

Van de kaartentafel

Beste Bavaria-vrienden,

Het eerste kievitsei is gevonden, de zomertijd is weer een feit. Onmiskenbaar doet de lente haar intrede. Wij als zeilers weten inmiddels genoeg. Het winterkleed kan opgeborgen worden, de boot kan in het water en we plegen het laatste onderhoud voordat we de zeilen aanbrengen en onze eerste vaartocht van het seizoen maken. We genieten alvast van onze plannen voor de komende maanden en plannen ook de deelname aan een Bavariacub evenement. In deze Langszij kun je inspiratie opdoen uit de verhalen van anderen en hun belevenissen.

Nog een heel ander verhaal is dat het met onze website zo goed gaat. Onder de bezielende leiding van Ton Mommers wordt bijna dagelijks een nieuw item toegevoegd aan www.BavariaClub.nl. De vormgeving is geheel op de watersport afgestemd en voor de workshop komen de meeste aanmeldingen per e-mail binnen.

We gebruiken de mogelijkheden terdege en als bestuur hebben we ons al afgevraagd of Langszij op dezelfde wijze moet blijven verschijnen. Immers via nieuwsbrieven op de website is iedereen sneller, goedkoper en eenvoudiger geïnformeerd. We zullen jullie natuurlijk op de hoogte houden.

Tenslotte, op de winterbijeenkomst hebben Anneke en Feije Sijbrandij aangekondigd hun rol als voorzitter neer te leggen. Na bijna 4 jaar is de club toe aan nieuwe initiatieven en willen Anneke en Feije wat meer tijd voor andere zaken. Tijdens het Pinksterweekend zullen we hen uitwaaien en wellicht is hun opvolging dan geregeld.

Als bestuur wensen we ieder een geslaagd zeilseizoen 2004, met veel mooi weer, leuke evenementen en ontmoetingen met andere Bavaria zeilers!

Het bestuur

Inhoudsopgave Langszij

Van de kaartentafel	1
Programma 2004 Bavaria Club	1
Elfde Gebod doet rondje Denemarken	2
Derde seizoen Méditerranée met de NATEA "deel 2"	11
Bavaria Club Winterbijeenkomst	16
Varen met kinderen en/of kleinkinderen	17
Pinksterweekend 2004	18
Lidmaatschapregels BAVARIA CLUB	19
Memo	20
Toch weer een nieuwe Bavaria	21
Hemelvaartweekend 2004	
20 t/m 22 mei a.s.	23
Financieel Jaarverslag	24

Colofon

Redactie:

Bestuur Bavaria Club
P/a: Wilhelminalaan 59a,
7433 CE Schalkhaar

Samenstelling:

Bert Piels
mlpiels@planet.nl

Lay out en omslag:

Drukkerij Hakker van Rooijen

Bestuur Bavaria Club:

Voorzitters:

Anneke en Feye Sijbrandij
(06 51 172 844)

Secretarissen:

Ria en Jan van Veen
(023-5641355 / 06-51224875)

Penningmeesters:

Mireille en Willem Boswinkel
E-mail:
penningmeester@bavariacub.nl
(06 53 989 741)

Secretariaat:

Bavaria Club
Zie pag. 18

Divisie Zuid:

Gerben & Gepke van Bers
Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarssen
E-mail: gvanbers@tiscali.nl
(0346-553444)

Programma 2004 BAVARIA CLUB

20 t/m 22 mei	Hemelvaartsweekend in Zeeland
29 t/m 31 mei	Pinksterweekend IJsselmeer
augustus / september	Nazomeractiviteit
november / december	Najaars Langszij



Elfde Gebod doet rondje Denemarken

Door Jan C.M. Kager

In 2002 maakte ik een zogenaamd kort rondje Denemarken, waarbij via Esbjerg en Thiboron en vervolgens de Limfjord naar de westkust van Zweden werd overgestoken. De schitterende natuur ten noorden van Göteborg maakte zo'n indruk dat wij terplekke besloten het een jaar later nog eens over te doen, maar dan veel meer tijd vrij te maken om van deze kust te genieten. Door tijdsdruk waren wij al te snel gedwongen weer zuidwaarts te gaan en, zo bleek, daar is het allemaal véél minder.

Om werkelijk de tijd te hebben om al dat fraais in alle rust te gaan bekijken, besloten wij om dit jaar vanuit Ymuiden direkt koers te zetten naar Kristiansand en dan vervolgens via de zuidkust van

later zou blijken ook wél zo nuttig als je eens problemen hebt. De Ursus heeft door zijn lengte vanzelfsprekend een hogere rompsnelheid dan mijn Bavaria 38 en zij hebben dan ook besloten om pas op vrijdagmorgen op hoogwater uit Harlingen te vertrekken. Wij hebben afgesproken om elkaar rond 6 uur 's avonds op 16 op te roepen en het lukt dan ook om contact te maken en te houden. Bart vaart de Ursus voor zijn ouders met een stel vrienden naar Noorwegen en vliegt dan terug naar Holland om te worden afgelost door Casper en Annemiek.

De weersvoorspellingen zijn redelijk gunstig en er komt zelfs een bericht door dat de wind tijdelijk naar noordwest zal draaien. Dat

Zij vertelde dat zij op diverse zee-reizen, met name in Griekse wateren, daar geen last van had, dus ook dat bezwaar leek opgelost. Tijdens de tocht bleek dat dat laatste, ondanks de relatief rustige oversteek, een te optimistische inschatting was. Rob en ik draaiden onze wachtjes en Gerda bracht de meeste tijd helaas misselijk, liggend en slapend op de middenbank door, omdat je daar toch de minste last van het bewegende schip hebt. Gelukkig had Gerda er thuis al voor gezorgd dat haar koksdiensten geen problemen zouden geven, door van tevoren een overheerlijke guiche te maken, evenals gehaktballen en een pan bami. Toen ik op de tweede dag met de maaltijd bezig was, werd ik opgeschrikt door een hoop lawaai. Ik keek om en zag nog net dat Gerda achterover door het trapgat 1 ? meter lager de kajuit in viel. Ik schrok mij dood want zij bleef nadat zij met haar hoofd tegen de tafel was gekomen doodstil op de grond liggen. Ik sprong ernaar toe en zag onmiddellijk dat zij fors uit haar hoofd bloedde, maar zij bewoog tenminste. Je vreest natuurlijk voor iets rampzaligs als een dwarslaesie of zo maar zij kon haar benen bewegen. Met behulp van "de dokter aan boord" hebben wij met een compres het bloeden gestelpt en haar hoofd verbonden. Misselijkheid en braakneigingen bleven uit, en er was niets gebroken. Wij konstateerden een lichte hersenschudding en een paar pijnlijke ribben. Hoe kon dat in gods naam gebeuren? Het bleek dat Gerda misselijk werd van de geur die door het keukenraam naar buiten kwam en zij besloot aan de hoge kant te gaan zitten. Zij was natuurlijk redelijk gammel ter been en toen zij voor de kajuitingang overstak verloor zij haar evenwicht. Zij had even niets vast en viel achteruit het trapgat in. De vraag was natuurlijk en nu? Esbjerg was de dichtst bijzijnde haven maar die



Noorwegen en Oslo richting Göteborg te varen. De afstand van ca 375 mijlen is in drie etmalen te overbruggen en dan ben je ook in één keer daar waar je het eigenlijk voor doet. Wij vertrokken op donderdagavond na het eten met een niet al te gunstige noordoostelijke wind. Steeds zo hoog mogelijk aan de wind varende bleven wij redelijk op koers. Wij maken deze tocht samen met de Ursus, zo genoemd naar hun Wodka merk; het is een Contest 48 die ook vorig jaar mee is geweest. Altijd gezellig en zo als

zou nog eens mazzel zijn. Wij varen met drie man aan boord. Rob was al diverse malen op meerdaagse tochten met mij geweest o.a. de terugtocht van de Azoren naar Ymuiden en toen hij vroeg of ik bezwaar maakte als zijn maatje Gerda mee zou zeilen was ik niet direkt enthousiast. Ik kende Gerda als een stugge rookster en daar had ik geen zin in, gelet op de beperkte leefruimte. Gerda meldde direkt dat zij er nou juist mee gestopt was, dus bleef mijn enige zorg of zij zeewaardig genoeg was.

was maar 20 mijl dichterbij dan Mandal aan de noorse zuidkust. Wij besloten dan ook om door te varen.

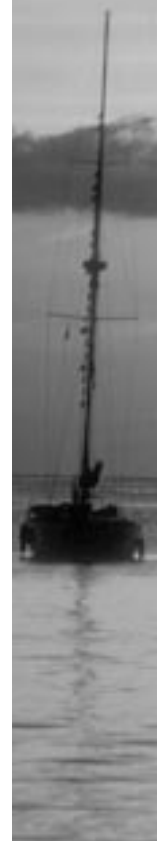
Het bleek een goed besluit. De toestand stabiliseerde, het weer bleef rustig en de wind draaide iets naar het oosten waardoor wij enige tijd zelfs op de halfwinder konden varen. Op zondagmorgen kwamen wij uit de beschutting van Denemarken op het open water van het Skagerrak. De beloofde noordwesten wind bleef helaas uit en wij bleven weer zo hoog mogelijk. Om de accu's te laden wilde ik de motor starten, maar helaas. Geen beweging in te krijgen. Dat was nieuw en op mijn Bavaria nog niet eerder voorgekomen. De accu's waren redelijk leeg en bij het starten bleek dat de stroom in de startaccu helemaal weg viel. Een nieuwe tegenvaller want het betekende dat wij alles verder op de hand moesten sturen. De stroom moesten wij sparen voor de koelkast, want die zat boordevol met verswaren. Ik was bijzonder verbaasd, want voordat ik wegging had ik de accu's laten nakijken en werd mij gemeld dat zij ook waren bijgevuld. Naar nu bleek, was dat wel het geval geweest bij de twee boordaccu's, maar was verzuimd de startaccu te vullen. Die stond dan ook droog en hoewel ik bijna alles aan boord heb, ontbrak het aan gedestilleerd water. Hopen dus, dat de wind bleef staan om goed door te kunnen zeilen. De koers die wij konden blijven zeilen was niet genoeg om Kristiansand te halen en het zou wellicht niet verkeerd zijn om Mandal aan te lopen of het oostelijker gelegen Trysnes. Reden hiervoor was de toenemende wind en de zeer ongemakkelijke zeegang die in het Skagerrak bleek te staan. Dat zoiets niet ongebruikelijk is, wordt duidelijk als je de zeekaart bekijkt. Niet voor niets staat daar een waarschuwing voor "dangerous waves". Daarbovenop komt de fors doorstaande stroom die van oost naar west loopt in dit soms zeer diepe water. Tot wij bij de kust



kwamen heb je dat nog niet eens zo in de gaten, pas als je daarna tegen wind en stroom moet gaan kruisen dringt het pas goed tot je door. Wij kwamen aan land circa 12 mijl ten westen van de doellijn, nou ja land, voor de kust van Zuid Noorwegen is het vergeven van de kleine eilandjes en om alles goed vrij te varen kun je het beste ten zuiden van de diverse vuurtorens blijven die op rotspunten zo'n 4 mijl uit de kust staan. Ons doel is Groningen, de grote vuurtoren ten zuiden van Kristiansand. 12 Mijl zou met de sterke wind toch wel in 3 uur te doen zijn. Echter niets bleek minder waar. Uiteindelijk zou het nog 5 uur duren voor wij op de juiste hoogte waren om ten westen van het eiland Flekkeroya langs, de Bylfjorden ten zuiden van Kristiansand in te varen. Wij steken zo een behoorlijk stuk af. Omdat wij geen steek opschoten besloot ik dichterbij de kust te gaan varen en op de goed gedetailleerde zeekaart tussen de vele eilandjes en rotsen door te navigeren teneinde minder last te hebben van de op open zee staande stroom. Een na de vermoeiende trip moeizame klus want in water van meer dan 100 meter diep ligt zonder waarschuwing een rots onder water van minder dan 3 meter diep dus steil omhoog komt. Als je de kaarten van de Nederlandse en Deense kust nog vers in het geheugen hebt, schrik je je dood als je voor het eerst goed op de Noorse serie D-kaart kijkt. Met al die lichtenlijnen, rotsen, eilandjes en kleuren

vraag je je werkelijk af of het je wel zal lukken. In deze fase heb ik de koelkast ook maar uitgezet omdat ik er absoluut zeker van wil zijn dat de GPS en dieptemeter blijven werken. Uiteindelijk lopen wij vroeg in de avond de haven van Kristiansand binnen. Via de marifoon hebben wij contact gezocht met de Ursus die tot onze verbazing niet eens zoveel eerder is binnengelopen. Het eerste plan is om op de fok langzaam op te lopen, voor de kade het anker uit te gooien en dan achteruit tegen de kade te deinzen. Al snel bleek de wind voor de haven fors minder te zijn en dus besloot ik om op de fok aan de Ursus af te meren, een manoeuvre die zonder enig probleem bij de eerste poging lukte. Wij kunnen gaan rusten de startaccu vervangen en Gerda die nog altijd zeer wankel is kan in het ziekenhuis nader onderzocht worden. De noorse gezondheidszorg is buitengewoon goed verzorgd en waarschijnlijk het enige dat goedkoper is dan in Nederland. Voor een luttele 25 Euro wordt zij urenlang gescreend en gelukkig blijkt er niets vervelends dat tot dan voor ons onzichtbaar is gebleven. Zij heeft werkelijk alle geluk van de wereld gehad en mag van de artsen de reis verder doorzetten.

In Amsterdam had ik voor vertrek bij Harri gezocht naar goede pilots voor de Noorse kustwateren. Mij werd Den Norske Los als enige mogelijkheid doorgegeven, bestaande uit twee delen en buiten-



gewoon kostbaar. Ik probeerde de aanloop naar Kristiansand te vinden, had daar de grootste moeite mee en zag dat de gegevens uit 1991 stamden. Verder was er voor mij zinloze informatie over goederenstromen en bevolking. Niet dus. Er waren nog wel wat reisverhalen van Duitsers, maar die waren ook nauwelijks goed te noemen. Ik besloot het maar uit te stellen tot wij in Noorwegen waren. De kaarten bleken daar 25% goedkoper te zijn en overigens niet te verkrijgen in jachthavens of schaarse watersportzaken, maar gewoon bij de boekhandel. Daar vond ik ook wat ik zocht; een werkelijk fantastische

de ernaast weergegeven kaartfragmenten staan ingetekend en beschreven. De ondiepe plekken staan met grijsstinten aangegeven. Al varende bepaal je op de dag zelf, hoever, gelet op de omstandigheden, je wilt gaan. Vervolgens zoek je in het boek het beste plekje en alternatieven uit. Je hoeft er niet naar toe om een goede indruk te hebben hoe het er ter plekke uit ziet, door die fraaie foto's. Alle onderwaterrotsen staan ingetekend evenals de verhaalmogelijkheden aan de rotswanden. Onbegrijpelijk dat Harri deze uitgave niet kent, maar daar zal ik nog wat aan doen.

herkenningpunten op de zijkant van de vaarweg, torentjes of zwart-wit tekens op de rots. Die staan trouwens ook duidelijk op de kaart. Wij maken veel gebruik van ankerplaatsjes en hebben de grootste moeite onze keus te bepalen. Het Havnebok geeft zoveel opties, dat het gewoon pijn doet om overal langs te varen. Noorwegen is een schoon land met veel kleine zeilboten. Wij vallen direkt op met onze "grote schepen" en wij trekken onderweg veel bekijks. Het is door zijn dunne bevolking ook een heel rustig zeilgebied en wij hoeven ons dan ook geen zorgen te maken dat er op de plek van onze keuze geen plaats meer is. De ankerplaatsen zijn vaak klein, maar toch komen wij overal terecht. Onze etensvoorraad is erop aangekocht dat wij het een maandlang zonder inkopen kunnen uitzingen, want Scandinavië is duur, en dan hebben wij het niet alleen over sterke drank. Wij maken ankerstops bij Lillesand en Alvekilen (bij Arendal) en genieten van de extreem lange avonden. Gelukkig gaat de zon laat onder, want tot dát moment heb je geen last van muggen. Maar daarna moet je toch echt alles gesloten houden, als je niet lek geprikt wil worden. Op weg naar Lillesand koersen wij op stukken af, waarbij je je afvraagt of er wel water staat. Maar ja, de route aangegeven door een zwarte lijn, loopt er echt naar toe. Terplekke is de vaarweg vaak niet breder dan 10 meter tussen de rotsen. De verrassing is echter aan het eind. Ik zie een brug die niet zo hoog lijkt. Op de kaart zie ik 21 mtr staan en ik kan dat net hebben. Ik vaar er onder door maar Casper heeft hier duidelijk een probleem. Ik neem afstand en vraag hem op te stomen, maar als ik zie dat hij het echt niet red roep ik door de marifoon dat hij achteruit moet. Ik vaar terug en na 8 mijl om Justoya te hebben gevaren zijn wij aan de andere kant van dezelfde brug. Gelukkig is het geen straf om door dit landschap te varen. In de Alvekilen (58.28,0 N, 08.53,3 E) worden wij gekonfronteerd met les 1 van het ankeren in



almanak die iedereen die daar naar toe gaat moet aanschaffen: het Havnebok van Cappelens reisboek. ISBN82-02-164214. Het eerste deel geeft informatie over 153 havens aan de Sorlandskysten (tussen Kristiansand en Langesund), het tweede deel beschrijft de verdere kustlijn richting Zweden en de gehele Oslofjord. Helaas is het geheel in het Noors, maar aanschaf van een klein woordenboekje helpt bij het begrijpen van de tekst met woorden als mellom = tussen en leirebunn = kleibodem. Ook handig om te weten dat svaberg rots betekent. Maar verder wijst het boek en het geschreven Noors zichzelf, dankzij de prachtige kleurenfoto's, aangegeven gps-positie en veilige aanloproute's die op de luchtfoto en

Van Kristiansand naar Oslo.

Wij willen in ongeveer één week Oslo bereiken en via de zogenaamde Blindleia naar de Oslofjord. Een route van ca 200 mijl die niet veel over open zee, maar tussen de dui-zenden eilandjes in redelijk beschut water naar het noordoosten loopt. Wij maken dagttochtjes van ca 30 mijl door een werkelijk fabelachtige omgeving met om elke hoek weer een totaal nieuwe aanblik. Het is wel zaak de vinger op de kaart te houden en een vergrootglas klaar te hebben. De kaart waar wij op varen is met 1 : 50000 vaak net iets te weinig inzichtelijk met het blote oog; maar, alles staat erop, als je maar goed kijkt en weet waar je bent. Het is even wennen aan de bebakening met Vardes. Dat zijn

Noorwegen. Ook al ben je in een baai die als ankerplek wordt aanbevolen, blijf goed op de kaart letten of zet een rotswacht op de boeg. Want onder-water-rotsen staan niet bebakend. Ik voer voorop en maakte nog een niet-mis-te-verstane uitwijk naar bakboord alvorens weer het midden op te zoeken. Plots hoor ik op de marifoon: "Jan, ik sta vast". Ik kijk om en zie die prachtige Contest roerloos geparkeerd staan, midden in de baai. Ik denk dat scheelt hem weer een lastige ankermanoeuvre, maar vaar toch maar terug en sleep hem weer achteruit de schuin oplopende rots af. Een veilig "wij-zijn-binnen"gevoel mag je hier niet te vroeg hebben. Als wij de volgende dag vertrekken, maakt Casper zo'n grote uitwijk naar de wal dat ik mij verontrust afvraag of daar niet ook toevallig een verdwaalde rots ligt. Wij gaan naar Lyngör, een schilderachtig plaatsje in de Lyngörfjord waar in 1812 de Denen en de Engelsen een beperkte zeeslag uitvochten. Ons was restaurant Den Blå Lanterne aangeraden, maar wij leggen aan de overkant aan bij de Kolonial (supermarket) op het eiland Lyngoya, regelen een plek op het bomvolle maar kleine terras en nemen naast een biertje dat nog geen 5 Euro kost, een vissoep van het huis voor 20 Euro per persoon. Het is heerlijk maar wij weten ook weer waarom wij zoveel bij de Aldi hebben ingekocht en beschouwen de soep die wij wél twee keer kunnen opscheppen ook maar als hoofdgerecht. Een toetje met verse aardbeien en ijs is de afsluiting van ons prijzige culinaire Noorse uitstapje. Wij maken 's avonds een wandeling over dit kleine eilandje en raken in gesprek met iemand die in één van die schitterende huisjes woont. Hij blijkt er niet te wonen maar op vakantie te zijn in het huis van de familie. Het blijft ook in de familie, want als het verkocht wordt moet de koper het vervolgens ook permanent gaan bewonen anders krijgt hij geen vergunning. Zo proberen de Noren er voor te zorgen dat er ook buiten

het korte seizoen mensen op deze plekken blijven wonen. Of het lukt is een tweede, want er is nauwelijks roulatie in het huizenbezit. Al met al is het toch een raar gevoel als je je realiseert dat zijn werkelijke thuis in Noorwegen, Trondheim, in afstand verder weg ligt dan Ymuiden hiervandaan is. Zo groot is dat land.

Aan de steiger maken wij nog een praatje met een Noor wiens vakantie in eigen land er weer bijna opzit en hij is zo vriendelijk op de kaart een paar plekken aan te stippen met een markeerstift die wij toch echt moeten bezoeken. Ons keuzeprobleem wordt er alleen maar groter door. De volgende ankerplek willen wij toch uit zijn lijstje halen en wij koersen op een kleine groep eilandjes af ten oosten van het scherengebied rond Kragerö genaamd Vestre Rauane. De aanloop is op het oog lastig maar met behulp van het Havnebok weten wij de weg tussen de rotsen met een minimum diepte van 2,7 mtr goed te vinden. De kale rotsen waaruit de eilanden bestaan trekken ons niet erg en het weer verslechtert snel. De dreigende lucht belooft niet veel goeds en wij besluiten dan ook voor de nacht Kragerö op te zoeken, een grote plaats met wat extra vertier.

Als wij de volgende dag oversteken noordoostwaards richting de ingang van de Oslofjord, varen wij eerst door een zeer smal natuurlijk kanaal van 3 á 4 mijlen lang tussen

de eilanden Gumö en Langö, de Langaarsund en onze mond valt werkelijk open van verbazing. Wat een prachtige huizen en landschappen zijn hier te zien. Iedereen die hier in de buurt is moet dit echt in zijn programma opnemen. De noordkant van Langö heeft een prachtige ankerbaai, maar omdat wij toch naar Oslo willen moeten wij door. Helaas betekent dat dat wij na Risör ook al die mooie plekken rond Langesund moeten passeren. Vooral de aanbevolen Aroysundet op 59, 5.0 N en 09, 47.3 E gaat ons aan het hart als wij het Havnebok erop naslaan. Wij koersen over open zee naar de eilanden groep Svenner en vinden het heerlijk dat je niet met je vinger op de kaart moet blijven om de volgende rots te omzeilen. Wij varen op hekanker naar de kant. Het is hier voor het eerst druk. Kennelijk is het een gewild aanlooppunt voor de vele Zweden die naar Noorwegen komen. De vuurtoren torent 40 meter pal voor ons boven het water uit en houdt ons de hele nacht bezig. Oslo is nog maar 65 mijl weg.

Veel mensen die wij onderweg spraken vroegen zich af waarom wij helemaal naar Oslo wilden..... en ook weer terug, want er is geen ander uitweg. Wij begonnen te twijfelen. Een gevoel van, als wij er niet geweest zijn dan kunnen wij niet goed thuis komen, deed ons besluiten door te zetten. En, daar





hebben wij zeker geen spijt van gehad. De tocht is in een dag goed te doen, zeker omdat het, pal naar het noorden varende, steeds langer licht blijft. De eerste mijlen is het zeer breed maar allengs wordt het smaller en de oevers fraaier. Diepte is er geen probleem. Wij hebben de wind in de rug en kunnen lang op spinaker varen. De lucht wordt dreigend en doet denken aan een schilderij van Ruijsdael. Wij overnachten in Droebak, zo'n 16 mijl voor Oslo. Als wij de haven invaren, worden wij ingehaald door een motorboot die langsrij komt. De bestuurder blijkt een Hollander die verbaasd is hier landgenoten aan te treffen. Wij nodigen hem op de borrel uit en hij verschijnt met zijn hele familie, vrouw en twee kinderen. Hij vertelt honderduit over zijn Noorse ervaringen en probeert ons ten slotte over te halen een zeilschip dat hij in Nederland gekocht en opgeknapt heeft mee te helpen overvaren. Zijn eerste poging in het voorjaar is op een jammerlijke mislukking uitgelopen. Nooit geschoten is altijd mis moet hij gedacht hebben toen hij ons zag. Hollanders blijven Hollanders.

Droebak is een leuk plaatsje dat sinds het door een tunnel met Oslo verbonden is vele rijke Noren heeft opgenomen die er veel aan gedaan hebben het plaatsje te verfraaien. Er zijn restaurants, theaters en vele voorzieningen door gekomen.

Oslo

Op 8 juli arriveren wij vroeg in Oslo. Wij zijn 11 dagen eerder uit Ymuiden vertrokken en liggen exact op schema. De haven is tot onze verrassing bijna leeg en hoewel het de bedoeling is achter vast te maken en met de boeg naar de wal te varen gaan wij lekker breeduit dwars aan de wal liggen. Wat verder ligt de nieuwe wedstrijdboot van Bols die van plan is alle records aan te vallen. Ik ga er nieuwsgierig een kijkje nemen en ben helemaal onder de indruk van dat fantastische schip als één van de bemanningsleden mij wat nade-

re uitleg geeft. Zij doen een promotieprogramma en ervaren de enorme versnelling van het 30 meter lange schip, dat met windkracht 2 al 10 knopen aan de wind loopt. Gewichtsbesparing is het sleutelwoord. Het kale schip weegt nog geen 5 ton en de tuigage 1200 kilo. Het geheel dat met 35 knopen door het water suist wordt rechtgehouden door een bijna 4, 5 meter bulbkiel met een ballastgewicht van 12 ton. Er wordt ook nog gebruik gemaakt van waterballast. Circa 5000 liter die door gebruik te maken van de zwaartekracht in 20 seconden overzwaait. Daggemiddelden van tussen 400 en 500 mijl zijn standaard. Ik denk aan mijn eigen dagrecord dat op 157 mijl staat tijdens Ymuiden Lissabon.



De dreigende lichten zijn er weer en om half vier begint het onwaarschijnlijk te hopen. Kennelijk een regelmatig terugkerend fenomeen in deze omgeving. Ik verbaas mij over de nieuwe onroerendgoedontwikkeling rond de haven. Talloze winkels, restaurantjes en terrassen maar géén mensen. Het is toch hoogseizoen en inmiddels weer lekker weer. Als het er nu niet druk is wanneer dan wel? Zeker niet in die lange, koude Noorse winter. Dat het in die restaurants niet druk is snap ik wel. Omdat wij ons doel bereikt hebben gaan wij uit eten, letten even niet op de prijzen anders smaakt het niet meer. Maar ja, als na afloop betaald moet wor-

den, keren wij terug op aarde en moeten met 5 man Nkr 3.500 afrekenen voor een simpele maaltijd met wijn.

Naar Göteborg

Wij zijn geen stadsmensen en gaan op weg naar Zweden. Tot onze verrassing is de wind ons gunstig gezind en op spinaker varen wij de Oslofjord weer uit, genietend van de rustige vaart en de werkelijk schitterende wolkenhemels. Ons doel is een kleine baai aan de oost-oever, de Evjesund. Een zeer rustige plek met goede ankergrond, maar ook met ankerboeien in 4 meter diep water. Je hebt er absoluut geen last van de door scheepvaart veroorzaakte deining. Dit is een veel beter alternatief voor de

kleine haventjes in de fjord. Wel even goed opletten op de ingang want je bent er zo voorbij. Op onze campinggasbarbeque gaan wij de in Oslo ingeslagen verse zalm en garnalen bereiden. Het is onze laatste Noorse nacht, want de volgende dag zullen wij afstevenen naar het Zweedse Lauerhavn en de Zweedse scherenkust volgen naar Göteborg over een afstand van nog geen 100 mijl. Lauerhavn is een oude vissersplaats met inmiddels louter vakantieoningen. Wij maken een rondwandeling nadat wij op hekanker naar de wal hebben vastgemaakt. Het is een redelijk beschutte plek, maar niet als 's nachts de wind vol-

ledig draait. Ik wordt 's morgens vroeg wakker van een hoop lawaai en zie nog net een op een Duitser lijkende Noor die eerder naast ons lag een ik-kan-er-ook-niets-aan-doen gebaar maken, waarna hij hem snel smeert. De ernst van de situatie dringt snel door, want die idioot heeft achteruitvarend mijn met lood verzwaarde ankerlijn doormidden gevaren. Casper en ik zetten de motor snel in achteruit. Noodgedwongen moeten wij ons anker achterlaten, want het is te diep om op te duiken. Gelukkig heb ik nog twee reserveankers met loodlijnen. Het waait flink en wij besluiten maar zonder ontbijt de dag te beginnen en varen weg. Het gaat steeds harder waaien en daarom kiezen wij voor Grebbestad als doel in plaats van de vele mogelijkheden die ons geboden worden door het fotoboek van de Svenska Kryserklubben genaamd Tre Veckor I Bohuslän. Hierin staan alle natuurhavens en ankerplekken tussen Strömstad 58.56.90 Noord en Mönster 57.21.40 Noord, een kleine 20 mijl ten zuiden van Göteborg. Mocht iemand dit willen bestellen, een aanrader, dan is het ISBN nummer 91-86548-51-4. Ondertussen merken wij dat wij weer in Zweden zijn, de rust van Noorwegen ligt achter ons en wij worden helemaal gek van al die supersnelle motorboten die op volle kracht vlak bij ons langs scheuren terwijl zij een enorme hekgolf trekken. Ook Grebbestad is bepaald geen oase van rust. Het is de grootste haven die wij tot nu toe gezien hebben met zijn 240 gastenplaatsen. Het probleem is alleen dat er géén plek meer voor ons is. De storm heeft waarschijnlijk iedereen van zijn ankerplek weggevaaid. Ook het vlakbij gelegen Tanumstrand met 175 gastenligplaatsen is vol, zo werd ons door anderen verzekerd. Op sommige plekken ligt men 7 dik en ik wijs op een mooie plek waar slechts twee boten naast elkaar liggen. Wij leggen aan, ook nadat een Zweed ons heeft uitgelegd dat dat kleine bordje betekent dat aanleggen verboden is. Maar ja, het waait hard en wij

liggen, zoek het maar uit. De havenmeester komt even later afrekenen. Hij keert echter ras op zijn schreden terug, geeft ons ons geld terug en maakt ons duidelijk dat wij binnen 2 uur weg moeten zijn. Deze plek is géén onderdeel van de openbare haven en privéterrein, ook al is het midden in de haven. Na één uur komt op hoge poten de, wat later blijkt, eigenaar van de steiger aan boord. Wij moeten NU weg. Annemiek besluit haar vrouwelijke charme in de strijd te gooien en vraagt wat het probleem is. Zij is helemaal uit het veld geslagen door deze Zweedse gastvrijheid naar buitenlanders tijdens een storm en vraagt perplex of het water soms ook van hem is; mogen wij een meter verder het anker dan misschien uitgooien?. De Zweed maakt een wanhopig gebaar en brult nors dat wij tot morgen negen uur mogen blijven maar dan moeten opzouten. De volgende morgen, vóórdat wij weggaan, geeft Annemiek de Zweed als dank voor zijn afgedwongen gastvrijheid een plastic zak met een paar flessen Ursus en een visitiekaartje. Drank is voor Zweden kennelijk wat stroop is voor vliegen. Hij draait helemaal bij en nadat hij uiterst behulpzaam was bij het afmeren, zwaait hij ons nog lange tijd na. Enkele weken later blijkt hij via e-mail contact gezocht te hebben. Hij is eigenaar van vele hotels en een paar golfbanen en heeft interesse in import van Ursus. Wie weet wordt het nog wel eens je grootste klant Casper. Grebbestad is na Noorwegen wel een verademing wat betreft verse vis. In Noorwegen is het zoeken naar een goede viswinkel, maar hier kun je overal verse vis kopen en de prijzen in de restaurants liggen een stuk vriendelijker. Wij slaan een ruim assortiment vis in om de komende dagen te barbequen. Dat doen wij op een fantastische plek op het eiland Gluppö (58 34,85N en 11 12,70 E) waar een goedbezochte natuurlijke haven tussen Gluppo en Fläskön ligt; enkele mijlen ten westen van

Fjällbacka. In het heldere water dat naar het zuiden toe steeds warmer wordt kun je heerlijk zwemmen al moet je vaak om de prachtig gekleurde kwallen heen. In Lysekil gaan Gerda en Rob na bijna drie weken van boord. Rob, een olieconsultant, moet zich voorbereiden op een opdracht in Nigeria. Zij moeten op tijd naar het vliegveld in Göteborg dat hiervandaan nog maar 2 uur met de bus is. Een stuk goedkoper dan de taxi die Rob eigenlijk van plan was te nemen voor Zkr 1.600. Ik zal tot het moment dat mijn volgende bemanning opstapt een week alleen zeilen. Dat is voor de afwisseling een heerlijke periode van rust. Tot aan Alvsberg bij Göteborg maken wij korte dagtripjes van 10 á 15 mijlen en ankeren bij Kälkeron (58 04,40 N - 11 34,40 E), een natuurreserveaat met vele strandjes, Hättan-Kärrson (57 56,05 N - 11 39,60 E) en Utkäften/Klaverön (57 51,60N - 11 35,050). Op weg naar deze laatste plek doen wij het toeristische plaatsje Marstrand aan. Leuk voor even te zijn, maar de rust in de mooie baai heb ik dan veel liever. De fraaie route langs Marstrand is trouwens wél een must voor iedereen die hier in de buurt is. In Göteborg krijgt de Ursus twee opstappers die een week zullen blijven. Omdat wij nog wel tijd hebben en zij ook het scheregebied willen bevaren, maken wij niet direkt de oversteek van 50 mijl naar het Deense eiland Laeso waar mijn opstappers met de veerboot van het vaste land aan zullen komen. Vorig jaar hebben wij dit niet bevaren maar ik moet zeggen dat het zeker de moeite waard is om tussen de eilanden ten zuidwesten van Göteborg door te varen. Het is mooi weer en wij nemen duidelijk de toeristische route als wij voor de nacht naar het eiland Kungsö (57 33,45 N - 11 46,80 E) varen. Wij moeten nog door een paar nauwe doorgangen en net als ik denk dat wij de rotsen van Zweden achter ons gelaten hebben, hoor ik op de marifoon een noodkreet. "Jan, ik zit vast!





Jan, hóóór je mij?” Ik ben al een behoorlijk stuk vooruit en op het smalste stuk zit midden in de vaarweg de Ursus muurvast. De bebakening is er, want er staat vlak onder de stuurboordswal een groene ton. Ik had de bakboordswal gekozen omdat daar 6 meter water op de kaart stond en had geen centje last. Caspers opstapper had echter volgens goed Nederlands gebruik het middenvaarwater opgezocht en laat daar nou net die rots zitten. Met het nodige gewrik kreeg ik de Contest toch weer in beweging.

Denemarken

Van Kungsö naar Laeso is hemelsbreed nog geen 30 mijl, maar vanwege de grote zandbanken om het eiland, weer eens wat anders dan rotsen, is het toch nog 45 mijl. De oversteek gaat probleemloos. Eerst nog goede wind, maar als alles begint te klapperen besluit ik toch maar de motor te starten. De Ursus is dan al volledig uit zicht, want die waren het al uren eerder zat. Daar is niks mis mee want op Laeso komen wij weer in de drukte terecht en zij kunnen dan alvast een plaatsje reserveren. Als ik rond 7 uur 's avonds de haven binnenloop staat mijn zoon Roland op het havenhoofd al te wachten. Hij zal mij met zijn vriendin Claudia de komende weken langs de Deense kusten vergezellen. Wij beginnen met een rustdag en huren fietsen om het eiland te verkennen. Laeso is een soort Terschelling, met als extra de Laesolobster. Een heerlijke kreeftachtige die volop naar Italië wordt geëxporteerd en daar grote bekendheid geniet. Als 's morgensvroeg de vissers terugkomen is het een drukte van belang op de kade. Voor een paar kronen koop je een plasticzak vol van die lekkernij. Zó vers krijg je ze nergens. Met flink wat knoflook, paprika, tomaat en uien is het een traktatie van jewelste.

Vorig jaar zijn wij via Copenhagen en Mön teruggevaren. Dit jaar willen wij de westkant aandoen en zei-

len via Oster Hurup, Bonnerup Strand en Grenä in 4 dagen naar Ebeltoft. De twee deense fjorden, Mariager en Randers Fjord laten wij maar voor wat zij zijn. Dat loopt na Noorwegen toch maar op een mislukking uit. Anholt staat ook dit jaar op de agenda, maar ook nu is de wind dermate ongunstig dat wij dit drukbezochte eiland laten schieten. Ebeltoft ligt in een baai goed beschermd. Wel zijn er vele ondiepten en het is uiterst raadzaam de bebakening goed aan te houden en niet recht op Ebeltoft af te varen. De kleur van het water geeft duidelijk aan waar de gevaren liggen. Ebeltoft zelf is een fraai Deense stadje. Na de kilte van Noorwegen en de drukte van Zweden is Denemarken gewoon lief. In de plaatsjes die wij de afgelopen dagen hebben aangedaan lijkt het soms of de tijd heeft stilgestaan en Bromsnor om de hoek achter Swiebertje aan zit. Dit zijn ook de plekjes waar je de verse vis direkt van de visser zelf kan kopen tegen nostalgisch lage prijzen. Op weg naar de grote stad Fredericia doen wij eerst nog het klein eilandje Tunö dat ten westen van het grotere Samsö ligt aan. De haven is vol en wij kunnen er nog maar net bij. Er is geen verkeer, maar de regelmatigvarende veerboot zorgt dat er veel toeristen komen op dit Deense “Ameland”. Fredericia, op circa 50 mijl afstand, is een verplichte stop omdat Claudia maar ook de gasten van de Ursus weer terug moeten. Er is een groot station dat goede verbindingen heeft met het Europese netwerk. Het is ook de eerste haven waar wij weer Nederlandse zeilschepen tegenkomen. Wij komen duidelijk dicht bij huis. Vlak voor Fredericia worden wij nog omringd met scholen bruinvissen, die wij nergens anders zijn tegengekomen. Wij vragen ons af waarom uitgerend hier; is het de stroming, of de watertemperatuur of iets heel anders?

Als wij de volgende dag verder willen stortregent het. Mōeten wij in dit weer wel verder? De haven is niet echt gezellig en ligt redelijk ver

van de stad. Gelukkig wordt het droger en wij vertrekken. Ons doel is de Haderslev Fjord, het thuis van de X-Yachts.

De verbinding naar de Kleine Belt wordt gevormd door het smalle vaarwater de Snaevringen, waar een behoorlijke stroom kan staan. Het is een prachtig stukje natuur met fraaie oevers en zo zou blijken is net een windtunnel. Nadat wij onder de hoogoptorende spoorbrug zijn door gevaren zie ik de tegemoetkomende schepen aan de horizon onder zware helling varen en ik besluit veel zeil terug te nemen. Net op tijd, want ik ben nog niet klaar of de wind zet door naar boven de 40 knopen. Wij houden het rif in want hoewel de wind afzwakt blijft zij fors doorstaan. Gelukkig kunnen wij hoog aan de wind net de bebakening vrij varen en in één slag het eiland Brandsö vrij varen naar de 15 mijl zuidelijker gelegen ingang van de Haderslev Fjord. Normaliter zou je deze voorbij varen, maar wij gaan de ongeveer 8 mijlen heen en terug toch maar doen. Wij hebben ook hier geen spijt van gehad. De fjord is geheel betond en kent een 6 meter diepe geul. De haven, wij liggen aan de wal onder een grote fabriek, is niet veel, maar het stadje is zeer de moeite waard. Jammer genoeg is de werf die wij willen bezoeken in deze vakantieperiode gesloten.

Na een prachtige tocht door oa. de Alsifjord en de Alssund komen wij bij onze laatste stop in Denemarken. In Sōnderborg is net de Koningin op bezoek met haar bijzonder fraaie jacht. Wij begrijpen waarom zij de waterwegen preferreert boven het wegennet bij haar vele officiële bezoeken. Volgens onze mobiele telefoon zijn wij al in Duitsland aangekomen. Lijkt mij knap lastig voor de plaatselijke bevolking die regelmatig per ongeluk via T-mobil een buitenlandsgesprek zal moeten afrekenen. Eigenlijk willen wij ook in Denemarken nog een paar leuke ankerplekken bezoeken en het schilderachtige Aeroskōbing aandoen, maar als het in het geheel

niet blijkt te waaien als wij vertrekken en het net als in Nederland bijna tropisch is, varen wij op de motor de Flensburger Fjord in. Omdat wij nog redelijk veel tijd over hebben voor wij terug moeten zijn in Nederland varen wij deze trip dáárin waar je anders door tijdgebrek noodgedwongen lángs moet. De Flensburger Fjord vormt de grens tussen Denemarken en Duitsland en vormt een prachtig vaargebied, hoewel je ook hier weer goed op je dieptemeter moet letten. Wij ankeren een paar mijl voor Flensburg tussen de twee eilandjes Okseør aan de Deense kant. Op de kaart staat hier een duidelijk ankerteken en er liggen ook meerdere schepen. De stuurman van de veerpont is het hier duidelijk niet mee eens en laat ons dat ook duidelijk merken als hij vlak bij ons lang vaart. "Immer wieder die verdammte Holländer", brult hij ons keer op keer toe. Hij wijst op een kabelmerkteken en doet alsof wij er schuld aan zijn als Okseør straks zonder stroom komt te zitten door een krabbend anker. Omdat wij dit jaar toch met een toeristische route bezig zijn gaan wij ook de Schleimünde in op weg naar Kiel. Het dichtstbij is de enorme Maasholm jachthaven, maar daar is verder niks. Neen, wij gaan naar Kappeln. Dat is met de stroom mee maar een klein stukje verder en aanzienlijk veel leuker. Vanuit de jachthaven is het een kleine wandeling naar een verrassend leuk stadje met veel restaurants en terrasjes en muziek bui-

ten. Het is een verademing weer tegen normale prijzen een biertje of een wijntje te drinken op een terras. Maar het ijsje is helaas ook weer volgens onze maatstaven. Kleine bolletjes tegen schappelijk tarief.

Kielerkanal, Eider en Helgoland

In Duitsland worden wij nauwelatend gadeslagen door de marine. In een tijdsbestek van een uur zien wij meer oorlogsschepen dan in het hele jaar daarvoor. Ook de kaart staat vol met Sperrgebiete und U-boot-Übungsgebiete. Kiel is onze laatste plek voor een bemanningsswissel. Roland zou hier prima de treinverbinding kunnen nemen naar zijn woonplaats Münster en Cor stapt aan boord na een dagje treinen vanuit Amsterdam. Roland vind het echter nog steeds gezellig genoeg en wil nog wel een stukje door.

Het Kielerkanal is een min of meer noodzakelijk kwaad. De 100 km lange verbinding met de Elbe is in één dag goed te doen, maar deze motortocht is voor mij het enige vervelende aan de vakanties naar de Oostzee. Om toch weer eens wat anders te doen, besluiten wij na 60 km, stuurboord uit te gaan en te overnachten voor de sluizen van het Gieselaukanal naar de Eider. Via deze kronkelende rivier kunnen wij de volgende dag ook de Noordzee bereiken; de sluis gaat 's morgens om 8 uur open en blijkt helaas niet inbegrepen bij het kanaalgeld dat wij in Kiel betaal-

den. Op deze rivier moet je wel motoren, maar dat is beter dan hetzelfde te doen met alle grote scheepvaart in het kanaal en op de Elbe. De weg via de Eider is zeker niet korter (van de Gieselau sluis tot Nordfeld is 34 mijl), maar wel veel leuker. Soms moet je in een reuzebocht 3 mijl varen om hemelsbreed 300 meter te overbruggen. Het landschap is soms net Friesland. Tot aan de sluis bij Nordfeld is er nog één andere sluis. Met een diepgang tot 2,5 mtr is er nergens een probleem. Vanaf Nordfeld is de Eider voor 16 mijl een getijderivier, sinds 1973 van de Noordzee gescheiden door de Eidersperrwerke. Wie dit alternatief in de toekomst ook eens gaat nemen, moet zeker een nacht overblijven in het stadje Friedrichsstadt (2,5 mijl na Nordfeld). De haven in het 8,5 mijl verder stroomafwaarts gelegen Tönning valt droog. Friedrichsstadt is via een sluis in de stadsmuur binnen te varen en is werkelijk de moeite waard. De bediening is doordeweeks van 7.00 tot 1900 uur, maar pas op, wij merkten dat op Zondag de bediening maar 1x is ergens tussen 17.00 en 18.00 uur en dan niet meer. Het haventje is klein, maar de ontvangst is uiterst gastvrij. Het stadje is één groot museum van oudhollandse architectuur en je waant je het ene moment in Enkhuizen, dan weer in Utrecht of Delft. In 1619 werden hier de door de Spanjaarden vervolgdremonstranten door hertog Frederik III van Sleeswijk gelegenheid gegeven een nieuw bestaan op te bouwen. Zij stichtten hier een waar monument met een groots door bomen omringd stadsplein. In de stadstaveerne staan op de deuren nog opschriften als "Regentenkamer". Er lopen diverse grachten haaks op elkaar en je kunt er zowaar een heuse grachtenrondvaart maken. Wel vreemd dat géén van ons ook maar ooit van het bestaan hiervan gehoord heeft. De bediening van de sluis is niet echt regelmatig en wij moeten daardoor de volgende morgen eigenlijk iets te laat vertrekken. Het





zal een probleem worden om met voldoende water de Eidersperrwerke te halen. Volgens de almanak moet het midden van de tussen droogvallende oevers meanderende rivier een minimumdiepte hebben van 2 meter. Wij willen vandaag toch nog door naar Helgoland, en nemen bij Tönning het risico van een stranding. In het zicht van de Sperrwerke, net als wij na de laatste bocht denken veilig te zijn, is het zover. Ik zie Casper voor mij vastlopen en doe uit solidariteit hetzelfde even naast hem. Een hollandse medezeiler die voor Casper uitvoer heeft kennelijk net iets minder diepgang en redt het net wel. Omdat het al bijna laag water is en het peil nog slechts 30 cm zakt, maken wij van de nood een deugd en gaan een stukje zwemmen. Ik waarschuw wel dat schijn bedriegt en er in het praktisch stilstaande water alleen gezwommen mag worden met een stuk lijn in de hand. Dat is geen overbodige luxe, want als de vloed komt, staat de stroom direct zo sterk door dat wij met de grootste moeite weer aan boord kunnen komen. Met het opkomende water hobbelen wij langzaam aan naar de sluisen toe, veel haast is er niet want de stroom staat buiten vanzelfsprekend goed tegen en het is helemaal niet verkeerd om even te wachten aan de andere kant tot de stroom wat tot bedaren is gekomen. Het is nog een heel eind door de betonde geulen voor de Duitse kust aler wij open water bereiken, maar uiteindelijk liggen wij goed op de wind op koers naar Helgoland waar wij ruim op tijd voor een goede Duitse maaltijd in één van de vele restaurants arriveren. Helgoland is een prima plek om

goedkoop te dieselen, sterke drank te kopen en een fraaie rondwandeling te maken. De vele stijl naar beneden duikende Jan van Genten zijn dan een lust om naar te kijken. Als die vogels het water in duiken bereiken zij snelheden van 70 km per uur en gaan tot 10 mtr onder water.

De BTW-vrijheid is gebleven, anders was het dagjestoerisme uit de vele Duitse havens een snelle dood gestorven, dus wij slaan ook wat Wattenloiper in en gaan nog even dieselen. Ik ben in het vooronder nog druk bezig de vastgelopen propeller van het log schoon te maken, als het onze beurt is. Ik loop vlug naar buiten om aan te leggen en draai snel de inlaat open. Even later als Cor zegt dat de tank vol is ga ik naar boven om af te rekenen en ik ben verbaasd als ik zie hoe weinig er inging. Wij vertrekken en hebben een prachtige tocht met goede wind naar Norderney op het oog. Op open zee vraag ik nog of Cor de gemorste diesel even wil weghalen en hoor even later een licht verbaasde stem: "Jan, is dat wel goed? Er staat hier water op!". Langzaam dringt de ernst van deze simpele opmerking in volle hevigheid tot mij door. Nee toch? Of wel? Ik zal toch niet uit gewoonte na 6 weken de watertank gevuld te hebben, deze nu ook voor diesel opengedraaid hebben? Maar helaas. Een dergelijke stommiteit had ik mijzelf niet toegedacht, maar het is toch echt gebeurd! Wij hebben 35 liter diesel in de watertank. Wat een ramp! In plaats van te genieten van een fantastische zeildag, gaan wij aan de slag om het boven op het water drijvende diesel met een pomp en emmers over boord te

zetten. Gelukkig heb ik twee watertanks, dus ik switch snel over naar de onbesmette tank. Geluk bij een ongeluk dat wij in Friedrichshafen de watertank gevuld hebben. Het leeghalen van de tank is een smerig werkje en als het gebeurd is, pomp ik zout water in de watertank, zet het hele zaakje in de biotex en herhaal het nog een keer. Helaas blijkt er toch diesel in het systeem te zijn gekomen en ik ben later nog maanden bezig om de dieselsmaak uit het drinkwatersysteem te verwijderen.

Na Norderney varen wij via Lauwersoog en Vlieland in drie dagen door naar Ymuiden. In Vlieland waar intens afscheid wordt genomen van de Ursus ervaren wij weer de drukte van de Nederlandse havens. De haven wordt volledig volgebouwd en vlak voordat de laatste doorgang door een paar bruine vlootschepen dreigt te worden geblokkeerd slagen wij erin om met behulp van de havenmeester een "buitenplekje" te verkrijgen. Wij zijn duidelijk weer in Nederland na 6 weken rondgezworven te hebben door de rust van de Scandinavische wateren.

Het is een meer dan voortreffelijke reis geweest, met louter mooi weer. Zelfs in Nederland is het 30 graden, het kon niet op deze zomer. Wij zijn ondertussen een heerlijke ervaring rijker en eigenlijk is er maar één probleem: Wat gaan wij volgend jaar weer voor nieuws bedenken? Wordt het de Shetlands, een rondje Groot Brittannië of de Oostzee, waar Riga en Leningrad uitdagende en fraaie bestemmingen zijn?

Baat-je

opstappers gezocht

Bavaria Ocean 40 zeilers. Jetze en Joke Ytsma willen in juli naar Denemarken. Ter ondersteuning van een verantwoorde zeiltocht zoeken ze opstappers, mogelijk een stel om met hen deze reis te maken.

Belangstelling of informatie nodig, bel Jetze en Joke, tel. 0252 – 521125.

Derde seizoen Méditerranée met de NATEA

Deel 2

L
A
N
G
S
Z
I
J

Zo maar wat losse stukjes uit mijn 'logboek 2003', mei.

6 mei, dinsdag.

Mooi weer, zeilen naar Port Cros, Iles d'Hyères, zuidkust van Frankrijk. De wind neemt toe van 11 knopen in de Baie de St. Tropez tot 25 knopen onderweg, N.O tot O, dus achter; gaat prima. Bij Ile de Port Cros even 8 Bft om het eiland heen. Le Lavandou, onze eigenlijke bestemming, ligt met deze windrichting aan lager wal met nogal hoge golven en we weten dat de haveningang weinig manoeuvreerruimte biedt. In het haventje/baaitje van Port Cros aan een boei. Het blijft minstens 6 Bft waaien door de kloof en over de ankerplaats.

's Nachts, na een piepklein regenbuitje, neemt de wind nog meer toe: gillende vlagen; het water sist langs de boot. Het schip kraakt in al z'n voegen. Weinig geslapen door de herrie.

8 mei, donderdag.

Porquerolles. Iles d'Hyères. Koude nacht, kacheltje aangehad. Eerst wat bewolkt, later prachtig weer. Fiets gehuurd. Weinig wind. Naar Alicastre gefietst (Drakenkop) het meest oostelijke punt van Porquerolles. Daar op de rand van het fort gezeten. Meeuwen hadden jongen op de helling beneden. Terug via plage Notre Dame; daar gezwommen, frisjes, maar het was te doen. Gefietst naar inham bij eilandje La Galère aan de zuidkust. Daar vertelde een jongetje dat er een jonge "bébé" Goelant (geelpootmeeuw) was en dat de oude op je hoofd dook. Ik kan hem al aardig goed volgen en vertel hem dat meeuwen dat altijd doen om hun jongen te beschermen. Bas heeft wat meer moeite met de taal. In de baai waren Lichtende Kwallen aangespoeld. Opgezocht in boek.

Boodschappen; ijsje: 0,30 euro te weinig teruggekregen in de drukte.

12 mei, maandag.

Naar La Ciotat (vaste wal) gezeild. Voorspelling dat er een mistral gaat komen op woensdag. Kruisen. Prachtig weer, wind NW-W 14-18 knopen. Frisse wind, trui+jasje aan. ± 15 mijl. In de buurt van de haven ga ik vast een korte broek aantrekken, omdat het daar wel warm zal zijn, zo uit de wind. Ik hoor een vreemd geklots in het vooronder; niet het geluid van water dat langs de romp stroomt, maar meer een dwarsklots. Onder onze bedden staat water op de watertank. Laden onder het bed en vuile was onder de vloerluiken uitgenomen: nat. Eerste reactie: proeven: gelukkig! zoetwater. In mijn meest afschuwelijke Amsterdamse accent roep ik naar buiten: "Bas!..... we sjinke, we maoke waoter!" In La Ciotat in de oude haven afgemeerd. De havenhandboeken die wij hanteren spreken elkaar tegen omtrent de ligplaatsen. In oude haven goede plek gekregen van behulpzame havenmeester. Als we ons komen melden waarschuwt hij al dat woensdag de mistral zal opsteken. Spullen drogen. Puinhoop in de kajuit: matrassen en beddengoed op de tafel enz., alles nakijken. Deksel van watertank was niet goed aangedraaid. De rest van de middag mee bezig geweest. Wandelen, drankje op boulevard. Zeilschip, tweemaster, is binnengebracht door de SNSM (Franse KNRM) met schoot in de schroef. Ligt nu langszij aan de kade. Het waait redelijk pittig.

La Ciotat, 13 mei, dinsdag.

Winderig, voor morgen is de voorspelling 7-8 Bft. west of noordwest. We wandelen naar de

Semafoor van La Garde, het equivalent van IJmuiden Rescue en/of Scheveningen Radio op een ± 150 meter hoge kaap. Prachtig weer, nu 5-6 Bft. nog goed te doen om wandelpad langs de kust te nemen. Onder de Semafoor, vlak aan de rand van de steile kust, wat gedronken en uitgerust van de klim naar boven. Morgen waai je hier waarschijnlijk weg. Veel foto's gemaakt onderweg. De hellingen vol lage struikjes staan in bloei: wit, roze, geel. Op afstand vallen de kleuren niet zo op, maar als je er tussendoor loopt zijn de helling werkelijk bezaaid met bloemen. Lunch mee; gegeten, zittend op de ruïne van Chapelle de Notre Dame de la Croix met uitzicht over La Ciotat ver beneden ons. Wind neemt iets toe, wat te zien is aan de grotere schuimkoppen op zee. Hond loopt in Ciotat een heel stuk met ons mee, waar hij precies thuishoort weten we niet. Op terras uitpuffen, biertje en vruchtensap. Onze ligplaats in de haven is vrij winderig (dwars), maar met de neus naar de kant; goed toegankelijk op de vrij hoge kade. De grote scheepswerf van Ciotat wordt tegenwoordig gebruikt om grote zeiljachten te bouwen of grote motorjachten te repareren. Er worden al meer dan 10 jaar geen zeeschepen meer gebouwd, maar de haven en omgeving ademen nog wel de sfeer van die tijden; hoewel de loodsen er allemaal vervallen bijliggen. Bas houdt middagslaapje na wandeling van 3 uur, terwijl ik dit allemaal opschrijf. Nog even de meegebrachte bloemen opzoeken in de Franse Flora en dan ook onderuit.

La Ciotat, 14 mei, woensdag.

Windkracht 7. Woelige nacht geweest. Mooi weer, koffie drinken op terras uit de wind in de zon, boodschappen doen.





Wandelen, 2 uur, langs boulevard en kust richting noordoost. 's Middags is de wind nog meer toegenomen. Geluncht in goed restaurantje onderweg: lunchmenu: 10 euro: voorgerecht: mossel-spiesjes met sla, hoofdgerecht: lasagne, koffie, 1/2 liter bronwater, 1/2 fles rosé Cassis. Bij elkaar 39 euro. Onderweg foto van huis gemaakt: heette Le Paradou en had nummer 14!!!! (wij hebben thuis huisnummer 14 en dat huis staat in het bosgebied Le Paradou. (Zuidoost Veluwe). Terug aan boord: vlagen van 8 Bft. dwars op de boot. Als we een half uurtje aan boord zijn breekt het anker touw van de buurman aan onze lijzijde. De volgende buurman, een klein Duits zeiljachtje, vraagt onze hulp. We binden de losgeslagen voorsteven aan onze boot en nemen een tweede ankerlijn aan de hoge kant. De eigenaar wordt door de havenmeester opgebeld. Deze komt vrij snel en blijkt de verhuurder van de zeilboot te zijn. We spannen een lijn diagonaal naar de kade om de twee boten nog wat verder van de kleine buurman af te houden. Verder vindt hij dat er niets meer hoeft te gebeuren. Wij stellen nog voor om van ankerlijn te wisselen. Nee, over een uur gaat de wind liggen, dan wordt het makkelijker, zegt hij. We zullen zien.

15 mei, donderdag.

Er is niets aan onze 'buurboot' gedaan. 's Morgens legt Bas het buurschip aan onze stuurboord ankerketting en gooit hem los van onze boot. We gaan aan de haven koffiedrinken en halen een heerlijk broodje. Prachtig weer. Een duiker repareert de gebroken ankerketting. We motoren naar Cap Cisié wegens gebrek aan wind. Onderweg wordt er druk gevaren; een groot hijseiland wordt versleept en later komen we nog een andere werksleep met hijstoestellen tegen. Je kunt zien dat het hard gewaaid heeft en dat men daardoor heeft moeten wachten in de havens. Er wordt ook druk gevaren door de zeescheepvaart

richting Marseille. De Navtex geeft een 'pan-pan'-bericht: man overboord van Ro-Ro schip Girolata, tussen Marseille en Corsica, om 1 uur 's nachts. Andere schepen in de buurt moeten scherp uitkijken. Vreselijk! Denk maar aan het verhaal van Mike en Jeanette Priest, vroegere leden van onze club, die tijdens een zomervakantie midden op de Oostzee een man opgevisst hadden, die in de nacht van een veerboot gesprongen was. Eenmaal in het water bedacht hij zich: toch maar niet dood! Puur bij toeval kwamen zij de volgende dag zo dicht in de buurt dat hij ze kon aanroepen en puur toevallig stak Jeanette op dat moment haar hoofd uit het luik om even om zich heen te kijken. Ze voeren bij windstil weer op de motor, binnen hadden ze niets kunnen horen. In dit pan-pan geval ligt het wel even anders. Het water is nu maar 14° en gisternacht stond er 'au large' nog zeker 6 Bft. Nrd-West.....

Le Lavandou, 19 mei, maandag.

Mooi weer. In de morgen van Le Lavandou naar Saint Tropez. Voorspelling: zuidwest tot west 2-4. Namiddag 5. Al gauw hebben we 5 Bft. mee. Loopt op naar 6 Bft, wel nog steeds schuin achter. Bij Cap Camarat 7 Bft, 32 knopen. Bas heeft rif gezet en de genua tot de helft ingerold. Om de kaap richting noord. 6 Bft west, wind over land door Baie de Pamplonne. Na baken La Motte bij de ingang van de Baie de Saint Tropez: eerst bijna windstil, dan 3 Bft. noordoost!!! Voor anker in de Anse de Cannebie, vlak bij Saint Tropez, lunch. Wind trekt weer aan, maar nog steeds uit noordoost, dus liggen we aan lagerwal. Toch maar naar de haven.

Saint Tropez, 20 mei, dinsdag.

's Nachts wat regen gehad. 's Morgens om ± 07.00 komt de wind opzetten. Koffie op terrasje uit de wind, aan de noordoostkant van de stad. Fruit en brood gekocht. Lunch aan boord. 's Middags trekt de wind verder aan: 35-41 knopen uit west, een enkele

vlaag van 47 knopen. We moeten hard sjorren aan de ankerketting om de boot van de betonnen steiger te houden. Er lopen aardig wat golven de haven in en wij liggen als onbelangrijke passanten bijna recht voor de ingang. De buurman heeft de motor bij. Volgens de voorspelling zal de wind donderdag pas afnemen.

21 mei, woensdag.

Nog steeds flink wat wind, niet zo veel als gistermiddag, toen de golven over de golfbrekers heen stoven. Mooi weer. Wandelen langs het strand van de baai van Saint Tropez. In de verte zien we een zeilboot op z'n kant aan het strand liggen. Via de ingang van een restaurantje kunnen we het zien. We lopen om en op het strand kunnen we de stakker van dichtbij bekijken. Een topzaling is afgebroken en is op het strand in het zand gestoken. Er liggen nog een paar opgevisste stootwillen aangeknoopt. Door de openstaande dekluiken klotst de zee naar binnen en buiten; het roerblad is verdwenen en kiel lijkt ook wat aan de korte kant. Een tweede schip van hetzelfde type: racebak Maxi, 16 meter lang, ligt nog keurig aan zijn ankerboeitje. Een flinke wandeling van 2 uur langs het strand gemaakt en geluncht in het restaurantje met uitzicht op de gestrande zeilboot.

Oversteek.

Wat willekeurige dagen uit mijn logboek: juni/juli 2003.

13 juni, vrijdag!!!!

Vertrek 06.00 u richting Corsica. Om 06.45 u komen we de eerste school dolfijnen tegen. Zo dicht hier onder de kust hebben wij ze nog nooit gezien. Meerdere keren dolfijnen gezien. Tot 11.30 u geen wind, zonnig. De stuurautomaat heeft al 4x een storing gehad: ± 15° stuurboord uit en dan corrigeert hij zichzelf weer. Vreemd! Tegen twaalven, op ruim 1/3 van de oversteek, zien we, veel te ver weg om foto te maken of op de

video vast te leggen, een grote rug met kleine rugvin opduiken. Walvis. Telkens maar een paar seconden te zien, maar toch wel spannend!

Bas poetst het kajuitdak. In de volle zon! En ik poets mijn spaarzame Italiaans al vast wat op, voor het geval dat we over een paar dagen naar Elba gaan.

Tegen enen zie ik aan de westelijke horizon een donkerblauw streepje verschijnen. De voorspelde zuidwesten wind? Ik was eikenbladsla, snij een grote tomaat in plakjes, een handvol olijven, een scheut olijfolie en wat alceto balsamico. Alles in een diep bord (waait de sla minder gauw weg). Frans maisbrood erbij. Pesto, kaas en terrine (paté). Eten. Biminitop uitklappen, het wordt te heet in de zon. Voor Bas Yop (drinkyoghurt) voor mij mineraalwater.

De wind is inmiddels toegenomen tot 6 knopen uit west-zuidwest: 266°, koers: 134°, zeewater: 26,1°. Het teakdek is met blote voeten bijna niet meer te belopen. Genua uit, het grootzeil stond al bij, de motor nog steeds bij. Om 13.40 uur als we naar Radio Monaco luisteren voor het weerbericht, worden plotseling onze trommelvliezen verscheurd. Een straaljager scheert vlak voor onze mast langs; misschien 10 meter hoger??!! 'Bootje pesten?' 13.55 u. 9 knopen wind; motor wat zachter, halvwinder bij. 14.05 u. motor uit, van 6, 7 naar 5 knopen snelheid, wat een rust, wat een prachtige zee: Mediterraans blauw met kleine omkrullende golfjes. De Navtex zegt: over het hele bassin minder dan 6 Bft. Alleen direct binnen de Straat van Gibraltar staat wat wind vanwege een langzaam opvallende depressie bij Marokko. Radio Monaco heeft de 4 Bft eruit gehaald: 'entre Corse et le continent': 1-3 Bft.

14.50 u nog 38.9 NM te gaan. 10-12 kn. wind betekent 6,6 kn. snelheid. 15.15 u: midden op zee komen we vlinders tegen: Glasvleugelpijlstaart en een oranje vlinder met ronde zwarte vlekjes.

Boven het vasteland toornen enorm hoge (onweers)wolken achter onze rug op. 2/3 afgelegd, wind inmiddels weer afgenomen tot 8/9 kn. Corsica is nog in de nevelen van het verschiet verborgen. Zelfs met de verrekijker (het eiland is 2500 m. hoog!). 16.00 u: motor weer bij. Halfwinder weg, SOG 3,5 kn. 17.00 u: nog 24,6 mijl. Nog niets van Corsica te zien op een paar rozige wolkenkoppen boven het eiland na. 17.30 u: nog 21,3 mijl. Waarschijnlijk zie ik vaag hoge bergtoppen, met de verrekijker, het blote oog ziet nog niets. Bas dicht de doorvoer van de keukenwasbak beter, lekte nog een fractie water. 17.45 u: nog 19,5 mijl, door zonnebril zie je nu vage berghellingen, onwaarschijnlijk hoog boven de zeespiegel; met de verrekijker iets duidelijker. Met vol tuig + motor 2000 toeren, wind 6,5 knoop over 130° stuurboord. We halen 6,7 SOG; 30° in de kajuit en met alle luiken open stevenen we op La Revellata af. 18.30 u: het voorafje: restje eikenbladsla + een paar handjes 'masch' en een blikje salade italienne, wat olijven, olijfolie en klaar. Deze blikjes salade zijn ideaal met warm weer. Ze behoeven niet gekoeld bewaard te worden en in de koelkast worden ze lekker koud. 3 smaken: salade italienne: tonijn met groente + pasta; salade americaine: zelfde maar ipv pasta maïs; salade nicoise: idem met wat meer groente en olijven. Nu nog het restje ravioli au jambon et fromage van de vorige dag opwarmen met de zelfgemaakte tomatensaus en met nog wat vers geraspte parmigiano reggiano erover hebben we een complete maaltijd. Geen lekker glaasje wijn erbij, want we varen en we moeten nog een ankerboei opzoeken. Nog 13,8 mijl. 18.47 u: nog 12,7 mijl. De westkust is als een blauwe, gegolfde bergrug te zien. De zeer hoge toppen in het midden van het eiland zijn duidelijk te herkennen aan de kale berghellingen en zelfs de kaap La Revellata steekt heel laag boven zeeniveau af. De machtige bergtoppen blij-

ken bij het naderen achter zich nog machtiger en hogere broertjes te hebben. Alleen vanaf zee is dat zo mooi te zien: afstand 9,5 mijl. 19.15 u: we komen de 4e tegenligger vanuit Corsica tegen. Sommigen zeilen liever 's nachts, anderen overdag, zodat je bij vertrek enkele mede- of tegemoetvaarders ziet, halverwege soms nog eens en bij aankomst de laatste.

19.30 u worden we opgebeld: Pascale (schoondochter) is zwanger; we worden oma en opa. Dat is nou ook wat: vaar je uit als jonge goden, het avontuur tegemoet; kom je aan als aanstaande opa en oma!

19.45 u: 6 mijl vóór Corsica 13-14 knopen wind, voor het laatste stuk kan de motor uit. Om eilanden in zee staat altijd meer wind dan over open water, zeker om zo'n hoog eiland als Corsica. Voor 'de deur' (de kaap La Revellata) staat nu 17 knoop wind. We passeren de vuurtoren op deze flink hoge kaap en varen de baai van Calvi in. Na de vuurtoren krijg je naar stuurboord een flinke inham. Daar daalt ook de bergkam, die de kaap met het eiland verbindt wat af. Met westenwind vormt zich hier een trekgat. We vliegen deze grote inham dan ook met 18-23 knopen wind voorbij, veder de baai in. Om de hoek van de nog hogere citadel en voor de stad Calvi 6 knopen wind. Ankerboei opgepakt: 20.45 u, we zijn binnen. Lekker even zwemmen; water 25,6°. Als we in de kuip zitten in een lauw avondwindje, komt als klap op de vuurpijl een prachtige volle maan boven de bergen op. Dit kan toch bijna niet mooier.

Elba, 19 juni, donderdag.

Portoferraio. Oude haven. Vroeg op om foto's te maken en de oude stad te bezichtigen. Om 08.00 u is het nog niet zo warm. Vriendelijke Duitse dame, op bezoek bij vrienden en die wij zomaar onderweg tegenkomen, vertelt ons een heleboel over Elba. De planten, die overal uit de muren groeien met mooie witte bloemen met lange





roze/lila meeldraden, blijken de bekende kappertjes te leveren (de ongeopende bloemknoppen wel te verstaan).

Vertrek ± 09.45 u, eerst nog even bij de 2 jachthavens gekeken, voor het geval dat. Mooi weer, wind noord noordoost 10 knopen. Van mij mag het weer tot en met eind juli zo blijven. We zeilen richting west. Voor anker in de Golfo di Viticcio in de baai Pinetina. Redelijk helder water op zandgrond. Naar de kant gezwommen met snorkel: op de bodem 6 Dwergtarbotjes, 3 Pietermannen. Bij de rotsen de gewone visjes; _ uur gezwommen. Bas had de lunch al klaar. Nog even zitten (Bas slapen) nog 1 keer zwemmen en dan op de fok naar Marciana Marina. In deze haven gaat het heel anders dan in Portoferraio. Geen hulp. Een havenmeester wuift ons, zittend onder een parasol, verveeld weg bij de makkelijk toegankelijke drijvende steiger. Afmeren op eigen anker aan de hoge kade. Een vriendelijke Duitser, met een grote catamaran, roept ons dat wij naast hem kunnen ankeren en hij helpt ons heel geroutineerd. Als we ongeveer een kwartiertje liggen komen de havenautoriteiten ons vertellen dat we weg moeten; uiterlijk morgenochtend vroeg. De kade is net tot en met ons en onze Duitse buurman gereserveerd voor een regatta. Hadden ze dat niet wat eerder kunnen zeggen? Dan hadden we een plek verderop aan de kade gezocht. We blijven rustig liggen en zien morgen wel weer. Wandelen langs de haven, bij het ene scheepsartikelenzaakje een kitspuit (pistola) gekocht bij het andere kit om het teakdek te repareren. De rubbernaden gaan hier en daar verweken, wat vieze zwarte strepen en vlekken geeft. 's Avonds water getankt, overdag is nergens water te krijgen. De havenhulpen hebben ergens een lange waterslang aangekoppeld en om de beurt krijgt men de slang aangereikt als men water nodig heeft. Afrekenen: € 9,50. In Portoferraio was water en elektra

bij het liggeld inbegrepen. Toen ik daar vroeg of we voor het vertrek nog water zouden tanken, zei Bas: "nee, in de volgende haven maar".

Elba, 20 juni, vrijdag.

Marciana Marina. 06.30 u. Foto gemaakt van laagstaande zon op de huizen van het dorpje Marciana boven de haven. Vroeger kon men niet aan de kust wonen zonder de nabijheid van een fort vanwege de voortdurende overvallen van Barbarijse piraten. Mooi weer. Uitzeilen met voorspelling: noord 3Bft, maar om zo'n hoog eiland waaien de winden maar wat in het rond. We zeilen weg met noordwest 8 knopen. Dat wordt even later west, daarna aan de westkust nul,nul. Aan de zuidkant wordt het weer westenwind. In het ankerbaaitje om te lunchen en te zwemmen, Galinzana, is de wind zuidwest 8-10 knopen. We kunnen hier niet blijven: te weinig zand om te ankeren. Om de hoek naar Marina di Campo: een grote baai met een enorm lang strand, volgestouwd met parasols in diverse kleuren gegroepeerd. In de hoek is een kleine haven. Op eigen anker, maar direct naast de Polizia Penitenziaria, ligt het vast niet zo lekker, lijkt ons. Verder is er niet veel plaats. Vaag te zien in het zuiden liggen de eilanden Monte Christo, bergachtig, en Pianosa, heel plat, beide gevangenis eilanden, dus volstrekt ontoegankelijk. In deze baai blijven we voor anker liggen. Voorlopig waait het hier weer noordoost 6-10 knopen. Tot 12 uur 's nachts hoor je aan het strand nog kinderen joelen.

Corsica, 26 juni, donderdag.

Gisteravond nog even een Bulletin van Meteo France opgevraagd. Morgen: west zuidwest 5-6 Bft, namiddag 6-7. We blijven voor anker liggen (in Baie de Rondinara aan de zuidoost kust van Corsica). Om 09.00 u al 18 knopen wind in de vlagen. Mooi weer, warme wind. We verkassen naar een wat rustiger plekje, waar 2 boten vertrokken zijn. De rust wordt verstoord door een groep van 7 zeil-

boten van APP Frontignan. Ze moesten kennelijk persé dicht om ons heen ankeren. Eén bootje, dat zo ongeveer op ons anker gaat liggen, schreeuwen we weg. De wind komt inderdaad doorzetten (over land), het blijft zonnig en warm. Buiten is het net alsof je in een droogtrommel zit, zegt Bas. 16.30 uur 35° in de kajuit, 5-6 Bft. felle zon, water 29°, dus zwemmen brengt ook geen echte verkoeling. Voorraad eten wordt wat krapper. Volgens de weersverwachting zal de wind morgen afnemen tot 5-6 Bft.

Rondinara, 27 juni, vrijdag.

De wind bleef lang aanhouden gisteravond, om ± 11.00 uur ging hij pas liggen en werd het weer vreselijk warm. Rustige nacht, om 05.00 uur stak de wind nog even op tot 9 à 10 knopen, later om 07.00 uur oostenwind 6 knopen. Naar het strand zwemmen. De vrij lopende kudde koeien, stier en kalveren komen naar het strand. Toch maar met een boog erom heen gelopen. 10.00 u vertrek naar Bonifacio om diesel, water, elektra en voedsel in te slaan hoewel de voorraden nog niet helemaal op zijn, toch een beetje te weinig van alles aan boord. Ietwat bewolkt weer; _ uur zeilen, wind weg, motor bij. Voorbij de Iles de Lavezzi, waar we tussen Corsica en deze spectaculaire eilanden door manoeuvreren, (goed opletten, ondieptes!!), staat weer wat wind: de voorspelde ZW 4-5 bij de zuidpunt van Corsica?? Al gauw wordt de wind wat sterker 7-8 knopen, wat zeilen bijzetten. Na 5 minuten genua half weggerold 20 knopen wind! Zo zeilen we de beruchte Bouches de Bonifacio (tussen Corsica en Sardinië) binnen, waar altijd veel meer wind staat dan elders. Na een kwartiertje zakt de wind weer af naar 14 knopen. We moeten er nog steeds aan wennen dat om de kapen altijd meer wind staat dan voorspeld. We naderen Bonifacio. De oude stad ligt boven op de ± 100 meter hoge witte krijtrotsen. De huizen balanceren op een ietwat

onevenwichtige manier op het uiterste randje. Als je je dan ook nog bedenkt, dat onder die huizen na 15-20 meter, de krijtwand diep naar binnen is weggesleten, krijg je helemaal de kriebels. Een fascinerend gezicht, alsof de buitenste rand huizen, smal maar 3 tot 4 verdiepingen hoog, elk ogenblik naar beneden kan storten. Alles wat je uit het raam laat vallen ben je daar ook onherroepelijk kwijt.

Voor anker in Golfe d' Ajaccio, westkust Corsica, 1 juli, dinsdag.

Rustige nacht, 02.00 uur wakker, 04.00 u wakker. 's Morgens wéér mooi weer. Er komt wel wat bewolking van zee binnen drijven, maar die lost landinwaarts weer op. Om 10 uur vertrekken we naar Ajaccio, ± 3 kwartier varen, alleen op de genua, 14 knopen wind, buiten de ankerbaai staat al weer een flinke houle (deining, onafhankelijk van de windrichting). We krijgen een plaats aan de ponton d'acceuil, maximaal tot vrijdag. Dan zal er wel weer een regatta zijn of zo. Aangemeld bij de capitainerie, lekker geluncht: avocado, mosselen. Daarna siësta. De lucht in het zuiden trekt helemaal dicht, donkere wolken. Naar onze Hollandse maatstaven komt en behoorlijk zwaar weer opzetten. Twee uur later is alles weer opgelost, geen spatje geregend, geen wolkje aan de lucht!??

Ankerboei, baai Calvi, Corsica. 9 juli, woensdag.

Mooi weer. Vroeg op voor de treinreis naar Bastia aan de oostkust, vertrek 08.20 u, overstappen in Ile Rousse en Ponte Leccia, € 53,60. Het treintje vertrekt keurig op tijd en stopt om de paar minuten bij elke halte van een strandpaviljoen of hotel langs de kust. Na het overstappen in Ile Rousse, aan de noordkust, gaat het in een fors tempo land inwaarts. Het treintje schudt en kreunt en kraakt in al z'n voegen. De toegangsdeuren klappen open en dicht, wat iedereen kennelijk heel gewoon vindt. Af en toe moeten een paar

koeien van de rails getoeterd worden. Blijkbaar is het gebruikelijk in Frankrijk dat kleine kinderen, die makkelijk op schoot genomen kunnen worden, gewoon breed uit zitten en dat ouderen zich maar moeten zien staande te houden in de schuddende trein. Gelukkig hebben Bas en ik zeebenen en gaat het best goed, je hebt wat meer uitzicht en af en toe slaag ik er zelfs in een foto door het open raampje te maken. Je moet het goed uitkijken, want soms staan er struiken langs de rails en dan ben je weer net te laat. Ik peins er niet over om een zitplaats te bedenken. Na een half uur schudden biedt een vader mij de zitplaats van zijn ± 7 jarige dochter aan, een frêle meisje. Ze gaat bij haar moeder op schoot zitten. Even later doet een ander echtpaar met een nog kleinere dochter hetzelfde voor Bas. In Ponte Leccia hebben we ruim een uur oponthoud volgens de dienstregeling, maar daar waren we al 20 minuten van kwijt tijdens de rit. Het is een plaatsje van niks bij een lief riviertje met een oude brug. Koffie op terrasje langs de doorgaande weg: € 2,- per minikopje, model vingerhoed. De trein komt ter compensatie ook 20 minuten te laat binnen. De reis wordt vervolgd door het binnenland; door tunnels, langs ravijnen en rivierbeddingen in de diepte. Langs hoge kale bergtoppen. In een behoorlijk hoog tempo. Het land is al vreselijk uitgedroogd, er is al weken nauwelijks een druppel regen gevallen, maar het blijft een groots landschap. Het laatste stuk naar Bastia is door alle bedrijventerreinen nogal saai. In Bastia hebben we ipv 1 uur en 40 minuten, slechts 1 uur de tijd om te lunchen en even rond te kijken. Dus naar een terras aan de veerboothaven, lunchen, foto maken van een grote veerboot, beschilderd met voortsnellende tekenfilmfiguren; teruglopen en weer op de trein wachten. De trein vertrekt al 15 minuten te laat. We hoeven op de terugweg alleen in Ile Rousse over te stappen. Een 1/2 uur na Ponte Leccia gaat de trein

wat moeizamer rijden en stopt dan definitief in the middle of nowhere. Er wordt herhaaldelijk opnieuw gestart, onder de trein gekeken, getelefoneerd, weer gestart en voor alle zekerheid legt de bijrijder een steen achter een wiel op de rails. Gelukkig krijgen ze na ruim 10 minuten de dieselmotor weer aan de praat en vervolgen we onze weg. Met een noodtempo door de bergen, langs ravijnen, kennelijk om wat verloren tijd in te halen. We gaan steeds meer bergafwaarts naar de kust en met dit tempo wordt je al zittend heftig door elkaar geschud. Veilig komen we in Ile Rousse aan. De trein, waar wij op moesten overstappen, is al lang weeretrokken. Maar ook de mensen, die konden blijven zitten voor een andere richting, moeten uitstappen. Deze trein gaat niet verder. Voor hen komt er een riante airco autobus. Wij moeten een kleine 3 kwartier op de trein uit Calvi wachten. Die is nu dus overvol: huilende kinderen, geïrriteerde ouders, mopperende passagiers. Warm, heel warm. Aankomst Calvi: 18.55 uur ipv 17.35 u. Voorlopig weer genoeg trein gehad.

Ankerbaai, Porquerolles, 15 juli, dinsdag.

Stokbrood en 2 croissants van langsvarende bakker gekocht. Er gaat een giga-motorjacht voor anker. Lady Christina (Onassis?). Met helikopter aan dek. Na warm draaien vliegt deze weg. Zeilen naar Port Cros. Pakken tijdelijk een ankerboei voor schepen tot 10 meter. Later een betere. Snorkelen. Ik zie voor het eerst een kleine fel oranje vrij zwemmende zeeslak zonder huisje. Wat een schatje, 2 cm, net een vlindertje. Zeehaas? (Aplysia punctata Curren). En vissen: 2 roodgeklepte slijmvissen, verder hetzelfde assortiment als overal. Vanmiddag wandelingetje gemaakt en voor het eerst de Cicaden van dichtbij gezien, die dat enorme, op afstand slaapverwekkende, geluid maken. Aan de wal is op sommige plaatsen dat geluid oorverdovend.



Le Lavandou, 24 juli, donderdag.

Ochtend weer helder en mooi na onweer van gisteravond. Wendy en Julian vertrekken, na een paar dagen (met hond) met ons rond Iles d'Hyères gevaren te hebben, om 11.30 uur. Wij zijn om 12 uur de haven uit. Alleen genua, wind mee 22 knopen. De zon brandt ongenadig. Tot aan St. Tropez 25-

26 knopen wind. Na St. Raphael steeds minder wind. Motor bij. 6 mijl vóór Iles de Lerins draait binnen 5 minuten de wind 180° en wakkert ook weer aan tot 26 knopen. Exact volgens de voorspelling. Eerst op de motor er tegen in. Dan worden al zeer gauw de golven te hoog en zeilen we op de _ genua. Slag naar Cannes. De wind neemt wat af. Op de motor

tegen de wind in naar Cap d'Antibes. Om de kaap heen kan de genua er weer helemaal bij. Om 20.00 uur terug op onze ligplaats in de haven van Villeneuve-Loubet.

Eten bij La Main à la Pâte.

De maand augustus gaan we naar huis: te druk overal, Bas vindt het te warm. September is nog prima om te zeilen en te zwemmen.

Bavaria Club Winterbijeenkomst

Ontvangst.

Op zaterdag middag en avond 31 januari jl. is de jaarlijkse winterbijeenkomst van de Bavaria Club gehouden in restaurant "De Vier Balken" in Haarzuilens. De deelnemers (78) werden ontvangen met koffie en gebak. Omdat veel deelnemers het afgelopen jaar aan één of meer activiteiten hebben deelgenomen en daardoor elkaar reeds kenden, was het al snel gezellig.

Presentatie Herman de Pagter.

De voorzitter opende de vergadering en introduceerde daarna Herman de Pagter, die een presentatie hield over zijn belevenissen met zijn Bavaria 44, genaamd "De Waternimf". Op een luchtige wijze behandelde hij uitgebreid het serieuze onderwerp "veiligheidsmiddelen" met behulp van een beamer. Herman gebruikt met zijn schip vooral voor commerciële doeleinden. Als je met betalende gasten aan boord vaart is veiligheid zeker een belangrijk item. We hebben met Herman reeds kennis kunnen maken in de laatste uitgave van Langszij (najaar 2003) met zijn verhaal "Bavaria Zeiljachten... drijvende caravans?" Tijdens zijn presentatie bleek dat Herman in de afgelopen jaren veel ervaring heeft opgedaan, wat voor de aanwezigen diverse bruikbare tips

opleverde. Na afloop bedankte de voorzitter Herman voor zijn interessante en leerzame presentatie.

Jaarvergadering

Tijdens de winterbijeenkomst is het gebruikelijk dat er een jaarvergadering wordt gehouden, waarin het bestuur verantwoording aflegt voor het door haar gevoerde beleid. De volgende agendapunten werden behandeld: Opening voorzitter, jaarverslag secretaris, balans en resultaten rekening 2003, begroting 2004, programma 2004, rondvraag en sluiting. De voorzitter maakte bekend dat het bestuur een rooster van aftreden heeft opgesteld. Voorzitters Fije en Anneke Sijbrandij treden dit jaar na het pinksterweekend af. Secretarissen Ria en Jan van Veen treden in beging 2005 af en Mireille en Willem Boswinkel in 2006. Het spreekt voor zich, dat de vakante functies zullen moeten worden ingevuld door nieuwe bestuursleden. Het bestuur doet daarom een dringend beroep op de leden voor een periode van drie jaar zitting te nemen in het bestuur! Foppe Rinsma pleitte ervoor dit jaar of volgend jaar nogmaals een excursie te organiseren naar de fabriek in Giebelstadt. Het bestuur neemt dit in overweging. Jan Kappert deed de suggestie om via E-mail erva-

ringen van toerzeilers uit te wisselen. Ook dit voorstel neemt het bestuur in overweging. Voorzitter vroeg wat de leden ervan vonden de Langszij voortaan digitaal toegezonden te krijgen. Bij monde van oud voorzitter Ad Dupain werd duidelijk, dat men vasthoudt aan de gedrukte Langszij. Verder bedankte hij namens de aanwezigen het bestuur voor hun inzet over het afgelopen jaar. Ter afsluiting van de vergadering deelt voorzitter mede, dat de Bijzonder Gedrag Plaqueette dit jaar gaat naar Ger & Ineke Vlaming die met hun Rhea vanuit Hellevoetsluis onderweg zijn naar ver weg en ons van hun belevenissen regelmatig een verslag zenden. Via satelliet telefoon zal dit aan hen worden medegedeeld.

Borrel en Diner.

Daarna is het tijd voor de gezamenlijke borrel. Op de eerste etage is een gezellige bar, waar de aanwezigen maar net inpassen. Aangezien zeilers gewend zijn om te gaan met beperkte ruimte geeft dit geen problemen. Inmiddels van beneden de vergaderzaal omgetoverd in een gezellige eetzaal. Gezamenlijk hebben wij genoten van een voortreffelijk diner in een prima ambiance en een ontspannen sfeer. Al met al een geslaagde bijeenkomst!



Varen met kinderen en/of kleinkinderen

Allereerst onze complimenten voor van de presentatie 'veiligheid aan boord' van Herman de Pagter tijdens de winterbijeenkomst. Bij ons aan boord wordt het reilen en zeilen de laatste 3 seizoenen aardig bepaald (lees leuk gemaakt) door onze kinderen. Hierdoor zijn er aardig wat aspecten met betrekking tot veiligheid die de laatste paar jaar aangevuld/gewijzigd zijn. Als aanvulling op de winterpresentatie willen wij graag nog enkele kindveilige tips geven. De onderstaande tips voor het varen met (klein)kinderen zijn verre van compleet maar kunnen wel een aanvulling geven op je eigen punten.

Een zwemvest is natuurlijk een vanzelfsprekendheid. Deze gaat bij ons naast de auto op de parkeerplaats aan en mag alleen uit binnenvallen in de boot. Als ze het trapje opkomen om weer naar buiten te gaan moet hij weer aan. Wij zien tot onze verbazing nog zeer vaak dat de kinderen op de steiger gewoon aan de hand lopen of gedragen worden. Let wel, binnenvallen zijn meestal vrij donkere wateren waardoor je ze, als ze in het water vallen, niet meer ziet al zijn ze slechts 20 cm onder water.

Tijdens het aanleggen is er bij ons een duidelijke afspraak. Rustig in de kuip blijven vóór de stuurkolom of naar binnen.

Maak ook onder elkaar afspraken wat je doet als een van de kinderen toch overboord gaat:

- wie gaat er sturen

- springt er iemand achter aan?

Dit is afhankelijk van hoe oud is de kleine die overboord gaat, waar vaar je, hoe is het weer e.d.

Doe tijdens het varen zelf ook je zwemvest aan. Zwemmen met een kleine is zeer zwaar.

Ga eens met je kind het water in waar hij/zij niet kan staan en jij zelf wel.

Je zal merken dat ze proberen in je te klimmen om boven het water uit te komen. Hierdoor word je zelf als het ware helemaal ondergeduwd.

Zorg dat ze nachts niet uit bed kunnen vallen of slaapwandelen naar buiten kunnen lopen.

Zorg dat het vluchtluik waaronder ze spelen of slapen niet op slot zit zodat het in geval van nood van buitenaf geopend kan worden. Let er wel op dat ze er niet zelf uit kunnen klimmen.

De hoofdschakelaar zit bij diverse schepen onder de navigatietafel.

Kinderen kunnen daar heel makkelijk bij. Het is dan ook belangrijk

dat ze deze er niet uit kunnen halen, want dan kunnen ze deze ook bijvoorbeeld over de reling laten verdwijnen. Dit geldt ook voor de hoofdafsluiter van de dieseltoevoer van de motor.

Zorg dat er reserve knuffels (of andere dingen waar ze aan gehecht zijn) aan boord zijn. Je zal niet de eerste zijn die voor een overboord geslagen knuffel terug naar de haven of huis kan.

De kuip van onze Bavaria is zelflozend. Ook veel speeltjes zouden deze weg van de boot af kunnen ondergaan. Wij hebben dan ook een wegneembaar schotje gemaakt waar het water nog wel doorkan maar de speeltjes niet meer.

Zorg dat je extra zwemvesten voor bezoek aan boord hebt.

Kinderen die niet gewend zijn op een boot vervelen zich eerder. Houd hier rekening mee.

Speelgoed volgbootjes van de kinderen zijn prachtig. Zorg dat ze bij het manoeuvreren geen belemmering kunnen vormen.

Hou vallen en schoten in de gaten. Kinderen en ook sommige volwassenen vinden het leuk om knopen te leggen. Als je een schoot moet laten vieren en er zit een knoop in, dan heb je een probleem.

Baat-je

Heel wat Bavaria's zijn voorzien van mantelpijpjes voor de elektrische bedrading.

Door deze mantelpijpjes wordt op de werf een extra touwtje getrokken voor het geval dat je er nog een draad doorheen wilt hebben.

Als dit extra draadje er niet (meer) is, heb je een probleem.

Een trekveer gebruiken is alleen geschikt als er nog geen draden in de mantelpijp zitten. Gebruik je wel een trekveer kan je de aanwezige draden beschadigen.

Mijn baatje is de volgende.

Neem een stofzuiger en hou zuigmond aan een zijde van de mantelpijp.

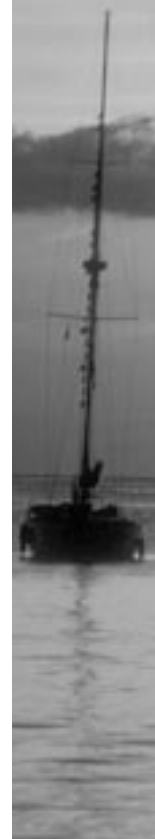
Aan de andere zijde kan je nu een nieuw draadje door de pijp laten zuigen.

Let op dat het draadje wat je erdoor wilt zuigen niet te stug is.

Een woldraadje als voorloop draad werkt perfect.

Frans de Wit

L
A
N
G
S
Z
I
J



Pinksterweekend 2004

De deelnemers aan het Pinksterweekend 2004 staat een bijzondere ervaring te wachten. Op zaterdag 29 mei worden de deelnemers verwacht in Workum, bij jachthaven It Soal. In de loop van de middag arriveren de schepen en vanaf ± 17.00 uur is er een welkomstborrel bij het Haven-Restaurant It Soal. Bij mooi weer buiten en/of op de balustrade en anders binnen. Na deze aftrap maken we ons op om gezamenlijk naar het Strandpaviljoen te lopen en daar zullen we genieten van o.a. een koud en warm buffet. Tot in de late uren zullen we de onderlinge banden versterken en ons voorbereiden op de WEDSTRIJD.

Na een korte of nog kortere nachtrust begeven wij ons op zondag, 30 mei naar het PACAVER waar wedstrijd- commissaris, Popke Schaap, de start en de route zal bespreken. Nu volstaat de informatie dat we naar Medemblik zeilen en daar in de loop van de middag ligplaats kiezen in de Regattahaven! Allemaal een blauwe

Bavaria clubvlag in het want, dan worden we snel herkend en liggen we zoveel mogelijk bij elkaar. De legendarische ship to ship meetings lopen uit op een gezellig festijn bij elkaar aan boord en de plek waar sterke verhalen de ronde doen.

Inmiddels leven we toe naar het avondprogramma. Dat ziet er als volgt uit: Gezamenlijk te voet naar het Kasteel Radboud, waar we om 19.30 uur worden verwacht voor het diner. Vier gangen en een muzikale omlijsting staan borg voor een geweldige avond in een historische omgeving.

Na een verkwikkende nachtrust begint maandag, 31 mei met een gezamenlijke koffiepauze op of rond de haven. Tevens is dit het moment om afscheid te nemen en vanuit Medemblik de thuishaven weer op te zoeken.

We hopen op een goede deelname, maar maken melding van het

feit dat de deelname is gemaximeerd op zo'n 35 schepen, gelet op de capaciteit van de havens en horeca.

De deelnamekosten bedragen B 50,- per persoon, dit is inclusief de twee diners en welkomstborrel, maar exclusief consumpties tijdens diners en havengelden.

Aanmeldingen via aanmeldingsformulier en e-mail!!



Mededeling!

Adreswijziging secretariaat met ingang van 20 april 2004

De secretarissen Ria en Jan van Veen gaan binnenkort verhuizen van Hoofddorp naar Enkhuizen. Omdat het nieuwe huis in juni / juli 2004 wordt opgeleverd, hebben Ria en Jan besloten voor een paar maanden op hun Bavaria in de Compagnieshaven in Enkhuizen te gaan wonen. Ligplaats: steiger R10. Ria en Jan zijn telefonisch bereikbaar onder nummer 06-51224875 of 06-51745850

Gedurende hun verblijf aan boord wordt het secretariaat ondergebracht bij de Penningmeesters Mireille en Willem Boswinkel. Mecklenburglaan 38, 1404 BJ, te Bussum. Tel. 035-6782302 (na 19.00 uur) of 06-53989741.
E-mail: penningmeester@bavariaclub.nl

Zodra het nieuwe huis wordt betrokken ontvangt u bericht van het secretariaat met de juiste adressering en telefoonnummers.

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:

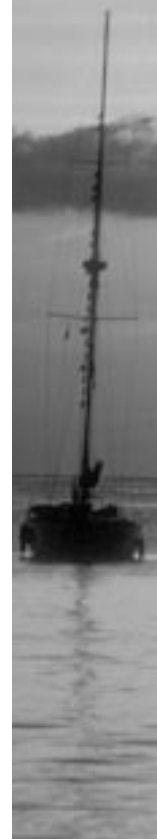
1. Oud bestuursleden, die vanwege gezondheidsredenen niet meer kunnen zeilen, maar wel willen blijven varen, kunnen door het bestuur benoemd worden als ereleden, die geen contributie betalen;
2. Leden welke wel blijven zeilen, maar niet in een BAVARIA schip, mogen als sympathisant de club blijven ondersteunen en mogen alleen deelnemen aan de winterbijeekomst (ook niet als start of finishschip bij de pinksterbijeekomst), 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.

Plaquette 2003 wel toegekend, maar niet uitgereikt

De Bijzonder Gedrag Plaquette 2003 is toegekend aan Ger en Ineke Vlaming van de Rhea. In verband met hun Atlantische reis houden ze de plaquette tegoed tot zij in Nederland terugkeren. Ger en Ineke zijn met een Bavaria 38H onderweg en houden ons via een verslag op de hoogte.

Hun avontuur is een bron van inspiratie voor veel andere Bavaria zeilers. Tijdens de winterbijeekomst hebben alle aanwezigen hun felicitaties op papier gezet en deze zullen te zijner tijd met de plaquette vergezeld gaan.



Memo

Van: Jan van veen
Datum: 31 januari 2004.
Aan: Bestuursleden en leden van de Bavaria club.
Betreft: Jaarverslag 2003 (secretaris).

Beste Bavaria clubleden.
Mutaties in het ledenbestand.

Onze club heeft dit jaar een forse groei doorgemaakt! De penningmeester komt hierop bij de volgende agenda-punten terug. Er zijn ook leden die de club om uiteenlopende redenen hebben verlaten. Totaal zijn dit er 40 over 2003. U weet dat bij aanschaf van een nieuw schip bij één van de twee importeurs, de koper een jaar lidmaatschap van die importeur aangeboden krijgt. De voornaamste redenen waarom leden de club hebben verlaten zijn: geen interesse (19), verhuizing zonder bericht (5), verkoop schip (7), vertrek buitenland (3), teleurgesteld (1) en overigen redenen (5). Via Van den Bosch Yachting hebben zich 34 nieuwe leden aangemeld. Via Holland Sailing hebben zich 29 nieuwe leden aangemeld. Verder hebben nog 9 personen zich als lid aangemeld, die eigenaar zijn geworden van een gebruikt schip. Voor 2004 verwachten wij een verdere groei van de vereniging.

Activiteiten in 2003.

- De winterbijeenkomst op 1 februari in "De Vier Balken" in Haarzuilens met als spreker de heer Postma van Pro Rainer zeilkleding, en een voortreffelijk geregisseerde film van Annelies en Ben van den Akker. De sneeuwval tijdens die middag en avond gaf een heel bijzondere sfeer aan het gebeuren.
- In samenwerking met Harry Verbeek van Shipshape hebben wij op 3 april voor 70 deelnemers een workshop georganiseerd. Voor de pauze een uitleg over het onderhoud van de dieselmotor, na de pauze heeft Harry Verbeek vragen beantwoord over allerlei scheepsonderwerpen. De aanwezigen hebben deze avond als leerzaam ervaren.
- Het Hemelvaart weekend op de Grevelingen, georganiseerd door Gerben en Gepke van Bers. De wijze waarop zij dit weer hebben georganiseerd verdient alle lof. Een prima programma en op creatieve wijze gebruik gemaakt van diverse sponsors zoals Volvo, Bols en Bavaria Bieren. Door de enthousiaste wijze van organiseren hebben Gerben en Gepke in korte tijd een hechte groep deelnemers in het zuiden weten te formeren.
- Het pinksterweekend in Lemmer was dit jaar een aparte happening. De zeilwedstrijd werd vanwege de weersomstandigheden vervangen door een rubberboten roeirace. Mede vanwege de gezellige entourage bij Enjoy Sailing en de feestavond in Ijsselmar hebben de deelnemers genoten van dit weekend.
- Bezoek aan de Bavaria fabriek in Giebelstadt op 16 en 17 oktober. Met een luxe touringcar hebben 55 deelnemers de Bavaria fabriek in Giebelstadt bezocht. Behalve de drukte op de Duitse autowegen kunnen we terug zien op een geslaagde trip. Het diner en de overnachting in Sommerhausen was prima verzorgd en de volgende dag hebben wij op een uitgebreide wijze kennis kunnen maken met de productie van de Bavaria Jachten. Afsluitend werd ons door de fabrieksleiding een prima lunch aangeboden.

Namens mijn medebestuursleden zijn wij er trots op u dit programma het afgelopen jaar te hebben kunnen aanbieden

Baat-je Van Dorp

Te koop

Rolgenuahoes 12,40 meter Markilux blauw 37325 merk De Vries Lemmer	€ 150,—
ISC NAV 4 navtex inclusief actieve achterstagantenne van Renaud	€ 300,—
Bruce anker 16 kg	€ 175,—

Te bevragen bij G.W. van Dorp, tel. 06 – 53163874

Toch weer een nieuwe Bavaria

Deze afweging begon eigenlijk tijdens het Pinksterweekend van 2003.

Na 2 jaar zeilen met onze "Natea" op de Middellands zee voeren wij dat bewuste weekend met Niels en Pascale tijdens de Bavaria-Club bijeenkomst op het IJsselmeer. En opnieuw maakten wij die verrekte mugjes mee en het smerige groene water, en de saai oevers met steeds méér lelijke windmolens.

"Dit willen we niet meer", zeiden wij tegen elkaar. "We blijven definitief op de Middellandse zee". "Als we terug gaan naar Nederland dan stoppen we met zeilen".

In Frankrijk waren wij een paar maal met onze Nederlandse vrienden uit de jachthaven mee gevaren op hun Azimuth 46", uitgerust met 2 x 450 PK Volvo motoren. Dit was even leuk maar na een dagje hadden we het wel gezien. Een snelle motorboot – zelfs op de Méditerranée – is ook niet alles.

Maar een zeilboot met wat meer gerief was wel iets wat ons steeds aantrekkelijker leek. Het hijsen van een doorgelat grootzeil van 53 m? in de volle zon bij 35° C gaat je niet in de koude kleren zitten. En met elektrische lieren is ook Annelies in staat de genua van 70 m? te bedienen.

Bovendien is achterstevoren afmeren op een ankerketting – zonder palen en andere boten aan weerszijden met een behoorlijke zijwind zonder boegschroef eigenlijk niet te doen.

Tenslotte is een ruime goed toegankelijke cockpit met vaste kuip-tafel en 2 stuurwielen wel heel erg comfortabel, vooral als je veel buiten leeft, altijd achterstevoren af moet meren, veel zwemt en/of veel de dinghy gebruikt.

Tijdens de Hiswa te water waren wij in Nederland en hebben wij ons uitgebreid georiënteerd. Eigenlijk wilden wij geen Bavaria meer.

Je ziet gewoon te veel van die schepen zelfs op de Middellandse zee.

Maar wat dan?

Een X-yacht, een Grandsoleil, een Halberg Rassy zijn zo ongeveer 2x zo duur als een Bavaria.

OK, de afwerking vooral van het interieur is van die schepen veel fraaier. Aan dek echter qua lijn, deklay-out en tuigage doen de Bavaria's niet onder voor welk schip dan ook en blijkt toch de Bavaria weer de beste prijs - product kwaliteit te hebben.

De Franse schepen van Beneteau en Jeanneau komen voor wat betreft de prijs in de buurt van de Bavaria's. Alleen hier vinden we de deklay-out en de tuigage beduidend slechter. Het interieur ziet er wel prima uit, echter de techniek, de aanleg van bekabeling, slangen, afsluiters, enz. laat te wensen over.

Na 2 dagen rondkijken hadden wij onze conclusie getrokken het zou toch weer een nieuwe Bavaria worden.

Uiteraard stapten we op deze Hiswa naar de stand van Van den Bosch Yachting en met John Stalman konden we een prima afspraak maken over de inruil van onze Bavaria 46 "Natea" tegen de aanschaf van een nieuwe 49-voeter.

Het is bekend van Bavaria's dat, wil je echt een schip naar je wensen hebben, je nog eens ruim 50% bij de basisprijs moet optellen, maar dat moet je bij al die andere merken ook.

Zo rustten wij onze nieuwe Bavaria 49 onder meer met de volgende extra's uit: teakdekken, boegschroef, rolgrootzeil, HT-zeilen, loden kiel, elektrische lieren, uitgebreide (dubbele) navigatie apparatuur van Raytheon, Whitlock stuurmachine, max-prop, teakhouten kuip-tafel, teak gratings in de natte cellen terwijl we bovendien het interieur upgraden met een boekenrek in de zithoek, een toilettafel en een

grote berglade in de eigenaarshut en mahoniehouten deurtjes in de natte cellen.

Hiermee toon ik aan dat het ook bij Van den Bosch zeer goed mogelijk is om een customline-yacht te bestellen.

We noemen ons schip dan ook een "Van den Bosch 49 – exclusief".

Het schip is in januari geleverd en in maart heeft de tewaterlating en de doop van onze "Nerissa" plaats gevonden.

Nerissa is afgeleid van de Nereïden, een groep van 50 zee-nimfen allen dochters van Poseidon die de Middellandse zee en de zeelieden aldaar beschermde. Naar onze mening dus een zeer toepasselijke naam voor ons schip.

Als u dit leest is de Nerissa inmiddels alweer getransporteerd naar Marina Baie des Anges en hebben wij onze eerste zeildagen in het zuiden er al weer opzitten.

Ondertussen is de "Natea" gelukkig in goede handen gekomen want op hun beurt hebben Niels & Pascale hun 37 voeter bij Van den Bosch ingeruild voor onze oude boot.

De Natea blijft dus in de familie en zo zullen wij onze clubvrienden wellicht nog menigmaal terug zien tijdens de Bavaria-Pinksterweekenden.

Bas van den Akker.

L
A
N
G
S
Z
I
J





doet in samenwerking met

TipTop Sailing

een

Exclusieve aanbieding voor Bavaria Club leden

Bavaria Regatta in de Ionische Zee
9 oktober – 16 oktober

Op onze winterbijeenkomst hebben Ellen Gribnau en Frank Smits een presentatie gehouden. Ze presenterden Sunny Sailing, het nieuwe charterbedrijf dat ze in Griekenland starten met 6 gloednieuwe Bavaria's.

In samenwerking met ons boekingskantoor Tiptop Sailing uit Willemstad doet Sunny Sailing u in navolging hierop een exclusieve aanbieding. Schrijf u in op een Bavaria van uw keuze om de Griekse wateren te ontdekken! U kunt zich als individu aanmelden, u kunt zich natuurlijk ook als groep aanmelden. Dé gelegenheid om andere clubleden te leren kennen in een prachtige en zonnige omgeving onder sportieve omstandigheden.

Aanbieding exclusief voor Bavaria Club leden:
per persoon, 1 week inclusief vliegticket, transfer en bijkomende kosten
voor slechts € 575,-
waarbij u uw voorkeur uit kan spreken voor een Bavaria 32, 36 of 38. Tiptop Sailing coördineert de inschrijvingen en regelt uw vliegticket.

Voor meer informatie bel met TipTop Sailing:
SGR reisbureau, CWO zeilschool en jachtverhuurbedrijf.
Tel: 0168 – 471794 of E-mail: tiptop@etrade.nl
Webadres: www.flottieljezeilen.nl

Uiterste inschrijfdatum 21 augustus 2004
Aarzel niet want vol is vol!!

Note:
We vonden de bijeenkomst op 31 januari erg gezellig
en zijn in de winter zeker weer van de partij!
Dank voor jullie hartelijke en warme ontvangst.

Frank en Ellen

Hemelvaartweekend 2004

20 t/m 22 mei a.s

Nog enkele weken en het is weer zover. Het derde evenement op een volgend water. De Oosterschelde, als open zeearm, heeft zo zijn eigen charme. Getijdewater met diepten tot wel 50 meter en als het mee zit kun je zehonden en dolfinen waarnemen.

In 2003 hadden we fantastisch weer, voor wat betreft de zon en temperatuur, maar nauwelijks wind. Het is te hopen dat we dit jaar net zo veel zon hebben en een beetje meer wind.

Het programma houdt, zo als het er nu voor staat, het volgende in:

Op hemelvaartsdag vanaf 16.00 uur een steigerborrel in de haven van Colijnsplaat. Een karakteristiek plaatsje in de schaduw van de Zeelandbrug. We kunnen daar even bijpraten en kennismaken met nieuwe deelnemers.

Om 19.30 uur worden we verwacht in restaurant "Le Bras de Mer", waar we de avond zullen doorbrengen.

Vrijdag gaan we een (gezelligheids)wedstrijd varen over de Oosterschelde. Het parcours is nog niet bekend. Er moeten nog

wat alternatieven bekeken worden voor diverse weersomstandigheden. Aan het programma voor de deelnemende kinderen wordt weer een eigen invulling gegeven. We moeten hen uiteraard net zo enthousiast maken (en houden) als wij zelf.

De finish zal in het zicht van de haven van Roompot Marina liggen. In deze haven, van waaruit direct de Noordzee gekozen kan worden, kunnen we de verhitte hoofden wat laten afkoelen onder het genot van een hapje en een drankje.

Rond 19.30 uur worden we in restaurant "Bestevaer" verwacht.

Thema van de vrijdagavond is "mediteriaan" dit komt tot uiting in zowel de live muziek als het eten. Gezellig tafelen tot in de kleine uurtjes, prijsuitreiking en uitkijken over de Oosterschelde.

Zaterdagmorgen kan iedereen na het genot van een ontbijtbuffet de resterende tijd van het weekend een eigen invulling geven.

Wij hopen dat de sfeer en het weer weer toppie-joppie is en dat we na afloop weer op een geslaagd weekend kunnen terugkijken.

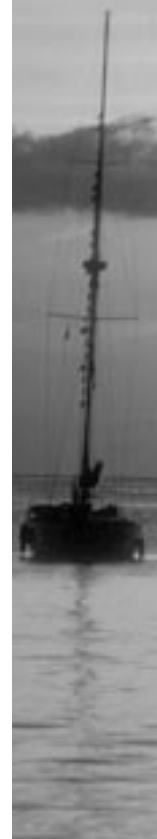
Het deelnamegeld hebben we gelukkig niet hoeven indexeren en bedraagt evenals vorig jaar voor volwassenen en kinderen vanaf 11 jaar € 50,00 per persoon, voor kinderen van 5 t/m 10 jaar € 25,00 per kind. Kinderen tot 5 jaar drijven gratis mee.

De havengelden worden separaat afgerekend. Consumpties in de restaurants zijn voor eigen rekening.

Wilt u het deelnamebedrag overmaken op girorekening 39.62.232 t.n.v. G.B.G. van Bers onder vermelding van "Hemelvaartweekend 2004"? Bij twijfel over het deelnamebedrag kunt u bellen met 0346 553 444 of mobiel 0651 - 84 17 71 of mailen naar gvanbers@tiscali.nl of naar divisie.zuid@bavaria.nl. Wij hopen weer op een enthousiaste deelname. Geef u nog op als dit nog niet gebeurd is!!! Er is al een vloot van 24 jachten geregistreerd.

Tot ziens in Colijnsplaat.

Gerben, Gepke, Vincent en Mariska van Bers (SENANG)



Financieel jaarverslag

Bavaria-Club

Balans per 31 december

		2002	2003			2002	2003
Voorraad T-shirts		0,00	240,00	Vermogen		4.488,02	4.488,02
				Resultaat 2003			-1.107,69
Debiteuren		2.113,11	0,00	Contributie 2004			157,50
Transitoria			0,00	Winterbijeenkomst			550,00
				Transitoria			200,00
Liquide middelen	Bank	1.926,03	3.052,00				
	Giro	426,87	973,82				
	Kas	22,01	22,01				
		4.488,02	4.287,83			4.488,02	4.287,83

Resultaten Rekeningen

		Gerealiseerd 2002	Begroot 2003	Gerealiseerd 2003			Gerealiseerd 2002	Begroot 2003	Gerealiseerd 2003
Winterbijeenkomst		754,28	700,00	1.681,58	Contributie		4.477,50	5.000,00	6.412,50
Workshop				371,86					
Langszij		120,22	500,00	125,00					
Hemelvaart bijeenkomst		572,00	600,00	1.012,20	Verkoop Wimpels		145,72	200,00	217,50
Pinksterweekend		216,50	2.000,00	2.756,19					
Najaarsbijeenkomst				142,43	Advertenties Langszij		226,89	200,00	113,50
Adm Kosten + Porto		853,69	1.000,00	1.761,93					
Diversen		116,81	300,00						
Verstrekke Wimpels									
Resultaat		2.216,61	300,00	-1.107,69					
		4.850,11	5.400,00	6.743,50			4.850,11	5.400,00	6.743,50

Begrotingen

		Begroot 2003	Begroot 2004			Begroot 2003	Begroot 2004
Winterbijeenkomst		700,00	1.800,00	Contributie		5.000,00	6.750,00
Workshop			400,00	Verkoop Wimpels		200,00	200,00
Langszij		500,00	500,00				
Hemelvaart bijeenkomst		600,00	1.200,00				
Pinksterweekend		2.000,00	1.200,00	Advertenties Langszij		200,00	100,00
Najaarsbijeenkomst			150,00				
Adm Kosten + Porto		1.000,00	1.800,00				
Diversen		300,00	0,00				
Resultaat		300,00	0,00				
		5.400,00	7.050,00			5.400,00	7.050,00

Voorstel van de penningmeester:

Het negatieve resultaat van 2003 ad. EUR **1.107,69** ten laste van het vermogen te brengen.
De contributie voor 2004 te handhaven op EUR **22,50**