

# Kuippraat

Beste Bavaria vrienden,

Voor ons de eerste keer om het voorwoord van deze laatste Langzij 2004 in te mogen vullen en zoals jullie zien, gelijk ook de kop veranderd. (nieuwe bezems/ luiwagens.....)

Het vaarseizoen zit er inmiddels weer op en de meeste schepen zijn winterklaar gemaakt en overwinteren op de wal of zoals uit het forum blijkt ook vaak in het water.

Ook dit jaar hebben weer de nodige activiteiten plaatsgevonden, welke zeker geslaagd genoemd mogen worden. Als voorbeeld het najaarsbezoek aan de Bavariafabrieken waar weer grote animo voor was en we zeker voor 2005 naast het Hemelvaart en Pinksterweekend weer hoog op de agenda zullen zetten.

Het bestuur heeft ook niet stil gezeten en een aantal nieuwe ideeën zijn te water gelaten waar we middels een enquête graag jullie gewaardeerde mening over willen weten. Wij zouden graag in 2005 een nieuwe koers willen varen en met name een vereniging willen worden met statuten en reglementen zodat e.e.a. ook formeel gewaarborgd is en blijft.

Met beide importeurs zijn ook gesprekken gevoerd waarbij naar voren kwam dat er een mogelijkheid zou kunnen ontstaan waar gezamenlijk evenementen en workshops georganiseerd kunnen worden, dit zullen we later verder uitwerken.

De beide zeilweekenden (Hemelvaart en Pinksteren) zullen in ieder geval door Van der Bosch worden gesponsord. Het bezoek aan de Bavaria werf in Duitsland zal weer door Holland Sailing mede worden georganiseerd.

Inmiddels zijn nieuwe vlaggetjes

besteld, met het nieuwe logo en ja, ook van betere kwaliteit en iets kleiner van formaat zodat we er wat langer plezier van kunnen hebben. (Sponsored by vd Bosch) Met Holland Sailing besproken om caps en stickers voor ons te verzorgen, hier komen we tijdens de ledenvergadering verder op terug.

De ledenvergadering 2005 zal wat later dan gebruikelijk plaatsvinden n.l. 12 maart, om zodoende het bestuur wat meer tijd te gunnen om naar aanleiding van de enquête de zaken goed voor te kunnen bereiden.

Ons secretariaat, Jan en Ria van Veen hebben te kennen gegeven om in het voorjaar 2005 te willen stoppen met deze activiteiten, wat we als bestuur uiteraard erg jammer vinden, maar gelukkig hebben we bijzonder snel een ander koppel n.l. Ton Mommers en Evelyn Eman, bereid gevonden dit werk, naast de Bavaria Website, op zich te willen nemen, waarvoor onze dank en ook hier komen we 12 maart op terug.

Nogmaals graag jullie aandacht voor de enquête, want als bestuur hebben we jullie als leden hard nodig, niet alleen om ons het werk te laten doen, maar zeker ook om gezamenlijk met jullie activiteiten te ontwikkelen en te organiseren, want dit kan ons inziens niet alleen door het bestuur getrokken worden!!

Rest ons jullie hele fijne feestdagen en een gezond 2005 toe te wensen met veel vaarplezier.

Namens het bestuur,

Albert en Frieda,

*Vanaf 1 jan 2005, 1 jaartje eerder dan gepland met pensioen en geheel tot jullie dienst.*

## Inhoudsopgave

Kuippraat	1
De nieuwe voorzitters stellen zich aan ons voor	2
Opstapper nemen geen blad voor de mond	3
Plantjes	4
Hemelvaartweekend 2004	6
Wisseling van de wacht bij Langzij	9
Pinksterweekend 2004	10
Uitslag wedstrijd 1e Pinksterdag	11
Reisverslag van de Rhea (deel 5)	12
www.BavariaClub.nl	15
Verslag van een verre Reis	16
Team-Windrose zeilt op een Bavaria 44	21
Jeugdbabbels	23
Lidmaatschapregels	24
Programma 2005	24

## Colofon

### Bestuur Bavaria Club

#### Voorzitters:

Frieda en Albert Rink  
voorzitter@bavariacub.nl  
0186 - 652431

#### Penningmeesters:

Mireille en Willem Boswinkel  
penningmeester@bavariacub.nl  
06 - 53 989 741

#### Secretarissen en Redactie:

Ria en Jan van Veen  
Bakboord 19, 1602 CA Enkhuizen  
0228 - 322480  
*vanaf 12 maart 2005:*  
Ton Mommers en Evelyn Eman  
Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten  
030 - 6775702  
secretariaat@bavariacub.nl

#### Divisie Zuid:

Gerben & Gepke van Bers  
Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarssen  
divisie.zuid@bavariacub.nl  
0346 - 553444

#### Samenstelling en opmaak:

Ton Mommers en Evelyn Eman  
redactie@bavariacub.nl

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# De Nieuwe Voorzitters stellen zich aan ons voor

Numansdorp Juni 2004

## Beste Bavaria Clubleden

Graag willen wij ons als de nieuwe voorzitters van onze club aan jullie voorstellen. Zoals de aanwezigen van de Pinkstertocht 2004 hebben meegemaakt zijn wij op de eerste Pinksterdag tijdens het diner, zowel door Feye als door Willem aan jullie voorgesteld en geïnstalleerd. Het is in het Hemelvaartweekend eigenlijk als grap begonnen, maar gedurende de dagen die volgden werd het steeds serieuzer en bij het ontbijt op zaterdagmorgen hebben we JA gezegd (Met dank aan Mireille, Willem, Gepke en Gerben)

Wij zijn Frieda en Albert Rink, reeds 30 jaren woonachtig in Numansdorp aan het Hollands Diep Beiden van dezelfde leeftijd (gebooren 24/12 en 31/12 van het jaar 1945). Onze roots liggen echter in Friesland

We hebben een zoon / schoondochter en 2 kleinkinderen, Fleur en Nils. Zij zeilen ook (nog niet in een Bavaria, maar dat komt nog wel ?) Wij zijn in het gelukkige bezit van een Bavaria 44, welke vorig jaar April te water is gelaten en aan al onze wensen voldoet. Ons schip heeft de naam Adanna gekregen en we liggen in Herkingen (Marina). Ooit zijn we begonnen met een oud FJ-tje (30 jaar geleden) en langzaam doorgroeit naar wat we nu mogen bezitten.

Frieda heeft een verpleegkundige achtergrond en runt nu al vele jaren ons huishouden. Zelf ben ik werkzaam bij Shell raffinaderij in Pernis en mag daar een leidende job uitvoeren. Van 1997 tot medio 2001 hebben wij voor Shell in Nigeria mogen werken en wonen een heel aparte ervaring en



uniek om te doen. De naam van ons schip (Adanna) is dan ook genoemd naar een Nigeriaans meisje wat tot onze directe kenniskring behoorde, zo houd je de goede herinneringen levend.

Wij zeilen veel op de Zuid Hollandsche en Zeeuwse wateren, maar in de vakanties rond juni/juli zijn we vaak te vinden op het IJsselmeer en Terschelling (Friesland blijft trekken).

Eind 2004 zit mijn werkbare leven er op en gaan we met pensioen, we

zullen veel op de boot vertoeven en nog regelmatig in het noorden te vinden zijn!

Tot zover ons verhaal, we hopen velen van jullie tegen te komen en een praatje mee te maken. Wij zullen zeker niet proberen de vorige voorzitters te evenaren, maar wat we wel zullen doen is ons maximaal inzetten, samen met het bestuur en ALLE leden om deze gezellige club in stand te houden en waar mogelijk nog aantrekkelijker te maken.  
TOT ZIENS OP HET WATER

## Dank aan Anneke en Feye

Vanaf deze plaats een woord van dank aan Anneke en Feye voor de inzet welke zij als voorzitters van de club de afgelopen jaren hebben getoond. Tijdens het afgelopen Pinksterweekend is dit in het dankwoord van Jan duidelijk naar voren gekomen. Anneke en Feye we hopen waar nodig nog weleens een beroep op jullie te mogen doen.

# Opstappers nemen geen blad voor de mond

Begin juni waren wij te gast op de "Nerissa" de Bavaria 49 van Annelies en Bas van den Akker. Wij hebben gevaren van Nice naar Marseille en weer terug. Prachtige ankerbaaien, leuke havens, specifieke Franse kustplaatsen hebben een blijvende indruk bij ons achter gelaten. De reisbeschrijvingen van Bas en Annelies zijn van een dermate hoog gehalte dat wij ons beperken tot het schrijven van wat aardige wetenswaardigheden.

## Handigheid

Watersportuitdrukkingen en benamingen van onderdelen zijn in een meertalig overzicht te vinden. Groot was de verbazing bij het aanhoren van een gesprek met de schipper van een naast liggende etageboot. De Engelsman had moeite een noodzakelijk onderdeel bij de Franse leverancier per telefoon te bestellen. Bas onderbrak het gesprek en via zijn lichaamstaal werd het mij en ook de Engelse buurman duidelijk dat er gelensd (plasje gedaan) moest worden. We waren onbedoeld op het verkeerde been gezet. Na enkele ogenblikken was Bas weer boven! En gaf de Franse benaming, zelfs met toevoegingen, van bijbehorende zaken. Met de zelfverzekerdheid van een leraar Frans gaf hij de verbaasde schipper ook nog alles op een briefje. Onder de borrel vroeg ik: "hoe weet jij dit allemaal"? Annelies nam snel het woord, zoals Ruud van Nistelrooy de voorzitter, "Ik hoorde het gesprek onderdeks aan en heb snel in de Franse catalogus van Plastimo gekeken". "Je was me net voor", merkte Bas teleurgesteld op. En nam een forse teug van zijn Baco.

## Het Milieu.

In mooie ankerbaaien is het gebruik van een vuilwatertank nood-

zakelijk. Aan boord van de Nerissa zijn 3 toiletten. Zeg maar twee onderwater uitvoeringen en een milieutoilet, aangesloten op de vuilwatertank. Dit toilet is voor gebruik in de baaien waar het zwembad niet aan kwaliteit moet inboeten. Na enkele dagen ankeren moet op volle zee de tank geleegd worden. Afzuigpunten in havens zijn ons niet opgevallen. Het Bavaria-systeem valt op door zijn eenvoud (geen pomp e.d). Via een onder de tank gemonteerde afsluiter loopt de tank op natuurlijke wijze leeg, wat een treffende overeenkomst vertoont met de gebruikers. Zonder dat het afgesproken is zie je de bemanning achterom kijken. Wij waren zeer nieuwsgierig naar het effect. Zonder in details te gaan het is te vergelijken met een zanderig bospad. De kijkers in de kuip knikken elkaar instemmend toe met een blik van "dat zijn we kwijt". De spuikraan wordt om toerbeurt bediend niet omdat het lastig is maar juist voor de waarneming vanuit de kuip. Ik verdenk mij er zelf van dat ik de afsluiter na een procedure niet had gesloten. In de haven van Porquerolles stoorden wij ons mateloos aan de burens en had het weinig gescheeld of..... Gelukkig ontdekten we snel de oorzaak van de verontreiniging.

## Scherven brengen geluk !

De proviandering van een zeilschip met vier opvarende is een belangrijke activiteit. Bij een goed uitgeruste boot behoort een opvouwbaar boodschappenwagentje. Vooral de flessen water zijn moeilijk draagbaar en zeker als je er een behoorlijk eind mee moet lopen. Wijn blijkt ook bij de top 5 te behoren van veel gekochte artikelen. In het heerlijke klimaat van de Middellandse Zee (ook elders) is een goed glas Rosé aan te bevelen.

In het gezellige kustplaatsje Bandol, bekend om zijn voortreffelijke wijnen, mag je de kans niet laten lopen om aldaar de originele plaatselijk gemaakte Rosé te kopen. Deze wijn overstijgt ruimschoots het niveau van de kruideniers kwaliteit qua smaak en prijs. Door ietwat ruimer in te slaan dan de inhoud van de aan het boodschappenwagentje hangende tas eigenlijk toeliet, viel een van de prijzige wijnflessen in duizend stukken.

Snel schoot het winkelpersoneel toe gewapend met de dwelmachine, die bediend werd door een oudere baas met de uitstraling van een gepensioneerd wijnboer. Gezamenlijk met een jongere collega zat hij op zijn knieën om de scherven op te rapen. De oude man snoof aandachtig en keek eerbiedig naar zijn jongere collega waarbij ik dacht aan onderricht voor een bezoek aan een moskee.

"Bandol, Bandol", was het enige wat ze op gepast eerbiedige toon uit konden brengen. Wij snoven met hen ook nog een keer en konden de verrukte reactie van het winkelpersoneel begrijpen.

## Verkeerd begrepen.

In Sanery-sur-Mer is een pas gerestaureerde kerk. De muur- en plafondschilderingen zijn eigentijds, in een ikoon-achtige stijl en met sprekende kleuren, uitgevoerd. Op de centrale wand is Jezus geschilderd waarbij de wijze en innemende blik opvallend is. In de kerk liep een oud vrouwtje de uitgebrande kaarsjes op te ruimen. Ik had mij net omgedraaid van de wandschildering toen het vrouwtje langs mij liep en een eerbiedige buiging naar mij maakte welke ik terstond beantwoordde met een meer dan royale knik.

Haar verdere reactie was minimaal waarbij ik de gedachte direct losliet dat zij mogelijk zou vallen op



jonge mannen. Pas toen ik buiten was had ik door dat ze niet voor mij maar voor de wandschildering zo eerbiedig had gebogen.

### Iedere vergelijking gaat mank

Om het juiste eilandgevoel te krijgen behoort het verkennen van de kustlijn vanaf zee, maar ook vanaf de landzijde tot een must. Het eiland Porquerolles is ongeveer vergelijkbaar met Vlieland en in sommige zaken Terschelling. Er zijn echter markante verschillen in hoogte boven de zeespiegel. De hoogte van de voet van de vuurtoren van Vlieland is gering ten opzichte van een waarnemingspost op het eiland voor de Franse zuidkust. De fietspaden zijn primitief en kunnen niet in de schaduw staan van de geplaveide paden op de waddeneilanden. Alleen op een mountainbike (is niets anders te huur ca 11 euro per dag) kan je een fietstochtje maken. De prachtige uitzichten en doorkijkjes op de blauwe zee en de liefelijke ankerbaaien zijn adem benemend. Zo ook de steilheid van de hobbelige paden. De bossen zijn oud en tussen de bomen groeien prachtige bloemen. Het samenspel van

bomen en planten zorgen voor een aparte geur die het mijn inziens niet kan opnemen tegen het parfum dat ik in een overmoedige bui, (ver boven het gemiddelde bedrag van kwaliteitsparfum) voor Betty gekocht had. Tijdens een zeer hobbelige afdaling dacht ik erover hier een handel te beginnen in verende zadelpennen. Nooit geweten dat zadelpijn zo'n groot buitengebied kon treffen.

### Een unieke onderscheiding !

Er zijn maar weinigen in Nederland die zo iets hebben en je krijg het ook niet zomaar. Een continu presteren moet eraan voorafgegaan zijn. Maar in samenhang met een (zeil)boot is dit fenomeen nog niet voorgekomen; zodat het "uniekgehalte" opvalt. Wie is er nu niet klein begonnen was het uitgangspunt bij het samenstellen van de deskundige jury, die bestond uit Betty en Ad Dupain (zelfverkiezing), die als opstappers mee voeren op de Nerissa, een Bavaria 49 voet. (Weet u het nog: er gaan 3 voeten in een meter). Het is zeker geen nieuws dat het natje en het droogje een belangrijke rol spelen in de water-

sport. Het droogje komt er gemiddeld bekaaid vanaf, kijk maar als je op de steigers loopt en in de diverse kuipen gluurt: altijd macaroni met fabrieksmurrie. In de kombuis van de Nerissa viert de kookkunst hoogtij: niks geen prefab spullen maar altijd hand-made en met verse ingrediënten! Vooral de salades zouden de TV koks nog kunnen inspireren. De presentatie van de gerechten volgens de FAGEL LOOK deed de opstappers verbazen. Na rijp beraad, over een langere periode, is besloten een **ster** toe te kennen aan Annelies van den Akker. De goudkleurige ster steek mooi af tegen de fraaie betimmering in de kombuis. Via de achterdeur hebben vertegenwoordigers van een grote organisatie (met de bekende gids) laten weten ook, weliswaar steekproefsgewijs, het niveau van de kookkunst te willen controleren in het vaargebied van de Nerissa, hetgeen direct overtuigend door de zittende jury is afgewezen.

Zou de 'Dupainster' een serieuze bedreiging vormen voor 'u weet wel'?

*Ad Dupain*

## Plantjes

Posidonia, genoemd naar de Griekse wijsgeer Posidonius (± 135-51 v. C. schreef verhandeling over de getijden in samenhang met de maanstanden). Ik heb de naam Posidonia al eerder laten vallen. Het is een bloeiende zeeplant, geen wiersoort. Qua uiterlijk een soort zeegras, bladeren tot een meter lang, ±12 mm breed en donkergroen van kleur. Het vormt, samen met de algen en wieren, de basis van de voedselpiramide in de Middellandse zee en biedt aan een enorm gevarieerde massa zeebewoners voedsel, onderdak en schuilplaats (o.a. zeepaardjes). In de afgelopen miljoenen jaren (de Middellandse zee is veel jonger dan de oceanen) heeft zich daar een specifieke flora en fauna ontwikkeld. Het zeewater is veel

zouter dan de oceanen door de voortdurende verdamping, die zodoende er ook voor zorgt dat er een constante stroming oceaanwater bij de Straat van Gibraltar naar binnen stroomt. De vis- en plantensoorten zijn van oorsprong bijna allemaal afkomstig uit de Atlantische en enkele soorten uit de Indische oceaan; later enigszins gemuteerd.

In 1984 ontdekte men voor de kust van Monaco een nieuwe wiersoort. Ongeveer een stuk van 1 m<sup>2</sup>, helder groen van kleur. Aanvankelijk vermoedde men dat het om een vanuit de Rode zee binnen gekomen tropische wiersoort was. Het kreeg de naam *Caulerpa taxifolia* (behorende tot de Chlorophyta, oftewel Groenwieren, klasse

Chlorophyceae, orde Siphonales). Niet vermoedend dat het hier een bijzonder agressieve soort betrof nam men geen maatregelen. 15 jaar later, 1999, is er aan de Franse kust al een oppervlakte van meer dan 5000 hectare met dit zeewier begroeid! *Caulerpa* dringt de Posidoniavelden binnen en overwoekert daar alles doordat hij zo snel groeit. *Posidonia* groeit heel langzaam en breidt zich ook heel langzaam uit; er zijn jaren dat de plant nauwelijks bloeit en zaden vormt. Is erg gevoelig voor de temperatuur of verontreiniging van het zeewater, invloed van menselijk ingrijpen (aanleg havens) en vertroebeling (te weinig licht).

*Caulerpa* daarentegen gedijt tegen alles in: lage temperaturen; ver-



vuild troebel water; op rotsen die bloot staan aan zware golfslag; van 90 cm diepte tot 90 meter, overall kom je dit wier tegen. Nu kan men denken: nou ja de ene of de andere plant, dat maakt toch niet zoveel uit. Het grote verschil is dat *Caulerpa* giftig is. Er zijn maar twee soorten zee naaktslakken die er een beetje van kunnen verdragen en een enkele vissoort kan er ook wel wat van eten.

Vissen die ervan gegeten hebben worden ongeschikt voor menselijke consumptie. Gelukkig voor ons zijn de vissoorten die wel eens *Caulerpa* eten geen echte consumptievissen.

Vrij recent is dit wier ook voor de kust van California, Amerika ge-

signaleerd. Daar neemt men rigoureuze maatregelen om definitieve vestiging te voorkomen. Echt rigoureuus: zodra men er maar het kleinste plantje ontdekt gaat er een scherm van minstens 1 m<sup>2</sup> overheen en dan wordt er geconcentreerde chloor onder gespoten, zodat het wier afsterft. Ook alle leven op die 1 m<sup>2</sup> onder dat scherm is dan totaal vernietigd.

Wat deze geschiedenis nog wranger maakt is dat men genetisch onderzoek heeft gedaan om te kunnen achterhalen waar dit wier vandaan komt. Niks Rode zee. Uit het prachtige Oceanografisch museum te Monaco! In die tijd was de beroemde Jacques Cousteau, de grote voorvechter voor het be-

schermen van de zee en haar bewoners, daar directeur. Wel heel wrang! Daar heeft men het wierplantje, dat het zo leuk deed in de aquaria laten ontsnappen. Het was een door de mens gekweekt aquariumplantje, heel onschuldig zolang het maar onder controle bleef. Nu dreigt er voor de Middellandse zee een heuse ecologische ramp. Op de plaatsen waar *Caulerpa taxifolia* al hele kamerbrede tapijten van hectares groot heeft gelegd, verdwijnen langzamerhand de andere zeebewoners; ze hebben er weinig te zoeken.

Ik houd u van eventuele verdere ontwikkelingen op de hoogte.

*Annelies van den Akker*

## Baat-je

# Instrumentenpaneel

gecombineerd met een r.v.s. handgreep bij de kaartentafel in een Bavaria 34

In de Bavaria 34 zit boven de kaartentafel geen console voor eventuele plaatsing van apparatuur. De deurtjes waarin het schakelpaneel is opgenomen bieden ook weinig ruimte. Daarnaast is er bij binnenkomst van de kajuit vanaf de trap geen directe mogelijkheid om je vast te grijpen bij een onverwachte beweging van de boot. Nu heb ik voor de twee boven genoemde problemen een oplossing gevonden.

Eerst een kastje maken, gewoon een rechthoekige doos met afgeronde hoeken en een verhoogde rand aan de bovenzijde voor pennen, een harpsluitingsleutel, sleutels e.d. Vervolgens een r.v.s. buis (diam. 30 mm) inlaten in de verdikte rand in het plafond waar de spotjes in zitten. **PAS OP DAT DE LEIDING**

**VOOR DE SPOTS NIET WORDT BESCHADIGD!** De buis loodrecht naar beneden inboren in de rand van het tussenschot tussen kaartentafel en bank. In het kastje de buis vanzelfsprekend ook verticaal doorboren. De verbinding tussen kast en buis en de plaats waar de buis in de rand van het tussenschot komt met polyesterhars verlijmen. Vanaf de kaartentafel gezien door de rechterkant van het kastje twee stukken rvs pijp doorboren en vervolgens in de stijl van de kastenwand boren. Ook deze voorziening met polyester verlijmen.

Door deze uitvoering te kiezen, hoeft men niet op een moeilijke manier iets tegen de zijkant van de kastenwand te contramallen, krijg je toch voldoende diepte in de kast en kunnen de deurtjes van het kastje boven de bank en het schakelpaneel ook nog open. In de voorzijde van de kast heb ik een radarscherm, een navtex en een digitale barometer aangebracht. De bekabeling loopt door de horizontale bevestigingspijpjes naar de ruimte achter het schakelbord en wordt daardoor netjes weggewerkt. De horizontale pijp dient nu tevens als handgreep.

*Gerben van Bers*



# Verslag Hemelvaartweekend Zeeland 2004

door: Gerben van Bers

Nadat alle voorbereidingen van het hemelvaartweekend weer achter de rug waren kwam het zo langzamerhand aan op uitvoering van de plannen. In eerste instantie was het plan om het westelijke deel van de Oosterschelde te bevaren. Dat leek spaak te gaan lopen op de restaurants. Vervolgens een poging gedaan om het evenement te verplaatsen naar het oostelijk gedeelte van de Oosterschelde, d.w.z. ten oosten van de Zeelandbrug. Maar ook daar liepen we vast op de restaurants. Het schijnt dat er, langs de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren wat minder gelegenheden zijn waar zo'n honderd mensen ondergebracht kunnen worden dan rond het Markermeer en IJsselmeer. Maar goed, weer teruggeslagen op het oude plan en in onderhandeling gegaan met de restaurants ten westen van de Zeelandbrug en de zaken uiteindelijk toch voor elkaar gekregen.

De ontmoeting op hemelvaartdag vond plaats in Colijnsplaat. Vrijwel ieder schip kon in een box gelegd worden. Het weer werkte

weer mee en onder een zonnetje werden tijdens de steigerborrel handen geschud en kwamen de verhalen van de vakanties en andere belevenissen van het afgelopen jaar boven water. Voor iedereen was er weer een drankje en een hapje. Vervolgens kregen schippers en bemanning de gelegenheid om zich te verfrissen en liepen we vervolgens richting restaurant "Le Bras de Mer" in het dorp. Overigens het enige restaurant hier, met voldoende ruimte voor onze club.

De kok had een uitstekend warm en koud buffet georganiseerd en had alles uit de kast gehaald voor het Grand Luxe Dessert als afsluiting. Tijdens het eten werden we muzikaal begeleid door het duo "Ut Gedonder". Zij speelden zee-mansliedjes en op verzoek andere nummers. Er werd zelfs een poging ondernomen (met redelijk succes) om het nummer "Smoke on the Water" van Deep Purple te spelen op verzoek van wat oudere jeugd. De kinderen werden ook op een prima manier door hen ver-

maakt. Zij hadden diverse kleine instrumenten bij zich die werden uitgedeeld aan de kinderen en zo liepen zij als een soort orkestje door het restaurant.

De volgende morgen een palaver bij het havenkantoor. De weersverwachting was redelijk: zonnig, een kleine kans op een bui, een stevige wind (5 tot 6 Bft) en een graad of 20. De startlijn voor de haveningang van Colijnsplaat werd mede geflankeerd door de ALOHA. De foto's van Eric Mosseelaar op de Bavariasite, dit jaar medeorganisator, laten schitterende luchten, prachtige tegenlichtopnamen richting Zeelandbrug en mooie acties van zeilende Bavaria's zien.

Het veld werd evenals vorig jaar over twee starts verdeeld. Bij de eerste start gingen de schepen t/m 37 voet over de lijn en tien minuten later de schepen vanaf 38 voet. Bijzonder was wel de aanwezigheid van wel 6 jachten van 44 voet die zich op majestueuze wijze over de startlijn manoeuvreerden.





De opdracht was om "met-de-klok-mee" de ondiepe plaat tussen Colijnsplaat en Roompot te ronden. Met de NW wind hadden we alle typen koersen er in zitten plus de getijdestroom.

Helaas haalde de wind aan tot dik 7 Bft en viel na het eerste rondje het ene naar het andere schip uit waardoor de beslissing genomen werd om de wedstrijd te staken en koers te zetten naar Roompot Marina.

In de haven hadden we een knusse plaats in de kom vlakbij het havenkantoor.

De steigerborrel met bittergarnituur en vishapjes werd muzikaal ondersteund door een accordeonist die zeemansliederen vanuit de kuip van één van de schepen ten gehore bracht. Wederom bleven de weergoden ons gunstig gestemd.

Tegen de avond togen we naar de eerste verdieping van het ronde restaurant "Bestevaer" aan de haven. Van hieruit hadden we een magnifiek uitzicht op de Oosterschelde. De sfeer van die avond stond in het teken van de Méditerranee. De kok had het open buffet geheel in stijl opgezet met gerechten van landen rond de Middellandse Zee en niemand kwam hieraan te kort. De muziek werd verzorgd door het kwartet RITMOS CALIENTES en bestond uit mensen die uit alle hoeken van de wereld afkomstig waren. Zij wisten een goede sfeer neer te zetten en

waren zelfs zo enthousiast dat ze een uur langer hebben gespeeld dan volgens afspraak zou moeten! De kinderen hadden net als vorig jaar hun eigen wedstrijd en het fanatisme was er niet minder op geworden. Het was een vragenlijst die ze te beantwoorden hadden en een te maken en te kleuren tekening. Zij hadden hun resultaten ingeleverd gedurende de steigerborrel en tijdens het eten werden de prijzen hiervoor uitgereikt. De verdeling was als volgt:

Eerste plaats en een beker voor: Aimée Snoek van de SOLAZ

Tweede plaats en beker voor:

Linda van Valen van de ARIËLLE

Derde plaats en een beker voor:

Anne-Fleur Snoek van de SOLAZ

De overigen kregen een medaille

uitgereikt.

De prijzen voor de zeilwedstrijd werden niet uitgereikt vanwege de afgelasting. Uiteraard blijven de prijzen staan tot volgend jaar!

Na een verkwikkende nachtrust keerden we terug naar hetzelfde restaurant om daar een uitgebreid ontbijtbuffet te nuttigen. Langzamerhand verlieten de diverse jachten de haven en keerden huiswaarts. Een enkeling maakte zich op voor de deelname aan het Pinksterweekend en zette koers naar het noorden.

Overigens een hoera voor de noordelijke deelnemers die zowel op de heen- als op de terugreis buitenom gevaren zijn om hier deel te nemen.

Volgend jaar proberen we weer een hemelvaartweekend op te zetten.

#### OPVALLENDE ZAKEN TIJDENS HET WEEKEND

De PICOLLINI heeft het weekend helaas niet kunnen meemaken. Zij kregen onderweg naar Colijnsplaat in de sluis van Bruinisse pech en moesten noodgedwongen afhaken. Volgend jaar hopen we dat ze wel kunnen meedoen.

"Onze Ouwe", John Verbeek, schitterde in afwezigheid. Hij moest verstek laten gaan door iemand die een trouwerij verkeerd (!?) had gepland.







De schippers van de AMPLITUDE kwamen glimmend van de teflon (?) en met een muts in de vorm van een krat Bavaria bier Colijnsplaat binnenlopen. Vanwege zijn, al drie jaar, niet te stuiten enthousiasme voor deelname en om boot, vrouw en hond in perfecte wedstrijdconditie te krijgen, en zelfs trainingen bij Roy Heiner (zegt hij) te volgen, werd hij onderscheiden op de slotavond.

De schipper van de BREEZER heeft door een combinatie van steigerborrel, hapjes, vermoeidheid en een zware onderhandeling voor de aanschaf van een 42 MATCH het eerste diner niet kunnen meemaken.

Bij de schipper van de SOGNO (had vorig jaar niet meegedaan en was nu weer present) schoten de emoties in zijn rug en heeft na Colijnsplaat van verdere deelname moeten afzien. Beterschap toegewenst en wellicht tot ziens in 2005. Schipperbitter schijnt goed voor je rug te zijn.

John Stalman wilde graag meezeilen met het hemelvaartweekend en

zou een boot regelen. Zoals altijd loopt alles bij John op rolletjes en ook dit keer. De boot was niet op tijd beschikbaar en nu we net het stigma "Bavaria's zijn de beste Adria's op het water" en het "te hoge caravangehalte" van de Bavariaschepen kwijt waren kwam John met een BAVARIA CAMPER (Wel grote bakskisten hoor!) ons hier nog even aan herinneren. Bij voldoende interesse staat hij binnenkort ook in zijn showroom. (Veel bergruimte, goed wendbaar, vast windscherm, in de winter eenvoudig in de achtertuin te stallen en rijdt bijzonder hoog aan de wind)

De nieuwe voorzitter is uit het hemelvaartweekend geboren. Met een, door Ton Pannekoek, haastig georganiseerde verkiezing tijdens de steigerborrel werd Albert Rink met 87 stemmen voor, 8 stemmen tegen en de rest onthoudingen reeds als voorzitter gebombardeerd. Tijdens het ontbijtbuffet werd hij met zijn vrouw Frida verder over de streep getrokken.

Als je meer wind krijgt en je verwacht dat schepen zich via de

#### Een woord van dank

aan de sponsoren die het mede mogelijk hebben gemaakt dat het een geslaagd Hemelvaartweekend 2004 is geworden.

- Van Den Bosch Yachting voor de drankrekening van de slotavond en de ondersteunende aanwezigheid
- Bavaria Brokers voor de bekers en medailles, die gedeeltelijk naar volgend jaar schuiven.
- Seldén Mast voor prijzen in de vorm van grote en kleine sporttassen, die geheel naar volgend jaar schuiven
- BOKMA Nederland voor de jonge, oude en vijf jaren jenever, de scheepskist om uit te proeven en de geschenkkistjes (die als prijzen uiteraard tot volgend jaar worden bewaard!)
- Van Wijk Wegenbouw Bodegraven voor de wijn bij de steigerborrel. Al voor de derde maal sponsor!
- Recon Schilderwerken Utrecht voor de muziek tijdens de tweede steigerborrel
- United Container Repair in combinatie met de overige onderstaande sponsoren voor de muziek tijdens de twee avonden
- Van Doorn Zeilmakers
- Container Trailor Repair Antwerp
- Mega Engeneering Antwerp



marifoon zullen afmelden, zet je gewoon je marifoon uit. Krijg je in ieder geval geen gezeur aan boord van de bemanning dat ze het ook wel hard vinden waaien en willen stoppen. (aldus de hint van de "HEER BOMMEL.NL")

In de restaurants moest, ondanks uitvallers, voor meer mensen worden gedekt dan er waren opgegeven. Bestaat de verstekeling dan toch nog?



## *Wisseling van de Wacht bij de Opmaak van de Langszij*

Al enige jaren wordt de opmaak van de Langszij in zijn huidige vorm verzorgd door Bert Piels. In het verleden was het formaat de helft van de huidige pagina grootte. Samen met Marianne Korving gestimuleerd door Popke Schaap heeft Bert de huidige layout ontwikkeld, waarbij vooral de strook met het schip aan de zijde van ieder blad opvalt. Recent gaf Bert aan, dat hij deze werkzaamheden eigenlijk niet meer kon verantwoorden in de tijd van de "baas". Wel hebben we nog

onderzocht wat het volledig laten drukken zou kosten, maar dit was gelet op de grootte van de oplage veel te prijzig. Hierdoor kwamen we toch weer terecht bij de kopieerder.

Tijdens de afgelopen bestuursvergadering kwam dit punt ter sprake, en gaf onze Webmaster Ton Mommers zich op om samen met Evelyn voortaan via DTP programma's de opmaak te willen verzorgen. Hierdoor wordt de continuïteit en de kwaliteit gelukkig gehandhaafd.

Bert heeft altijd heel plezierig samengewerkt met onze vorige voorzitter Feije Sijbrandij hoewel de tijdslijnen vaak onder druk stonden. Gelukkig heeft het eindresultaat daar nooit onder geleden.

Nogmaals Bert, hierbij namens het hele bestuur onze hartelijke dank voor je werkzaamheden in de afgelopen jaren, en we gaan er van uit dat we de artikelen door de leden aangebracht met net zoveel plezier zullen blijven lezen.



# Pinksterweekend 2004

door: Jan van Veen

In het Zuiden is het reeds een begrip geworden, dat rondom Hemelvaart een meerdaagse bijeenkomst wordt georganiseerd door de Bavaria club. Gepke en Gerben van Bers zijn degenen die hierin jaarlijks het voortouw nemen en met behulp van andere leden er een geslaagd evenement van weten te maken. In het noorden organiseren wij dat rondom Pinksteren. Hoewel het geen eenvoudige opgave is jaarlijks weer iets origineels te bedenken is het dit jaar toch weer goed gelukt. De beperkende factoren bij het organiseren zijn o.a het aantal deelnemende schepen met een gemiddelde lengte van 36 voet, het aantal havens welke voor de deelnemers goed bereikbaar zijn en de mogelijkheden om een gezellige feestavond te organiseren. Dit jaar hebben Anneke en Fije Sijbrandij het op zich genomen om de eerste dag in Workum te organiseren en samen met mijn vrouw Ria hebben wij Medemblik voor onze rekening genomen. En tussen beide steden ligt een stuk IJsselmeer en hierop heeft onze wedstrijdcommissaris Popke Schaap zich uitgeleefd. Alle voorbereidingen getroffen en nu afwachten of alles naar wens verloopt. Als deelnemer aan dit evenement hadden wij onze zwager en schoonzus uitgenodigd en zijn met z'n vieren op zaterdagmiddag vertrokken naar Workum. Bij jachthaven It Soal hadden Anneke en Fije een gedeelte van de haven gereserveerd, waar de deelnemende jachten bij elkaar konden liggen. Het was die dag prima weer en er werd door de deelnemers heel wat bijgepraat.



De Indigo met schipper Egbert Veldhuyzen wint de over-all prijs

Zelfs Ben van den Bosch kwam langs met een tas vol mooie flessen wijn. Wij hebben Ben uiteraard gevraagd volgend jaar weer te komen. 's-Avonds was er een diner afgesproken in het strandpaviljoen. Het werd een stevige wandeling, maar het was de moeite waard. De buffetten waren goed verzorgd en overvloedig en het was een prachtige voorjaarsavond. Een gedeelte van de groep heeft de maaltijd op het terras genuttigd. Daarna heeft een ieder zich op zijn eigen wijze voorbereid op de wedstrijd van de volgende dag.

De volgende dag, zondag 30 mei begon met het palaver. Popke Schaap voorzag de deelnemers van informatie omtrent de te houden wedstrijd. De wedstrijd werd gevaren onder wisselende weersomstandigheden. Onderweg hebben wij met diverse schepen strijd geleverd. Soms in ons voor-

deel en ook in ons nadeel. Zonder incidenten hebben alle deelnemers de finish bereikt. Onderweg zagen wij dat de nieuwe Bavaria Match een snel schip is en hoog aan de wind zeilt. Het was een mooie zeildag. In de Regattahaven van Medemblik was de Spa Regatta die dag net afgelopen en daardoor konden wij voldoende plaatsen voor de deelnemende jachten reserveren. De jongste generatie stond al te trappelen van ongeduld om te beginnen met de rubberboten roeiwedstrijd. Er werd fel gestreden om de eer en de prijzen.

Na afloop nodigde ik Fije uit, een borrel bij mij aan boord te drinken. Terwijl ik met Fije aan het praten was, vroeg ik mij af waar mijn vrouw Ria en mijn zwager en schoonzus Rienus en Loes gebleven waren. Totdat uit de achterkajuit het geluid van een wekker hoorbaar was. Bijna gelijktijdig

ging er een wekker in het vooronder af. Fije keek mij vragend aan! U heeft het al geraden, mijn gehele bemanning lag onder zeil. Daarna staken zij één voor één hun uitgeslapen hoofden door de ingang van de kajuit.

Om half acht werden wij verwacht voor het diner in Kasteel Radbout. Ons gezelschap paste perfect in deze historische ruimte. Er werd een vier gangen diner geserveerd en het geheel werd muzikaal omlijst door een echte troubadour. Tijdens het diner vond de prijsuitreiking van de zeilwedstrijd plaats. Ook dit jaar leverde dat weer een aantal verrassende winnaars op. Tijdens de winterbijeenkomst aan het begin van dit jaar hadden onze voorzitters Anneke en Fije aangekondigd te willen stoppen als bestuursleden. Beiden zijn creatieve mensen, die altijd met veel ideeën kwamen voor de te houden evenementen. Anneke en Fije zijn ook beiden aardige betrokken mensen en dan doet het altijd pijn om

van zulke bestuursleden afscheid te nemen. Uiteraard gaan wij ervan uit dat wij Fije en Anneke nog vaak zullen ontmoeten tijdens de door de Bavaria Club georganiseerde evenementen. Gelukkig hadden Mireille en Willem Boswinkel en Gepke en Gerben van Bers tijdens het hemelvaartweekend nieuwe kandidaten voor het voorzitterschap weten te strikken. Zij waren speciaal uit Numansdorp naar Medemblik gekomen om de feestavond mee te maken en zich als nieuwe voorzitters te presenteren. Albert bleek een vlotte en gezellige spreker te zijn en samen

met Frieda zullen zij uitstekend passen in het bestuur. Al met al een zeer geslaagde avond.

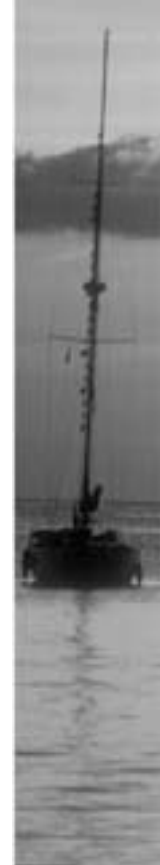
De volgende morgen vond de gezamenlijke koffiepauze op de steiger plaats. Door hun gezamenlijke gewicht drukten de Bavaria bezitters en hun aanhang de steigers een stuk dieper het water in. We zijn er toch in geslaagd de voeten droog te houden. Na veel gezoen en handengeschied kwam er een einde aan dit geslaagde weekend en keerden de schepen met hun bemanning terug naar hun thuishavens.



## ***Uitslagen Clubwedstrijd 1e Pinksterdag 2004***

deelnemer	scheepsnaam	type	tijd	deelnemer	scheepsnaam	type	tijd		
<b>klasse 1</b>				<b>klasse 3</b>					
1	Mommers	Mrs. T	34	4:46:19	1	V.d. Toorn	Nou Goed	37	4:44:47
2	Huizinga	Anyema	32	4:55:58	2	Kunst	Thalia	37	4:48:03
3	Van Dorp	Persephone	34	5:00:00	3	Van Veen	Ruimschoots	37	4:50:13
4	Paradijk	Taegewindj	32		4	Van de Steeg	Time Out	36	
5	Delfgou/V. Asperen	Wiedewaai	34		5	Wagenaar	Avalon	36	
6	Bakker en de Wever	Phoenix	32		6	Schaap	Cadans	37	
7	Mosterd	Comparis	320		7	Kamerling	't Lieverdje	37	
8	Ras	Samarosa	34		8	Van Weely	Breezy Anna	37	
9	Pronk	Main	300		9	V.d. Wetering	Marea	37	
10	Bos	Tuimelaar	32		10	John Verbeek	Aegir	37	
11	Dupain	Aruba	340		11	Kappert	Cappero	37	
<b>klasse 2</b>				<b>klasse 4</b>					
1	Drost	De Nonja	38	4:31:26	1	Veldhuizen	Indigo	44	4:28:58
2	Andreoli	Zeerover	38	4:38:01	2	van Gerven	New Limit	40	4:42:13
3	Westerhof	Lady Ann	38	4:41:31	3	Van den Akker	Natea	46	4:48:06
4	Rinsma	Senza	38		4	Mentz	Center One	44	
5	Sijbrandij	Sixpack	38 H		5	De Groot	Schuitezand	41	
6	Ytsma	Ylinx	40 Oc		6	Kemps	Kemphaan	40	
7	Van Hamersveld	Flegma	38		7	Stalman	Enjoy sailing	44	
8	Bos	Henrian	38 Oc		8	Sprenger	Sur 5	44	DNF
9	Boswinkel	Sir John	38 H						
10	Jansz	Marmick	38		<b>Over all prijs</b>				
11	Coelingh	Furioso	38		Veldhuizen	Indigo	44	4:28:58	
12	Schoots / Don't Worry be Happy		38		<b>Ad Dupain prijs</b>				
					Mommers	Mrs. T	34	4:46:19	

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



## **Reisverslag van Ger & Ineke Vlaming met de Rhea. deel 5: De thuisreis.**

De Rhea is een polyester zeiljacht type Bavaria 38H, afmetingen 11,85 x 3,95 x 1,50 m. Onze satelliet telefoon gaan we verkopen, dus daarop kunnen we binnenkort geen SMS-jes meer ontvangen. Voor vragen over onze reis zijn wij nog wel bereikbaar op ons e-mail adres: rhea@zeepost.nl.

In deel 1 zijn wij van Hellevoetsluis naar Gran Canaria gevaren, in deel 2 de oceaan overgestoken, in deel 3 op St. Maarten aangeland en in deel 4 zijn we via de Azoren in de Middellandse Zee beland.

Op 15 juli 2004 is de bemanning weer compleet na familiebezoeken in Nederland en in Spanje. Om 6.25 uur gaat het anker op bij Moraira, waar we inmiddels aangekomen zijn. Doel is Cala Badella op Ibiza, waar we tegen vieren aankomen. We kunnen ankeren op 14 meter diepte in de ingang van de baai, omdat de beste plekjes vol liggen met moorings van locale jachten. Het is prachtig weer en de volgende dag zeilen we met een flauw SE windje naar Puerto del Espalmador bij Formentera. Dat is geen haven, maar een grote, goed beschutte ankerbaai, compleet met strand, duinen en helder water. Het bevalt ons daar prima en we blijven er tot 1 augustus, met een korte onderbreking om in Puerto de Sabina op Formentera boodschappen en water te halen. Dan moeten we weer verder, want eind augustus krijgen we visite van kinderen en kleinkinderen in zuid Frankrijk en we willen natuurlijk wel op tijd zijn. Eerst gaan we nog

naar San Antonio, aan de westkust van Ibiza. Ook een goed beschutte baai, erg druk met geankerde jachten maar wel met de inkoopmogelijkheden van de stad. Na boodschappen doen en eilandbezoek steken we 6 augustus over naar Puerto de Sant Charles de la Ràpita, aan de zuidzijde van de Ebro delta. We hebben mooi weer en achtereenvolgens NE 3-4, NW 3 en variabel 1-2, zodat we een gedeelte op de motor varen. De volgende dag om zeven uur in de ochtend komen we aan en ankeren in de beschutte baai voor de haven. Na een dagje passagieren, zeilen we met een licht windje om de delta heen naar Los Alfacs, eenzelfde soort baai, maar nu aan de noordzijde van de Ebro delta. Daar ontmoeten we een Duits stel. Zij zijn via Moezel en Franse kanalen gevaren en we blijven een extra dag om elkaar verhalen te vertellen van onze belevenissen. Via Puerto del Frangar met afluende wind tussen 2 en 5 Beaufort naar Cambrils, dat in ons logboek een recordvermelding krijgt voor het hoogste havengeld (€ 45,53) van onze hele tocht. Wel krijgen als welkomstgeschenk een fles Champagne. Een aardige attentie, maar toch...

Voorbij Barcelona naar Mataro, waar we op volle zee, mijlen uit de kust, een drenkeling (?) met oranje drijfbal tegenkomen. Hij zwaait wild met z'n armen, dus wij erop af om hem te redden. Helaas blijkt het een boos mannetje die ons juist uit de buurt wil hebben omdat hij daar aan het scuba duiken is. Bij ons doen ze dat

vanaf een bootje met een duikvlag, maar in Spanje is dat misschien anders. In Mataro moeten we ons per marifoon melden. Dat doen we dus: in het Engels. Waarschijnlijk is hun kennis van die taal net zo beroerd als die van ons in het Spaans, want er komt geen antwoord. Dan maar zelf een plekje opgezocht. De volgende dag bijtijds vertrokken naar het "Cala" gebied van noordoost Spanje, waar de uitlopers van de Pyreneeën in de kust talrijke min of meer beschutte rotsige baaien vormen. Ideaal dus om te ankeren. Helaas vinden meer watersporters dat, zodat het daar overvol is en je moet vroeg genoeg een plekje gaan zoeken om nog ergens terecht te kunnen. We liggen een paar dagen in Cala Montgo, daarna vinden we een fantastische ankerplek in de Cala Port Llisat, waar een politiebootje ons even later helaas weer wegstuurt omdat dit een beschermd gebied is. Ligt overigens wel helemaal vol met jachten aan moorings, maar ja wat kan je eraan doen? Omdat het al laat is gaan we voor anker in de eerstvolgende Cala: Playa de l'Alqueria, een slecht beschut plekje waar we een zeer onrustige nacht doorbrengen. De volgende dag vinden we een prima beschutte ankerbaai achterin Cala Tabellera, die alleen naar het noorden toe open is. Geen probleem bij de rustige SE wind van de laatste dagen. Mooi weer, dus snorkelend en zonnend brengen we hier twee dagen door, totdat het in de nacht van 20 augustus met kracht 5 à 6 pal uit het noorden begint te





blazen. Tussen de rotsen daar was er weinig radio ontvangst, dus ook geen weerberichten en we hebben dit niet aan zien komen. Dat wordt dus ankerwacht houden in het pikkedonker. Gelukkig hebben we zeer zorgvuldig geankerd, maar we liggen tussen de rotsen en juist voor de branding, ongeveer 30 meter vanaf lagerwal: niet zo leuk dus. Zolang het donker is kunnen niet weg i.v.m. de vele onverlichte vissersboeitjes in de baai. Als we met dit weer een lijn of net in de schroef krijgen, dan kunnen we het wel schudden! Bij dageraad gaan we ankerop en we varen in ruim een uur de krappe 4 mijl naar de beschutte rede van La Selva om de hoek. Zondag de 22e is het weer rustig: zonnig en NNE wind 2-3. We gaan ankerop richting Port Leucate in Frankrijk. Daar vinden we een ankerplekje in de havenmond. De verwachting voor maandagmiddag is SE 7, dus 's ochtends vertrekken vroeg richting Sète, nu het nog NW 3-4 is. Om kwart over drie komen we daar aan, inderdaad hoog aan de ESE wind 6 a 7. Net op tijd!

Aangezien het weer in de Golfe de Lion behoorlijk onstabiel is geworden en we ook geen zeezieke kleinkinderen willen, besluiten we met onze gasten op het binnenwater te blijven. Dat kan bij Sète op het Etang de Thau met staande mast, maar daarop ben je dan wel gauw uitgekeken. Ook hebben we al heel lang interesse voor de Franse kanalen en we besluiten dan maar gelijk om de mast van de boot te halen. We gaan dan met de familie een stukje Canal du Midi doen en vervolgens dwars door Frankrijk en België naar huis. Eerder dan gepland, maar wat geeft het: Voor de volgende jaren maken we gewoon weer nieuwe plannen!

Zo gezegd, zo gedaan. Voor 50 laten we de mast lichten en met hout uit de plaatselijke bouwmarkt maken we steunen om de mast zodanig op de boot te leggen, dat onze kruiphoogte 3,30 m wordt. Dat is nodig voor het Canal du Midi. Voor de tocht naar het noorden is een kruiphoogte van 3,50

of 3,45 afhankelijk van de gekozen route het maximum. Een handicap om terdege rekening mee te houden, vormen de huurboten. Die zijn voorzien van talrijke rubber beschermstrips en van veel stootkussens. En niet voor niets. Behoudens enkele uitzonderingen wordt er dan ook mee gevaren als zijn het botsautootjes. We spreken een Nederlands gezin, die zo'n boot voor veel geld een week gehuurd hebben. Ze hebben geen enkele vaar ervaring en worden na 10 minuten instructie: plaats en doel van stuurwiel en gashandel, alsmede de grenzen van hun vaargebied, op weg gestuurd. De eerste paar dagen waait het flink en we zien dan ook zeer "spectaculaire" manoeuvres, waaronder het bijna rammen van de afgemeerde Rhea! Oef, dat ging maar net goed!

Zaterdag 28 augustus is het zover. De bemanning van de Rhea wordt voor een week uitgebreid met schoonzoon Marco, dochter Maya en onze kleinkinderen Michel (3) en Matthew (1). We gaan 's middags gelijk op weg, naar Agde. Eerst het Etang over, qua grootte vergelijkbaar met het Haringvliet. Dan het Canal du Midi in. Vaak een beetje door de modder, maar soms ook over een steen. De officiële diepte is 1,50 m, maar ook in het midden is dat niet altijd het geval. Wel kunnen we 's avonds aan de kant komen en aan 2 bomen vastmaken. We beleven een volledig stille nacht op dit sfeervolle plekje onder de bomen. Zo zijn er talrijke heerlijke plekjes om aan te leggen of te overnachten. Gedurende de week komen we tot Capetang en dan weer retour Sète. Dat betekent twee keer het aquaduct over de rivier Orb, een tunnel, een zeven-traps sluis en een 3-weg sluis. Na een fijne week samen neemt de familie weer afscheid en doen we nog een stukje van hetzelfde traject met inmiddels gearriveerde vrienden uit Nederland. Helaas wordt dat tochtje ingekort door een defecte regelaar van de dynamo van de motor. Dit laten we, na enige moeite, in Sète repareren.

Dan begint woensdag 8 september om 15.00 de tocht naar het noorden. De monteur is nauwelijks van boord of de trossen gaan los. We kunnen dan hopelijk nog juist de brugopening van vier uur in Frontignan halen. Dat lukt en na onderweg nog een keer door de Gendarmerie gestopt te zijn, ze waren bezig met een recherche onderzoek met behulp van scubaduikers in het kanaal, meren we om 20.15 af aan een steigertje plus boom in de buurt van Aignes Mortes. We hebben haast gekregen, omdat we een lijst met "chomages" (stremmingen) van de Franse kanalen op de kop getikt hebben. Daaruit blijkt dat we vòòr 2 oktober al in de buurt van Nancy moeten zijn, omdat dan een aantal sluizen van het Canal de L'Est, Branche Sud worden gerenoveerd. Het probleem is, dat we niet weten hoe snel we de vele sluizen zullen passeren en we willen voorkomen dat we enkele maanden vast komen te zitten, terwijl er voor en achter ons een sluis gerenoveerd wordt. Ook wordt onze geplande route via de Belgische Maas per 25 september afgesloten, zodat we na Nancy via Moezel en Rijn moeten. Voordeel: minder sluizen, ca 140 i.p.v. 190 stuks. Een aanzienlijk verschil. Terug naar Aignes Mortes. Daar vertrekken we om 7.15 met een zonnetje, maar koud. We zullen weer aan lagere temperaturen moeten wennen! Via de Petit Rhône, de Rhône op, waar we om 17.30 bij km paal 225,5 op ca 100 m uit de oever op een grindbank lopen. En niet zo weinig: bij het voorschip peilen we met de pikhaak een diepte van nog geen 75 cm! We zijn in totaal 3 uur bezig om los te komen, waarbij een aantal langsvarende schepen "helpen" door, op ons verzoek wat sneller te varen, zodat we door de extra golven enige beweging in het schip kunnen krijgen. Uiteindelijk kunnen we ons "loswrikken", maar inmiddels wordt het al donker. Gelukkig zien we aan de overzijde 2 spitsen (binnenvaartschepen) afgemeerd liggen en we besluiten daar voor de nacht langszij te gaan. Dichterbij gekomen blijken

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



het Nederlanders te zijn en we worden spontaan uitgenodigd om aan te schuiven bij hun barbecue party op de oever. Zo wordt het onverwacht toch nog een heel gezellige avond tot in de kleine uurtjes.

Vrijdag doen we 4 sluizen, waaronder de Bollène met 24 m verval de recordhouder van de Rhône. Achter de sluis Logis Neuf op km 143 meren we om 18.20 af voor de nacht. Zo gaat het enkele dagen door en maandag rond het middaguur varen we bij Lyon de Saone op. Langzamerhand loopt het aantal sluizen, dat we per dag passeren, op tot het maximum van 25 stuks in het Canal de L'Est op maandag 20 september. Donderdag 23 september motregent het en 's middags draaien we, inmiddels in de stromende regen het Embranchement de Nancy op. 10 Km lang en 18 sluizen. Halverwege dit kanaal overnachten we, afgemeerd naast een motorjacht uit Zwartewaal. 's Avonds doen we daar nog gezellig een bakje koffie. Vrijdag draaien we bakboord uit het Canal de la Marne au Rhin op, waar we na 1 sluis in Nancy aankomen. De stremming op het Canal de L'Est zijn we dus ruim-

schoots voor geweest en alles is veel sneller gegaan dan verwacht. Na een uitgebreide verkenning van Nancy, een prachtige stad met veel mooie historische gebouwen en gezellige restaurantjes, gaan we de volgende dag de Moezel op tot Pont à Mousson, waar we aan een gemeente steiger overnachten. Twee dagen later zijn we in Luxemburg en op vrijdag 1 oktober bereiken we Koblenz, waar we voor de sluis overnachten. De sluizen in de Moezel liggen op 20 a 30 km afstand van elkaar en hebben een verval van 6 à 8 meter, afhankelijk van de waterstand. Het doorschutten gebeurt gewoonlijk samen met de beroepsvaart en heeft ons per sluis gemiddeld ca. 45 minuten gekost. Er zijn ook jachten sluizen. Die zijn echter slechts 3,40 m breed. Voor ons te smal dus.

Zaterdagochtend zijn we om 10.00 uur doorgeschet en varen we de Rijn op bij km 592. Vanaf dat ogenblik gaat het hard! Bij ca. 2000 toeren varen we zo'n 5 knopen door het water, maar op de GPS klokken we 8 ½ tot 9 knopen! Om kwart over vijf 's middags meren we al af in Leverkusen en de volgende dag varen we

in minder dan 10 uur naar Emmerich. Het is erg druk op de Rijn en regelmatig moeten we naar het midden van het vaarwater of naar de bakboord wal uitwijken voor tegemoetkomende vrachtschepen met een blauw bord. Dit geeft aan dat het stroomopwaarts varende schip de "verkeerde" wal vaart. Maandag 4 oktober 8.40 uur is het zover: We zijn weer in Nederland! Prompt worden we even later haast het water uitgevaren door een achteropkomend koppelverband (vrachtschip met een duwbak ervoor), die z'n bocht een beetje ruim neemt. We redden ons door even tussen 2 kribben te wachten tot het gevaarte voorbij is. Bij St. Andries schutten we door naar de Maas en om 16.30 komen we aan in Waalwijk, waar we een extra dag blijven om de (klein)kinderen te bezoeken. Dan op woensdag 6-10-04 de laatste mijlen naar Hellevoetsluis. SW 5 op kop maar gelukkig nauwelijks regen. Om 14.20 meren we af in onze thuishaven en is onze reis van haast 14 maanden en 11.475 mijl ten einde.

Met vriendelijke groet,  
Ger & Ineke Vlaming  
Rhea

## Baat-je

### *Bevestiging van een flatscreen TV*

Het probleem van de kleine kaartentafel was ons al eerder opgevallen. Daarom bedacht Guus Aulbers een oplossing voor de montage van een flatscreen monitor/TV die zowel vanaf de kaartentafel voor navigatie doeleinde als ook vanuit de kajuit om TV of DVD kijken te gebruiken is.



"Ik heb een 300 wat omvormer gekocht (€ 59.95) en alles aangesloten op die 220v aansluiting. Een (oude) computer in het kastje onder de kaartentafel geplaatst. Compleet met draadloze muis en toetsenbord. Een RVS stang laten maken met een bevestigingsplaat voor mijn scherm. (Philips, zowel voor PC als TV Media markt € 444) Ik heb een doorvoer in mijn kaartentafel gemaakt en het scherm op de rvs buis gezet. Ik kan het scherm dus draaien richting kajuit en zo TV kijken of een dvd afspelen op mijn computer en als ik omdraai heb ik een geweldig mooi scherm voor mijn WinGPS programma dat ik gebruik voor mijn navigatie. Mijn constructie zit vast aan tegen het dak en op de achterkant van de kaartentafel. Het is stevig genoeg om je aan vast te houden".

*Guus Aulbers*

# www.BavariaClub.nl

Korte tijd na het verschijnen van de vorige Langsij is de website van de Bavaria Club in de lucht gegaan. Dat dit een schot in de roos is, mag blijken uit het aantal malen dat de site wordt bezocht. In maart 2004 zijn we officieel van start gegaan en hadden toen al gemiddeld 30 bezoekers per dag. In de maanden die volgde zijn er steeds meer verhalen gepubliceerd en werd er ook een begin gemaakt met het forum, een medium waarin alle leden van gedachte kunnen wisselen over de meest uiteenlopende onderwerpen zolang ze maar enigszins met zeilen en Bavaria's te maken hebben.

In april trok onze site bijna 60 bezoekers gemiddeld per dag. In de vakantie maanden juli en augustus daalde, zoals te verwachten, de belangstelling. Iedereen zit dan natuurlijk op de boot. De laatste maanden is de belangstelling enorm, november eindigt mogelijk met een gemiddelde van meer dan 100 bezoekers per dag waarvan er meer dan 80% inloggen en dus lid zijn van de Bavaria Club.

Inmiddels heeft ongeveer de helft van de leden een login-code waarmee men ook in het besloten en tevens meest interessantste deel van Bavaria club website kunnen komen. Hier zijn alle nieuwsberichten en artikelen beschikbaar. In het forum komen de meest uiteenlopende onderwerpen aan bod.



Zo hebben we inmiddels een discussie gehad over de clubvlag waarin aspecten zoals grootte, slijtvastheid en de wijze waarop deze moet worden gehesen aan bod zijn gekomen. Een discussie met de nodige humor maar waaruit het bestuur toch zijn conclusies heeft getrokken (er wordt gewerkt aan een beter bruikbare clubvlag).

Ook het onderwerp over HA-fokken heeft de nodige stof doen opwaaien. Wat blijkt, een van onze leden is een ex-zeilmaker en kon dus haarfijn uitleggen wat we met zijn alle onder woorden probeerde te brengen. Een zeer leerzaam en onderhoudende discussie die ervoor gezorgd heeft dat de potentiële kopers van een HA- of werkfok met de nodige kennis naar de zeilmaker zijn gegaan. Door

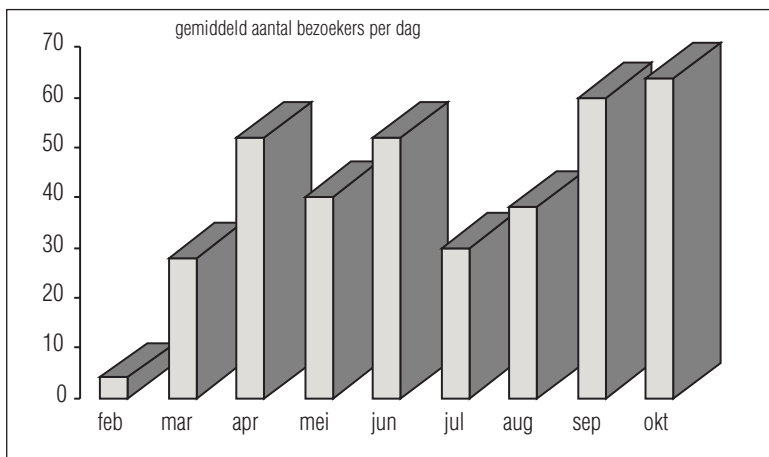
bundeling van bestellingen wisten ze zelfs extra korting te bedingen.

Daarnaast zijn de laatste tijd veel meningen gegeven en vragen beantwoord over het overwinteren in het water. Het blijkt dat onder de leden veel kennis zit die door iedereen, maar ook door de nieuwkomers, zeer gewaardeerd wordt.

Tot zover een greep uit de onderwerpen op het forum.

Wanneer u beschikt over internet maar nog geen login-code heeft en u wilt meegenieten van alle informatie op de website, vraag dan een login-code aan door een e-mail met uw naam, scheepsnaam en woonplaats te sturen naar [webmaster@bavariacub.nl](mailto:webmaster@bavariacub.nl)

*Evelyn Eman en Ton Mommers  
Webmasters - [www.bavariacub.nl](http://www.bavariacub.nl)*



Denkt u aan de enquête !?  
De enquête kan vanaf 14 december ook op de website worden ingevuld.



# Verslag van een verre Reis

Piet Hein de Bok

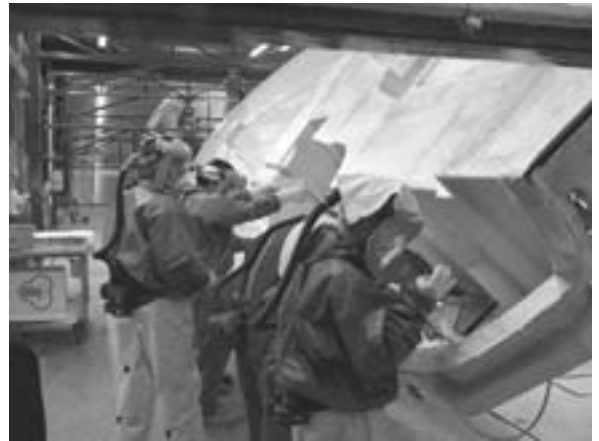
Voor de tweede maal sinds de oprichting van de Bavariaclub is op 11 en 12 november een reis gemaakt naar de Bavariawerf, zeg maar fabriek, in Giebelstadt. Binnen 48 uur na aankondiging op de site bleek de bus vol te zijn. Als maagdelijk lid van deze geachte club, blij ik het laatste plaatsje te pakken te hebben. Om vooral niet te laat bij de opstapplaats in Arnhem te zijn, ben ik al vroeg uit Nijmegen vertrokken. Zo heb ik de gelegenheid om zo'n 1 ½ uur naar confererende vertegenwoordigers en ander zakenvolk te kunnen kijken. Het laptop en Samsonite gehalte is hoog. Maar langzamerhand druppelt er ook ander volk binnen. Sommigen met een wat onzekere blik, omdat de aangekondigde opstapplaats "hotel Postiljon" als zodanig al een aantal jaren niet meer bestaat. Mercure is heden ten dage de naam van het onderkomen. Maar goed, iedereen heeft de opstapplaats weten te vinden. Iedereen...? Niet helemaal. Als de bus wil vertrekken, blijken er nog twee reisgenoten te ontbreken.. Na eerder mobiel contact wordt niets meer van de verloren zoon en dochter vernomen. Na een halfuur wachten wordt besloten, dat het mooi is geweest . We gaan rijden. Net, maar dan ook net op tijd, komt op dat moment een auto het parkeerterrein oprijden,. En ja hoor, hopeloos verdwaald, eindeloos gestresst meldt zich het echtpaar. We kunnen gaan!

Nu ligt Giebelstadt niet precies naast de deur. Sterker nog het ligt een geweldig eind weg, diep in Beieren onder Würtzburg. Maar in uitstekend gezelschap van Willem, Ton en Evelyn duurt de reis relatief kort. Rond 19.00 komen we aan in Sommerhause. Een oud plaatsje met Fachbouw huizen. Hotel Ritter Jürg is reeds gereserveerd door de Bavariaclub. Na het diner wordt tot in de late uurtjes geborreld. En niet van die flauwe Hollandse bierglasjes, maar met glazen van formaat. En dat is sommigen de volgende dag nog aan te zien...

Vrijdag, de grote dag is aangebroken. Een busrit van 10 km brengt ons naar het dorp Giebelstadt. En daar, midden in de wei, vlak naast een vliegveld staat de enorme fabriek. Vanaf de aankomstkant is geen boot op het parkeerterrein te bekennen. Dat er ook een achter-

parkeerterrein is komt straks....

Buiten worden we begroet door de gulle donateurs van deze reis: het team van Holland Sailing. Zij hebben de buskosten gesponsord. Een bijzonder hartelijk dank daarvoor! Binnen worden we welkom geheten door de Herr Mueller, tweede man bij Bavaria. Herr Mueller is een van de rondleiders. De ander is hoofd verkoop en de derde rondleider heeft ongetwijfeld ook een belangrijke positie. Begrijpelijk dat voor zo'n belangrijk bezoek de top van het bedrijf wordt ingeschakeld. Dat juist deze heren de rondleiding verzorgen is tref-



werknemers in ruimtevaartpakken



het dek wordt uit de mal bevrijd



de computer weet om welk dek het gaat

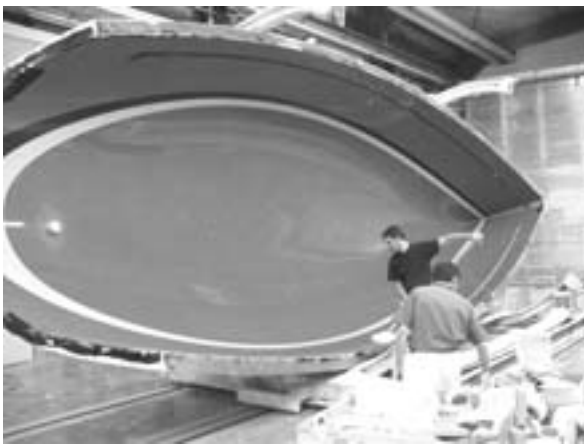


Fachbauw huizen in Sommerhausen





vacuüm verlijmen van teak



aanbrengen van de blauwe biezen



laag na laag wordt gelamineerd



"verfrollers op bezemstelen"

fend. Zoals ook later zal blijken, gaat het er bij Bavaria zeer gemoedelijk aan toe.

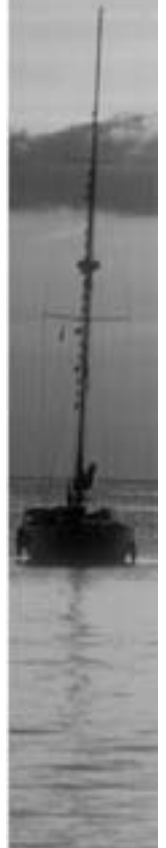
De grote groep wordt in drie kleinere groepen gesplitst. Met een horde van 60 dames en heren de fabriek bekijken is immers ondoenlijk. Met het laatste groepje waar onder andere Willem, Ton, Evelyn, en ikzelf horen, gaan we de hallen in. We volgen bijna de precieze volgorde van het bouwproces. Het eerste wat we te zien krijgen, is het lamineren van de dekken. Werknemers in ruimtevaartpakken en maskers op, staan hier te werken. Ondanks de luchtfiltering, waarbij miljoenen liters lucht in de fabriek gepompt worden, stinkt het aardig. De bezemstelen waarmee de glasmatten worden ingerold, zijn aan de achterkant voorzien van een slang, die naar grote tanks met polyesterhars lopen. Gezien de vele hoeken en rondingen, worden voor het lamineren van de dekken ook kleine rollers gebruikt. Opmerkelijk is, dat evenals bij het lamineren van de rompen, de glasmatten al klaar liggen. Per boottype precies de juiste, vaak al op maat gesneden glasmatten.

Wat verderop wordt een kant- en -klaar dek uit een mal bevrijd. Een spannend moment. Laten mal en dek goed los? Het dek, dat uiteindelijk tevoorschijn komt, heeft nog geen ramen, luikopeningen of ander gaten. Zoals we later zullen zien worden de uitsparingen in een geheel gecomputeriseerde ruimte uitgefreesd. Een fantastisch proces om te zien. Het dek van een willekeurig schip wordt in een rondom afgesloten ruimte gereden. Vervolgens start een proces van aftasten, dat 5 minuten duurt. De computer 'weet' dan om welk dek het gaat en wat de exacte positie van het dek is. Twee grote freeskoppen met in totaal 50 automatisch verwisselbare boren, zagen, etc. nemen het dek gedurende een half uur onder handen.

Het uiteindelijke resultaat is een dek met uitsparingen voor ramen en luiken, gaten voor beslag, kortom verzijn het maar. Een dek dat direct door kan gaan naar de volgende bouwafdeling. Daar worden de dekken volledig gemonteerd. Draden voor de binnenverlichting worden getrokken.

Het teak in de kuip wordt onder vacuüm verlijmd, de valstoppers, lieren en ander beslag worden gemonteerd. En dat alles zonder dat er in de omgeving maar ook een romp te zien is.

Aan de rompen wordt in een ander deel van de fabriek gewerkt. Het begint met een gifgroene mal. Deze wordt voorzichtig schoongemaakt en in de was gezet. Het eerste, dat dan gebeurt, is het aanbrengen van afplaktape. Hierbinnen worden de blauwe rompanen geschilderd. Als dat proces af is, gaat de romp verder en wordt een laag gelcoat in de romp gespoten. Hierna kan het lamineren beginnen. Geweldig, om dat van zo dichtbij te zien gebeuren. Alleen je neusgaten houden het niet lang vol. Een stevige polyesterlucht hangt rond de rompen. Dit, ondanks enorme, milioe-





nen liters lucht verplaatsende luchtinstallaties. Ook hier zien de lamineerders er uit als marsmannetjes. Ruimtepakken aan en maskers op en op de rug luchtfilters. Laag na laag wordt gelamineerd. Duidelijk zijn de donkere aramide-matten voor in de romp en bodem te zien. De glasmatten liggen per schip gereed en zijn al grotendeels op maat en vorm gesneden. De rompen met daarin de mallen kunnen worden gekanteld. Weer wat verderop worden ter hoogte van de waterlijn de sandwichplaten in de romp gelegd. Deze worden ook weer volledig met matten bedekt.

Ook hier worden rollers gebruikt, die er uitzien als verfrillers op bezemstelen. Aan het einde via een slang verbonden met grote vaten hars. Het sopt dan ook lekker in zo'n romp. Wat verderop, de romp zelf is dan klaar, wordt de motor geplaatst. Deze wordt kant en klaar door Volvo aangeleverd. Zelfs de motorolie zit er al in. Ook worden in de romp de binnenmal, de tanks voor water en brandstof gelamineerd. Uiteindelijk komen de rompen in twee lange bouwstraten te staan. In verschillende stappen wordt het binnenwerk gemonteerd; de schotten, kasten, natte cel, de watervoorziening en noem maar op.

Als dat klaar is volgt de 'marriage'. Via een kraan, wordt een kant- en klaar dek boven de romp gehesen en wordt deze met kit en schroeven op de romp geplaatst. Aangezien er nog geen kiel onder zit, lijken in deze fase de boten meer op duikboten dan op zeilboten. Ze staan enkele centimeters boven de grond op een bok, die over rails voorschuipt. Het heeft allemaal veel weg van een autofabriek. Alle stappen in het proces worden nauwkeurig afgetekend in een pagina's dik logboek. Voor ieder schip uniek. Zo kan later zelfs worden achterhaald wat de dikte van de romp ter hoogte van de kiel is. Voor de aardigheid; het schip van Ton en Evelyn Mommers meet bij de kiel een dikte van respectievelijk 29 en 27 mm. Maar over dit schip later meer. Mochten er later problemen met het schip zijn, dan kan nauwkeurig worden vastgesteld waar het eventueel is misgegaan. Ook al het houtwerk wordt in eigen bedrijf verzorgd. Aan het begin van de houtbewerkingafdeling liggen stapels gezaagde boomstammen. Langzaam zie je deze transformeren tot keukenkast, schotten en noem maar op. Keukenblokken, kasten etc. worden kant en klaar in elkaar gezet.

Het lakwerk gebeurt, voorafgaande aan de montage, in lange lakstraten. En als de neusgaten nog niet verstopt zijn door de polyesterlucht van de lamineerafdeling; hier kunnen ze helemaal hun lol op. Ondanks de ook hier enorme filters, hangt dichtbij de lakstraat een penetrante geur van lak. Overigens gebeurt ook dit volledig automatisch. Laag na laag worden gespoten en onderwijl UV gedroogd.

Ergens aan het einde van de montageketen worden de kielen onder de rompen gemonteerd. Uitrichten gebeurt met behulp van laserstralen. En dan, ja dan



bouwstraten



schotten, kasten, natte cel en noem maar op



het begint met boomstammen...



...en wordt bijvoorbeeld een combuis



volautomatische lakstraat



plaatsen van de kielen



alles wat hier staat is besteld



daar staat ie dan

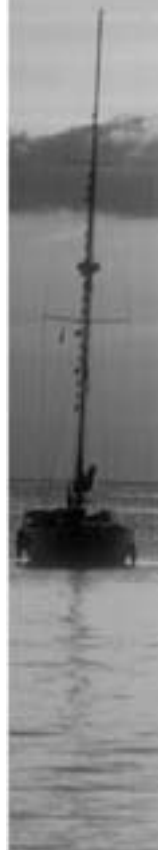
lijken de boten eindelijk op een zeilboot!

In het hele productieproces geldt het 'just- in- time' management. Geen grote voorraden, die kosten en opslag vragen. Om een voorbeeld te noemen, als ik 20 losse kielen heb zien staan is het veel. Dan nog iets over de rondleiding zelf. Zeer deskundig en ontspannen, worden alle fasen in het productieproces uitgelegd. En denk nu niet, dat je als een bijeengedreven roedel hondjes bij elkaar moet blijven. Nee, je kunt gaan en staan waar je wilt. Fotografieren? Geen probleem, alles mag worden vastgelegd. Alles? Nee, zoals Herr Mueller mij later bij het afsluitdiner mij vertelt, wordt ieder bezoeker weggehouden bij de ontwerpafdeling. En dat is niet meer dan logisch. Maar verder zijn er geen belemmeringen, geen strepen die niet overschreden mogen worden, alles open en vooral ontspannen. Een heel bijzondere ervaring. Het is alleen zaak, de groep in de gaten te houden om niet in de enorme hallen te verdwalen.

De rondleiding wordt beëindigd met een diner, aangeboden door de werf. Soep, groente, vis of kip (met veel vliegueren) en rijst. Drank staat al op tafel. Voor Ton en Evelyn en ikzelf, is het einde van het diner een geschikt moment om eens te vragen: "hoe staat het met onze boot?" Wij hebben namelijk een bestelling lopen voor een respectievelijk 42 en 32 cruiser. Met het bouwnummer bij me, stap ik op Herr Mueller af. En ondanks het feit dat het weekeinde net is begonnen, weet hij met een paar telefoontjes mijn boot te traceren. Op het opslagterrein vak D. We gaan samen kijken. De hele fabriek door, richting opslagplaats. Knipperen met de ogen, als we buiten komen: rijen en rijen van schepen staan opgesteld om vervoerd te worden. Niets wordt vooruit geproduceerd. Alles wat hier staat is besteld.

En dan het grote moment; daar staat 'ie dan. De kleinste uit de serie maar wel mijn boot! Van glasmat tot boot, heb je ze zien bouwen. Geloof me, een heel bijzondere ervaring. Teruglopend door de hallen kom ik Ton, Evelyn, Willem en een medewerker van Bavaria tegen. Ze hebben ook hun boot weten te traceren. Een geweldig mooie 42-er staat op de laatste plaats in de productielijn. Zo goed als klaar. (terwijl ik dit schrijf is hun boot inmiddels in Nederland gearriveerd). Voor Ton en Evelyn is het een heel aparte ervaring om op hun eigen schip, nota bene nog in de hal, rond te kunnen lopen. Evelyn blijft de boot maar aaien.... Geef haar eens ongelijk!

Maar het is tijd om te vertrekken. Eerst nog een groepsfoto voor de Bavaria vijver met daarin de allereerste Bavaria en dan de bus in. En zo eindigt een geweldige reis. Dank nogmaals aan iedereen die de reis tot een succes heeft gemaakt; de Bavariacub, Jan van Veen, Willem Boswinkel als reisleader, Holland Sailing en natuurlijk alle medewerkers van de Bavaria jachtwerf in Giebelstadt.





## Team-Windrose zeilt op een Bavaria 44

Team-Windrose is eigenlijk de bemanning van een Bavaria 820, waar mee ik korte baan op woensdag avondwedstrijden zeil. Het begon eigenlijk met een Sprinta Sport, die als wedstrijd boot werd aangekocht. Maar helaas op een wedstrijdboot is er weinig tot geen comfort, zelfs geen toilet, we konden nog net een bakje koffie zetten. En het tweede stretchbedje (lees hangmat met grootheid waanzin) links voorin was van mij. En eerlijk zo klein wedstrijdbootje is als een vurige Hengst, er moet dus de zweep overheen, maar dan beleef je ook wat. Als een ras paardje kregen we de Sprinta in planée, en dat is mooi, zo mooi zelfs dat er haast geen andere vorm van zeilen is die zo'n enorme kick geeft. Met de Sprinta heb je direct contact met het water, zelfs zoveel contact, dat het met bakken over je heen komt. Dit is dan wat minder, en het feit dat het met ouder worden, toch een stukje caravan gehalte gewenst was werd er uitgekeken naar een snelle boot met een groot gemak gehalte, die ook als racer gebruikt kan worden.

Nu zeilde we op Loosdrecht, en we zochten een boot, die op dit water uit de voeten kon, en als het vakantie werd met het grotere water ook geen problemen kende. Nu dat werd een Bavaria, snel schip met een hoop comfort, en voldoende ruimte voor twee volwassenen en drie kinderen. Maar wat toch voorop stond is dat je er mee hard kan zeilen, en zeilwedstrijden mee gewonnen kunnen worden. Dus zonder buiskap verwarming en andere flauwekul die je altijd nog kan kopen als je 70 jaar wordt, en je het vaarseizoen gaat verlengen om aan het bejaarden huis te ontlopen.

Nu gaan waarschijnlijk bij U de

haren omhoog staan, geen buiskap, die is gek. Maar naar mijn inziens is een Bavaria velen malen mooier zonder dat hoedje, en is de rest van de meezeilers ook actiever al ze niet onder de sprayhood liggen te kijken hoe jij achter het roer de wind staat te trotseren.

Echt, probeer het maar eens, laat die sprayhood eens in de winterberging, en vaar volgend jaar eens zonder, en zie dat een ieder toch een stuk actiever wordt, want je moet wel wat doen om warm te blijven, en sturen is opeens niet zo erg meer want in de kuip is er nergens een plekje te vinden om te luieren (De nieuwste Bavaria's hebben zelfs een opbergsysteem voor sprayhood tijdens een wedstrijdje).

Een Bavaria is dus een snelle zeiler, maar een ieder praat er over als een mooie boot met heel veel binnen ruimte en die niet snel zeilt. Dit berust toch op een misverstand!

Om snel te varen moet je wel aan een paar voorwaarde voldoen. Ik ga ze hier opnoemen, met de hoop dat U er wat aan heeft of dat u er wat mee gaat doen. Om een wedstrijd te zeilen, ga je eerst de wedstrijd omschrijven voor jezelf. Zaken zoals wat voor baan, hoe lang is de wedstrijd, wie zijn de concurrente en wie neem je mee als bemanning.

Nu varen wij met onze Bavaria iedere woensdag avond wedstrijden met korte rakken en dat 22 wedstrijden lang. Deze wedstrijden gebruiken we om de bemanning aan de boot en aan elkaar te laten wennen.

Maak voor je zelf een lijstje met wie er mee gaat en waarom. Kan de persoon die je meeneemt

buiten zeilen nog meer, zoals koken, koffie zetten, meteo, wedstrijd bepalingen en is die bekend met het wedstrijdwater. Probeer een Team van de groep te maken en laat ze zelf zeggen wat ze het liefst willen doen, sturen, voordek Pitch, Genua trim, grootschoot en wie kan met wie goed door één deur. Het is mooi meegenomen als men voor elkaar wat over heeft, en zeker als de vermoeidheid en of zeeziekte de kop doet opsteken.

Bij een wedstrijdje spreek je af, wie wat waar doet en bemoeid iedereen zich alleen met ze eigen taak. Schelden en vervelende opmerking worden achterwege gelaten, met schelden kom je niet verder, en opbouwende kritiek kan altijd nog na de wedstrijd. Laat een man of vrouw verantwoordelijk zijn voor de starttijd, en laat dat omroepen want een goede start is een half gewonnen wedstrijd. Ten eerste vaar je vrij en ten tweede het moraal gaat met sprongen omhoog. Laat de stuurvrouw of -man alleen sturen zonder op een banenkaart te hoeven kijken. Daardoor hoeft de "stuur" zich alleen te concentreren op het sturen en op windschiftingen.

Verdeel de bemanning zo dat de boot in balans is. Zet bij een aan-de-windse rak een paar bemanningleden in het gangboord, bij een tack (wedstrijd jargon voor een overstag manoeuvre) één bemanningslid voor de mast om naar de anderen kant en de rest onder de giek door en gelijk weer in het gangbord. Bij weinig wind, zet je een paar mannen of vrouwen aan de lage kant zodat de boot iets schuin vaart. De watertank is bij voorkeur altijd leeg, zeker voorin de boot. Als deze vol is, is de kans op een goede notering verkeken.



Achterstag bij aan de wind aan, maak daar iemand verantwoorde-lijk voor, bij spinakkeren achterstag los, en iedereen rondom de lieren. Op de klap varen bij spinakkeren, dat scheelt echt een halve mijl en iedereen mee laten kijken naar windschiften. De spinakker op tijd klaar leggen, om de boei, spi omhoog, en rol-genua in. Op de beneden boei de spi neer, genua uitrollen, grootzeil trim, mensen in het gangboord, en de spinakker invouwen en in de tas doen. Tas klaar zetten en vast-zetten aan de zeerailing.

Af en toe vragen of iedereen nog weet wat te doen, en waar is de concurrentie.

Ik denk dat u zich nu afvraagt, kan dit ook op mijn Bavaria 38 of 420 lagoon, want ik heb een hele grote boot en dan spi erop en eraf, daar ben ik een avond zoet mee. Ik mag u vertellen dat we als Team Windrose waren uitgenodigd bij Phillip van Bisschop, op zijn Bavaria 44.

Philip zijn zoon Gijs werkt in een watersport zaak (de Firma Vreeken te Utrecht), Gijs is een jonge enthousiaste vent die wel eens mee wilde zeilen op een Bavaria. Ik had Gijs gevraagd of die wat ervaring had met wedstrijdzeilen en hij vertelde dat hij op de Maiden, een W60 whitebread racer, had gezeild. Natuurlijk werd er gelijk een plekje geopperd voor Gijs, zo'n ervaren zeiler konden we nog wel gebruiken. Na een paar wedstrijden mee-gegaan te zijn, vertelde Gijs dat zijn vader een Bavaria 44 had gekocht in Muiderzand. Vader had namelijk aan de wedstrijd van Scheveningen naar Rochelle, mee-gedaan en was onderweg keihard voorbij gelopen door een Bavaria 44. Hij had deze Bavaria maar een keer voorbij zien komen en had hem daarna alleen nog in Rou-chelle gezien.

Deze Bavaria is van Herman de Pagter, en is niet uitgerust met "standaard lappen" zoals die dat noemde. Dus Philip, de vader van

Gijs, had er een trauma bij, hoe kon het dat een Bavaria zo hard en hoog, zomaar voorbij zeilde.

Dat antwoord kreeg hij van Hermen de Pagter, en Arjen de Bavaria verkoper: "Meneer, die Bavaria is gewoon snel en comfortabel". Dus papa had ook een Bavaria 44 gekocht en zou er het liefst wedstrijden mee zeilen en zocht dus wedstrijden om zijn boot te leren kenen.

Team Windrose werd al gauw uitgenodigd om een wedstrijd te komen zeilen met de Bavaria 44. Nu is het voorgaande wat ik opnoemde over wedstrijdzeilen, ook van toepassing op een groter schip. Dus werd er een strijdplan gemaakt en werd er gekeken wie we nodig hadden en waarom. We zijn van start gegaan, met zes mannen en een vrouw; te weten: Patricia (stuurvrouw), Peter en Gijs (spi loef en voordek), Arjen de Bavariaverkoper (spiboom), Rob (grootzeiltrim), Philip (genua-trim en spi lij) en tenslotte Bert voor de lieren, tactiek en tijd.

Philip vond het zo leuk dat we op zijn boot kwamen zeilen, dat hij een peptalk hield. Hij had zelfs een sponsor pakket geregeld en vroeg of we de sponsor uitrusting ook aan wilde doen tijdens deze wedstrijd. Nu vind ik het best wel wat overdreven staan, zo'n wedstrijdboot met allemaal dezelfde kleding aan. Maar achteraf moet ik zeggen het staat heel gelikt allemaal een bordeauxrood fleec-vest met een beige pet voorzien van de naam van Philip zijn bedrijf. De wedstrijd gedachte zat er gelijk in: we moesten met die Bav 44 iedereen een poepie laten ruiken.

De eerste start ging redelijk, als derde over de startlijn. Onze stuurvrouw Patries moest nog wel even wennen aan een het stuurwiel en ik aan Patries, want als we overstag gingen (tacken) dan was ik haar in een keer kwijt omdat ze dan naar het andere stuurwiel liep

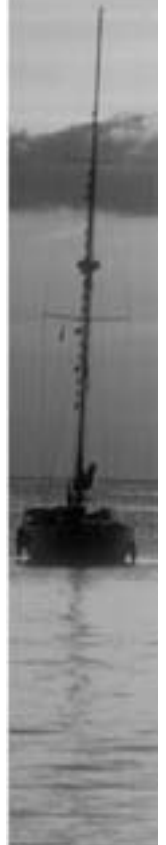
en ze ineens een paar meter van mij vandaan stond.

Bij Philip zijn er ook kosten nog moeite gespaard gebleven en is er boven ieder stuurwiel een duidelijke windset, log- en dieptemeter aanwezig zodat je als stuurvrouw alle informatie recht voor je neus hebt. Daarbij is de cloused hauled meter wel de allerbelangrijkste meter die er bijzit. Zonder deze meter, heb je waarschijnlijk binnen de kortste keren een nekhermia van het naar boven kijken om de wind-dex te zien. De tell-tails zitten ook al zo hoog.

Deze Bavaria heeft net als de Windrose een doorgelat grootzeil, en dat scheelt enorm in de snelheid. Plus het is makkelijker trimbaar als een grootzeil met een los-sebroek.

Als extra werden er een easy drop systeem met lazy jacks aangebracht; een soort tas op de giek waarin je het grootzeil kun o-bergen. Wat op zich wel heel gemakkelijk was zijn de elektrische lieren: grootzeilval om de lier, op het knopje drukken en het zeil gaat omhoog. Wel heel mooi die elektrische lieren. Grootzeil naar beneden... valstopper los en alles valt vanzelf op de giek, rits dicht, klaar.

Na diverse boeien gerond te hebben kwam het onvermijdelijke, een spinakkerrak waar de spi net iets ruimer gevaren wordt als halve wind. Nu hadden we een asymmetrische spinakker aan boord en met deze spi kan heel hoog aan de wind gezeild worden, zo hard zelfs dat we een hele bekende wedstrijdzeiler met een J105 met een kevlar tuig voorbij liepen. Echt kicken als je boven hem vaart en daardoor de wind en het licht wegnemend. Het zou me niet verbazen als de eigenaar van de J105 volgend seizoen ook in een Bavaria 44 zeilt want hij keek zo zielig toen we hem heel hard voorbij voeren. Eenmaal bij de onderboei aange-



komen moest er nog een rak aan de wind afgelegd worden. Dus spinakker loefschoot los en aan lij die 140 vierkanten meter naar binnen halen. Meteen de genua uitrollen. Nu bij dat genua uitrollen waren we iets te snel zodat de spival om de genua terecht kwam en de spi niet meer naar beneden kon en we eigenlijk recht door gingen met de Sarazani tent er nog op. Dan is ineens 140 meter zeil wel erg veel zeil. Maar na een paar minuten, nadat we de genua weer in hadden gerold, kwam de spi los. Die paar minuten leken wel uren en natuurlijk kwam de man met de J vrolijk en al zwaaiend voorbij, ik kon hem schieten. Dit was natuurlijk weer

zo'n leermoment waar je even niet op zit te wachtten.

Deze wedstrijd heet de Hooikist waarbij twee wedstrijden op een dag gevaren worden. De tweede start werd een wereld start met iets meer wind en een bemanning die al meer aan elkaar en aan de boot gewend was geraakt.

Bij de bovenboei kwamen we ongeveer twee meter te kort en we besloten om de boot om de boei te wippen. Wippen... u denkt: gaat die nou ook nog vieze praatjes verkopen? Maar dat is niet zo. Om de boei wippen is vlak voor de boei de boot zo hoog in de wind gooien dat deze eigenlijk niet meer

zeilt maar wel de kant van boven de boei op gaat. Als de helft van de boot voorbij de boei is gooi je het roer helemaal om, afvallen, maar dan heel hard waarbij je erop moet letten dat de kont van de boot dan de boei niet raakt. Dit trucje doen wij vaak bij de Windrose en waarom zou het dan niet bij een Bav 44 gaan. Nu dat tegen de wind in varen ging goed, de hoogte werd gehaald, alleen kwam de boot stil te liggen en toen de stuurvrouw de boot naar beneden wilde sturen gebeurde iets anders; de boot ging niet zijwaarts maar achteruit! En natuurlijk tegen de boei, dus twee vette strafondjes en schaterend gelach van de concurrentie want



# SHIPSHAPE MODE

**Bezoek ons op de Marina Muiderzand  
waar wij deze winter  
de nieuwe collectie herenmode  
van Paul&Shark aanbieden.**



**Dagelijks: 9.00 ~ 17.00 's zondags gesloten.**

**Wij zijn gevestigd op het havenplein Marina Muiderzand.  
(A6 afslag 2 Almeerderzand), volg bordjes Marina Muiderzand.  
IJmeerdijk 12 Almere, 036~5367874, [www.shipshape.nl](http://www.shipshape.nl)**

wij lagen voorop en een ieder hield ons natuurlijk in de gaten.

Achteraf realiseerde ik me dat we natuurlijk de boegschroef hadden kunnen gebruiken, maar dat zou wel heel erg onsportief zijn geweest. Ik heb wel het wedstrijdcomité verteld, dat er niets over boegschroef gebruik in het reglement staat. Dat gingen ze maar gelijk aanpassen. Volgend jaar hoop ik er met deze

Bavaria 44 weer bij te wezen. En dan mogen er natuurlijk meerdere Bavaria's mee doen aan deze Hooikist zeilwedstrijd. Deze wedstrijd wordt voor Pampus verzeild, en is goed te bereiken vanuit Muiderzand.

Mochten Bavaria bezitters denken: ik wil wel eens een wedstrijdje zeilen tegen die Dehlers... mail me dan want de voorzitter van de Dehlerclub zeilt iedere woensdag

tegen mij en hij loopt alleen maar af te geven over Bavaria en hun prestaties. Ik zou hem wel eens willen uitdagen met bijvoorbeeld de zin iets als: we komen met negen (of meer) Bavaria's zeilen tegen die grootste bootbezittersclub uit Nederland. Of ik laat hem op de Dehler clubsite een oproep plaatsen om tegen Bavaria's te komen zeilen. Wij zij er klaar voor.

*Bert Piels*



Is dit nu de nieuwe lijn van Bavaria ?

## J E U G D B A B B E L S !

Hallo jongelui!

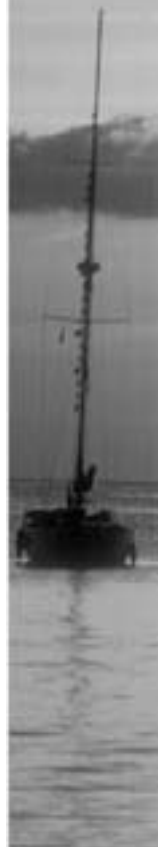
Het idee was om in de Langszij ook plaats te maken voor de jeugd. Er staan altijd alleen maar reisverhalen in van volwassenen maar jullie varen toch ook mee op diezelfde Bavaria's? Jullie hebben vast ook wel een leuk reisverhaal of iets wat je meegemaakt hebt op de boot of ergens anders! Schrijf je verhaal op of weet je een leuke mop maakt niet uit wat, schrijf het ons! Mariska en ik willen dan vanaf de volgende Langszij van jullie verhalen een leuke bladzijde maken voor de jeugd. Zelf gaan we ook leuke moppen, puzzeltjes of iets dergelijks verzamelen om er zo met elkaar iets leuks van te maken. Kun je lekker met je ouders ruzie maken wie het eerste de Langszij mag lezen.

Stuur je verhaal e.d. op naar: Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarssen  
of mail naar: [jeugd@bavariacub.nl](mailto:jeugd@bavariacub.nl)

Wij kijken uit naar jullie post!!! Doen hoor!!

*Hartelijke groeten van  
Gepke en Mariska van Bers*

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Lidmaatschapregels BAVARIA CLUB

Daar wij geen club zijn met statuten en of reglementen zijn er wellicht enige onduidelijkheden over het lidmaatschap van de club. Vooral betreft het hier die leden welke een jaar gratis lid zijn via de importeur en er daarna vanuit gaan dat de club moet vragen of ze lid willen blijven, dit is echter niet de situatie. Een lid van welke vereniging of club danook moet indien dit lidmaatschap door het lid beëindigd wenst te worden voor 31-12 van het lopend jaar het lidmaatschap opzeggen schriftelijk aan de secretaris of de penningmeester, daar de contributie anders over het komende jaar volledig moet worden voldaan.

"Spelregels" leden BAVARIA CLUB:

1. Leden kunnen zich opgeven aan het bestuur, indien deze opgave komt na het pinksterweekend, zullen deze leden met ingang van 01-01 van het volgende jaar worden ingeschreven, wel ontvangen zij het winterclubblad en de uitnodiging om deel te nemen aan de winterbijeekomst. Tevens ontvangen deze leden het voorjaarsclubblad, indien voorradig en een gratis clubvlag;
2. Leden kunnen via een aanbod van de BAVARIA importeur een jaar gratis lidmaatschap aangeboden krijgen, waarbij dezelfde regels gelden als omschreven onder 1.;
3. De hoogte van de contributie wordt jaarlijks vastgesteld op voordracht van het bestuur in de winterbijeekomst;
4. De leden ontvangen in februari van het nieuwe jaar een rekening voor het lidmaatschap van de penningmeester;
5. Bij verhuizingen en/ of andere schepen dit graag schriftelijk melden aan de secretaris, dit in verband met de leden administratie;
6. Opzeggingen zijn alleen geldig voor 31-12 van het lopende jaar, anders gaat dit pas in het jaar daaropvolgend en is nog de volledige contributie verschuldigd!!! Het bestuur moet namelijk bij de winterbijeekomst een redelijke begroting in kunnen dien en waarbij de contributie de grootste bron van inkomsten is.

Bijzondere leden/ sympathisanten Bavaria club:

1. Oud bestuursleden, die vanwege gezondheidsredenen niet meer kunnen zeilen, maar wel willen blijven varen, kunnen door het bestuur benoemd worden als ereleden, die geen contributie betalen;
2. Leden welke wel blijven zeilen, maar niet in een BAVARIA schip, mogen als sympathisant de club blijven ondersteunen en mogen alleen deelnemen aan de winterbijeekomst (ook niet als start of finishschip bij de Pinkster- of Hemelvaartbijeekomst), deze leden betalen een donatie, overeenkomstig de normale contributie;
3. Aspirant leden welke nog geen BAVARIA schip hebben, maar er wel een willen kopen, kunnen onder dezelfde voorwaarden als onder 2. genoemd sympathisant worden.
4. Overigens gelden dezelfde opzeggingsvoorwaarden als voor de normale leden van de club, ook ereleden die geen belangstelling meer hebben voor de club, verzoeken wij dit kenbaar te maken om kosten te besparen.

Het Bestuur

## Programma 2005

12 maart	Winterbijeekomst
april	Workshop
april	Voorjaars Lanszij
5 t/m 7 mei	Hemelvaartweekend Zeeland
14 t/m 16 mei	Pinksterweekend IJsselmeer
november	Excursie naar de Bavaria werf in Giebelstadt
december	Najaars Langszij

## Winterbijeekomst

Het is gebruikelijk om de uitnodiging en agenda van de winterbijeekomst (jaarvergadering) te publiceren in de december uitgave van Langszij.

Omdat het bestuur voornemens is de club om te zetten naar een vereniging heeft zij nog een hoop voorbereidend werk. Daarom worden de uitnodiging en agenda in de tweede helft van januari 2005 apart verstuurd.

