was niet alleen kommer en kwel. Wie herinnert zich niet 12 augustus 2003 toen Kees zijn 80^{ste} verjaardag vierde met een bijzonder originele puzzeltocht op de Loosdrechtse plassen waaraan door vele (zeilende) jollen en opvarenden werd deelgenomen. Ook het 90-jarig lustrum van de Jollenclub

mag niet vergeten worden. Kees was de gangmaker van de cabaretachtige bijdrage van de regio Loosdrecht aan de feestavond in Waterpark Beulaeke Haven.

Met het vorderen van de jaren nam de fysieke conditie van Kees steeds meer af hetgeen de vereiste behendigheid in de boot niet ten goede kwam met alle gevolgen van dien. In 2006 nam hij de beslissing om te stoppen met zeilen als hij dat seizoen drie keer zou omslaan. Toen die derde keer in dat jaar een feit werd voegde Kees de daad bij het woord en zette zijn jol te koop. Om toch voeling met het water en de jollen te onderhouden, kocht hij in 2006 samen met Max Les een mooie overnaadse vlet, de Houvast, om daarmee tijdens wedstrijden bemanningen gastvrijheid te verlenen. Hij deed de naam van zijn vlet eer aan door ook als rescue-schip te fungeren alhoewel hij zich wel zorgen maakte of er wel een rescue voor hem beschikbaar zou zijn indien hij tijdens het redden zelf in de problemen zou komen.

Toen in 2010 het aan boord gaan hem teveel werd deed hij zijn aandeel in de Houvast over aan Max en volgden jaren waarin de fysieke betrokkenheid van Kees met de jollengemeenschap steeds minder werd, zijn geestelijke betrokkenheid bleef echter onverminderd groot. Zo verraste hij in 2014 alle deelnemers aan het 100-jarig lustrum van de Jollenclub met een herinneringsplaatje met daarop afgebeeld het lustrumlogo.

Omstreeks Kerstmis 2016 werd Kees met longontsteking opgenomen. Na uit het ziekenhuis ontslagen te zijn, namen gezondheid en conditie snel af en raakte hij aan bed gekluisterd. Op 15 februari 2017 is Kees, precies zoals wij hem kennen, op eigen koers weggevaren, dapper en vastberaden.

Hans Mallant



JOL 278 & 414



Harm Ploeger vatte vorig jaar het plan op om met 12-voetsjollen mee te doen aan het Australian Wooden Boat Festival van 10 tot 13 februari 2017 in Hobart, Tasmanië. Lees hier het verslag van Het Hobart Jollenteam.

Omdat Abel Tasman 375 geleden het continent Australië ontdekte, stond het festival dit keer in het teken van de Nederlandse jachtbouw. Na enig lobby-, reken- en regelwerk werd besloten om met twee jollen te gaan: 278 Pinokkio van Harm Ploeger en 414 Vlerk van Ed van Cortenberghe. Verder vier tjotters uit Heeg en een Regenboog. In december vertrokken bovendien zes Nederlandse leerlingen van Bert van Baars' botenbouwschool naar Hobart om daar een 16m² te bouwen. Op 10 november 2016 was de Nederlandse delegatie klaar voor vertrek. Op de werf van Damen Shipyards in Gorinchem werden de boten feestelijk uitgeluid. Tijdens het afscheid sloot de Australische ambassadeur, Zijne Excellentie Brett Mason, de container met daarin twee 12-voetsjollen, vier tjotters en de Regenboog 56 Oranje van ons Koninklijk paar. Na 65 dagen kwam de vloot aan in Hobart. Bij het uitpakken bleken de jollen ongeschonden en waterdicht te zijn gebleven. Met de door de goed functionerende organisatie beschikbaar gestelde vrachtwagen, heftrucks en kraan werden de twee jollen in de haven van Hobart te water gelaten. Meteen stonden er tientallen mensen op de kant om te zien wat dat nou voor mooie bootjes waren. De vier tjotters ondervonden wat meer problemen; een daarvan bleek zelfs na twee dagen onder water te hebben gelegen, nog lek te zijn, zodat die niet met de vloot kon meezeilen. Ook Regenboog 56 was snel uit de container gereden met maar 5 cm ruimte tot de containerwand. Daarna begon het vierdaagse evenement. Wat niet helemaal goed was begrepen door de organisatie was dat de Nederlanders zoveel mogelijk wilden zeilen met de tjotters, jollen en Regenboog. Men dacht dat we een statische show zouden houden waarbij de bezoekers de boten konden zien en de bordjes met bootgegevens konden lezen. Slechts één dag hebben we niet kunnen zeilen, omdat er een harde vlaggerige wind stond waar zelfs de Regenboog moeite mee had. Maar de intocht van alle schepen, een soort Sail In, was spectaculair. De twee jollen zijn dwars door het veld gezeild wat veel enthousiaste reacties opleverde. De eerste avond werden we verwacht in het Governor's House voor een receptie met



1. Het laden van de vloot bij Damen Shipyards. 2. Hoezee voor de Pinokkio!
3. Container met Regenboog. 4. De tjottervloot. 5. De Hollandsteiger. 6. De H van Holland in Hobart. 7. Veiling van de spiksplinternieuwe 16m². 8. Victor, klompen, speculaas, hagelslag, muisjes, roosvice... 9. Dutch Watermusic. 10. Jol 414 en bemanning in hun element. 11. Jollenpraat.

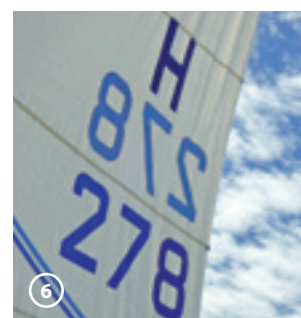
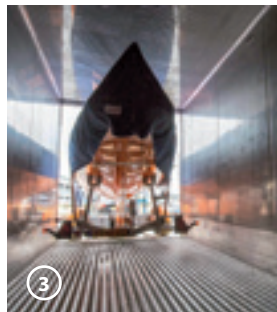


'DOWN UNDER' IN TASMANIË

de gouverneur, een aardige vrouw met haar adjudant. Andere gasten waren verschillende militairen in uniform, het hoofd van de boeddhistische gemeenschap in Australië en de Nederlandse ambassadeur. We hebben een serenade gebracht en met iedereen gesproken. Ook de datering was goed geregeld. De tweede avond waren we uitgenodigd door de Royal Tasmanian Yacht Club met speeches door de Commodore en een presentatie over tjotters met lichtbeelden. De volgende dag werd de in twee maanden gebouwde 16m² door leerlingen van Bert van Baar - van zeer beschermd Huron-hout -, geveild op de kade. Een van Nederlandse herkomst Australische visser uit Melbourne kocht de fraaie boot voor z'n kleinzoon. We hebben veel informatie gegeven aan de bezoekers van het Festival, en vooral het zeilen met elkaar voor de haven werd erg gewaardeerd door de organisatie. En we zijn niet omgeslagen, wat een paar keer bijna gebeurde. Na vier dagen een vol programma te hebben afgewerkt, was het weer tijd om de hele vloot in de twee containers in de loods terug te plaatsen. Gelukkig ging dat goed; we hadden bij het uitpakken goed opgelet hoe alles zat en vastgezet was. De tjotters hadden wat meer tijd nodig, ook zij pasten maar net in de container. Daarna hebben we Tasmanië bezocht, een prachtig eiland met slechts 450.000 bewoners en vier keer zo groot als Nederland. Een mooi zeilgebied ook met vele inhammen, baaien en rivieren. En natuurlijk ook de landingsplaats waar Abel Tasman voet aan wal heeft gezet. Het monument daarvan is eenvoudig maar duidelijk. Omdat er geen handel te vinden was toentertijd, zijn de Nederlanders doorgevaren en hebben Nieuw Zeeland ontdekt. Zij waren veel meer geïnteresseerd in de Molukken waar de specerijen vandaan kwamen. Toch wonen er veel ex-Nederlanders op Tasmanië; gedurende het festival hebben we er velen ontmoet. De twee containers zijn vrijdag gecontroleerd door de douane en gingen zaterdag met de truck naar Melbourne. Op dit moment zijn ze alweer op weg naar Rotterdam waar ze de tweede helft van april zullen arriveren. Al met al een fantastisch evenement, waarbij we veel nieuwe contacten hebben gemaakt en gezeild hebben met eigen boot. Het is nog steeds ongelooflijk. Inmiddels is de Nederlandse groep uitgewaaid over Australië en Nieuw-Zeeland; Ed is ergens bij Uluru, Victor en Harm zijn na Sydney naar Los Angeles gevlogen en komen op 4 maart weer terug in Nederland. We hebben de sneeuw- en ijsperiode niet erg gemist.

Het Hobart Jollenteam

*Harm Ploeger en Victor van Doorn | 278 Pinokkio
Ed van Cortenberghe en Jonel Penders | 414 Vlerk*



FOTOMOMENT | MOOIE NEL 2014

Tussen de onweersbuien door geniet bemanning Marianne Blomhert van een rustmoment tijdens de eeuwfeestwedstrijden van de jol bij de Haarlemsche Jachtclub (HJC). Op 20 en 21 mei a.s. is de jollenklasse opnieuw te gast bij de jubilerende honderdjarige HJC. U komt toch ook?

Foto Wietske van Soest.



Knotwilgen van spijkers en fimoklei

Op mijn tweede verjaardag kreeg ik van mijn opa een blikken opwindtrein. Het was waarschijnlijk een mooi ding want ik mocht er alleen mee spelen als mijn vader er bij was. Totdat er een tante langs kwam die mij er mee zag spelen onder leiding van een van mijn ouders. Deze tante was pedagogisch onderlegd en zei tegen mijn ouders: 'Laat die jongen er toch lekker



mee spelen, hij heeft die trein toch voor zijn verjaardag gekregen van zijn opa, die had beter moeten weten! Het resultaat was dat de trein binnen de kortste keren meer als strijkbout gebruikt werd dan als trein en zelden of nooit meer opgewonden werd. Dit weet ik uiteraard door de verhalen van mijn ouders. Later kregen mijn broer en ik regelmatig van die opwindtreinen met Kerst of Sinterklaas. We hebben er heel wat mee afgespeeld. Het leukste was als we een achtbaantje hadden gelegd van de rails en wij ieder aan een kant zaten. Dan wonden wij die treinen goed op en lieten deze tegelijk los, het resulteerde dan vaak in een prachtige botsing op het kruispunt of ze schoten vlak langs elkaar heen (erg spannend!). De volgende stap was een Trixtrein op batterijen. Die batterijen dat vond mijn vader maar niets en hij knutselde een kistje in elkaar met een gelijkrichter erin en een schakelaar voor voor- en achteruit met daarbij een beltrafo, en rijden maar. Op een wat oudere leeftijd kregen mijn broer en ik een echte Trixtrafo met

een mooie zwarte stoomlocomotief. Het voordeel van Trix was dat je met twee treinen tegelijk kon rijden als je maar twee dezelfde trafo's had. Dit dankzij het drie-railsysteem. Op mijn zestiende heb ik mijn treinbaan verkocht omdat ik zo graag een brommer wilde hebben, maar het bloed kruipt toch waar het niet gaan kan en later ben ik weer begonnen met verzamelen.



Maar nu met Roco, omdat deze fabrikant op dat moment het meeste Nederlands materiaal uitbracht, wat mijn voorkeur heeft. Toen mijn zoon het huis uitging, had ik de gelegenheid zijn kamer te gebruiken voor mijn hobby. Eerst zat ik op zolder onder de schuine kap zonder veel verwarming te prutsen. Nu heb ik een baan door de hele kamer heen met een brug erin, bij de deur, zodat ik helemaal rond kan rijden. In de tussentijd ben ik ook lid geworden van een railclub in Bilthoven. Bij deze club bouwen we aan een Hollandse baan, bestaande uit modules van 60 bij 120 cm, waarop landschappen gemaakt zijn waar de treinen doorheen rijden. Het mooie van de treinenhobby is dat je van niets iets kan maken, en dat het er dan ook nog mooi uit kan zien. Je bent bezig met hout, plastic, metaal, lijm, elektriciteit en bomen maken, zoals bijvoorbeeld knotwilgen van een spijker met koperdraad en fimoklei. Het mooie is natuurlijk als we een uitnodiging krijgen om op een grote beurs te komen staan met de clubbaan. Daarvoor moet je wel aan een bepaalde kwaliteit voldoen. Zodoende hebben wij al een aantal keren op Eurospoor gestaan in de Utrechtse Jaarbeurs, de Zeelandhallen in Goes, Dort in Stoom en op Rail in Houten. Zo is het spelen met treinen het speeltje van grote jongens geworden.

Peter Caldenhoven | 606 Dinges

'(...) EEN PRACHTIGE BOTSING OP HET KRUISPUNT (...) OF ZE SCHOTEN VLAK LANGS ELKAAR HEEN!'



Opperste concentratie, NK 2013 Loosdrecht. Foto Wietske van Soest.

Zeiler in de kijker

Tonny Surendonk

Lid van verdienste sinds 2015

688 Keep Smiling

Sinds respectievelijk 2015 en 2017 is de Twaalfvoetsjollenclub twee Leden van Verdienste rijker: Tonny Surendonk en Duuk Dudok van Heel. En terecht, het is niet niks wat zij hebben bijgedragen aan de club. Hoogste tijd om hun beider zeilersdoopzeel te lichten. Eerst is Tonny aan de beurt, Duuks relaas vindt u op pagina 28.

Tonny (Haarlem, 1932): 'Vanaf 1940 huurde mijn vader iedere zomer twee maanden het huis De Reiger aan de Eerste Plas in Loosdrecht naast de jachthaven Piet Hein. Mijn oudere broer Hans had

nr. 544, IJsvogel II, gebouwd door 'De Vlijt' in Aalsmeer. Bij wedstrijdje op de Vereniging floot haar broer vanaf de kant om haar te waarschuwen wanneer ze overstag moest om op tijd bij de startlijn te komen. Tonny, zeilend in een dikke blauwe duffelbroek, zonder zwemvest en zonder luchtzakken in de jol, scharrelde elke week, zeilend op de plas of bij de Vereniging, een aantal jollen bij elkaar om wedstrijd te komen varen. 'Mijn vader startte soms wel tien jollen voor ons vakantiehuis. Dat deed hij met een zwarte plank waar hij vijf witte ballen op geschilderd had. Bij elke minuut

Ton was in die tijd ook lid van de Haarlemsche Jachtclub waar de 16m² van haar broer Hans en haar jol overwinterden. Zij zeilde in het voor- en najaar op de Mooie Nel, 's zomers vertrok de familie naar Loosdrecht. Zo jong als ze was, voer Ton in haar jol samen met haar broer Hans in zijn 16m², van Haarlem over het Noordzeekanaal, 't IJ, Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht naar Loosdrecht, om na de zomer in tegengestelde richting weer terug te varen.

In 1950 werd IJsvogel II verkocht. Na de Tweede Wereldoorlog wierp de hele familie Eijsvogel zich op de paardensport.

'Als je recht van lijf en leden bent, moet je vooral door

een 16m², de IJsvogel I, en kon een beetje zeilen. Ik kreeg een vletje, nadat ik op mijn 8^{ste} m'n zwemdiploma had gehaald. Noch mijn vader, noch mijn moeder wisten veel van zeilen af. Het vletje werd aan een heel lang touw aan de steiger vastgemaakt en zo begon ik een beetje te prutsen in en om m'n bootje! Tonny vertelt dat ze later de plas op ging en dikwijls door andere zeilers thuis werd gebracht omdat ze nog niet had uitgevonden dat je niet tegen de wind in kunt zeilen. 'Ik moest door schade en schande wijs worden, want zeilles was er toen niet bij', vervolgt Tonny.

Vader Eijsvogel werd lid van de Koninklijke Watersport-Vereeniging 'Loosdrecht' en bleef dat tot zijn dood. Eind 1945, Ton was toen 13, kreeg zij haar eerste 12-voetsjol,

liet hij dan een luikje voor elke bal vallen tot het startschot.'

Bij een van haar eerste wedstrijden in haar nieuwe jol, vroeg Ton aan haar moeder: 'Wat krijg ik als ik derde word?' Het antwoord: 'Een ijsje.' 'En als ik twee word?' Haar moeder zei: 'Een dubbel ijsje.' 'En als ik één word, dan krijg ik zeker honderd gulden!' 'Natuurlijk krijg je dan honderd gulden!' (dat was namelijk onmogelijk, dacht haar moeder). Toen Ton als eerste over de finish kwam, stond zij juichend op in haar jol en riep helemaal buiten zichzelf van enthousiasme naar haar moeder: 'Mam, nu krijg ik honderd gulden van je!' Haar moeder wist niet waar ze het zoeken moest van schaamte; de weddenschap werd afgekocht met een dubbel ijsje...

Tonny reed vooral dressuur en na een paar jaar behoorde zij tot de top. Tonny: 'Dat hield wel in dat je elke dag moest rijden en oefenen ook als je weleens geen zin had. Ik denk dat ik hier door gevormd ben en dat ik mijn doorzettingsvermogen aan de paardensport te danken heb.'

In 1963 trouwde Ton met Kees Surendonk; inmiddels was zij gestopt met de paardensport. In 1964 en '67 werden hun dochters Patricia en Peggy geboren. Toen Ton en Kees een aardige weekendbesteding zochten voor hun gezin, dacht Kees dat de watersport misschien wel wat zou zijn. Eerst kwam er een houten hoogars met als ligplaats Het Fort op de Westeinder, maar deze werd na een tijdje ingeruild voor een botter. Die was evenmin een succes omdat Kees

meer belangstelling voor motoren had dan voor zeilen. Na drie maanden ging de botter er dus weer uit. Tonny: 'En toen dacht ik: de eerste de beste boot die Kees leuk vindt, ga ik ook leuk vinden. Het werd natuurlijk een motorboot. Ik vond wel dat er dan een 12-voetsjol bij moest komen. We kochten lukraak uit de krant een jol, nummer 470.' Ton vertelt verder: 'Varend met onze nieuwe aanwinsten door de Weespertrekvaart richting Loosdrecht, stuitten we op een groepje jollenzeilers dat ook op weg was naar Loosdrecht: Wim Huisingsh, Guus Moes en Guus Poelman, de laatste met zeven in gewicht variërende kinderen aan boord. Heel handig als bemanning. Wij legden bij hen aan en hadden een reuze gezellige avond. De volgende ochtend kwam ik haast niet meer bij van schrik, m'n jol was gestolen! Gelukkig ontdekte Kees dat de 470 - die niet in al te beste staat verkeerde - gezonken was.' Ton zeilde een seizoen in deze jol, vervolgens is hij doorverkocht. In 1974 liet Tonny de 669 Kingfisher II bij Lamme te Loosdrecht bouwen. Een prachtige lichtgewicht en snelle cederhouten jol, en ze werd een enthousiast

snel werd dit deel van de steiger dan ook omgedoopt in 'Elton Place' (Els' en Ton Place), naar de toen populaire tv-serie Peyton Place.

Toen Patricia te groot werd voor de Pluis mocht ze af en toe in de 669 een wedstrijd zeilen. Ze vond dit zo leuk dat ze graag jol wilde gaan varen. Maar om een goede tweedehands jol te vinden was geen makkelijke opgave. Tot 1978 toen het gezin bij de Vereniging lag en Ton hun hond Wobbel uit liet. Ze kwam op de parkeerplaats Gé Burger tegen, die daar net zijn mooie Lamme-jol, 688 Keep Smiling, aan iemand probeerde te verkopen. Toen Tonny dat hoorde, zei ze: 'Gé, dan hoef je niet langer te praten, want hij is nu verkocht aan mij zoals hij hier staat.' Daarna moest zij natuurlijk naar Kees, die het gelukkig een goeie actie vond. Op Elton Place ging al snel het gerucht dat Gé Burger zijn jol verkocht had, maar niemand wist aan wie. Ton en Kees vonden dat reuze spannend en lieten dat een tijdje zo. Tonny koos toen voor de 688 en Patricia mocht de 669 als van haar beschouwen, maar zou die pas op haar naam krijgen, als ze bewezen had

bladen. Ook radio, televisie en het Watersportverbond werden veelvuldig ingeschakeld. Voor het benaderen van sponsors deinsde ze evenmin terug. Zestig sponsors scharrelde ze in haar eentje bij elkaar voor het lustrumboek *75 jaar reilen & zeilen van de 12-voetsjol* van de hand van Wim van der Valk.

Ton probeert altijd mensen enthousiast voor de jol te maken en dat doet zij nog steeds. 'Het is fantastisch dat de onderlinge sfeer zo gezellig is bij de Twaalfvoetsjollenclub. Iedereen helpt elkaar en maakt de nieuwe leden wegwijs bij het optuigen van hun bootje en geeft hen gevraagd of ongevraagd advies. Dat advies, goed gemeend, is haast altijd tegenstrijdig,' zegt Tonny lachend.

De stuurvrouw van de 688 zeilde aanvankelijk met Vreeken-zeilen. Daarna heeft zij eigenlijk altijd zeilen van Kort & Smits gehad. Over het algemeen liepen die uitstekend, maar toch zat er ook weleens een misser bij. Een Hagoort-zwaarweertuig, gemaakt van prachtig materiaal, heeft ze al heel lang, maar houdt ze in ere voor zwaar weer. Ook heeft zij nog een heel oud tuigje met

gaan met je hobby en je niks aantrekken van je leeftijd'

wedstrijdzeilster. Kees gaf haar het boek *Wedstrijdzeilen in midzwaardboten* van Stuart Walker. Dat boek staat nog steeds bij haar in de boekenkast; aan de kaft en alle onderstrepingen kun je zien dat er heel veel in gelezen is. Het gezin Surendonk ging met moederschep en jol, en voor dochter Patricia en bemanning Peggy, de Pluis, talloze wedstrijden af: De Kaag, Alkmaar, Kralingen en de Braassem. In Loosdrecht bleven ze stevast drie weken in de zomer, Loosdrecht werd nooit overgeslagen. Tonny: 'Wij lagen altijd aan het eind van de 'benzinsteiger' samen met Els en Guus Moes en vele andere jollenzeilers. Els en ik maakten er altijd een gezellige boel van. Stoelen werden op de steiger gezet en de borrelglazen kwamen te voorschijn.' Al

er goed voor te zorgen en dat deed ze en doet ze nog steeds.

Tonny was van 1987 tot 1993 bestuurslid van De Twaalfvoetsjollenclub. De eerste twee jaar onder voorzitterschap van Hein Daniels - ze droeg in die periode op zeer succesvolle wijze bij aan het 75-jarig lustrum op De Kaag -, en daarna vier jaar onder Tom Erik van Strien. 'Tom Erik vroeg bij zijn aantreden aan me wat ik leuk zou vinden om te doen. Ik wist het meteen: de pr voor de Twaalfvoetsjollenclub.'

De club had geen betere pr-vrouw kunnen treffen. Bij klassenevenementen en kampioenschappen haalde Tonny de pers erbij. Er verschenen artikelen over de 12-voetsjol in de *Vaarkrant* van *De Telegraaf*, *Zeilen*, *Waterkampioen*, *Spiegel der Zeilvaart* en regionale en plaatselijke

reefinrichting: 'Je kan er niet mee zeilen alleen mee overleven, en als de wind minder wordt, ben je nergens met dat tuig!'

Over de bemanning in een 12-voetsjol is Ton van oordeel dat jollenzeilers hun bemanning echt in ere moeten houden: 'Ze staan altijd maar voor ons klaar terwijl ze bij licht weer niet eens mee kunnen. Bij zwaar weer worden ze vaak drijfnat en moeten ze alleen maar hangen en hangen. En dat moeten ze dan nog leuk vinden ook.'

Vele prijzen heeft Tonny in de wacht gesleept. 'Door vaak mee te zeilen maak je al gauw kans om bij de eerste tien van de Jaarprijs te behoren. Maar om de Jaarprijs te winnen moet je dan wel erg je best doen.' Dat deed Tonny dan ook. Ze

won de Jaarprijs in 1986, 1991, 1993, 1995, 1996, 1997, 2004 en 2007. De door Heleen Reyers beschilderde jaarprijsborden hangen nog steeds in haar keuken. In 2006 kwam de beroemde Van der Steurprijs erbij: de Zilveren Startoren van De Kaag, die uitsluitend tijdens een diner in De Koepel op tafel bij de winnaar komt te staan. In 1994, 1996, 1997, 2001 en 2006 won Ton de Zilveren Jol tijdens de Kaagweek. In 2003 sleepte zij de Zilveren Jol van Loosdrecht in de wacht. Verder heeft zij circa veertig blauwe prijsborden in haar bezit, waarvan negentig procent op De Kaag gewonnen is. Overigens verklapt Tonny dat van deze borden af en toe gegeten wordt.

Behalve aan alle zeilevenementen en zeilweekenden in Regio West (De Kaag, Braassem, Westeinder, Alkmaar) bewaart Ton ook goede herinneringen aan wedstrijden in Friesland en Kralingen in Rotterdam. De Teamwedstrijden in Kralingen waren vele jaren een hoogtepunt: 'Ons team bestond uit Max Les, Pieter van den Elshout en ik. Max, teamleider, en ik hielden de tegenstanders tegen of brachten ze oeverloos lang weg zodat Piet kon finishen. Piet had altijd een paar extra helmstukken bij zich, want hij zat bij het overstag gaan geregeld op zijn helmstuk, die dan natuurlijk brak.' Hoewel dit team als outsider te boek stond, hebben ze toch een keer tegen de allersterksten gewonnen.

Behalve in Nederland maakte Tonny haar opwachting ook veelvuldig in het

buitenland. Drie keer op de Sound in Larchmont in de Verenigde Staten, in Italië naar Portofino (Bombola d'Oro), naar Napels (Rocca Mathilda), twee keer naar Bracciano net boven Rome en verder naar Venetië en Slovenië. Bovendien ging ze in 2013 naar West Kirby in het kader van een eeuw 12-voetsjol. In Napels voer zij in haar eigen jol (meegereisd op een omgebouwde Drakentruiler met vijf andere jollen), andere keren kreeg zij een jol te leen. De laatste jaren gingen moeder en dochter Patricia vaak samen naar deze buitenlandse evenementen. In het buitenland wordt *The Dutch Grand Old Lady* op handen gedragen. Vooral de Italianen tonen respect voor de sportieve prestaties die zij neerzet tijdens de wedstrijden en cirkelen om haar heen met allerlei attenties.

'Als je vroeger aan Egon Rolff von der Baumen (259) iets over wedstrijdzeilen vroeg, dan antwoordde hij altijd: "Apeneren leer ik niet klimmen", vertelt Ton. Het gevolg was dat zij in 2008 het initiatief nam om op woensdagmiddagen in Loosdrecht met nieuwe jollenzeilers te oefenen en te trainen. Zij richtte 'Apeneren klimmen' op met hulp van Bob van der Pol en Max Les. Het mondde uit in een vast agendaonderdeel op de woensdag waarbij de laatste jaren veel Loosdrechtse jollenzeilers naar de KWVL komen om met elkaar het water op te gaan of bij slecht weer de wedstrijdregels of theorie door te nemen. 's Avonds wordt het geoefende in praktijk gebracht bij de

avondwedstrijd van de Vrijbouter.

Vanaf het eerste uur is Ton betrokken geweest bij de organisatie van de Jolly Midweek (Vrijbouter). Deze inmiddels zeer populaire door de Pampus Easy Week geïnspireerde wedstrijdserie, krijgt elk jaar meer deelnemers. Er wordt gestart in een gouden en in een zilveren vloot en voor het sociale programma is extra aandacht. Dit jaar wordt het eerste lustrum gevierd.

Het bestuur van De Twaalfvoetsjollenclub had tijdens de Algemene Ledenvergadering begin 2015 een bijzondere mededeling: 'Wij hebben een persoon in ons midden die zich schandelijk heeft gedragen. Deze persoon heeft de club in diskrediet gebracht door te stalken met extreem veel telefoontjes en mailberichten. (...) Het bestuur heeft dan ook besloten om dit lid te royeren (verontrust gemompel uit de zaal), nee, dames en heren, het bestuur gaat niet royeren, maar benoemt Tonny Surendonk tot Lid van Verdienste vanwege haar jarenlange toelozende en uitzonderlijke inzet voor de Jollenclub in zijn algemeenheid en voor haar fantastische inspanningen voor en tijdens het eeuwfeest in het bijzonder.'

Sommigen zullen zich afvragen hoe Ton verzeild raakte in een reclamefilmje van de ANWB. Dat zit zo: een lid van de KWVL werd gevraagd of zij niet een ouder iemand wist die nog een beetje sportief bezig was. Een paar dagen later zag dat lid haar toevallig en dacht meteen: kip ik heb je. En zo is het gekomen dat Tonny samen met haar 11-jarige kleinzoon Daan vier uur bezig is geweest voor nog geen minuut film. Het filmje is te zien op YouTube ANWB Personenhulp.

We eindigen met Tons lijfspreuk: 'Als je een hobby hebt, ben je een gelukkig mens. En als je dan ook nog bevoorrecht bent dat je recht van lijf en leden bent, moet je vooral doorgaan met je hobby en je van je leeftijd niets aantrekken.'

Lia Dudok van Heel en Wietske van Soest



Met Dany Jansen in Slovenië, 12' Dinghy World Cup 2012. Foto Francesco Rastrelli.

Toen de *prijzen* nog van *zilver* waren

Er zijn mensen die bij hoog en bij laag beweren dat vroeger alles beter was. Niet dat ik daar ooit in geloofd heb, maar als ik naar de prijzen voor zeilwedstrijden kijk, dan kan ik toch moeilijk het tegendeel beweren.

Zo loofde de toenmalige burgemeester van Loosdrecht een mooie prijs van echt zilver uit voor de allereerste wedstrijden die op 22 augustus 1914 voor 12-voetsjollen werden georganiseerd. Helaas zijn deze wedstrijden wegens de mobilisatie niet doorgegaan. Ook de sleepboot die gecharterd was om de jollen uit Amsterdam over de Vecht van Muideren naar Loosdrecht te brengen werd afgezegd.

Maar de toon was wel gezet en in die jaren waren veel prijzen nog helemaal van zilver. Voor de uitwisselingswedstrijden tussen een team uit Loosdrecht en een buitenlands team werd zelfs een echte zilveren jol ter beschikking gesteld.

Deze prijs werd na een competitie met teams uit Burnham-on-Crouch en Hamburg uiteindelijk door het Loosdrechtse team onder leiding van Bob Maas definitief veroverd. Dat leidde ertoe dat de vader van Bob Maas opnieuw een echte zilveren jol aanbod als wisselprijs voor jollenwedstrijden.

Maar niet alleen op Loosdrecht werd er toen om een zilveren jol gestreden, ook op De Kaag was dat het geval. En er waren er zelfs nog meer. Zo heeft de heer Robert Kruiswijk op de jaarvergadering in Grou een zilveren jol uit de erfenis van zijn peetoom aan de Jollenclub geschonken. Het is goed dat deze jol voortaan als wisselprijs in Friesland blijft.

Was het vroeger zo dat je zo'n prijs, als je die een paar keer gewonnen had, mee naar huis mocht nemen, dan zijn deze zilveren jollen nu zo kostbaar dat zij als eeuwigdurende wisselprijs in het bezit blijven van de organiserende vereniging. Zo wordt er ook in Loosdrecht nog steeds gevaren om de door de vader van Bob Maas geschonken zilveren jol. Deze jol wordt ingezet als de prijs voor een combinatie van drie verschillende wedstrijden, te weten Het Holland Weekend op 10 en 11 juni, het Vrijbouter Weekend op 1 en 2 juli en de Houtskool Cup op 30 september en 1 oktober. Over deze drie wedstrijdseries wordt een totaalklassement opgesteld dat uiteraard een winnaar oplevert. Daarbij worden zoveel aftekwedstrijden in rekening gebracht

dat het mogelijk is om ook bij deelname aan slechts twee van de drie evenementen deze prijs te winnen. Fred Knitel lukte dat in 2016, maar je maakt natuurlijk meer kans als je aan alle drie de wedstrijden mee doet.

De drie genoemde evenementen zijn daarmee de topevenementen in Loosdrecht waarbij altijd een groot deelnemersveld aanwezig is.

Iedereen is van harte welkom op deze evenementen; er moet wel op stevige competitie van de lokale jollenzeilers gerekend worden.

Tot slot kan ik het niet nalaten om een oude beschrijving van het Loosdrechtse weer onder de aandacht te brengen. De beschrijving is uit een nummer van *De Watersport* uit 1913, jawel het jaar waarin George Cockshott de lijnen van onze mooie jol aan het papier toe vertrouwde:

'Een klein torentje dat uitsteekt boven een boschje van zo'n twintig bomen, wat kleine oude huisjes en een mooi, wit buitentje, dat alles staande aan een vriendelijk begroeide weg met groene doornen-hagen waar achter tuinen met groente en bloemen en veel vruchtbomen, ziedaar het eenvoudige dorpje Loosdrecht. Maar de achterkant van de huizen ziet nu eens niet uit op uitgestrekte weiden, maar ligt aan het groote water... Zie dat is het heel bijzondere, dat water, waaraan het dorp ligt. Het is een oord vol bekoring. En recht de hoogte in gaat de turfrook uit de lage schoorstenen. Dan zijn de plassen glad en onbewogen als een kleine vijver in een begroeide tuin, en vol van weerspiegeling van het riet, de hutten en het witte huisje en het torentje bij de boomen... Maar soms buldert de storm over het water heen en spoelen de golven uit het Zuid-Westen en beuken tegen den venen bodem en doen buigen het riet: en de rook uit de schoorstenen slaat naar den grond of overvliegt met de donkere wolken, die aanjagen over het dorp. O, die prachtwolken, de heerlijke wolken boven het groote donkere water!

Dat wil je toch ook meemaken?

Wim Broer | 259 Pientje



Rara... hoe moet het?

Het is alle jollenzeilers weleens overkomen: de gate ingedrukt aan de kant die je net niet wilde ronden waardoor je ra net aan de verkeerde kant van de mast stond of de onderboei gerond met je raatje nog niet aan de lijzijde van de mast omdat het net iets te hard waaide of omdat er niet genoeg ruimte was of omdat je het vergeten was etc. om nog even twee keer te grijpen om het dingetje wel goed te hebben voor de nieuwe koers. Vele jollenzeilers zie je daarna soms vreemde capriolen uithalen om het raatje weer aan de lijzijde van de mast te krijgen.

Een enkele keer is omslaan het gevolg van het naar voren lopen om dat klusje te klaren soms gaat er een pet verloren (waar zag ik dat ook alweer?) en dikwijls is het moreel daardoor dusdanig geknakt dat de concentratie er helemaal uit is. Met alle gevolgen dien. Maar is al die stress wel nodig, of valt er wel mee te leven, en wat zegt de wetenschap hierover?

Nu is de communis opinio wel dusdanig dat de optimale situatie aan de wind is, dat de ra ten lijzijde van de mast moet zitten om het zeil de meeste voortstuwende kracht te geven. Blijkt dat ook uit metingen?

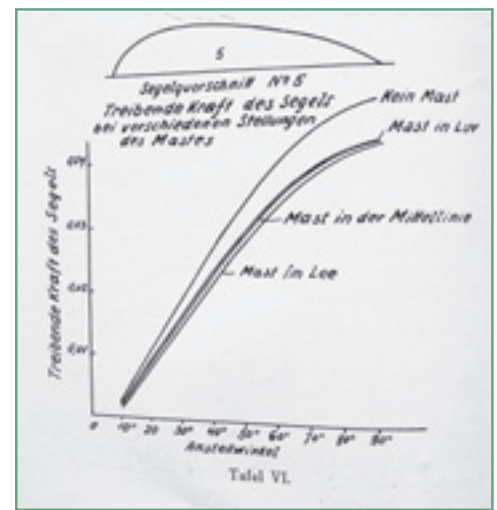
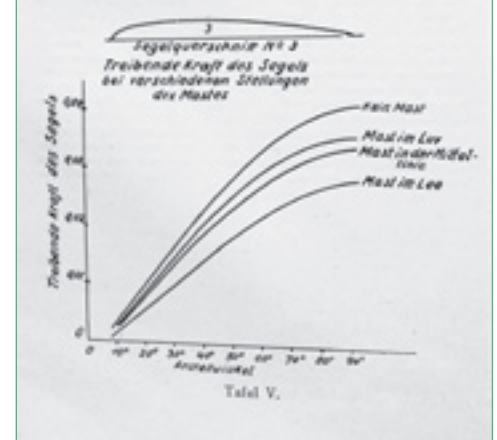
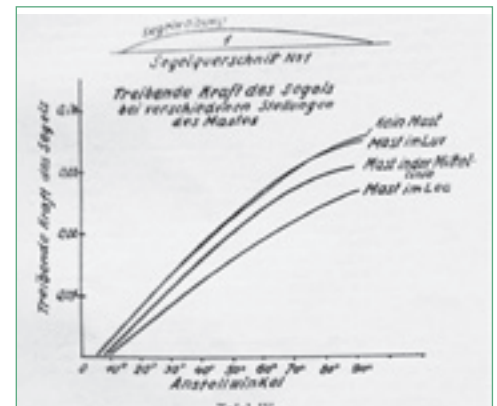
Reeds in 1928 rapporteerde Manfred Curry in *Die Yacht*, gebaseerd op Amerikaans onderzoek, een verhandeling over de effecten van de mastpositie ten opzichte van het zeil (aan loef, centraal of aan lij) bij diverse koersen (van 10 tot 90 graden) en met drie verschillende zeildieptes (bolling) met betrekking tot

het voortstuwend vermogen van het zeil. Aangezien mijn stuurman nogal lezerig is aangelegd en ook graag een wetenschappelijk fundament geeft aan zijn overwegingen, laat ik jullie deelgenoot worden van datgene wat hij las. Manfred Curry destilleerde uit deze proeven die met betrekking tot bovenstaande zaken waren verricht in 1928, dus bijna 90 jaar geleden, (oude kennis is ook kennis) het volgende:

Een zaak kunnen we wel direct implementeren en dat is ook al in de praktijk proefondervindelijk vastgesteld, namelijk: voor de wind levert het zeil tot 15 procent meer voortstuwende kracht indien de ra achter de mast zit (mast dus aan lij van het zeil of te wel als je vanaf de steven naar achteren kijkt eerst de mast en dan de ra). Ergo, het is dus niet alleen de weerstand van de mast die zorgt voor voortstuwingsverschillen in de relatie tot de positie van de mast ten opzichte van het zeil. Dat is dus een nadenkertje.

Nu zullen de tot nu genoemde feiten geen baanbrekende zaken opgeleverd hebben, edoch, wat mijn roerganger nog niet wist, althans niet bewust, maar je ziet het pas als je het doorhebt, is dat met de ra ten loeft van de mast aan de wind het voortstuwend vermogen van het zeil verhoudingsgewijs het minste afneemt met een bol zeil!

Nu weten we allemaal dat een jolletje geen ijszeiler is en dat de zeiltjes ook niet zo plat zijn als die van een DN'er, maar de insluipende sarcopenie in onze klasse heeft er toch toe geleid dat er derhalve



ED? aan loef?

vrij veel vlakke zeiltjes te bewonderen zijn. En toch willen we allemaal zo snel mogelijk vooruit!

Nu zegt een oude wijsheid dat een plaatje meer zegt dan duizend woorden en de grafiekjes spreken voor zich. En twee plaatjes dus meer dan tweeduizend woorden. Let op de verschillende zeilprofielen boven aan de grafieken.

Nu zijn niet alle onderzoeksresultaten 1:1 te vertalen naar de situatie in de 12-voetsjol maar het kan geen kwaad daar eens over na te denken en misschien kan kennis van theorie het handelen in de praktijk versterken.

Wat moeten we met deze kennis? Ten eerste, voor de wind de ra achter de mast (van voren gezien) maar dat deden we allemaal al. Ten tweede, een bol zeil heeft minder last van ra verkeerd dan een vlakker zeil. Ten derde, een zo bol mogelijk zeil voor een maximale voortstuwende kracht. Ten vierde, geen circusacts om de ra weer 'goed' te krijgen. Even doorzeilen met ra verkeerd en dan een overstageje om met alles weer in het ritme te komen. Voor diegenen die het allemaal nog eens in het Duits willen nalezen, het hele onderzoek in *Die Yacht* is online te vinden: <http://www.fky.org/prestodata/execsearch.php4?mask=norm&PHPSESSID=103ca0437c0ce3b88af9fe35fd7bfa4d&resultnr=0&config=std>

Liefs Avocette

Literatuur: Curry, M. (1928). Amerikanischen Versuche mit Segeln. *Die Yacht* (25), 5, p. 11-18.

'Luggers'



Foto Yvonne Ransijn

Anneke Honderdwaalf rapporteert:

'Ik heb het nu dan toch op mijn fatsoen getrokken en etymologisch uitgezocht: een 12-voetsjol heeft **geen** gaffel! Gaffel valt in de familie 'vork; riek; hooivork; splitsing; aftakking; vertakking; wegsplitsing; driesprong; onderafdeling; tweesprong'. Maar we hebben geen klauw, dus we hebben géén gaffel. Wij hebben een loggerzeil met een ra. Jaja! Ook in het Engels: wij hebben geen 'gaff', maar we zijn 'luggers' met een 'lug'!

ONS STIEFKIND

VRAAGT OOK WAT AANDACHT

Nu het wedstrijdseizoen alweer in de kijker komt, gaan de jollenzeilers hun bootjes weer in optimale wedstrijdconditie brengen en niets ontsnapt aan de ervaren blik van de zeiler. Niets wordt aan het toeval over gelaten, want materiaalpech is in een wedstrijd wel het laatste wat je wilt meemaken.

Om op het wedstrijdwater te komen staat de jol op de trailer, het stiefkind van de uitrusting. Gek, want zonder een goed onderhouden trailer sta je misschien bij de eerstvolgende wedstrijd gezellig langs de kant van de weg, en slaat min of meer ongezellige taal uit, wat jammer nou.

Nu aan het einde winter en op een regenachtige zaterdagmiddag aan de slag gaan, kan veel ergernis voorkomen.

Het chassis is in de meeste gevallen thermisch verzinkt en als het geen grote roestplekken vertoont zal er weinig aan mankeren. We concentreren ons op de meest kwetsbare onderdelen.

De wiellagers krijgen het gedurende het seizoen zwaar te verduren, eerst moeten ze zorgen dat de wielen het tempo bij kunnen houden en krijgen dan als beloning een onderdompeling in water, soms zelfs zout water. Smearing van tijd tot tijd om een warm- of vastgelopen lager te voorkomen is een must. Dus trailer op de krik. Wiel afnemen. Het bolle kapje van de naaf verwijderen. Splitpen uit de kroonmoer trekken en kroonmoer losdraaien. Schuif het binnenste en buitenste lager van de as.

De onderdelen schoonmaken. Lagers en naaf vullen met watervast lagervet (schroefasvet). De boel in de omgekeerde volgorde weer monteren, draai de as rond terwijl je de kroonmoer aandraait. Voel je weerstand, dan de moer een achtste slag terugdraaien. Het wiel moet geluidloos en soepel draaien.

De banden onder de meeste jollentrailers zijn 12 tot 15 inch, sommige trailers hebben de kleinere 10 inch-maat. Meestal is slijtage van het profiel niet de oorzaak dat de band vervangen moet worden. Inspecteer op droogtescheurtjes en geroeste velgen. Bij twijfel: laat er een goede bandenzaak naar kijken. Gedurende de periode dat de trailer moet werken, is een juiste bandenspanning noodzakelijk. De banden zijn veelal kleiner dan van de auto, door de grotere omtreksnelheid worden ze warmer en dat moeten we voorkomen door een hoge bandenspanning met min 3.5 ato voor de standaardbanden en min 4.2 ato voor de kleine bandjes. Vergeet ook het reservewiel en het neuswiel niet! De massieve rubberband van het neuswiel die over het asfalt mee hobbelt kan ernstige schade veroorzaken.

De verlichting Controleren op kapotte lampjes en als we de zaak toch open hebben kan een poetsbeurtje van de contacten en wat contactspray wonderen doen. Onze kabel vertoont uiteraard geen rare knikken en kale plekken.

De stekkers zijn gaaf en zitten goed vast.

De koppeling Controleer of de bouten goed vastzitten en geen slijtage vertonen. De koppeling inwendig schoonmaken zodat hij weer goed dichtklikt op de kogel van de trekhaak; de kogeldruk is max. 50 kg. De tweede verbinding met de auto is de breekkabel, bij roest of een gesprongen streng, deze direct vervangen. De breuklast moet 750 kg bedragen, hieraan voldoet een rvs staaddraadje van 4 mm al ruim.

Tot slot controleren we de **lier, bootbokken, kielrollen en kimblokken**. Is alles nog heel en zit het op de juiste plaats onder en tegen de romp van de boot, draaien de rollen ook echt of moeten we er wat teflonspray aan wagen? Controleer de rope van de lier op slijtageplekken, want een gebroken rope net voor het bootje te water gaat of eruit komt, nodigt weer uit tot onaardige spreuken. Een oud staaddraadje met gesprongen draadjes (vleeshaakjes) is gewoon gevaarlijk: weg ermee! Ook de lierpal wil nog wel eens vervelend doen. Het veertje is makkelijk te vervangen.

Bovag-keuring

Mocht je geen tijd of zin hebben de trailer zelf onder handen te nemen: de meeste trailerbouwers bieden een Bovag-keuring aan voor ca. € 100,00. Hierbij komen nog wel de eventueel te vervangen onderdelen en de reparaties. Ook de belastingdienst wil meedoen zodat de prijs al snel flink oploopt.

Traileronderhoud

De kentekenplaat

De witte kentekenplaat moet van het originele goedgekeurde model zijn. Een zelfgemaakte plaat, hoe goed de huisvlijt ook is, is niet toegestaan, ook niet voor korte ritjes.

De maximumsnelheid is in Nederland op autowegen en snelwegen 90 km/u, binnen de bebouwde kom 50 km/u.

Binnen Europa komen echter grote verschillen voor, controleer voor vertrek naar het buitenland bij de RDW 'Max. snelheid aanhangers'.

Tempo 100 km ontheffing voor Duitsland

In Duitsland is de max. snelheid 80km/u. Sinds 1998 is het mogelijk om na goedkeuring van de aanhanger het 100 km-vignet te krijgen. De meeste jollentrailers voldoen echter niet aan de keurings-eisen. Ook het trekkende voertuig moet aan eisen voldoen. Kijk voor de eisen en de keuring bijvoorbeeld op de duidelijke website van Grotns en de Bie Caravans.

Laatste tip

Controleer na afloop van de controlebeurt of je de wielmoeren echt goed vastgezet hebt; dat voorkomt in het gunstigste geval afgesleten wielmoeren of - minder - een afgelopen wiel.

Na een half dagje serieuze aandacht staat de trailer er weer veilig bij en hoeft geen belemmering te zijn om nu mee te doen aan de Friendship Series. Goede reis gewenst.

Siete Bosma



Foto's Wietske van Soest.



WEDSTRIJDKA

15 - 16 april
PAASWEDSTRIJDEN
Elfhoevenplas
GWV Elfhoeven - West

①



1 - 2 juli
170e OPEN
WEDSTRIJDEN
Pikmeer/Wijde Ee
KZV Oostergoo - Noord

⑫

22 - 23 april
KWS OPENINGS-
WEDSTRIJDEN
Sneekermeer
KWS - Noord

②

25 - 28 mei
HEMELVAARTWED-
STRIJDEN Loosdrechtse
Plassen De Vrijbouter/Het
Witte Huis - Midden

⑦

1 - 2 juli
VRIJBUISTERWEEKEND
Loosdrechtse Plassen
De Vrijbouter - Midden

⑬

29 - 30 april
VOORKAAG
Kagerplassen
KWV De Kaag - West

③

3 - 5 juni
PINKSTEREVENEMENT
Kagerplassen
KWV De Kaag - West

⑧

8 - 9 juli
DISTRICT NOORD
KAMPIOENSCHAP
Pikmeer/Wijde Ee
KWV Frisia - Noord

⑭

6 - 7 mei
FRISIA VOORJAARS-
WEDSTRIJDEN
Pikmeer/Wijde Ee
KWV Frisia - Noord

④

10 - 11 juni
HOLLAND WEEKEND
Loosdrechtse Plassen
KWV Loosdrecht - Midden

⑨



6 - 7 mei
GOUWE OUWE
Kralingse Plas
WSV Rotterdam - West

⑤

10 - 11 juni
BRAASSEM SUMMER
REGATTA
Braassemermeer
WV Braassemermeer - W.

⑩

13 - 16 juli
97e KAAGWEEK
Kagerplassen
KWV De Kaag - West

⑮

20 - 21 mei
HJC JUBILEUM-
JOLLENEVENEMENT
Mooie Nel, Haarlem
HJC - Midden

⑥

17 - 18 juni
NIEUW LOOSDRECHT
WEEKEND
Loosdrechtse Plassen
WSV HWH - Midden

⑪

15 - 16 juli
ZZ WEEKEND
Zuidlaren
ZV Zuidlaardermeer -
Noord

25 - 28 mei
KLEINE SNEEKWEEK
Sneekermeer
KWS - Noord

⑥

24 - 25 juni
ZOMERWEDSTRIJDEN
Sneekermeer
KW Sneek - Noord

⑫

1 - 3 augustus
JOLLY MIDWEEK
Loosdrechtse Plassen
De Vrijbouter - Midden

CALENDER 2017

5 - 10 augustus

16

SNEEKWEEK

Sneekermeer/Going. Pln.
KWS - Noord

16 - 17 september

22

KLASSENEVENEMENT

Pikmeer/Wijde Ee
GWS - Noord

Friendship Series

1 - 2 april
Baldeneysee Essen
Duitsland

12 - 13 augustus

17

NIWA WEEK

Nieuwkoopse Plassen
WSV N-Z Nieuwkoop - West

23- 24 september

23

**KWS SLUITINGS-
WEDSTRIJDEN**

Sneekermeer
KWS - Noord

Friendship Series

3 - 5 juni
Pinksterevenement
KWV De Kaag

8

18 - 20 augustus

18

ALKMAAR OPEN

Alkmaardermeer
Comité Alkmaardermeer -
West



Friendship Series

21 - 23 juli
Lowestoft
Engeland

1- 3 september

19

NK 12-VOETSJOL

Goingarypster Poelen
KWV Frisia - Noord

23 - 24 september

24

NAKAAG

Kagerplassen
KWV De Kaag - West

Friendship Series

29 - 30 oktober
Lac de l'Eau d'heure
Zuid-België

9 - 10 september

20

157e HARDZEILDAGEN

Pikmeer/Wijde Ee
KWV Frisia - Noord

30 sept - 1 okt

25

HOUTSKOOL CUP

Loosdrechtse Plassen
KWV Loosdrecht - Midden

9 - 10 september

21

**OPEN NAJAARS-
WEDSTRIJDEN**

Loosdrechtse Plassen
WSV HWH - Midden

De wedstrijden genummerd
1 t/m 25 tellen mee voor de
Jaarprijs 2017 van de
Twaalfvoetsjollenclub.



Kijk voor de overige
internationale wedstrijden op
www.12footdinghy.org



De Flory

Een vervlogen liefde van tenminste drie generaties en misschien wel vier

Meer dan 60 jaar geleden kwam ze in onze familie, De Flory. Aanvankelijk bij de nichtjes van mij, maar later werden ik en mijn broer de trotse schippers van haar. Haar afkomst was onmiskenbaar: Werf 't Fort Nieuwendam, haar geboortjaar onduidelijk, maar ze zou nu wel 90-plus geweest kunnen zijn of misschien is ze het wel geworden inmiddels. Al die jonge schippers en schipperkes uit haar verleden zouden het graag willen weten. Drijft ze nog? Zeilt ze nog? Ik heb voor het laatst in 1963 met haar gezeild. Maar de herinneringen aan haar zijn nog zo levend dat ze, als een eerste liefde, nooit uit mijn gedachten is geweest. Aan deze herinneringen moet ik me dan maar vasthouden want er is in drie generaties zeilers nooit een foto van deze schoonheid gemaakt. Alle naspeuringen in familiealbums ten spijt moest eenieder het alleen met zoete herinneringen aan haar doen. Ik was 10 toen ik in een winter van 1961/'62 met mijn vader nieuwe spantjes in haar heb gezet. Waarschijnlijk is daar het virus voor het overnaadse en vakmanschap bij mij ingedaald.

De Flory werd samen met het zomerhuisje te Langweer verkocht rond 1965 en verdween van de radar. In 1970 ruilde mijn vader een polyester Dubdam-jolletje tegen een cederhouten 12-voetsjol, de 463, ook gebouwd bij 't Fort te Nieuwendam. Voorwaar geen slechte deal. Tijdens een Sneekweek begin jaren 70 van de vorige eeuw werd haar bouwplaatje eruit gestolen; wat een heiligschennis, iemand zomaar haar geboortebewijs af te nemen! Maar even



terug naar De Flory. Het laatst werd ze gespot zeilende op het Sneekermeer begin jaren 70 van de vorige eeuw ook nog voorzien van een nieuw dolboord. Daarna in de mist van de tijd verdwenen maar niet uit de levende herinneringen van haar destijds jonge schippers. We spraken er nog wel eens over; hoe er een boegspriet op werd gefantaseerd en een gaffeltopzeil en dat ze voor de wind sneller gingen dan een zestienkwadraat. Plotseling tijdens een herhaalde oude uitzending van *Gewest tot Gewest* uitgezonden door Omrop Fryslân flitste een bootje voorbij: 'De Flory, de Flory, ik zag de Flory net voorbij komen in een flits slechts 1-2 seconden in beeld', riep ik uit, de rest van de familie verbijsterd door deze plotselinge uitbraak van uiterste



emotie. Eindelijk een afbeelding, eindelijk een tastbare herinnering aan haar, De Flory. Na lang speuren in uitzending gemist, kon het dierbare fragment worden gespot en ja hoor het was echt De Flory, liggende in de opvaart van de Langweerder Wielen naast het gemaal van de molen te Langweer, haar ligplaats destijds. Een screenshot was zo gemaakt en werd doorgestuurd naar mijn nichtjes die ook allemaal in vervoering raakten: eindelijk een foto van De Flory. Niet scherp, maar toch een foto.

En hier is het verhaal nog niet afgelopen. Ook werden door toeval, ja de zeilwereld is klein, haar eigenaren van ruim voor 1950 gespot. Ook twee broers nu ruim in de 70 en die kregen ook het gevangen beeld van De Flory op hun netvlies. En niet alleen van de zeilboot. Onze vader had het bootje gekocht en de naam Flory gegeven. En, zo blijkt uit de verhalen, als herinnering aan de nanny die zomers op ons jongens moest passen. Wij begrijpen nu dat De Flory voortaan zal doorleven als alleen maar Flory. En, allemaal, drie generaties zwijmelden weg bij de enige tastbare herinnering aan de 16-voetsjol ('Is ze niet mooi? Wat een lijn, wat een kontje, jammer dat het roertje er niet aan zit dan was het helemaal perfect geweest.') en haar naamgeefster.

Durk Zandstra | 861 Wade of Windermere

'De Flory, de Flory, ik zag de Flory net voorbij komen in een flits!'



Even voorstellen

Traditiegetrouw stellen nieuwe leden zich voor in het *Bulletin* zodat we weten wie we zoal op het water en op de wal kunnen tegenkomen.

Waarom worden deze (aspirant-)jolzeilers eigenlijk lid?

De redactie voelde nieuwsgierig de nieuwkomers aan de tand.

SIPKE SCHUURMANS - 830 GEINTZJE

In mijn jeugd woonde ik in Grou en groeide op zeilend op het Pikmeer en de Wijde Ee met vriendjes. Ik had een Flits en deed mee met wedstrijden. Toenmalige concurrenten waren onder anderen huidige jollenzeilers Erik van der Meer en Pieter Prins. Na de Flits kwam er een Vaurien. Die kochten we als casco en als 16-jarige deed ik al het schilderwerk, beslag monteren etc. Pieter Prins heeft ook een paar jaar bij mij bemand. We zijn onder andere samen naar de WK in Portugal geweest in 1980, een heel avontuur! Overigens als er ergens fantastische zeilomstandigheden zijn, dan is het wel Noord-Portugal, met elke dag een zeebries van 4-5 Bft en golven van meters hoog, een prachtige ervaring. In 1985 heb ik zelf een nieuwe Vaurien gebouwd. Dat bleek een superbootje, waarin ik samen met mijn huidige vrouw Astrid hoge ogen heb kunnen gooien op een aantal WK's. We waren samen wel fanatiek, maar hebben het goed uit kunnen houden in het bootje en nu nog steeds als getrouwd stel. Na de Vaurien, een paar jaar in de 470 en de Yngling, hebben we ruim 20 jaar in het buitenland gezeten; 10 jaar in Frankrijk en 10 jaar in de VS. Onze drie kinderen zijn in de VS opgegroeid met zeilen bij de Houston Yacht Club. Ze hadden daar een fantastische coach, Alan Coutts uit Nieuw Zeeland, en hebben met het Amerikaanse Optimistenteam deel kunnen nemen aan wedstrijden in Zuid- en Noord-Amerika. Ikzelf bleef actief in een Laser, maar de nadruk lag daar op het zeilen van de kinderen. In 2011 kwamen we terug in Nederland en begon het bij mij weer te kriebelen om fanatieker wedstrijd te gaan zeilen. In 2015 heb ik in de Valk bemand bij Fred Schaaf. Er kwamen eind 2015 echter wat gezondheidsproblemen, die mij voor het grootste deel van 2016 hebben bezig gehouden. Ik zie er nu naar uit om het zeilen in de jol op te pakken. Ik heb ook aan een Pampus gedacht, maar wil niet te veel gedonder hebben met het zoeken naar bemanning. In december heb de 830 gekocht van Peter de Vries in Sneek. Een jol gebouwd in cederhout en in prima staat, dus ik kan er zo mee weg varen. Tot ziens op het water!



RONALD PFEIFFER - JOL GEHUURD KOMEND SEIZOEN

Graag voldoe ik aan het verzoek van de redactie om me bij de Jollenclub te introduceren. Mijn naam is Ronald Pfeiffer, leeftijd 72 jaar. Na in mijn jeugd te zijn opgegroeid met zeilen, sloepje, Jeugdklasse en Finnjol, vaar ik na een onderbreking van zo'n 20 jaar, vanaf 1992, met veel enthousiasme wedstrijd in de Drakenklasse en dat hoop ik nog lang te kunnen blijven doen. Het vraagt altijd wel veel organisatie. Dankzij een trouwe bemanning lukt dat altijd wel op een heel plezierige manier.

Sinds mijn pensionering een paar jaar geleden, ik was tot mijn 70^{ste} notaris, wil ik ook zelfstandig, zonder assistentie van bemanning, kunnen zeilen en bij voorkeur wedstrijdzeilen, omdat ik daar heel veel plezier aan beleef. De keuze voor de 12-voetsjol ligt dan voor de hand. Je hebt dan ook nog de mogelijkheid om internationaal te varen.

Vanuit de Drakenklasse zijn er voorgangers geweest, die enthousiast zijn, maar mij al wel hebben gewaarschuwd, dat het moeilijk zeilen is. We gaan het beleven.

Vorig jaar heb ik tijdens de kampioenschappen op Loosdrecht dan ook met een jol kunnen zeilen en is die kennismaking goed bevallen. Ik heb me dan ook opgegeven voor de klassenorganisatie, toen nog zonder jol, maar heb inmiddels voor het seizoen een jol met trailer kunnen huren.

Ik stel me voor om het eerst maar eens uit te proberen op de doordeweekse avondwedstrijden, die her en der worden georganiseerd. Het lijkt me een mooi avontuur en ik kijk ernaar uit.



La Semaine du Golfe du Mo

Tussen 22 en 28 mei a.s. vindt in Zuid-Bretagne de 9e editie van het grootse maritieme zeilevenement *La Semaine du Golfe du Morbihan* plaats. Een ontmoeting van ongeveer 1000 traditionele zeilboten verdeeld over 10 verschillende flottieljes. Tijdens de 8e editie mocht ik erbij zijn; een onvergetelijke belevenis.

Maandag 11 mei – 's Middags worden de jollen ingedeeld in Flot.3-Petites Plaisance Traditionelle. Na de tewaterlating van de steile betonnen helling in de baai van Lamor Baden zeilen we naar boei 10, zo'n grote witte, de onderkant zwaar begroeid,



met een opstaand stalen oog. Naar de 'watertaxi' gezwaaid; er verschijnt een zodiac van één van de vele vrijwilligers die bemanningen ophalen en aan wal afzetten. Als we wegvaren liggen ze daar, 720 en 528 als kleine maar duidelijke bijdrage.

Dinsdag - Vandaag begint het programma en gaan we zeilen met bemanning: Fabienne en Claire stappen aan boord. Na vertrek kruisen we eerst de baai wat op en neer en bestuderen de grote draaikolken tussen de landtong van Lamor-Baden en Ile Berder. Er staat een flinke vloedstroom, blijven in het midden van de passage en worden vlot meegenomen. Zeilen verder naar het strand van Ile d'Ars. Daar word je onthaalt op een nog nooit gezien schouwspel van kleine zeilboten zover het oog rijkt, voor anker of aan de vloedlijn op het strand. Hoeveel zijn het er? Zelfs per 50 m² al heel veel. Voor de lunch zijn drie enorme paellapannen in bedrijf die een paar honderd man van

een heerlijke rijst-kip-crevettesmaaltijd voorzien. Het is prachtig weer, uitkijkend over al die scheepjes dobberend op de deining genieten we van dit plaatje tijdens de maaltijd. Na de middag gaat het weer terug, voor-de-wind. Voor zover die er is. Claire zeilt meer dan de helft terwijl ik met een riem de giek naar voren duw om nog wat wind te vangen. De rest is het roeien geblazen tegen de achtergrond van een steeds veranderende omgeving; glooiende velden, kustlijn met rotsen en kleine stranden of een mooi landhuis.

Op woensdag hebben we beiden weer een eemansboot en zullen naar Vannes zeilen. Na de briefing gaat het weer goed door de passage, Philippe wordt door de stroming naar de wal verzet en komt in de 'contre-courant' terecht. Het duurt even voordat hij dat heeft ingehaald. Kort daarna valt de wind bijna weg, de stroom krijgt de overhand en ik word uit de ideale lijn weggezet. Beleef de kracht van de stilte en het voorbijtrekkende landschap. Nu in de riemen om weer in de buurt van 720 te komen. Bij de landengte van Le Logeo is er weer wind, dat helpt bij het aanmeren aan een boei in het tij. Een zodiac brengt je weer naar de wal voor de warme middagmaaltijd. Een aantal spontaan gevormde zangkoren van bemanningen heffen zeemansliederen aan.

Terug bij de jollen is de stroom toegenomen; dat de wind dat ook is, valt in de kleine baai niet direct op. Hijs zeil en laat landvast vieren. Uit de luwte valt het tegen, de grijze lucht had de golven minder hoog laten lijken. Na een half uur ben ik nog niet onder de wal van Ile Govihan, en houdt de stroom mij ervan weg; de wind is verder aangewakkerd. Wil wel heelhuids in Vannes aankomen. Laat het zeil zakken en leg het tweede rif erin op volle zee. Ben niet alleen, 50 m verderop dobbert ook flink een traditionele tweemaster yole die hetzelfde doet. Ik drijf nog langs

op 10-15 meter afstand, steken hand op maar zijn verder te druk met het rif erin te leggen. Zie in de verte op een mijl de 'bâteau du capitaine' met het zwaailicht en de vloot verdwijnen, verder is de zee leeg. Heb mijn plan getrokken en zeil richting Pointe de Brouel. Nu gaat dat met halve wind, aan hoge wal onder de kust van Ile aux Moines aan bakboord, wat iets beschutting geeft. Onderweg komt er een 'Paparazzi-zodiac' een rondje maken, maar blijkt dat ze alleen foto's kunnen maken met de wind in de rug en zijn weer snel weg; condities vallen tegen. Is natuurlijk wel spannend zo'n eenzame D 12 vechtend in de elementen. Kan niet te dicht onder de kust zeilen, de 'cultures marines' met boeien en staken doen je afstand houden om er niet in verstrikt te raken. De golven komen half bakboord net niet over de achtersteven, rollen onderdoor en tillen je roer bijna uit het water. Tussen de Pointe en een eilandje verschijnen er twee rijen met begroeide palen onder water en kan er gelukkig net overheen zeilen. De harde windvlagen nemen af. Het water staat tot aan de vlonders van het buiswater en ik ben al een paar gijpen rijker. Toch gaat het nog niet helemaal wennen. De jol zeilt goed; nu voor-de-wind, boort zich niet meer zo diep in de golven. Ik hang niet meer constant zwaar op het roer achterop. Met



Ile Piren over bakboord komen er twee fantastische jaren 60 scherpe jachten uit Flot. 4 langs. Ze liggen toch flink schuin met het gangboord soms in het water. We groeten elkaar even, er zitten weinig

rbihan 2015, een verslag

mensen in de kuip. Ze draaien af richting Ile d'Irus voor Port Blanc; de elegante witte rompen verdwijnen weer uit het zicht.

Om onder de kust te blijven, zeil ik verder naar de ankerboeien voor Kerlann met Iles Logoden over stuurboord. De zuidwestenwind en stroom mee geeft je vleugels; in een mum van tijd ben ik tussen de boeien met afgemeerde boten door. Het is ook weer het einde van de bewoonde wereld. De groep is langs Ile Drenec gezeild. Bij Penboc'h heb ik blijkbaar de staart daarvan weer ingehaald, aangezien ik word opgemerkt door een sécurité-zodiac. Ze vragen of het goed gaat en steken ook hun duim op als ik weer onder de giek door ben gedoken na een gijp. Bij Porte Anna ligt het haventje vol met klassieke kleurrijke tweemaster yoles. Het water en de wind zijn hier even rustig en het lijkt of er niets aan de hand is geweest. Voor Pointe des Emigrés dirigeren ze mij door de hoofd vaargeul richting Vannes terwijl mijn Flot. 3 + 3bis over bakboord over de ondiepten zeilt, het levert mijn laatste (onnodige) gijp op. Gelukkig zie ik deze ook aankomen.

Beschut in het kanaal naar Vannes probeer je elk zuchtje wind op te vangen. Heb zelfs de openingstijden van de brug nog gehaald. Het laatste stuk krijg ik een sleepje. In de haven die al helemaal vol lijkt te liggen, ontwaar ik Philippe die zichtbaar opgelucht is. Vind een ligplaats aan de walkant van de steiger direct onder de kademuur, pomp de boot leeg en leg het meegebrachte dekzeil eroverheen. Op een terrasje vertelt Philippe dat hij nog nooit zo hard heeft gezeild - kon geen rif zetten -, planeerde en zelfs een paar houten Vauriens met gemak inhaalde. Diens bemanning vroeg dan verbaasd in wat voor scheepje hij zeilde. Inmiddels is mijn blauwe zeilbroek

al behoorlijk wit uitgeslagen van het zout. Wat een middag! Aangezien de wind onverwacht sterk aantrok, en de weerverwachting voor de hele regio niet



goed is, heeft de organisatie besloten om morgen een rustdag in te lassen, die geldt voor alle flottieljes.

Donderdag mengen we ons ook onder de toeristen en bezoeken onder andere het in 1910 bij Smit in Rotterdam gebouwde opnemingsvaartuig van de Koninklijke Marine, Hydrograaf, dat ook een ligplaats in de haven heeft gevonden. Ook nemen we een kijkje bij de 'Geant Trimarans' in La Trinité-sur-Mer en de Menhir-velden bij Carnac.

Vrijdagmiddag is de wind weer gekalmeerd en het is verantwoord om uit te varen. Hydrograaf gaat als eerste en 'zwaait' zelfs in de smalle haven om er gewoon uit te kunnen varen. De wal langs het kanaal staat vol met toeschouwers om al die boten te zien vertrekken. 'C'est jolies, les petites là', klinkt het als de twee jollen langs varen. Vanwege het ingekorte programma zeilen we naar Port Anna en worden daar op een borrel onthaald. We ontmoeten Fabien en zijn gezin. Hij heeft zelf zijn oude Nederlandse 12-voetsjол gerestaureerd.

Zaterdag 16 mei - De tijd gaat veel te snel. Het is de dag van de 'Grande Parade'. Na de briefing besluiten wij om niet richting Port Navalo te zeilen, maar naar de baai van Ile aux Moines voor de lunch met de familie die ons daar zal ontmoeten. De jollen gaan voor anker en wij zijn vrijwel alleen op het strand. Van hier zullen zij

straks de Grande Parade zien aankomen. Achter ons een lange rij met geel-blauwe strandhuisjes die de kustlijn volgt, in de verte een manoir met een atlasceder in de tuin. Het uitzicht over het water met de grote eilanden dichtbij en verder weg is heel fascinerend. Na de middag is de vloed opgekomen én de bewolking weggetrokken. We zetten koers richting Ile de la Jument om vanaf dat punt met de vloot mee terug te zeilen naar Vannes. De vloot is gestart van Port Navalo en zien die nu op ons afkomen; een muur van schepen; dit heb je nog nooit gezien. Bijzonder is dat de stroom moeiteloos Hydrograaf uit haar koers meeneemt nog voordat de machines dat weer overnemen. Je bent aan alle kanten door scheepjes omringd waarvan er velen ons voorbij varen. Zeillogger Iris (ex Geesje van Urk) zeilt langs en wordt verderop eveneens tientallen meters weggezet, fascinerend. Onze jollen liggen ook weleens dwars op de vaartrichting en zijn daar dan weer moeilijk van die draaikolken weg te krijgen. In het kanaal krijg ik een sleepje van een mooie oude Hollandse botter. Een fraaie gelegheidscombinatie die veel lof krijgt van de wal.

Op zondag in de loop van de ochtend als alle bootjes alweer het water op zijn, roei ik naar de helling vlakbij om de jol weer op de trailer te hijsen. Later maak ik 'm klaar voor vertrek.

Het is een geweldige trip geweest. Hoewel duizend kilometer weg, kan ik dit evenement absoluut aanraden. Heel veel dank aan Philippe en zijn familie. Hij geeft me nog mee: 'Laat weten dat de Association Dingy 12' Classe France vooral een houten botenclub is!' Een standpunt dat de Twaalfvoetsjollenclub als uitgangspunt heeft.

*Hans Houfer | 528 Nelleke
Foto's Philippe Le Rouzo*



Jan Wiegel Trofee

Zürich, 2 augustus 2016 - *Geachte heer Bos, Mijn peetoom, de heer Jan Wiegel, op zijn laatst wonende in Wassenaar, heeft mij (uit zijn tijd in Indonesië, jaren 1931-34 zijn begraven) in zijn testament een zilver model van een 12-voetsjol laten toekomen. Hij had de beker blijkbaar 3x gewonnen en kon hem daardoor houden. Dit is intussen ruim 30 jaar geleden en ik begin mij af te vragen, welke toekomst deze beker moet hebben, want ik ben nu zelf al 60. Ik zie enige zinvolle mogelijkheden: A. Een object voor een prijsvitrine van de vereniging (zo die bestaat); B. Opnieuw een prijs (beker) te laten worden Misschien heeft u nog andere? Als u de bovenstaande mogelijkheden niet zinvol vindt: verkoop aan een liefhebber. Gaarne hoor ik van u. BG, Robert W.S. Kruijswijk, Zwitserland*

Over dit schitterende aanbod hoefde het bestuur niet lang na te denken. Aangezien Regio Midden/Loosdrecht en Regio West/De Kaag al beschikken over een zilveren jol als wisselprijs en het noorden nog niet, was de bestemming snel gevonden. Voortaan gaat de zilveren jol (Jan Wiegel Trofee) naar de winnaar van het klassenevenement in Regio Noord.

De erfgenaam van de prijs, Robert Kruijswijk, kwam speciaal over uit Zwitserland om de trofee aan de club te overhandigen tijdens de Algemene Ledenvergadering in Grou. Het voorstel om de jol aan Regio Noord toe te bedelen werd door de ALV met luid en lang applaus begroet. De op kosten van de gulle schenker gerestaureerde prijs oogstte zeer veel bewondering.

Een deel van het verhaal achter de zilveren jol en andere zeilprijzen uit Batavia, opgetekend door Roberts vader, Drs. Walter J.M. Kruijswijk, drukken we hier af.

Jan Michiel Wiegel (1896-1985) voer in 1920 als stuurman op schepen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Hun schepen verzorgden het interinsulaire verkeer in het toenmalige Nederlandsch Indië. Aan de wal had hij een pied-à-terre samen met drie andere heren in een vrijgezellenhuis in Semarang. Op een goede dag in 1921 kwam er in het bijgebouw van dat huis een jongedame wonen, Elisabeth Margarethe Waszink (1897-1984), die naar Nederlandsch Indië geëmigreerd was (...) om haar geluk als lerares geschiedenis te zoeken.

Begrijpelijkerwijze brak er onder de heren een wedstrijd uit, wie het zou lukken de hand van Elisabeth te veroveren. Jan Wiegel won, het paar trouwde op 16 september 1922. Als getrouwd man kwam al snel de voorkeur voor een baan aan de wal. Het lukte Jan om een baan te vinden bij het Departement van Marine in het toenmalige Batavia (nu Jakarta). Het paar verhuisde naar Batavia, waar Elisabeth lerares geschiedenis werd bij (...) een particuliere middelbare school. (...) Jan bleef in zijn hart een zeeman, schafte

zich daarom een BM (...) aan en werd lid van de Koninklijke Bataviasche Jacht Club (KBJC). De leden van die vereniging voeren altijd met het KBJC-vaantje op de voorplecht van hun jachten. (...) Met zijn boot voer Jan vele wedstrijden.

Toen op 7 december 1942 de oorlog met Japan uitbrak hebben Liesbeth en Jan het vaantje, bekens en medailles samen met hun tafelzilver ergens in de tuin van hun huis begraven. Gedurende de oorlogstijd werden deze artikelen nooit gevonden.

Toen na afloop van die oorlog in 1945 de zone, waarin zich hun vroegere huis bevond, bevrijd was, werden die artikelen opgegraven en als hun enige overgebleven bezittingen bij hun repatriëring naar Nederland meegenomen. Het paar kreeg onderdak in Wassenaar. (...)

Als leerling van de overbruggings-hbs leerde de ondergetekende Liesbeth kennen. In de loop de jaren is daaruit een blijvende vriendschap ontstaan tussen enerzijds Liesbeth en Jan, anderzijds de ondergetekende en zijn vrouw. Dit heeft er toe geleid dat wij bij hun overlijden mede-erfgenamen werden en zo in het bezit zijn gekomen van de genoemde artikelen, die wij intussen volledig aan het Museon hebben afgestaan om ze voor de toekomst te behouden. Zürich, Zwitserland, 3 juni 2015, Drs. Walter J.M. Kruijswijk RA.

Uit de prijs (en foto's) die Robert Kruijswijk de club ter hand stelde, maken we op dat Jan Wiegel niet alleen wedstrijd zeilde in een BM, maar mogelijk ook in jol 129. Volgens het register was dit jol 129 Actief gebouwd door Werf 't Fort in 1921. De laatst bekende eigenaar was P.J. van Heyst in 1924. Of dit dezelfde jol betreft of dat er sprake was van een 'zeiluitruil' of andere nummering in Batavia is niet bekend. Wie ons meer kan vertellen over deze jol en/of het wedstrijdzeilen in Nederlands Indië destijds, meldde zich graag bij de bulletinredactie.

De redactie



Jan en Elisabeth Wiegel-Waszink in Nederlands Indië.



(Laatste!)
Bespiegelingen
bespiegelingen
bespiegelingen
bespiegelingen

Uncle Sam

Het was 1952 en net als in 2016 was dat het jaar van Amerikaanse presidentsverkiezingen die net als in 2016 werden gewonnen door een politieke outsider bij de republikeinen maar dan wel een met aanzienlijk meer fatsoen en veel kennis en begrip voor Europa dat hij net had helpen bevrijden, generaal Dwight D. Eisenhower. Dit plaatje stond in de *Saturday Evening Post*, samen met *Life* het grootste Amerikaanse *weekly magazine*. Ik knipte het uit, monteerde het achter een glasplaatje en hing het boven mijn bureau zodat ik het steeds zag wanneer ik mijn huiswerk maakte. Hoe maak ik van een puinhoop iets moois, was het devies, en de opmerking van de leraar Frans op mijn rapport paste er zeker bij: 'Hans zal zijn slordigheid moeten bestrijden om tot betere resultaten te komen.'

Toen ik al een paar jaar van de middelbare school af was, las ik toevallig een uitgave van de schoolkrant, en tot mijn verbazing zag ik een opstel van mijzelf over het 'Hoorspel' (dat was een tv-soap, maar dan op de radio); ik denk dat dat het eerste stukje was dat er ooit van mij gepubliceerd werd. Als student hing het plaatje er weer, daar ontdekte ik dat het met de monden van patiënten vaak net zo slecht gesteld was als met het wrak op het plaatje, en daar stond Uncle Sam dan met de uitdaging om er een blitse bolide van te maken.

Ook daar kreeg ik te horen: 'Meneer Reyers, we moeten u wel laten slagen, want wat u maakt is heel netjes maar de wijze waarop tart iedere beschrijving. Ik deed mijn best dat te verbeteren en schreef het laatste jaar namens de tandheelkundige studentenvereniging



braaf stukjes in het tandartsenblad. Eenmaal gevestigd in Deventer heeft het 38 jaar in mijn techniekruimte gehangen waar ik beugels en wasmodellen voor gegoten gouden en zilveren stiften maakte. En een doodenkele keer liet ik het aan een patiënt zien die met een geweldige puinhoop binnenkwam en wel belangstelling had voor een grote revisie, helaas waren dat er maar een paar per jaar, maar het plaatje maakte wel indruk. En passant was ik ook gaan zweefvliegen en, bij gebrek aan een andere liefhebber, zweefvliegtechnicus geworden waar ik wederom mijn restauratiedriften kon botvieren op verwaarloosde en gekraakte (zweef)vliegtuigen die dan na een paar

maanden weer de lucht in konden. Een klus waar ik nu ook mee bezig ben (aan een vliegtuig uit 1952) samen met een 80-jarige vriend, die gelukkig heel netjes is. Ook daar heb ik in het clubblad vele (soms minder aardige) stukjes geschreven. Ten slotte is het plaatje verhuisd naar mijn 'vliegtuigshuur' waar ik samen met een eveneens ordelijke vriend, die intussen is overleden, mijn zelfbouwvliegtuigje gebouwd en gerepareerd heb, een klusje waar ik overigens weer mee bezig ben. Voor het blad van de Engelse zelfbouwers schreef ik een stukje 'The Proof of the Strength is the Crashing', dat vond ik een half jaar later in het Nederlands vertaald terug in het blad van de Nederlandse zelfbouwers, een vreemde gewaarwording.

Zoals u ziet valt er in het leven best wat te schrijven maar je moet wel een onderwerp hebben en die bron droogt langzaam maar zeker op. Daarom geef ik het columnstokje graag door aan een volgende liefhebber die vast ook graag zijn/haar misschien wat chaotische gedachten twee keer per jaar wil omzetten in een gestroomlijnd stukje. Succes ermee.

Hans Reyers | 411 Kaagbaby



'The proof
of the *strenght*
is the
crashing'

Tamalone

en zwaaipalen

De redactie vroeg aan Fred Udo of wij zijn artikel 'Tamalone en zwaaipalen', dat hij eerder publiceerde in het clubblad van de WV Monnickendam, mochten plaatsen in dit Bulletin. Voor sommige leden die vooral binnenlandse wateren bevaren, is de inhoud misschien wat ver van hun thuishaven, toch wilden wij u Freds artikel niet onthouden.

Tien jaar geleden eindigde de periode waarin voor Emmy en mijzelf de besteding van de vakantie en omringende weekenden volkomen vastlag: varen met ons zeilschip Tamalone. Tamalone is een stoer zeilschip van bijna 11 meter lang, 6,5 ton zwaar en uitgerust met een lange kiel die als een ruggengraat onder het hele schip doorloopt.

Emmy en ik waren in die tijd de enigen bij de WV Monnickendam met een goed toerschip en wij hadden de tijd om verre reizen te maken, dus wij schreven daarover. De grijze golf blijft nu vaak nog veel langer weg dan de twee maanden die wij toen vrij konden krijgen. Er zijn nu veel meer zeilers die Zweden, Finland of Estland op het programma hebben staan. Waarom wilden wij zover met de boot? Lange afstand toerzeilen is niet alleen een bezigheid, waarbij je tegen hoge kosten langzaam en oncomfortabel gaat van een haven waar je niet meer wil zijn naar een plek waar je niets te zoeken hebt, maar het is ook iets dat vergelijkbaar is met bergbeklimmen: je moet het gedaan hebben. Het is moeilijk uit te leggen, maar wij hebben het 25 jaar lang een voorrecht gevonden om het te kunnen doen.

Onze favoriete bestemming was Scandinavië, waarbij op elke reis Denemarken werd aangedaan.

De laatste jaren werd dat laatste steeds minder een genoegen omdat de Denen denken, dat met windmolens, of beter genaamd zwaaipalen, de wereld gered moet worden. De meeste staan in Jutland, maar de wateren rond de Deense eilanden staan er nu ook vol mee.

In juli 2004 kregen wij een schok toen wij zeilend op zee ten noorden van Fehmarn bij de Deense kust plotseling zeilden langs een zee vol zwaaipalen. De Oostzee is daar betrekkelijk smal: Fehmarn aan de overkant is duidelijk te zien, dus daar is al eeuwen druk pontverkeer tussen Duitsland en Denemarken.

Het is daar ook de plek waar de trekvogels het liefst de Oostzee oversteken. De trekroute loopt van Falsterbo in Zweden via de Deense eilanden naar Duitsland. Het was niet de eerste keer, dat wij in die buurt waren, maar het was voor het eerst, dat wij daar met het toen grootste windpark ter wereld geconfronteerd werden. Vanaf dat moment realiseerde ik mij, dat deze dingen een serieuze bedreiging voor onze omgeving begonnen te vormen.

In Nysted verwierf ik een boekje over al dat moois, maar daarin staat geen woord over trekvogels, hoewel er in hoogtijdagen van de trek tienduizenden van die beesten juist daar de Oostzee proberen over te komen. Buiten het boekje is er ook een website. De site geeft geen antwoord op de vraag hoeveel vogels er door de wieken gedood worden, hoewel er eindeloos veel pagina's milieustudies opgelepeld worden. In Nederland zijn er tellingen verricht en daaruit blijkt, dat er door een kleine molen van 100 kW tussen de drie en twintig vogels per jaar sneuvelen afhankelijk van de locatie. Het is van groot belang of een molen op een trekroute ligt, want standvogels kennen de gevaarlijke plekken in hun omgeving wel. Trekvogels trekken voor een groot

gedeelte gedurende de nacht en vliegen liefst met de wind mee. Voor het Nystedpark komt de 'normale' sterfte op ongeveer duizend per jaar. Dit getal zal in dit geval een veelvoud zijn, omdat daar tijdens het trekseizoen tot vijftigduizend vogels per dag voorbij komen. Speciaal gedurende de nacht zien de vogels dit kilometersbrede en 150 meter hoge obstakel niet. Daar draaien dan 216 messen van 60 meter lang met snelheden tot 200 km per uur door de nacht. In Nederland is in verband met dit probleem geopperd om de molens gedurende de trek dan maar stil te zetten, maar daar heb ik in Nysted niets van vernomen. Is een dergelijke vogelslacting plus het in beslag nemen van 24 km² zee met bijbehorende horizonvervuiling echt gerechtvaardigd door de zegeningen van windenergie?

Dit verhaal is anno 2017 aan te vullen met veel voorbeelden in eigen land. De zwaaipalen in Nederland verwoesten vooral de leefomgeving voor de menselijke bewoners. De roep is nu dus: zet die dingen maar op zee, dat is toch goedkoper?

Heel Den Haag is nog steeds opgetogen over de lage prijs die gevraagd wordt voor de stroom uit de zwaaipalen op zee voor Zeeland, maar hier past een kanttekening.

Op 26 januari stond in het *Financieel Dagblad* onder de kop 'Hause in groene energie blijft' het volgende:

'Afgelopen jaar is er voor 18,2 miljard euro geïnvesteerd in wind op zee. Daarmee is voor 4900 megawatt aan offshore wind gefinancierd.'

Wat staat er in deze lofzang over Groene Energie? Er wordt 3,7 miljard euro uitgegeven om 1000 megawatt (1 GW) vermogen te bouwen. Tellen wij hier de aansluitkosten bij op dan komt

het prijskaartje op 4,5 miljard euro per gigawatt opgesteld vermogen. Dit is gelijk aan de investering voor Gemini (2,8 miljard euro voor 600 megawatt opgesteld vermogen). Gemini is een zwaaijpalenterrein ten noorden van Ameland en gaat stroom leveren voor 17 cent per kWh. Dit is twee maal zoveel als gevraagd wordt voor de stroom uit de zwaaijpalen bij Borssele.

Waar komt die enorme kostenreductie vandaan waar de minister zo mee te koop liep? Wel, de windhandel is niet in zijn eerste leugen gestikt.

De foto van ons schip is genomen op een prachtige zeildag in Denemarken, maar wij weten allemaal, dat het niet altijd zo hard waait. Op een van onze reizen waren wij gedwongen om de hele terugweg van Stockholm naar Monnickendam op de motor af te leggen, hoewel Tamalone echt heel goed liep met licht weer. Er heerste windstilte over heel West Europa. De variatie van de stroomproductie uit wind is enorm. Van dag tot dag kan hij een factor 100 verschillen. Dit geldt zelfs voor de productie van alle zwaaijpalen in Duitsland samen. Opslaan van stroom kan niet, dus de traditionele generatoren die draaien op kolen, gas en kernenergie moeten in bedrijf blijven. Het gevolg is, dat in Duitsland nu twee systemen staan, die allebei voldoende vermogen bevatten om het land van stroom te voorzien.

De vraag naar stroom varieert tussen

de 60 en 80 GW voor het hele land. In Duitsland staat 44 GW windvermogen en 40 GW zonnepanelen opgesteld naast de kolen, gas en kerncentrales, die de volledige vraag kunnen en meestal moeten dekken. Er is dus een gigantische overcapaciteit, die ervoor zorgt, dat de groothandelsprijs van stroom de laagste is in Europa (2,8 cent per kilowattuur in januari 2017) en dat de detailhandelsprijs de hoogste is in Europa (30 cent per kilowattuur). Alle traditionele centrales lijden verlies, maar de regering verbiedt sluiting, want dan gaat in Duitsland het licht uit.

Wat gebeurt er in Nederland? In Nederland hebben 46 maatschappelijke organisaties het Energieakkoord gesloten, dat voorziet dat in 2023 25% van de stroom in Nederland groen moet zijn.

Afwezig waren de ingenieurs en technici die er in de afgelopen eeuw voor hebben gezorgd, dat onze stroomvoorziening met een leverzekerheid van 99,99% een van de betrouwbaarste ter wereld is.

Afwezig waren de exploitanten van kolencentrales die zouden kunnen uitleggen, dat een moderne installatie weinig meer uitstoot dan CO₂ en water.

Afwezig waren de operators van gascentrales die weten, dat een conversierendement van 60% fantastisch is, maar dat zo'n prestatie wel beperkingen oplegt aan het bedrijven van de installatie.

Niet welkom waren de natuurkundigen

die schrijven dat kernenergie de enige betrouwbare en veilige manier is om zonder fossiele brandstoffen de wereld van energie te voorzien.

In het selecte gezelschap was het onderwerp biobrandstoffen niet zo populair, want ook daar begint het te dagen, dat rijden op biodiesel gelijk staat aan het verbranden van brood van een ander.

Ongehinderd door technische bezwaren of financiële hindernissen was men het er roerend over eens, dat wind en zonnestroom de hoofdbijdrage moeten leveren aan de uitbanning van fossiele brandstoffen, want alleen voor stroomopwekking zijn deze 'onbetwist duurzame' technieken beschikbaar. Het gebrek aan technisch besef blijkt al uit het feit, dat geen woord gewijd werd aan de inpassing van de voorgestelde windenergie capaciteit. Wind zal in het kader van het Energieakkoord bruto niet meer produceren dan 3% van het totale energieverbruik, maar de invloed op het bestaande distributienet zal groot zijn, zodat de netto brandstofbesparing maar een fractie zal zijn van de besparing afgeleid uit de bruto stroomproductie uit wind.

Zeilen op zee wordt niet gerekend tot de eerste levensbehoeften, maar het is verdomd jammer dat door de zinloze zwaaijpalen de lol er wel af is.

Fred Udo, januari 2017 | 718 Waterlander



'Zwaaijpalen: de ergste dingen verzin je niet, die gebeuren gewoon.'



'In windkracht 5/6 met 7 knopen langs Langeland in 2000: prachtig!'

PLOP! Impressie van de ALV te Grou

Het is gezellig druk in de grote vergaderzaal annex oude toneelruimte van Hotel-Restaurant Oostergoo (waterherberg sinds 1858). Een feest van herkenning voor vele zeilers die hier van jongs af aan over de vloer kwamen. Onder de goedgegluimde aanwezigen zijn ook de westerlingen uitstekend vertegenwoordigd.

Na een moment stilte voor de leden die de club zijn ontvallen in 2016 en 2017, stelt oud-wereldkampioen Vaurien, Sipke Schuurmans, zich voor. 'Moeilijke boot die jol', weet Sipke van kenners. 'Gaat goed komen', wordt er in de zaal geroepen door kenners. Nog voor de mededelingen van het bestuur, komt er een noodkreet uit de zaal over 'die verrekt kleine lettertjes' van de notulen in het bulletin. Prompt schiet de kurk met een luide plof af van de waterfles op de met fluweel gedekte bestuurstafel. Voorts ontstaat er een korte discussie over de Franse vertaling van de klassenvoorschriften. Ik kom niet verder dan 'papa fume une pipe' en ben te bleu om te vragen waarom de Franse jolbezitters/-zeilers behoefte hebben aan Nederlandse klassenwetten. De voorzitter van de TC doet met brede handgebaren (als een snoek met groeistuipen) een verbondsboekje open over houtsoorten, en alweer plopt die kurk van de waterfles. Een deskundige single handed jolzeiler maakt gewag van de sleufkwestie inzake de zwaardkast - vooral bij oude boten - en of daar beter geen rubber afdichting voor kan komen, al was het maar voor noodsituaties. Ook makkelijk bij het leeghozen. U raadt het al: 'plof' van de waterfleskurk op de bestuurstafel en mijn Friese buurvrouw schiet onbedaarlijk in de lach. Gelukkig houdt de plof zich daarna stil en kan men zich concentreren op het serieuze werk.

De penningmeester doet financieel verslag. Uit praktische overweging is het financiële overzicht niet verschenen in het bulletin. 2016 telde 52 wanbetalers, een ondankbare klus om al die schuldenaren na te jagen. Het Pinksterevenement is qua inkomsten goed verlopen. Helaas is er over de verzending van het bulletin een naheffing gekomen door de uitgeslapen Post.nl doordat de frequentie van vijf naar twee keer per jaar is gegaan. En vraag me niet waarom; toen was er opnieuw die plof van de kurk...

We gaan verder met de centen: de websitekosten zijn hoger uitgevallen dan verwacht en de rente van de Roparco-rekening viel volgens verwachting alweer lager uit dan voorgaande jaren. Het goede nieuws is dat er nog maar 101 eeuwboeken over zijn (wie maakt me los?), edoch het organiseren van evenementen wordt duurder: De Kaag gaat 21% btw doorbelasten; een evenement kost circa € 500,00 per dag. Ergo: verhoging van de contributie met € 5,00. Een andere insteek om de kosten te drukken: andere klassen mee laten doen aan evenementen. En dan wel zo dat men elkaar niet tegenkomt bij de boeien. Karel de

Boer stelt voor om proactief op zoek te gaan naar boevriendelijke kompaanklassen. Volgens de kascommissievoorzitter kloppen de boeken tot op de laatste cent, een ander lid dat zojuist tegen de verhoging van de contributie stemde, merkt op: 'Zo kom je ook in de boeken.'

En dan zijn de mededelingen uit het kraaiennest aan de beurt: in de pauze een pechvogel nomineren. Na de break spuwt de voorzitter als een ingewijde kabbalist getallen uit: 19, 63, 65, 67, 69, 75... De zaal snapt er geen jota van. Het betreft Duuk Dudok van Heel sr. die in 1963, '65, '67, '69 en '75 Europees en Wereldkampioen werd in de FJ-klasse. Vanwege zijn inzet voor de club als penningmeester, klassencontroleur én succesvol zeiler, plus zijn werkzaamheden voor de TC, wordt hij benoemd tot Lid van Verdienste. Uit handen van Tries Scherpel ontvangt hij de versierselen, een oorkonde en een antieke blokschaaf, onder luid applaus van de ledenvergadering. (Zie ook pagina 28.)

Dan eindelijk komen de uitgestelde mededelingen van het bestuur aan de beurt. Vorig jaar ontving het bestuur een wel heel bijzonder aanbod: een kostbare zilveren jol uit de nalatenschap van een peetoom van de in Zwitserland woonachtige Robert Kruiswijk. Een beauty van een prijs, verzeild in Batavia in de jaren dertig van de vorige eeuw en na drie keer definitief gewonnen door Roberts peetoom, Jan Wiegel. De zilveren jol is onder luid applaus door de ledenvergadering gekozen tot nieuwe hoofdprijs van het klassenevenement in Regio Noord onder de naam Jan Wiegel Trofee. (Meer hierover op pagina 15).

Na deze plechtige ceremonie worden de leden van de TC naar voren geroepen en bedankt voor hun jaenlange tomeloze inzet. Voorzitter van de TC, Adriaan van Liempt, draagt het duimstokje over aan Pieter Bleeker. Ook de aanwezige regiocommissarissen en andere vrijwilligers ontvangen een dikke pluim, een boeket en een lekker flesje als dank voor hun inspanningen. Regiocommissaris Sjouke Dijkstra verruult zijn plek met Jeanet Blokland. De voorzitter krijgt voor de tweede keer op rij de fameuze Pechprijs. Andere hoogtepunten van de vergadering: de uitreiking van de Ladderprijs, Meestestartsprijs en Jaarprijs. Om met de laatste te beginnen: Frans Smits en Bob van der Pol haalden in 2016 de hoogste score met 47.825 punten en ontvangen de Jaarprijs. De Meestestartsprijs én de Ladderprijs vallen Bert Hamminga ten deel: hij steeg vorig jaar in een klap van de 31e naar de 6e plaats, een geweldige prestatie waar hij zelf uitermate verbaasd over is (en content mee is).

En dan de bestuurswisseling: penningmeester Riëks Reyers treedt na zes jaar af en ontvangt een horloge met daarop de inscriptie: 'Tijd om te zeilen'. Frans de Bot volgt hem op, terwijl Jaap Rouwé de stoel van de wedstrijdsecretaris officieel inneemt. De net geïnstalleerde wedstrijdsecretaris presenteert de

conceptwedstrijdskalender die, na enige discussie over het al dan niet meetellen voor de Jaarprijs van de Jolly Midweek (nee dus), met algemene stemmen wordt aangenomen. Tevens attendeert hij op de jubileumwedstrijden bij de honderdjarige Haarlemsche Jachtclub op 20 en 21 mei. Overigens gaat Zuidlaren niet door wegens nul deelname en Langweer valt dit jaar buiten de boot vanwege het Nederlands Kampioenschap te Goingaryp.

Reinhard Schröder weet de ledenvergadering te trakteren op een staaltje Fries-Duits of Duits-Fries - 't is maar hoe je 't beluistert - over de International Friendship Series. De begeleidende fraaie brochure met op de cover de Hoofd Trophy, de Friendship Hat, vindt gretig aftrek uit de rondgaande doos. Fred Udo breekt een lans voor de oergezellige wedstrijden in Frankrijk, al was het maar vanwege de gastvrijheid van de Fransen.

Karel de Boer ten slotte pleit ervoor om na de laatste wedstrijd van het NK de kampioen op te wachten (hij zal het andersom bedoelen) om die met alle jollen te begeleiden naar de wal als eerbetoon. Bertie Reyers voegt eraan toe: 'En dan de kampioen met de Nederlandse vlag in top.' Uitstekend idee vindt de zaal.

Na afloop van de vergadering wordt er nog lang geborrelt, geplopt, getafeld en gebabbeld (en mogelijk geroddeld) in de knusse dinerzaal van het oudste hotel-restaurant van Friesland.

Was getekend, B. Lid



Foto's Mary Oskam-Plantega en Wietske van Soest.





Houtskool Cup 2013. Foto Wietske van Soest.

Zeiler in de kijker

Duuk

Dudok van Heel

Lid van verdienste sinds 2017

753 Pokerdoos

'Ik kom uit een zeilersfamilie. Bij mijn grootvader, mijn vader en mijn beide ooms stroomde het zeilersbloed fors door de aderen. Er werd thuis veel over bootjes, zeilen en zeilwedstrijden gesproken en elk weekend waren zij op het water te vinden. Ook ik ben waarschijnlijk door datzelfde zeilersbloed geïnfecteerd.

Mijn eerste herinneringen aan zeilen gaan terug naar het mogen meevaren met mij grootouders op de Tromp II, een 17 m lange yawl. Daarnaast mocht ik, als klein jochie, regelmatig met mijn vader, die veel bemande in de Draken, mee naar de Westeinder. Ik mocht dan vaak

(KWVL) en daardoor kreeg de Ruft in Loosdrecht een waterligplaats, precies op de plek waar nu het pad langs de 'Jollentempel' loopt. Een jaar later kwam er een nieuw katoenen zeil. Ik heb er heel veel mee gezeild en omdat in die tijd de Pluisjes in opkomst waren zeilde ik met en tegen die bootjes. Uiteraard niet tijdens wedstrijden, maar gewoon een beetje sparren net als nu bij de 'Apen leren klimmen'. Om aan wedstrijden mee te mogen doen mocht ik de Pluis 15 lenen van Nicky Hillen, die dan bij mij bemande. Op mijn 12^e kon ik lid worden van de Jantjes, de jeugdzeilopleiding van de

regelen om daarin mee te doen. Ergens rond 1957 werden de 7 Pluisjes verkocht en kwamen er 6 nieuwe Sterntjes voor in de plaats. Aanvankelijk zonder trapeze en zonder spinnaker. Een nieuwe uitdaging. Het internationale zeilen kwam bijna vanzelf op mijn pad. Dertien zeilverenigingen, waaronder de KWVL, in even zoveel Europese landen, organiseerden om de beurt elk jaar een internationaal jeugdkampioenschap tot en met 18 jaar. Elke vereniging vaardigde een meisjesteam en een jongensteam voor dit jeugdkampioenschap af. Het team van de KWVL bestond in mijn tijd uit

'De naam Ruft paste precies op het spiegeltje'

sturen van de jachthaven in Kudelstaart naar het starteiland, waarop ik gedropt werd tijdens de wedstrijden. Na de wedstrijden mocht ik dan weer sturen naar Kudelstaart. Zo'n daginvulling gaat na een tijdje wel vervelen. Ik wilde zelf zeilen. Op mijn 10e (1953) kreeg ik een 'veeldehands' zeilbootje, dat een beetje op een mini-Pampus leek. Lattenbouw en bovendien van vurenhout. Uiteraard een vaste kiel, waaraan het roer zat net als bij de Pampus. Het oude tuig was niet veel soeps en qua grootte vergelijkbaar met dat van de Pluisjes (de Jeugdklasse). Mijn moeder verzond de naam 'Ruft', die precies op het kleine spiegeltje paste. De Ruft zag er ongewoon uit en daarom keek men ernaar en werd er vrijwel altijd gelachen om de naam. Mijn vader was lid van de Vereniging in Loosdrecht

Vereeniging. De Vereniging had 7 Pluisjes en 5 Tornado's (een soort FD in knikspantuitvoering). De Jantjes leerden zeilen in de Schouwen, Pluisjes en Tornado's en zodra je je bemannings- en stuurmansbrevet gehaald had, kon je voor fl 1,50 een Pluis en voor fl 4,50 per dag een Tornado huren. Ik haalde de brevetten in het eerste jaar, want dan kon ik vaker aan wedstrijden meedoen. In die tijd hingen er in de schuitenhuisen van de Vereniging heel wat 12-voetsjollen. Het was toen, dat ik in de jol 259 van mijn tante (momenteel van Wim Broer) mee zou gaan doen aan de Hollandweek I. Na een paar weken oefenen schreef ik mij in, maar op het laatste moment werd mijn inschrijving geweigerd want de meetbrief was verlopen! Gelukkig kon ik nog snel een Pluis van de Vereniging

Annelies Vunderink met haar bemanning Lia Gleichman (waarmee ik 16 jaar later getrouwd ben) en ik zeilde met Dim van Marle als bemanning. Er werd gezeild voor het beste meisjesteam, het beste jongensteam en het beste overall clubteam. In 1959 in Burnham-on-Crouch in Engeland (op stroom) werden Annelies en Lia 2de, Duuk en Dim 1ste en ging ook de Gold Cup naar de KWVL. Dat was echt succesvol. Er werd daar in de Enterprise gezeild. In 1960 werden we in dezelfde samenstelling uitgezonden naar Cascais in Portugal. Wij zeilden daar in de Snipe. Het meisjesteam won, het jongensteam werd 4de. In 1961 werd op het meer van St Moritz in Zwitserland gezeild in de Vaurien. Annelies en Lia werden weer 1ste en ik, nu met Tjeerd de Jong als bemanning, werd 4de en bovendien

wonnen we gezamenlijk de Gold Cup weer. In 1962 werd dit evenement in Flying Juniors bij Sandham vlakbij Stockholm in Zweden verzeild. Annelies, nu met Marleen van Duyl (Lia was te oud) werd 1ste en Duuk met Tjeerd 2de. De Gold Cup misten we op een haar na. Coen Gülcher (ik was oomzegger) was vanaf 1955 de grote promotor van de Flying Junior (FJ), maar hij heeft het pas in 1959 voor elkaar gekregen, dat de FJ in 1960 als proefklasse in Nederland werd toegelaten. Internationaal was de FJ al in veel landen actief. In 1960 kocht ik met al mijn spaargeld, plus de opbrengst van de Ruft en wat hulp een FJ. Deze FJ, de nr. 3, heeft mijn grootmoeder Flevo Jr gedoopt. De romp had een constructiefout en werd door van Doesburg vervangen met nummerbehoud. Deze FJ verkocht ik aan het einde van het seizoen 1961. Van de opbrengst kocht ik een nieuwe romp, dat werd de 303 met de naam Flevo Jr II en ik kocht ook wat gereedschap. Samen met Cees Kurpershoek maakte ik het beslag. Lakken kon bij mijn grootouders in de garage. Van het één kwam het ander. Cees en ik maakten ook beslag voor de

ging samen met zijn jongere broer Rolf FJ zeilen. Ook zij waren jammer genoeg eigenlijk direct al te zwaar.

Op 20-jarige leeftijd werd ik in 1963 met de toen 13-jarige Coky van den Berg in San Remo, Italië, Wereldkampioen in de FJ. Dat heb ik in 1965 in Saltsjöbaden (Zweden) met Joan van Ogtrop en in 1967 op Lac St. Louis vlakbij Montreal (Quebec, Canada) met Marleen van Duyl en daarna in 1969 in Muiden met Gerrie Kersbergen, kunnen herhalen. Bovendien ben ik met Joan van Ogtrop in 1967 in Carnac (Frankrijk) Europees Kampioen geworden. Omdat Coky nog maar 13 jaar oud was, mocht hij niet bij mij bemannen tijdens het NK 1963. Ik behaalde toen met Jan Willem Gülcher het Nederlands Kampioenschap.

Ik heb eind 1963 nog een tijdje in een Verbonds-Finnjol gevaren, maar ik vond mijzelf te licht. Daarna, in 1964, kreeg ik een Verbonds-FD aangeboden. Cees Kurpershoek was inmiddels aangemonsterd bij Ben Staartjes in de Tempestklasse. Uiteindelijk heb ik met Clé Jelts in de Verbonds-FD gevaren. We hebben geen deuk kunnen slaan in de

financieel directeur tot mijn 65^{ste} in 2008. In datzelfde jaar, 1975, kwam ik Lia weer tegen en zijn wij later dat jaar getrouwd. Lia zag in *De Telegraaf* de jol 239 te koop staan voor een laag bedrag en na een uitgebreid telefoongesprek met Marijn Noordanus, die van alles wist te vertellen over het bootje, kocht zij de jol 239 ongezien. De eerste jaren heeft-ie in de garage gestaan. We waren veel te druk met wonen, werken en gezinsopbouw. Bovendien had ik tijdens mijn studie in de jaren '67 en '68 de houten mal van de Felucca Kornati 606, een Koopmans ontwerp van 6,06 m lang, genaamd Duukelaar samen met mijn studievriend, Hein Beuth, afgebouwd. Ook daarin hebben we in de IOR VIII behoorlijk succesvol gevaren. Eind '76 heb ik de Dogger, een 9,42 m Van de Stadt-ontwerp, van mijn vader overgenomen. De Duukelaar met trailer, waarin we in september 1975 onze huwelijksreis naar de Engelse Kanaaleilanden maakten en waarmee we in 1976 twee weken in Denemarken rondvoeren, is in 1977 met weemoed verkocht.

Lia's jol 239 heette Jan Hin en werd

'In 1964 bedacht ik het vaanklemmetje'

eerste DN-ijszeilers, die Kees Kortenoever bouwde in 's-Graveland en we maakten beslag voor nog een paar FJ's. Uiteindelijk concentreerden we ons op het maken van vaantjes en luchtzakken. In 1964 bedacht ik het vaanklemmetje. Ik wist toen niet, dat er zoveel boten waren, die met dat klemmetje zouden gaan varen. In de FJ 3 voer ik regelmatig met Cees Kurpershoek of met Tjeerd de Jong als bemanning. We waren heel succesvol. In de FJ 303 voer ik in 1962 nog met Cees Kurpershoek, maar we werden samen helaas te zwaar. Ik herinner mij nog, dat ik met harde wind op de Braassemmermeer binnen op de bodem zat en Cees op het dek, terwijl de houten mast halverwege buiten het loefwant boog. We gingen wel heel hard, maar de mast moest wel vervangen worden en dat bleef niet bij één keer. Cees

hegemonie van het team Ben Verhagen-Nico de Jong. Na anderhalf jaar is de FD weer teruggegaan naar het Verbond.

Na mijn studie heb ik 3½ jaar in Calgary gewerkt bij twee bootbouwerijen. Eerst bij Small Craft of Canada en later bij Glenmore Sailboats. Het was een leuke tijd. Vanwege mijn wedstrijdervaring heb ik aan heel veel wedstrijden meegedaan kriskras door Noord-Amerika. In 1971 werd ik Canadees Kampioen in de Internationale Fireball-klasse en in 1973 en 1974 werd ik Noord-Amerikaans Kampioen in de Sea Spray-catamaran.

Eind 1974 keerde ik terug naar Nederland en ging begin 1975 werken bij het familiebedrijf L. Wurfbaïn & Co bv, een internationaal handelsbedrijf in voornamelijk rubber en latex. Eerst op de handelsafdeling en vanaf begin 1985 als

eindelijk naar Loosdrecht gebracht. Veel tijd was er nog niet voor de jol, maar toch heb ik samen met mijn nichtje Gwen Dudok van Heel in 1978 meegedaan aan het NK in Loosdrecht. Subtoppers waren we toen. Ondertussen waren Lia en ik druk met onze drie kinderen en kwam de Jan Hin eigenlijk niet van de plas. Na de Hollandweek in 1988 hebben we de jol aan Hans van der Meer verkocht. In november van datzelfde jaar hebben we tegelijk met Will Blaauw en Fred Lachotzki bij Hans van der Meer ieder een jol laten bouwen. In 1989, tijdens het 75-jarig lustrum van de 12-voetsjollenklasse in Nederland, werd onze jol, de 753 Pokerdoos, op De Kaag gedoopt. Een mooier moment voor de doop van onze jol tijdens alle feestelijkheden rond het lustrum, kon je je niet denken. De eerste

jaren voer ik nog met mijn zelfgemaakte zeil, dat met al zijn coupenaadjes door het leven ging als de BH van Duuk. In 1993 kocht ik een nieuw zeil. Dat ging net even sneller dan de BH. Het NK in Loosdrecht ging net aan mijn neus voorbij. Gelijke punten met Cees Douze. Ik had weliswaar de laatste wedstrijd van Cees gewonnen, maar de regels waren net veranderd en toen bleek, dat Cees na de eentjes en tweetjes een drietje meer had dan ik. Met datzelfde zeil (12 jaar oud) werd ik met Lia in 2005 in Alkmaar wel Nederlands Kampioen.

We doen lang niet altijd mee met de NK's. Dat komt mede door de concurrentie met heerlijke zeilvakanties op de Dogger en vanaf 2003 met de Bolle Bato. Wij maakten tochten langs de Engelse zuid- en oostkust en zeilden naar Noorwegen via Kristiansand naar Oslo en langs de Zweedse westkust via Kopenhagen en het Kieler Kanaal weer terug naar huis. Ook zeilden wij met de klok mee via de Limfjorden om Jutland en de rest van Denemarken heen. Wij maakten het jaar daarop een prachtige zeiltocht via Whitby langs de oostkust van Engeland en Schotland noordwaarts, voeren door het Caledonian Kanaal naar de westkust van Schotland en via Oban, Isles of Mull en Skye, naar Stornoway op de Hebriden. Vandaar verder om de beruchte Noordwestkaap Cape Wrath langs de noordkust van Schotland naar de Orkneys om vandaar weer terug te zeilen langs de oostkust van Schotland en Engeland naar Whitby. Vandaaruit maakten wij weer de oversteek naar

Vlieland. Het was geweldig. Onze langste tocht hebben we het jaar na mijn pensionering gemaakt. In drie maanden zijn we via het Kieler Kanaal, langs de oostkust van Denemarken, via Göteborg door het Göta Kanaal naar de oostkust van Zweden en vandaar naar Stockholm gevaren. Daarna in etappes naar Helsinki en vervolgens zijn wij overgestoken naar Estland, waar we Tallinn bezochten. Vanuit Dirhami (de noordwestelijke haven van Estland) voeren we via Gotland en Öland langs de oost- en zuidkust van Zweden naar Denemarken en via het Kieler Kanaal, de rivier de Eider, Helgoland en de Waddeneilanden weer terug naar onze ligplaats in Enkhuizen. Deze zeiltocht was wel het klapstuk van al onze zeilpartijen. Verder hebben wij genoten van onze zeiltocht langs de zuidkust van Turkije en het varen in het Caraïbisch gebied in huurschepen. De laatste jaren zijn we veel luier geworden en beperken we ons tot Zeeland en vooral de Waddeneilanden en Friesland, waar wij nooit genoeg van kunnen krijgen. We mikken het dan zo uit, dat we met de Bolle Bato op tijd aankomen in Grou om daar aan het leuke klassenevenement mee te kunnen doen en gaan dan vanuit Grou een beetje heen en weer met de trein om de Pokerdoos en auto op te halen en weer terug te brengen.

En dan is er nog iets wat de 12-voetsjol ons bracht. Zeilen met de jol in het buitenland! De jol bracht ons naar Portofino en naar Napels, twee keer naar Bracciano bij Rome en naar Venetië in Italië. En de jol nam ons twee keer mee naar Lac l'Ailette

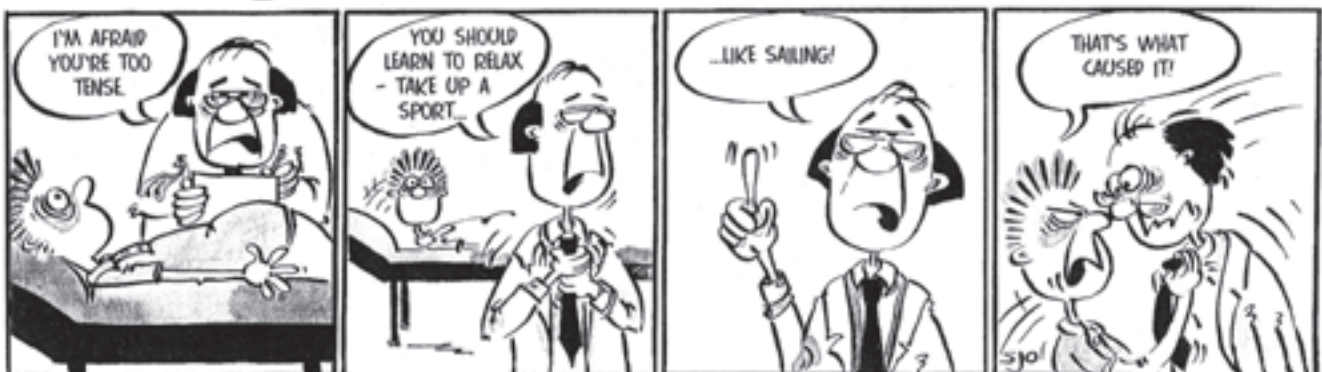
in Frankrijk. Wat hebben wij toch veel aan ons jolletje, de leuke jollenmensen en aan het zeilen te danken.

Als je lid bent van zo'n bijzondere club als De Twaalfvoetsjollenclub, moet je er ook iets voor doen. De dingen gaan nu eenmaal niet vanzelf. Zo ben ik van 2000 tot 2004 penningmeester geweest in het bestuur van Jan de Vreede. Enkele jaren later vroeg Pieter Bleeker mij om opnieuw in het bestuur te komen als link met de Technische Commissie. Dat heb ik van 2008 tot 2011 gedaan. Daarna ben ik in de TC gebleven tot juni 2016. Er is in die periode veel gebeurd. De klassenvoorschriften van de nationale klassen moesten omgezet worden naar de internationale standaard. Dat is nu voor 90% klaar. Maar dat betekent ook de komende jaren dat het Verbond nog een paar hoofdstukken om moet zetten. Dat gebeurt periodiek en moet goed gecontroleerd worden. Bovendien moesten een aantal jaren geleden de bestaande tekeningen van de 12-voetsjol opnieuw gemaakt worden. De oude software was niet compatible met de nieuwe. Een absoluut drama! Het kostte dagen om alles te controleren en te laten verbeteren en opnieuw te controleren. Ik heb het met plezier gedaan en ik heb het ook met plezier overgedragen aan mijn opvolger.

Sinds begin 2016 ben ik klassencontroleur en mijn doel is om zo veel mogelijk 12-voetsjollen even langzaam te laten gaan.'

Duuk Dudok van Heel | 573 Pokerdoos

The forgotten art of relaxation...





Jollenwedstrijd bij de Haarlemsche Jachtclub omstreeks 1920. Foto Archief HJC.

Overleden

H.W. (Rini) Slee	2 januari 2017
A. Bosman	24 januari 2017
K. (Kees) ter Laan	15 februari 2017

Ledenmutaties

Nieuwe leden per 2017

R. (Ronald) Pfeiffer	Essenweg 39, 3062 NS Rotterdam	06-53437299	ronald@pfeifferlegal.com	B-lid
S.T. (Sipke) Schuurmans	Maalderij 7, 2353 NT Leiderdorp	06-13614760 071-7851285	sipke.schuurmans@gmail.com	830 Geintzje

Wijzigingen

J. (Jantien) Bongenaar	Plein 59, 1861 JX Bergen	06-17826683		B-lid
P.A.J. de Boer	pajdeboer78@gmail.com			
H.C.H. (Rieks) Reyers	06-15380050			

Lidmaatschap beëindigd

E.J.A. (Ed) van Odijk	448 Houdt 'm
P.J. de Vries	830 Geintzje - verkocht aan S.T. (Sipke) Schuurmans

Voor overige wijzigingen en aanvullingen in het jollenregister zie www.twaalfvoetsjollenclub.nl. Wilt u zo vriendelijk zijn om correcties door te geven aan: secretaris@twaalfvoetsjollenclub.nl? Wijzigingen voor het register kunt u doorgeven aan froukjedaniels@hotmail.com. Hartelijk dank voor uw medewerking.

Contributiefactuur 2017

€ 35,00 voor Leden met jol (L)

€ 25,00 voor Bijzondere leden zonder jol (B)

€ 24,00 voor Donateurs (D)

Rek.nr.: NL14 INGB 0003 067 490 ten name van Twaalfvoetsjollenclub o.v.v Contributie 2017 met jolnummer voor Leden, of B of D voor Bijzondere leden of Donateurs.

BIC-nummer: INGBNL2A

Uw penningmeester vraagt om een spoedige en een complete betaling. Compleet in de betekenis van vermelding van L en het zeilnummer van de boot of een B of D.

UITERSTE BETAALDATUM 30 APRIL 2017.

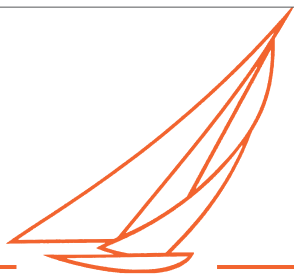
LAATSTE BLIK

Dinghy power

*It's not the size of
your dinghy that
matters but how
you sail or row it.*



Jachtbouw



de Groot

Nieuwbouw, onderhoud en reparaties
Gespecialiseerd in houten jachten

Gerrit Imbosstraat 5
9607 PA Foxhol (Gr.)
Tel. 0598 - 371722

www.jachtbouwdegroot.nl
info@jachtbouwdegroot.nl



BOOTBOUWERIJ "VRIJHEID" BV

Bootbouwerij "Vrijheid" is al 65 jaar een begrip in Loosdrecht. Voor de bouw van een nieuwe 12-voetsjol en reparatie- en onderhoudswerkzaamheden van houten schepen. Tevens winterberging en mastenmakerij.



Foto's John Mol

SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL

voor liefhebbers van houten boten



HOUTEN SLOEPEN EN VLETTEN OP BESTELLING,
BOOTBOUWSCHOOL, JACHTHAVEN,
ONDERHOUD EN REPARATIE



Hans Resoort en Patricia Scherpel
Oud Loosdrechtsedijk 97a
1231 LR Loosdrecht
035 - 58 21 298
www.scherpel.nl

