



Kwadraat & Praat Magazine

Uitgave 2016 • www.16m2.nl • redactie@16m2.nl • € 4,95



Interview
Bas Mandemaker
Pag. 23



De 4119 belandt aan de Port
St. Lucie rivier in Florida
Pag. 45



Avontuur in Bretagne
Pag. 50

Fotografie: Pieter Lanser

Voorwoord

Met enige trots mag ik het voorwoord schrijven in de eerste uitgave van een nieuwe uiting van de klassenorganisatie. Jawel, we hebben een heuse glossy!

Dit magazine is een gevolg van een nieuwe opzet van de communicatie van de klassenorganisatie. Wolter Rijks - bestuurslid met de portefeuille PR & communicatie - heeft twee jaar geleden een nieuwe opzet ontwikkeld voor de gehele communicatie: op de eerste plaats hebben we afgelopen voorjaar een nieuwe website gekregen die niet alleen veel aantrekkelijker is, maar ook actueler en voor een groot deel geautomatiseerd is. Het aantal "hits" is dan ook bijna vertienvoudigd! Daarnaast is er een tweetal nieuwsbrieven ontwikkeld: één voor de algemene informatie betreffende de klassenorganisatie en één om de wedstrijdzeilers te informeren over de ophanden zijnde wedstrijden. En nu is dan het laatste deel van het plan ten uitvoer gebracht. De glossy is bedoeld om terug te kijken op het afgelopen jaar, leden praktische informatie te geven middels lezenswaardige artikelen en zeikalendar en activiteiten voor het komende jaar te publiceren. De glossy verschijnt eenmaal per jaar en we hopen dat

ie met veel plezier gelezen zal worden en dat iedere uitgave een collectors item mag worden. We zijn als klassenorganisatie inmiddels 85 jaar oud en er zijn in de loop der jaren heel wat Nieuws & Praats onder redactie van resp. Klaas van Weringh, Pieter Lanser en Coen van Beek naar de zeilers verstuurd. Waarvoor dank!! Nu, anno 2016, zal er veel meer digitaal gecommuniceerd worden, maar de mooie traditie om verhalen en beelden vast te leggen blijft met deze nieuwe glossy bestaan.

Tenslotte een woord van dank aan Pieter Lanser, die op korte termijn de nodige tijd heeft vrij gemaakt om de diverse kopij en interviews bij elkaar te halen en de coördinatie van de glossy op zich te nemen.

Veel lees- en kijkplezier!

Paulus Mooyman
voorzitter
16m²-klassenorganisatie



Naamgever van het 16m²-magazine: Jeroen van Catz

Lidmaatschap van de 16m²-klassenorganisatie
De 16m²-klassenorganisatie, met ruim 250 leden, is al jaren de grootste nationale klassenorganisatie. Lid worden van de 16m²-klassenorganisatie is eenvoudig en niet duur. De 16m²-klassenorganisatie is er voor wedstrijd-zeilers, maar ook voor toerzeilers. Leden ontvangen ons magazine per post en de nieuwsbrieven per e-mail.

Dus, aarzel niet en meld je snel aan via onze website www.16m2.nl



Inhoud

- 04> Jaarverslag
- 11> Een lustrumjaar!
- 11> Van de commissie PR en publiciteit
- 12> De 16m²-puntklasse van weleer
- 14> Klassenvoorschriften in beweging
- 17> Opzet jaarprijs 16m² nieuwe stijl
- 18> Ontwikkeling van de deelnemersaantallen bij wedstrijden voor 16m², 2013-2015
- 19> Eindstand 16m² seizoenscompetitie 2015
- 21> Wedstrijdagenda 2016
- 22> Interview Thijs Kort
- 23> Interview Bas Mandemaker
- 24> Nieuwbouw (alleen) kan nooit de motor van je bedrijf zijn
- 29> De zeilers moeten elkaar een beetje opvoeden
- 35> Een zeiler die wil experimenteren moet in balans met zichzelf zijn
- 41> De beste zeilers kunnen kampioen worden met elk topmerk zeil
- 45> De 4119 belandt aan de Port St. Lucie Rivier in Florida
- 47> Eine Segelsaison zwischen Mosel und Niederlande
- 50> Mooi avontuur met de 16m² in Zuid-Bretagne, mei 2015
- 55> Ons enige echte Zestienkwadraat lied!
- 58> Wisseltrofee
- 64> Colofon

Fotografie: Pieter Lanser

Jaarverslag van de voorzitter

Door Paulus Mooyman



Wij zijn het jaar begonnen met de gebruikelijke ALV in Loosdrecht. Francis Engels stelde zich niet meer beschikbaar voor een nieuwe termijn en tot vier uur voor de ALV hadden wij nog geen vervanging. Gelukkig diende zich om 10.00 uur Harmen Bouwstra aan als kandidaat die weliswaar formeel niet gekozen kon worden, maar gelukkig wel direct aan de slag wilde gaan. Zo konden wij toch het gehele jaar met een voltallige bezetting werken. Voor de komende ALV gaan we, na jarenlang de ALV in Loosdrecht te hebben gehouden, naar het noorden. Dit met de verwachting om veel zeilers uit het noorden op de ALV te mogen begroeten.

In april 2015 is de nieuwe website live gegaan en heeft vanaf de eerste start aanzienlijk meer bezoek gekregen dan voorgaande jaren en is een duidelijke aanwinst voor de klasse. Aansluitend zijn de nieuwsbrieven in nieuwe opzet gaan draaien en als afsluiting van de

reorganisatie van de communicatie is er nu een nieuwe glossy. Bij elkaar een flinke aanpassing met een mooi resultaat.

De wedstrijden zijn redelijk goed bezocht. Uiteindelijk hebben wij het afgelopen seizoen een vrijwel gelijk aantal deelnemers aan de start gekregen ten opzichte van het vorige seizoen. Wel is er een tendens te bespeuren dat men zich pas op het laatste moment lijkt in te schrijven. Een vriendelijk verzoek van de organiserende verenigingen is dan ook om toch eerder in te schrijven! Wij zien wel dat het versturen van de wedstrijdnieuwsbrief daarin helpt.

Ook leuk om te melden is de deelname van vier boten aan de Semaine du Golfe du Morbihan in Zuid-Bretagne en de spontane, nieuwe evenement Culi Sail. Het NK leverde een overtuigend kampioensduo op: Willy en

Thijs Kort zij haalde wederom de eerste plaats met een record puntenverschil met nummer 2, namelijk een verschil van 42 punten! De invulling van het NK zal komend jaar aangepast worden.

Voor de komende ALV staat er een bestuurswisseling op het programma: Rien den Oudsten stopt als wedstrijdcommissaris en zijn functie zal worden overgenomen door Klaas 't Hoen. De afgelopen jaren is het systeem van plassenvoogden wat. Wij gaan daar komend seizoen weer wat meer structuur aangeven. Inmiddels is er een eerste overleg geweest met aanwas van jonge zeilers in het noorden. En last but not least: komend jaar is een lustrumjaar!! De klasse bestaat 85 jaar en dat gaat gevierd worden met een bijzonder evenement op het Gaastmeer. Inhoud en aanvullende activiteiten worden op de ALV in Sneek bekend gemaakt.

Jaarverslag van de secretaris

Door Harmen Bouwstra



Secretaris zijn is saai en tijdrovend en toch heb ik mij in februari 2015 vlak voor de ALV beschikbaar gesteld voor de 16m². Te laat volgens de statuten en om deze reden moet ik tot ALV 2016 wachten voordat ik benoemd kan worden en plaats kan nemen op het pluche. Tot die tijd mag ik als kandidaat-secretaris meedraaien.

De afgelopen jaren is er helemaal geen jaarverslag van de secretaris geweest maar nu dit aan mij gevraagd wordt grijp ik mijn kans.

Twee weken na de ALV 2015 kwam Francis Engels bij mij op bezoek om het secretariaat over te dragen. Aan alles was gedacht met o.a. een lijst met taken / activiteiten secretaris 16m² voorzien van tijdbalk. Het afgelopen jaar pakte ik deze lijst er regelmatig bij en was er dan tijdig bij om zaken te regelen. Als de ALV 2016 aan de voorkant goed verloopt dan is dat vooral te danken aan Francis.

Voorname taak als secretaris is het organiseren van de bestuursvergadering. Zeven maal kwam het bestuur bijeen op wisselende locaties in huiselijke kring. De vergaderingen zijn constructief en plezierig. Wij hebben namelijk een gezamenlijk belang zo staat in de statuten omschreven om alles in het werk te stellen in het belang van de fantastische 16m². En dat is niet saai maar heel erg leuk. De opkomst is bijna 100% en

een bestuurslid die verhinderd was schakelde over op FaceTime.

Mijn finest moment is iedere vergadering bij aanvang het doorlopen van de al dan niet afgehandelde actiepunten.

De contacten binnen de watersportwereld verlopen soepel, alleen al het noemen van “16m²” opent deuren en wordt alles vloeibaar. Het e-mailadres secretaris@16m2.nl schijnt heel populair te zijn, bijna dagelijks komen er berichten binnen. Bijzonder daarbij zijn toch wel de berichten van eigenaren van een BM / 16m² die van alles te melden hebben of willen weten. Onlangs kreeg ik nog de vraag vanuit Polen om de

klassenvoorschriften even te vertalen in het Duits of Engels. Nou, die heb ik maar even doorverwezen naar het Watersportverbond waar de KV available zijn. En vragen over over “oud hout” worden stevast doorgespeeld naar Siebe van der Zee die hier wel raad mee weet. Wat mij het afgelopen jaar toch wel heeft verrast is de uitstekende communicatie tussen de bestuursleden, per e-mail en met onze WhatsApp groep “bestuur 16m²” weten wij elkaar snel te bereiken. Als het er op aankomt is er binnen 30 minuten reactie van allen.

Ik kijk met plezier terug op dit eerste jaar en zie de toekomst voor de 16m²-klasse met vertrouwen tegemoet.



Jaarverslag van de penningmeester

Door Paul de Groot



Tijdens de ALV is er een décharge onder voorbehoud verleend aan het bestuur. Reden van het voorbehoud was het boven water krijgen van de rekeningafschriften van de ING Bank. Met dank aan de inzet van oud-penningmeester Bas Mandemaker is het uiteindelijk gelukt om de administratie compleet te krijgen. De kascommissie heeft inmiddels akkoord gegeven en de ALV mag dit akkoord bekrachtigen. Dan kunnen wij 2014 afsluiten ... En dat terwijl dit verslag toch over 2015 zou moeten gaan. Nou vooruit ...



Het jaar 2015 was financieel gezien een van mailen, brieven sturen, bellen, mailen en overtuigen. Uiteindelijk is de debiteurenstand gekrompen tot een acceptabel niveau. Vele leden hebben al aangeven dat de contributie jaarlijks automatisch mag worden afgeschreven. Dit scheelt een hoop werk voor de penningmeester en uiteindelijk wordt het ook makkelijker om een opvolger te strikken. Mocht u nog geen automatische incasso hebben afgegeven, mail dan even naar penningmeester@16m2.nl uw rekeningnummer, dan maken wij het in orde.

Het ledental loopt door de actieve actie om debiteuren te herinneren aan hun beloftes iets terug. Een telefoontje kan geld opleveren, maar ook een lid in de toekomst minder... In totaal hebben in 2015 achttien mensen hun lidmaatschap opgezegd. Met name leeftijd is een rol om het lidmaatschap op te zeggen. Wij hebben zes nieuwe leden mogen inschrijven en er zijn nog voldoende zeilers die nog geen lid zijn van de klassenorganisatie. Mocht uw bemanning nog geen lid zijn, dan kan deze tegen een aantrekkelijk tarief lid worden van de klassenorganisatie. Met steun van alle zeilers blijven wij in staat om jaarlijks het NK en de seizoensfinale te organiseren. En natuurlijk iedere vijf jaar een prachtig jubileumevenement. Daarnaast houden wij de website actueel en up-to-date en

worden vele nieuwsbrieven verstuurd. Tot slot ontvang je het magazine met interessante artikelen die jou kunnen helpen om nog sneller te varen. Oftewel, het is van belang dat wij met elkaar onze mooie club ondersteunen!

En o ja, de klasse staat er uiteindelijk financieel goed voor!



Jaarverslag van de commissie PR en publiciteit

Door Wolter Rijks



2015 is het jaar van de veranderingen die ons niet ontgaan zijn. Zo is de website geheel vernieuwd en is de laatste Nieuws & Praat op de 'oude' stijl verstuurd. Ook zien de e-mails er moderner uit en kun je op sociale media niet meer om de klasse heen!

Het startte allemaal begin dit jaar tijdens de ALV de plannen te presenteren en uitdagende doelen te formuleren en de Nieuws & Praat niet meer in de huidige vorm te maken en om een volledige nieuwe website te lanceren. Dit is nu realiteit, inclusief nog meer verbeteringen waar wij met trots op terug kunnen kijken. Daarom in het jaaroverzicht tijdens ALV 2016 een samenvatting en een paar indrukwekkende cijfers.

De geheel nieuwe website heeft een nieuwe look en is volledig opgebouwd binnen vier grote thema's: de 16m², wedstrijden, organisatie en vraag en aanbod. Alle belangrijke onderdelen zijn hier ondergebracht. Zo zijn de historie en de schepenlijst te vinden onder de 16m². Wedstrijden heeft alles van de agenda, verslagen, als uitslagen te bieden. Bij organisatie alle bestuurszaken en bij vraag en aanbod staan de boten te koop, waar je ook heel gemakkelijk je eigen boot te koop kunt zetten door het formulier in te vullen. De website is ontworpen voor de leden, maar ook

om nieuwe geïnteresseerden informatie te bieden en nieuwe zeilers over te halen om in onze prachtige boot te gaan zeilen.

De website is nu bijna een jaar online en trekt ongeveer 1.500 unieke bezoekers per maand (50 per dag). Bezoekers komen het meest met een gerichte zoekopdracht of gaan direct naar de website, circa éénderde komt via sociale media of e-mail campagnes. Belangrijk is dat bijna een kwart de website op een mobiel apparaat bekijkt en daarom is de mobiel vriendelijke weergave een goede zet geweest. Zeventig procent kijkt vervolgens op de homepage van de website en blijft totaal bijna drie minuten hangen op de website door drie keer door te klikken. Nieuwsgierigheid wint het bij de meeste bezoekers want 40% kijkt toch even wie zijn boot te koop heeft gezet.

De nieuwe glossy van de klassenorganisatie is tot stand gekomen, doordat de inhoud van de originele Nieuws & Praat volledig is ingehaald door de nieuwe media via internet. Om toch achtergrond verhalen, nieuws, interviews en nog veel meer aan te bieden aan de leden, is deze glossy als medium in het leven geroepen. Doordat de huidige redactie (Geart-Jacob de Jong, Dieuwke Buikema en Coen van Beek) de twee laatste Nieuws & Praten in de oude stijl hebben gemaakt en de nieuwe

glossy van inhoud hebben voorzien willen wij ze graag hiervoor bedanken, maar ook Pieter Lanser voor het eindredacteurschap van deze eerste editie van de glossy.

De plannen voor volgend jaar zullen zich vooral richten op het gebruiksvriendelijker maken van de website en de e-mailcampagnes en sociale media. Zo komen er al gemiddeld vijf personen per dag op de Facebook pagina van de 16m² en hebben wij op Facebook en Twitter al meer dan 250 personen die ons leuk vinden of volgen en krijgen daardoor steeds meer zichtbaarheid. De e-mailcampagnes zullen vanuit twee wegen geïnteresseerden bereiken. Namelijk één speciaal voor leden, deze ontvangen maandelijks de digitale Nieuws & Praat maandblad. En een digitale nieuwsbrief voor de 350 geïnteresseerden in de 16m²-wedstrijden periodiek afgestemd op de wedstrijden.

Tot snel via één van de communicatiewegen van de klassenorganisatie.



Jaarverslag van de wedstrijdcommissie

Door Rien den Oudsten



Zoals ieder jaar begon het seizoen in Reeuwijk met de Paashaas wedstrijden en sloten wij het seizoen af met de “midwinter wedstrijden”, dit jaar op Kralingen.

Omdat er in de wedstrijdkalender van het verbond in het noorden nog laat veranderingen zijn doorgevoerd vielen er niet alleen wat gaten maar hadden wij ook te maken met evenementen die samen vielen, grootste slachtoffer hiervan was wellicht Loosdrecht waar alleen op “de Vrijbouter” door ons werd gevaren met een schamele 7 bootjes. En het Houtevenement op Sneek dat gelijktijdig gevaren werd met de Veenbonkencup op Nieuwkoop. Voor de toekomst zijn hiervoor



goede afspraken gemaakt. Over het geheel bleven de inschrijvingen bijna gelijk en hebben wij een heel nieuw evenement mogen bijschrijven nl. Culi Sail op de Zevenhuizerplas bij Nesselande.

Wat mij persoonlijk zorgen baart is de gestage daling van het aantal deelnemers bij het NK. Met de leden moeten wij (bestuur) een goede mix vinden voor de invulling hiervan. Minder wedstrijden, meer aandacht voor het walgebeuren en misschien een dag minder? Alle suggesties zijn welkom, wij moeten er voor zorgen dat NK staat voor minimaal 60 bootjes.

Na de seizoensfinale op het Paterswoldse Meer de Primus Inter Pares welke is verplaatst van april in het volgende seizoen naar oktober van het lopende seizoen waardoor dit jaar tweemaal gevaren. Ik doe een beroep op alle booteigenaren om mijn opvolger Klaas 't Hoen bij het bijeen brengen van de boten niet in de kou te laten staan. Het is een van de leukere evenementen in het zeilseizoen dus geef je een keer op!

Langs deze weg wil ik iedereen bedanken voor zijn/haar medewerking en ben zeer verheugd dat er ook jongere zeilers bereid zijn bestuurstaken op zich te nemen.



Jaarverslag van de technische commissie

Door Geert Geelkerken



In de afgelopen jaren is veel werk verricht om de klassenvoorschriften te optimaliseren en is aan de booteigenaren de gelegenheid te geven om indien nodig hun schip en/of tuigage aan te passen aan de regels.

De TC heeft 2015 gebruikt om de aanpassingen onder de aandacht van de booteigenaren te brengen en gezorgd voor een controle van de zeilen tijdens het Nationaal Kampioenschap op de Braassem. Dat controle noodzakelijk is, bleek wel uit het feit dat een aantal zeilers hun zeilen voor het kampioenschap extra hebben laten controleren. Onbekend is of dat tot aanpassingen geleid heeft. Tijdens de controle werd een zevental zeilen (vier grootzeilen en drie fokken) niet gestempeld omdat ze niet voldeden aan de klassenvoorschriften.

Voor 2016 is wederom een controle gepland. Deze keer zal de focus liggen op de binnenkant van de boot. De afgelopen jaren is veel aandacht aan dit braakliggende terrein besteed en is een ieder in staat gesteld de eventueel noodzakelijke aanpassingen te verrichten. In de komende jaren zal ook de discussie ontstaan over het toelaten van elektronica binnen het zeilen. Uiteraard dienen in eerste instantie de meetbriefhouders daarover te besluiten.



Fotografie: Pieter Lanser



Fotografie: Pieter Lanser

Een lustrumjaar!

Door Paul de Groot

Het belooft weer een groot feest te worden in mei van dit jaar. Het 85-jarig bestaan van de 16m²! Velen van u hebben het jubileum in 2011 op het Paterswoldsemeer vast nog in het geheugen. Prachtig weer, weinig wind weliswaar, maar met de gezelligheid van de borrelboot was het een groot feest. Een mooi evenement dat door vele oud-16m²-zeilers ook is bezocht.

Het feestje om de 85e verjaardag van de 16m² te vieren wordt dit jaar in Friesland gevaren. En wel in Gaastmeer bij de familie Syperda. Deze locatie staat garant voor een oergezellig 16m²-festijn en de organisatie is inmiddels in volle gang. Houdt u de Facebookpagina in de gaten voor het laatste nieuws. En ook uw e-mailbox, want per digitale post zult u ook een en ander ontvangen.

Om alvast in de stemming te komen zal er ook dit jaar weer een borrelboot aanwezig zijn met de nodige versnaperingen. Het zal een weekend worden waar de wedstrijdzeiler zeker naar kan uitkijken, maar ook de oud-zeilers en minder ervaren zeilers kunnen genieten van een mooi evenement.

En als de strijd op het water is gestreden kunnen de sterke verhalen worden gedeeld tijdens een heerlijk diner en aansluitende feestavond.

Noteer alvast 21 en 22 mei in uw agenda! Dit weekend wordt er eentje om niet snel te vergeten.



Paterswolde, mei 2011

Van de commissie PR en publiciteit

Door Wolter Rijks

De commissie PR en publiciteit heeft afgelopen jaar een heel aantal veranderingen doorgevoerd, maar het blijft daar zeker niet bij dit jaar. Het e-mail verkeer zal onder de loop genomen worden en je kunt als lid de maandelijkse Nieuws & Praat weer verwachten in e-mail vorm, met het nieuws van de afgelopen maand. De 59e jaargang wordt hiermee doorgezet! Het aanbod aan boten is dit jaar sterk gestegen door de nieuwe website, maar het aanbod van zeilen heeft nog geen plek gevonden. Daarom willen we volgend jaar de mogelijkheid om eenmaal per jaar voor leden hun zeilen te kunnen aanbieden. Zo laten we boten weer zeilen die nu geen goede set meer hebben. Deze prachtige glossy komt jaarlijks uit en eindigt bij elk lid in de brievenbus.

Als laatste komt er promotiemateriaal wat op de belangrijkste evenementen de kwadraat in een nog mooier daglicht laat staan.





De stipklasse, een uitgestorven 16m² Door Siebe van de Zee

In 1931 werd de Noord Nederlandse 16m²-klasse ingesteld door de NNWB. Het basisonwerp was van Hendrik Bulthuis uit Bergum en werd verder aangepast door de TC van de NNWB.

Het was toen geen zuivere eenheidsklasse. Het onderwaterschip was vrij, er kon dus geëxperimenteerd worden met de de kiel en roervorm.

In 1938 werd de TC gevraagd om een eenheidskiel en roer te ontwikkelen. Het werd het onderwaterschip van Smith uit Hindeloopen van de 575; een korte kiel met een loden ballast van 80 kg en een los aangehangen roer met scheg.

In 1939 werden de nieuwe regels van kracht, de onaangepaste schepen werden de toerklasse genoemd en de nieuwe, de eenheidsklasse, moest een stip onder de boog voeren.

Na de volgende aanpassing in 1950 werd de eenheidsklasse 'stipklasse' genoemd en alle nummers boven 2500 'streepklasse'.

Omstreeks 1957 is de stipklasse uitgestorven.



Fotograaf: onbekend



Fotografie: Pieter Lanser

Klassenvoorschriften in beweging

Door Geert Geelkerken, voorzitter van de technische commissie

Het begint net als een sprookje. Heel lang geleden bestonden er klassenvoorschriften. Echter die stonden op één A4-tje met slechts een paar regels. De lengte van de boot mocht maximaal 6 meter zijn en moest met twee man gevaren worden. Dat was alles. Het idee dat er ook vrouwen in een boot zouden zitten bestond toen nog niet. Sinds die tijd is er veel gewijzigd.

Daar zaten twee gedachten achter. De eerste was dat alleen de vaardigheid en de talenten van de bemanning het verschil in resultaat zou moeten bepalen, maar ook dat veel ruimte in klassevoorschriften de gelegenheid gaf om te gaan experimenteren met alle ongewenste financiële gevolgen van dien. Zo ontstond het idee van een eenheidsklasse. Een eenheidsklasse heeft soms heel uitgebreide voorschriften inclusief tekeningen waaraan een boot moet voldoen om wedstrijd te mogen varen. Hierin zijn een paar variaties mogelijk. In de eenheidsklassen bestaan er open en gesloten voorschriften. Bij open voorschriften mag alles behalve als het verboden is. Bij gesloten voorschriften mag niets behalve als het omschreven is. De meeste nationale eenheidsklassen in Nederland hebben gesloten klassen voorschriften met een uitzondering voor het beslag. Ook de 16m² is altijd een eenheidsklasse geweest met gesloten klassenvoorschriften. Deze bestaan uit een set voorschriften, tekening enz. en dat willen we graag zo

houden. De belangrijkste reden is dat we er voor willen blijven zorgen dat we eenheidsklasse blijven en dat de vaardigheid en de talenten van de bemanning doorslaggevend zijn voor het resultaat in een wedstrijd. En niet dat een paar slimme mensen een boot bouwen die veel harder gaat dan de rest boten.

Dan komt automatisch de vraag: waarom worden de voorschriften dan toch regelmatig aangepast?

Daar zijn een paar redenen voor :

- Technische ontwikkelingen, zoals het beschikbaar komen van “exotische” materialen. Te denken valt aan titanium beslag, koolstof matjes enz. Maar ook de mogelijkheid om het zwaartepunt van de boot te verlagen doordat we met de huidige epoxy/ hout constructies veel sterker en lichter kunnen bouwen. De ontwikkeling in zeildoek is een ander voorbeeld. De overgang van katoen naar het stijvere en sterkere dacron heeft er toe geleid dat een zeil in het achterlijk verder uitgebouwd konden worden. Meer oppervlak, meer trimmogelijkheden.
- Veranderend technisch inzicht, zoals het zwaartepunt van een boot. Moet dit zoveel mogelijk voorin de boot liggen of juist in het midden? Experimenten daarmee kosten al snel veel geld zoals men in sommige klassen ervaren heeft.

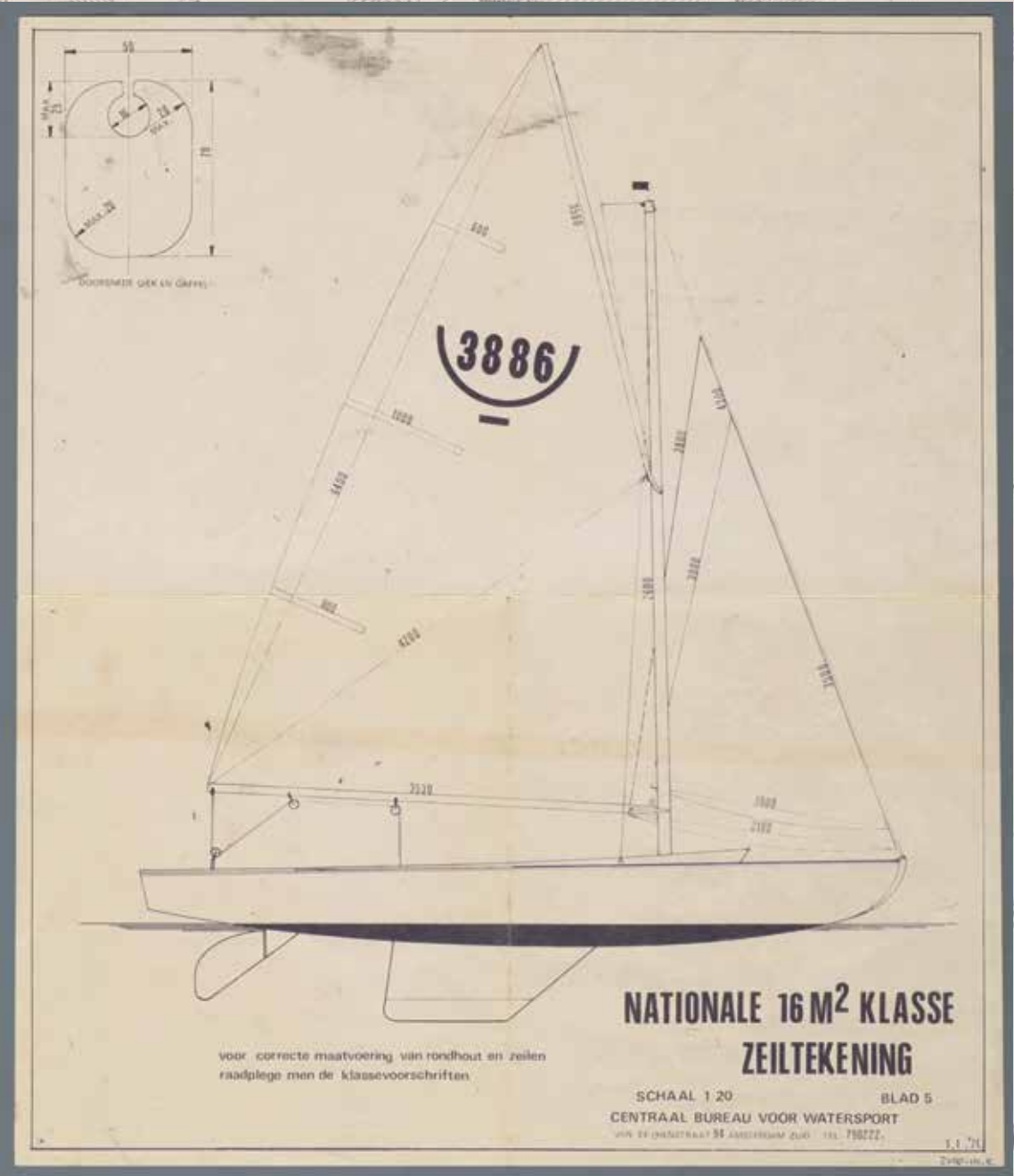
- Technische verbeteringen waardoor boten duurzamer worden en hun waarde langer behouden.
- Als laatste en zeker niet als minste, er duiken telkens nieuwe hiaten in de voorschriften op.

Sinds de erkenning als nationale eenheidsklasse in 1931 zijn de achtereenvolgende technische commissies bezig geweest om de voorschriften aan te passen om de eenheid in de klasse te waarborgen. In de afgelopen tien jaar heeft de technische commissie voorstellen gedaan om verschillen tussen oude en nieuwe boten weg te werken en een aantal maten in het zeil te bepalen waardoor het duidelijker is wat wel en niet mag. De laatste jaren was er vooral aandacht voor de binnenzijde van de boot en het gewicht van het beslag.

De meest recente wijzigingen aan de binnenkant van de romp en dan in het bijzonder in de kuip en de beperkingen van het gewicht van het beslag, zijn gedaan om er voor te zorgen dat de mogelijkheid om het zwaartepunt van de boot te beïnvloeden, zowel in horizontale richting als ook in verticale richting, te beperken. Er zijn ook een paar aanvullingen geweest. Bijvoorbeeld de latten waar de vlonders op liggen bij wrang 2 en 6 waren nergens omschreven, ze stonden ook niet op tekening, maar elke boot heeft ze.

Moet iedereen nu bang zijn dat z’n boot niet meer aan de voorschriften voldoet? Nee, dat is niet de bedoeling en ook niet het geval. Voordat er voorstellen gedaan zijn om de voorschriften aan te passen, hebben we een groot aantal boten bekeken en de eigenaren ervan op de hoogte gebracht van onze bevindingen. In de meeste gevallen werden er geen afwijkingen geconstateerd en zijn de recente wijzigingen slechts bedoeld om ook in de toekomst problemen te voorkomen en de eenheid te bewaren. De boten die niet aan de voorschriften voldeden, vaak ook niet voordat de wijzigingen van kracht zijn geworden, moeten uiteraard aangepast worden. Veelal gaat dit niet om grote ingrepen en kon het bij het reguliere onderhoud meegenomen worden.

Mocht u twijfels hebben of uw boot voldoet aan de huidige voorschriften (ze zijn te vinden op onze website) kunt u altijd tijdens de wedstrijden een van de leden van de technische commissie vragen om een blik in uw boot te werpen en een oordeel te vellen. Dat doen ze graag. Uiteraard zullen toekomstige technische ontwikkelingen het noodzakelijk maken om met een kritische blik naar onze klassenvoorschriften te blijven kijken. De technische commissie heeft het vertrouwen dat de huidige voorschriften robuust zijn en nog een hele tijd zullen voldoen aan de gestelde doelen en eisen.





Fotografie: Eize Hoekstra

Opzet jaarprijs 16m² nieuwe stijl

Door Klaas ‘t Hoen

We hebben een nieuwe opzet voor de jaarprijs

Reden voor de wijziging is dat op de huidige manier de persoon die de meeste kilometers rijdt en alles zeilt ook voor 99% zeker de jaarprijs zal winnen. Nu is het niet zo dat het niet gegund is, maar ik ben van mening dat door de competitie een andere opzet te geven mensen wellicht meer waarde kunnen gaan hechten aan de jaarprijs en deze competitie ook belangrijk gaan vinden.

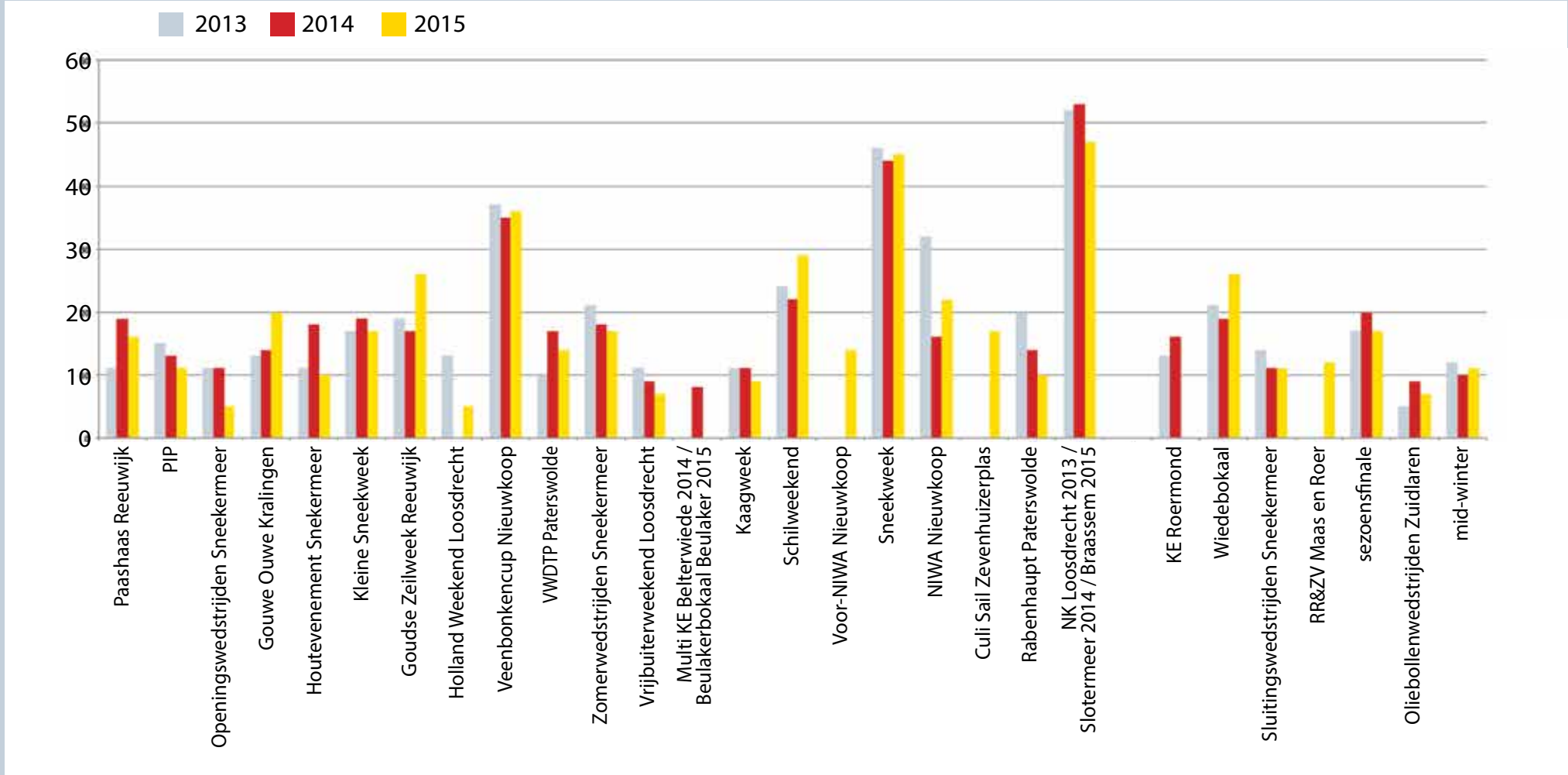
In andere klassen, o.a. de Regenboog en O-jol zie je dat een jaarprijs echt leeft. Bij ons is dit naar mijn mening niet zo het geval, mede omdat veel mensen zoiets hebben van oja.. diegene die alles kan varen gaat waarschijnlijk winnen en dan maak ik toch geen kans. Dit wil ik graag veranderen. Het moet echt iets betekenen als je de jaarprijs wint! Het voorstel is dan ook om de volgende tien evenementen mee te laten tellen voor de jaarprijs nieuwe stijl.

Mei	14-15	Goudse Zeilweek	Comité Goudse Zeilweek	w
Mei	21-22	85 jubileum 16m²	Gaastmeer	fr
Juni	4--5	Holland weekend	KWVL	w
Juni	18-19	Houtevenement	KWS	fr
Juli	22-28	71e Schildweek	ZVOSS	gr
JP	13-14	NIWA	Noord-Zuid Nieuwkoop	w
Aug	25-28	Nederlandse Kampioenschappen	ZV Belterwiede Wanneperveen	ov
Sept	10--11	KE Roermond	RR&ZV Maas & Roer	zu
Sept	24-25	Wiedebokaal	Belterwiede	ov
JP*	15-16	seizoensfinale	Heeg?	fr

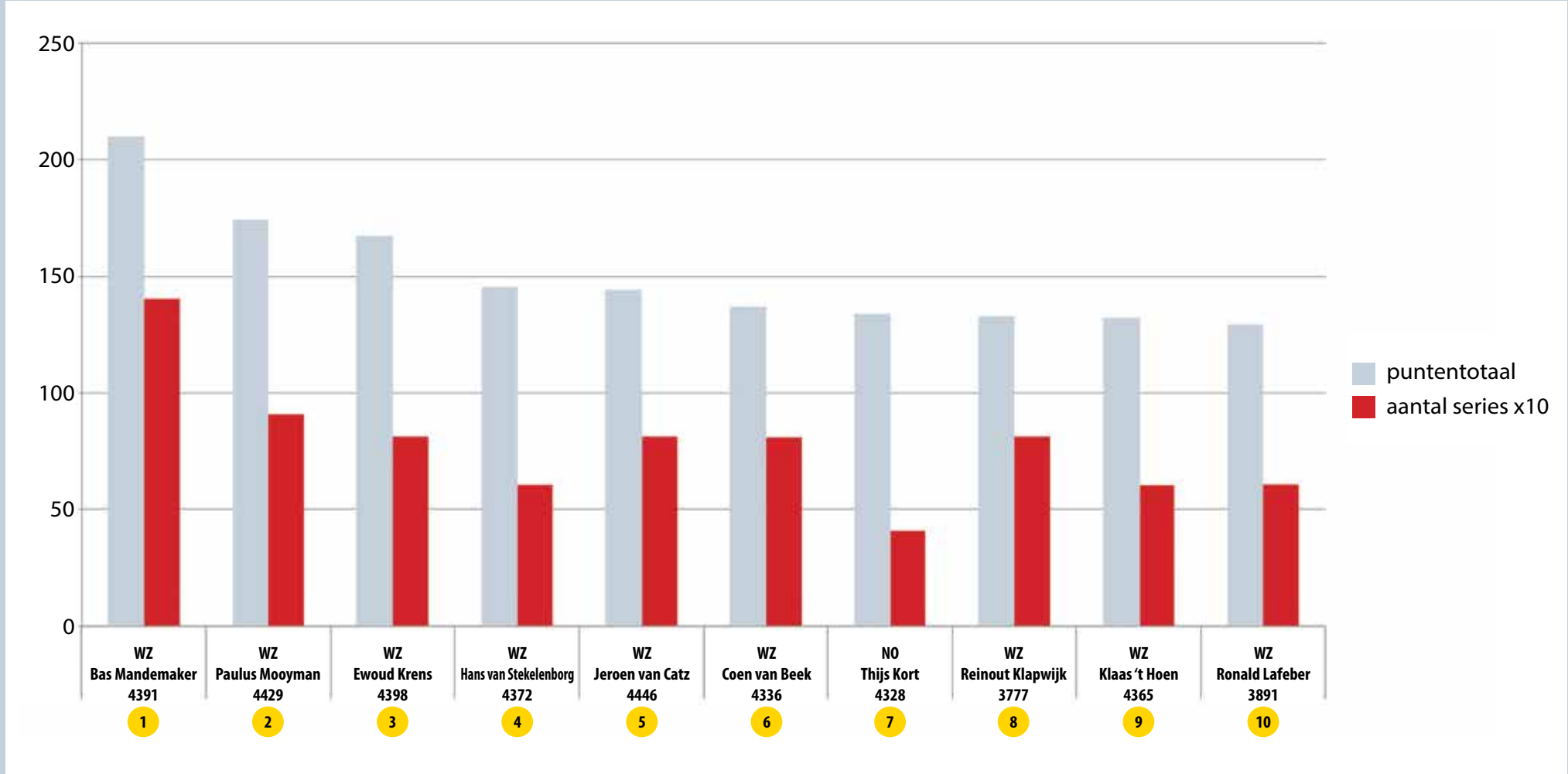
Waarbij de rood gemarkeerde evenementen een verplicht karakter hebben en te allen tijde meetellen in de totaalstand.
Van de overige acht evenementen zullen er maximaal vier meetellen voor de jaarprijs. Ik heb gekozen voor deze tien evenementen omdat het stuk voor stuk wedstrijden zijn waarbij een deelnemersveld van 25++ boten wel makkelijk moet kunnen. En dat is toch wat we graag willen lijkt mij.
Dat het NK en de seizoensfinale een “verplicht” karakter hebben spreek denk ik voor zich. Dit zijn de enige twee evenementen die de klassenorganisatie zelf organiseert voor de leden.
Door “slechts” zes evenementen mee te laten tellen denk ik dat er meer personen in aanmerking kunnen gaan komen om de jaarprijs te winnen en zal dat de competitie sterker en spannender maken.



Ontwikkeling van de deelnemersaantallen bij wedstrijden voor 16m², 2013-2015



Eindstand 16m² seizoenscompetitie 2015





Fotografie: Pieter Lanser

Wedstrijdagenda 2016

maart		wedstrijdserie	vereniging	
26-27	Paashaas		GWV Elfhoeven Reeuwijk	w
april				
16-17	Openingswedstrijden		KWS Sneek	fr
23-24	Voorkaag		KWV De Kaag	w
23-24	De TT van Nieuwkoop		Noord-Zuid Nieuwkoop	w
mei				
7-8	Gouwe Ouwe		WSVR	w
5-8	46e Kleine Sneekweek		KWS Sneek	fr
JP	14-15	Goudse Zeilweek	comité Goudse Zeilweek	w
JP	21-22	85-jarig jubileum 16m²	Gaastmeer	fr
juni				
JP	4-5	Holland weekend	KWVL	w
JP	11-12	11e Veenbonken Cup	Noord-Zuid Nieuwkoop	w
JP	18-19	Houtevenement	KWS	fr
	18-19	VWDTP Regatta	VWDTP Paterswolde	gr
	25-26	Zomerwedstrijden	KWS Sneek	fr
juli				
	2-3	Vrijbouterweekend	GWV De Vrijbouter Loosdrecht	w
	14-17	96e Kaagweek	KWV De Kaag	w
JP	22-28	71e Schildweek	ZVOSS	gr
	30-31	Voor NIWA	Noord-Zuid Nieuwkoop	w

augustus				
	6--11	81e Sneekweek	KWS Sneek	fr
JP	13-14	NIWA	Noord-Zuid Nieuwkoop	w
	20-21	Culisail	WSV Buurman	w
	27-28	Rabenhauptwedstrijden	VWDTP	gr
JP*	25-28	Nederlandse Kampioenschappen	ZV Belterwiede	ov
september				
JP	10-11	KE Roermond	RR&ZV Maas en Roer	zu
	24-25	Na-kaag	KWV De Kaag	w
JP	24-25	Wiedebokaal	ZV Belterwiede	ov
	24-25	Sluitingswedstrijden	KWS Sneek	
oktober				
	8-9	Primus Inter Pares 2016	GWV De Vrijbouter	w
JP*	15-16	seizoensfinale	Heeg?	fr
november				
	26-27	Oliebollenwedstrijden	ZV Zuidlaardermeer	gr
december				
	10--11	Midwinter	Noord-Zuid Nieuwkoop	w
JP*	Telt verplicht mee voor jaarprijs			
JP	Telt mee voor jaarprijs			

Interview Thijs Kort

winnaar van het NK 2015 en de Primus Inter Pares 2015

Hoe kijkt Thijs Kort terug op de PIP?

“Spannend ... heel spannend, vooral met de medalrace. Na zes wedstrijden, normaal is het dan gedaan, maar de medal race kan het verschil maken, want de punten gaan dan dubbel tellen en het resultaat is niet aftrekbaar, dan kan er nog een hoop verkeerd gaan”.

En hoe was het op het water, qua weer, dit weekend? Vorig jaar was je er niet bij, maar het jaar ervoor was het echt een lichtweerpotje.

“Ja, perfect. De wind was 2, 3 en soms 4. Het kan niet beter wat mij betreft”.

Je had het net over de medal race. Ging daar iets mis of zo?

“Nou nee, mijn grootste concurrent lag gelijk een en ik lag vier en dat was niet genoeg. Er mocht er een tussen zitten. In het tweede kruisrak komen we er weer mooi bij. En bij de bovenboei liggen we op zijn spiegel en Paul Bournas ligt derde en wij vier en dat is een mooie kans om hem even de wind uit de zeilen te nemen en ik denk, als ik dat nu niet doe, zo’n laatste wedstrijd, dan krijg ik daar later misschien spijt van. Dus hebben we voor de wind nog even een leuke strijd gehad, de eerste twee konden daardoor wat weglopen, wat gunstig was voor mij. Het laatste stukje werd gigantisch spannend, maar het ging net goed”.

Hoe vaak heb je de PIP nu gewonnen?

“Zes keer. Ik ben van plan om nog een jaar of twintig te blijven zeilen, dus.... ik wil de PIP nog wel een keer of tien zien te halen”.



Fotografie: Pieter Lanser

Interview Bas Mandemaker

winnaar van de jaarprijs 2015 (en voorgaande jaren)

Hoe kijkt Bas Mandemaker terug op het zeilseizoen 2015?

“Met tevredenheid kijk ik terug, het hoogte punt was op Sneek, een planeer rak over de gehele lengte van de poelen. In het algemeen geniet ik van elke wedstrijd”.

Hoe lang zeil je al 16m² en ben je wel eens omgeslagen?

“Bijna 40 jaar geleden kocht ik de 3521 waarmee 5 jaar later actief ging wedstrijdzeilen. Mijn eerste keer dat wij zijn omgeslagen was met een pinksterstorm op Reeuwijk op de Gravenbroekse plas tijdens de Goudse zeilweek, wij voeren tussen eilanden door kregen toen de volle wind. Mijn bemanning Erna stond vol in de draad, de boot ging vrijwel plat. Erna stond op de romp geen spanning meer op de trapeze draad, dat was geheel nieuw voor haar. Vervolgens sprong of viel ze in het grootzeil, hierdoor viel ik ook van de kuiprand en dan is het gebeurd. Als je zoveel vaart en de grenzen opzoekt, gebeurt het wel vaker. Ik denk dat het wel 5 keer is gebeurd. Zelfs een keer tijdens een PIP, een kampioen kan het zelfs overkomen”.

Je vaart met verschillende bemanningen. Misschien kan ik beter zeggen: bevrouwingen. Veel mensen zijn benieuwd waar je die fraaie fokkenistes toch vandaan haalt. Wil je ons je geheim vertellen?

“Het is geen geheim. Het heeft te maken een de periode



dat onze zoon Diederik actief zeilde in de Splash, zelf ben ik toen gaan varen in de Flash als master, wij gingen heel Europa door naar WK en EK dan ontmoet je veel zeilers uit die zeilersgroep komt mijn bemanning”.

Wat was je mooiste overwinning in 2015?

“Ik denk de zomerwedstrijden Sneek”.

Je vaart echt heel veel wedstrijdseries. Is er een plaats waar je elk jaar weer graag terugkeert en waarom?

“Dat is de Schildweek, ergens in de jaren tachtig door Ewoud Krens uit genodigd om daar naar toe te gaan. Er voeren toen 105 16m² in verschillende groepen B2, B1, A2 en A1 geweldig. Heb daar geweldige vrienden gevonden. Sindsdien komen wij daar elk jaar graag terug, naast mooie wedstrijden vind je er veel gezelligheid en gastvrijheid”.

Wat zou je tegen jonge mensen willen zeggen die de aanschaf van een 16m² overwegen?

“Kom in deze klasse, het is een boot voor je leven, volop mogelijkheden om aan wedstrijden mee te doen. Een boot met uitdagingen”.

Wat ging er eigenlijk mis op de bovenstaande foto?

“Tja, dit moment was op een soort roeibaai in de stad Munster, een dikke windkracht vijf. We voeren strak naar die wal dicht begroeid met bomen. Je houdt er rekening mee, maar toch ging het fout. Vanuit het niets een windschifting, fok bak, bemanning Annemarie nog in de draad die ziet geen kans om de schoot uit de klem te krijgen. Wat mij wel op tijd lukte, om omslaan te voorkomen. Dit bijzonder evenement hebben we uiteindelijk gewonnen”.



“Nieuwbouw (alleen) kan nooit de motor van je bedrijf zijn”

Over de kunst van het repareren

Dorpskapper Bulthuis uit Bergum ontwierp 85 jaar geleden de Bergumermeerklasse met de bedoeling dat de gewone man zijn eigen scheepje met wat houten latjes zelf in elkaar zou kunnen timmeren. Misschien zijn we niet meer zo handig als vroeger of hebben we gewoon minder tijd om het zelf te doen? De meeste mensen verdienen hun geld met praten, vergaderen, bellen en e-mailen. Het ambacht raakt enigszins uit beeld. We hebben het thuis soms al moeilijk genoeg met de bouwpakketten van de IKEA.

Tot pakweg de eeuwwisseling bouwden professionals met regelmaat nieuwe zestienkwadraten. Daarna nog slechts incidenteel want niet meer profijtelijk, niet voor de bouwers en niet voor de zeilers. Anders dan een Pampus of een Regenboog is en blijft de zestienkwadraat een bootje voor de gewone man. Zo had Bulthuis het bedacht en zo is het altijd gebleven. Renovatie van oude schepen voorzag vervolgens in de behoefte. De niche lijkt uitgegroeid tot een volwaardig marktsegment.

Het is veel goedkoper dan nieuwbouw en anders dan bij moderne racemonsters kan je met een robuuste kwadraat van 30, 40 of 50 jaar nog goed meekomen in het wedstrijdveld. Je kunt tegenwoordig voor een hele schappelijke prijs een prima tweedehands boot kopen waar je kampioen mee kunt worden als je tenminste ook een potje kunt sturen, want je moet wel voor Thijs Kort en nog een paar belhamels eindigen.

Door het gebruik van schepen zijn ze aan een normaal versluit onderhevig. Dat vergt onderhoud; plamuren, lakken en schilderen. Helaas blijft het daar niet altijd bij. Er kan een nare en roestige spijker in een steiger zitten. Er kan een andere boot tegen jouw boot aanvaren. Er kan op de wal iemand tegen je boot aanrijden. Dan ben je zuur. Dan moet er echt worden gerepareerd. Bij reparatie van hout- en lakwerk is elk geval uniek. Bij nieuwbouw werkt de bouwer volgens tekening. Hij werkt met nieuwe, schone en identieke materialen. Het bouwplan is zo opgesteld dat hij overal goed bij



Herman van Eijk

kan. Er zijn mallen en hulpconstructies. Bij reparatie is dat allemaal anders. Lastiger. De redactie sprak in november in Bodegraven anderhalf uur met twee vakmannen: Herman van Eijk en Edwin Tijsterman, samen goed voor meer dan een halve eeuw reparatie en onderhoud van (houten) zestienkwadraten. En net als de dorpskapper van weleer blijken ook deze de heren bijzonder spraakzaam. Ook zonder alcohol in het lijf.

Botenbouwers krijgen door de jaren heen alle soorten van schades binnen; ongelukjes te water, te zware belasting, brandschade, aanvaringen, aangevaren worden, ongelukken op de wal. Is er een verandering waar te nemen over de laatste dertig jaar?

Van Eijk: “Niet in het soort schades of zo. Het is wel zo dat eigenaren hun boot eerder naar je toe brengen omdat ze geen tijd of kennis meer hebben om een kleine reparatie zelf uit te voeren. Voor een >



Edwin Tijsterman

bootbouwer dus eerder werk aan de winkel”.

Tijsterman: “Klopt, maar er zijn nu wel veel minder kwadraten op het wedstrijdwater dan vroeger. En vroeger woei het harder ...”.

Heeft de introductie van epoxyharsen nog specifieke gevolgen gehad voor de reparaties?

Van Eijk neemt als eerste het woord: “Ik zat ooit op de MTS Houtbewerking en ik heb de leraren een beetje geleerd hoe je met epoxy moet werken. Het was de tijd van experimenteren, vallen en opstaan. Werken met epoxy-systemen is dat eigenlijk nog steeds. Het wordt steeds beter, maar luistert in de jachtbouw heel nauw om verrassingen uit te sluiten”.

Tijsterman: “Je moet het vooral in de praktijk leren, stage lopen bij ervaren bouwers is het beste wat je kunt doen. Daar leer je eerst nieuwbouw. Later komen die schepen beschadigd of voor onderhoud terug. Technisch zijn er natuurlijk verschillen in de uitvoering, maar voor

Van Eijk merkt op dat er veel verschillende epoxy-systemen zijn en zullen blijven komen. De ervaring met bijvoorbeeld de bouw van O-jollen kan helpen om het bij kwadraten beter te doen. En omgekeerd. Hij noemt tot slot vacuüminjectie als een veelbelovende

technologie voor het lamineren van hout en het aanbrengen van reparatieharsen en epoxies.

De verhouding materiaalkosten/loonkosten is de loop van de jaren veranderd. Betekent dat nu ook dat een boot eerder als een ‘total loss’ moet worden beschouwd of komt dat sowieso niet voor?

De heren zijn het er over eens dat de prijs van bepaalde tropische hardhoutsoorten in de afgelopen dertig jaar is geëxplodeerd. Het gesprek gaat over de aankoop van (gezaagde) stammen. Goed hout voor de jachtbouw is nu wel wat moeilijker te vinden. Op het totaal van de kosten van de bouw van een houten boot zijn de reële loonkosten maatgevend. Er zitten feitelijk meer dan 800 uren arbeidsloon in een kwadraat, de acquisitie en nazorg nog niet eens meegerekend, want die kunnen substantieel zijn. Een boot is emotie! De verhouding materiaal/loon is niet echt veranderd, aldus de bootbouwers. Een factor van toenemend belang zijn wel de kosten van het beslag. Vroeger - dat woord zal nog veelvuldig te horen zijn - hadden mensen eenvoudige tufnolblokjes. Nu is het dubbel gelagerd RVS-beslag het minste. Dat scheelt behoorlijk in de prijs. De krachten op het lopende en staande want zijn ook veel hoger geworden.

Zolang een boot in het water ligt is ‘total loss’ eigenlijk theorie. Alles is reparabel. Na wat heen en weer praten komen er twee gevallen van economisch zinloze reparatie naar boven. Het ene geval betrof een boot die op de autosnelweg losraakte van de auto en drie-maal over de kop ging. Daar was niets meer mee te beginnen. Het andere geval betrof een blikseminslag. En natuurlijk een aantal boten dat in vlammen is opgegaan in de winterstalling.

Van Eijk memoreert na enig spitten een bijzonder geval van op het water “total loss”: een FD die op de Grevelingen door een grote speedboat compleet overvaren werd. Gelukkig geen persoonlijk letsel. Wel een paar heel bleke gezichten.

Als je afgaat op de binnengebrachte reparaties, zou je met de kennis van nu een zestienkwadraat dan anders gaan ontwerpen?

Van Eijk: “Er zijn dingen die we allemaal anders doen maar die nergens op tekening staan. Mijn mastkokers hebben een kleine inkeping, zodat niet het hele dek zal openscheuren als er een stag breekt. Mastkokers zijn bewust zo ontworpen dat ze kunnen worden vervangen.”

Tijsterman: “Ik breng geen inkepingen aan en bij mij breken de steunen ook keurig boven het dek”.



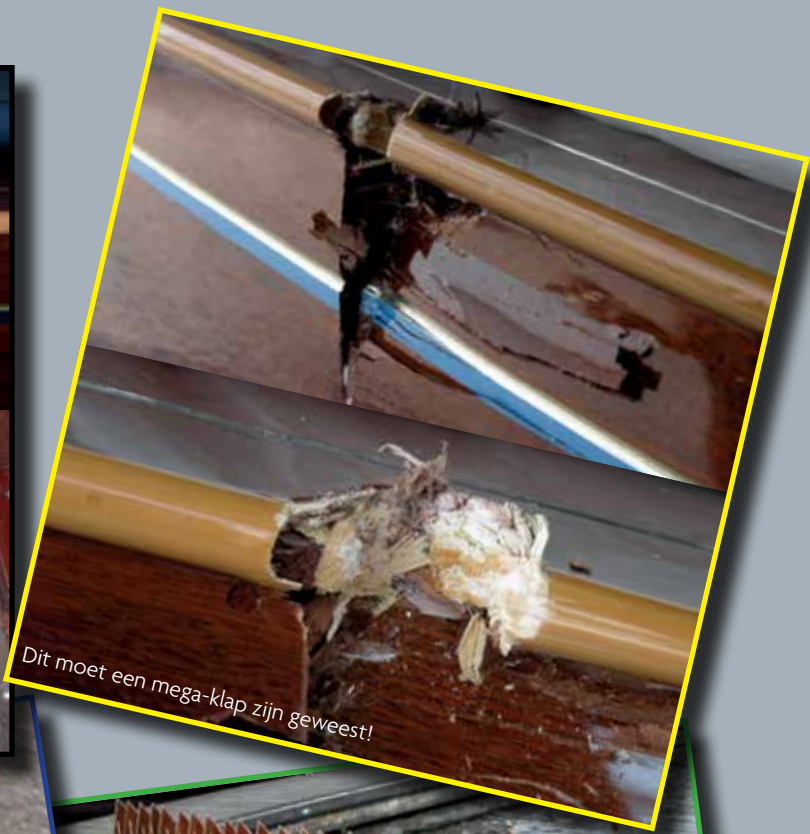
Fotografie: Renée Lanser



Lelijke aanvaring schade door boeironding.



Een mega-klapper tijdens klasse evenement.



Dit moet een mega-klap zijn geweest!



Twee keer aanvaringsschade tijdens zelfde onderlinge wedstrijd en zelfde boot, dubbel pech!



Soms net niet, soms midscheeps, beide gewoon zonde.



De kans op schade bij grote wedstrijd velden is vaak groot, zelfs met deze modellen.

Van Eijk: “Vroeger was de zaagsnede zelf ook een kritisch punt. Het kon daar inwateren. Met epoxy heb je dat niet meer”.

Ze zijn het met elkaar eens dat epoxy de boten als geheel sterker en stijver heeft gemaakt. Je kunt ook veel beter monteren en schroeven vastzetten. Waarschuwen doet uitgeharde epoxy niet. Het is heel of het is stuk. Dat zelfde probleem kan je hebben bij metalen terminals, carbon beslag en dyneema lijntjes. Het onheil komt, als het komt, steeds vaker onaangekondigd. Gelukkig is een kwadraat aardig over-gedimensioneerd zodat de frequentie van de overbelasting minimaal is.

Wat zijn zo de specifieke moeilijkheden bij reparatie van een zestienkwadraat?

Een zestienkwadraat is een blanke boot, die na verloop van een aantal jaren ook nog eens licht verkleurt. Het is niet zo zeer het hout dat verkleurt, maar wel de daarop aangebrachte lakken. Elke boot is uniek. Elke boom is uniek. Elke nerf is uniek. Reparatie van een houten boot is altijd een precieze, moeilijke en tijdrovende klus. Als je gelukt hebt zie je er naderhand bijna niets meer van. Als je pech hebt blijf je de reparatie tot in lengte van dagen zien. Het eindresultaat is nooit voor 100% voorspelbaar.



Iets te dicht langs de wal, daar stond een paal net onder de waterlijn,

Technisch gezien zijn bijna alle reparaties uitvoerbaar. Als je tenminste niet hoeft te letten op de kosten. We zien soms wel herstelde schepen waar grote littekens in zitten. Dat is het lot van een houten jacht. Zijn er (nieuwe) technieken waarmee we die littekens cosmetisch kunnen verzachten?

Dit blijkt een eeuwige discussie met de verzekeraars. Die kan zeggen ‘het gat is weer dicht, verfje erover, zeilen maar’. De zeiler wil over het algemeen geen verfje, maar blanke lak. Gelukkig is er wel enige coulance, zeker als de boot nog betrekkelijk nieuw is. Daar staat dan weer tegenover dat goed gerenoveerde boten er zo goed als nieuw kunnen uitzien. Waar trek je dan de grens?

Tijsterman merkt op dat het een tijdje mode was om je boot van een kleurtje te voorzien als je kampioen was geworden. Dat was niet zonder risico, want schadeverzekeraars zagen hun kans schoon. Als je schade had en je wilde je boot later weer ontdoen van het kleurtje dan kwam het litteken van het provisorisch gerepareerde luik weer aan het daglicht.

Van Eijk concludeert dat de premie blijkbaar nog hoog genoeg is om de schades te dekken. Hij bestrijdt overigens dat het onzichtbaar repareren van geschilderde boten een eitje is. Er zijn bepaalde metallic lakken die je eigenlijk alleen maar van voor tot achter kunt overspuiten.



zonde!

Verzekeringsexperts hebben het niet zo op unieke werkzaamheden, waarvan de kosten op voorhand niet altijd goed zijn in te schatten. Hoe maak je duidelijk dat er vaak een stukje open einde aan de begroting moet zitten?

Tijsterman: “Verzekeringsexperts kennen geen open-eindregelingen. Op een gegeven moment kom je een prijs overeen en daar moeten de klant en jij het voor doen. Ze sluiten het dossier het liefst zo snel mogelijk”.

Van Eijk: “Mee eens, maar er zijn wel omstandigheden te bedenken waarin je een reparatie gefaseerd uit moet voeren. Het resultaat bepaalt of en hoe je verder moet. Zoiets kan alleen als je goed met elkaar in contact bent en elkaar vertrouwt”.

Bij mensen is de stelling, geen been is sterker dan een been dat ooit gebroken is geweest. Geldt dat ook voor houten boten?

De bouwers gaan er van uit dat de boot na reparatie minstens zo sterk is als ervoor. De epoxy is sterker dan het materiaal zelf. Daar zal het dus niet meer op stuk gaan. De praktijk leert wel dat het zwakke punt op een kwade dag dan op een andere plaats in de constructie opduikt. Er is altijd een zwakste schakel.

Op schadeauto's rust vaak een vloek. Kan je houten shadeschepen wel met een gerust hart kopen?

Van Eijk reageert filosofisch: “Een 16m² is dusdanig over-gedimensioneerd dat je dat zonder problemen kunt doen. Alleen als je denkt dat een boot langzamer is geworden, zal je zien dat hij ook langzamer is, maar zolang je dat niet denkt, is er niets aan de hand”.

Tijsterman: “We hebben ooit een gespijkerd boot gehad die door de bliksem is getroffen. Een zeldzaamheid. Mast gescheurd en nog zo wat. Let op: spijkers >

geleiden stroom. Dat bleek na zeven jaar onder de lak een serieus probleem. Dit zou je bij een houten boot niet direct verzinnen”.

Is er straks nog voldoende goed tropisch hardhout te verkrijgen voor het repareren van ons houten erfgoed?

Mahonie blijft volop verkrijgbaar. Met FSC-keurmerk, anders mag het niet meer worden geïmporteerd. De echte mooie kwaliteit kan er misschien wel een beetje uitgaan. Het wordt bijvoorbeeld vaak te snel gedroogd. Het gesprek gaat over mooie stammetjes en dito plankjes. Angst voor tekorten hoeft de zeiler niet te hebben. Tenzij de politiek bepaalt dat het niet meer mag worden uitgevoerd.

Is reparatie van houten schepen iets wat een botenbouwer ‘erbij doet’ of kan je het zien als een apart vakgebied, misschien wel als een aparte kunst?

Het gesprek komt onvermijdelijk op de reparatie van auto's. Er zijn gespecialiseerde schadeherstelbedrijven. Lease- en verzekeringsmaatschappijen willen alleen nog zaken doen met erkende bedrijven. In het slechtste geval laten ze de klant zelfs geen keuze. Zij bepalen waar de reparatie van de (ruit)schade moet plaatsvinden. Een begin ervan is bij grotere jachten al te zien. De mannen zijn het er over eens dat zoiets voor de wedstrijdzeilerij een zeer ongewenste ontwikkeling is. Nieuwbouw, reparatie en herstel moeten volgens de mannen in één hand blijven. Je investeert als wedstrijdbotenbouwer in een levenslange (vertrouwens-) relatie met de (tevreden) klant. De meeste zeilers willen dat ook. Het komt wel voor dat er een tweede offerte wordt gevraagd, maar dat is eerder uitzondering dan regel. Schaalvoordelen zijn nauwelijks te behalen door specialisatie. Het staat elke jachtbouwer vrij om zijn



Schade voor reparatie

eigen specialisatie en marktsegment te kiezen.

Vinden jullie dat jullie werk, jullie ambacht voldoen- de wordt gewaardeerd?

Waardering bestaat uit verschillende aspecten. Natuurlijk is er de financiële kant. Daar is nog wel ruimte voor verbetering. De mannen doen hun werk overigens met veel passie. Ze hebben als regel tevreden klanten. Werk en hobby gaan naadloos in elkaar over. Wedstrijdzeilen is geen rationele bezigheid. Het gaat veel om psychologie, emotie, ego ... gelukkig zijn er mensen die daar geld voor over hebben. Brood en spelen komen in de wedstrijdvaart perfect bij elkaar. Van Eijk merkt op dat hij in heel Europa bekend en erkend is als botenbouwer, maar dat veel Reeuwijkers daar geen flauw idee van hebben. En ook Tijsterman heeft klanten in het hele land.

Wat zijn de beroepsvooruitzichten voor jonge mensen die houtbewerking doen en ook iets met houten schepen?

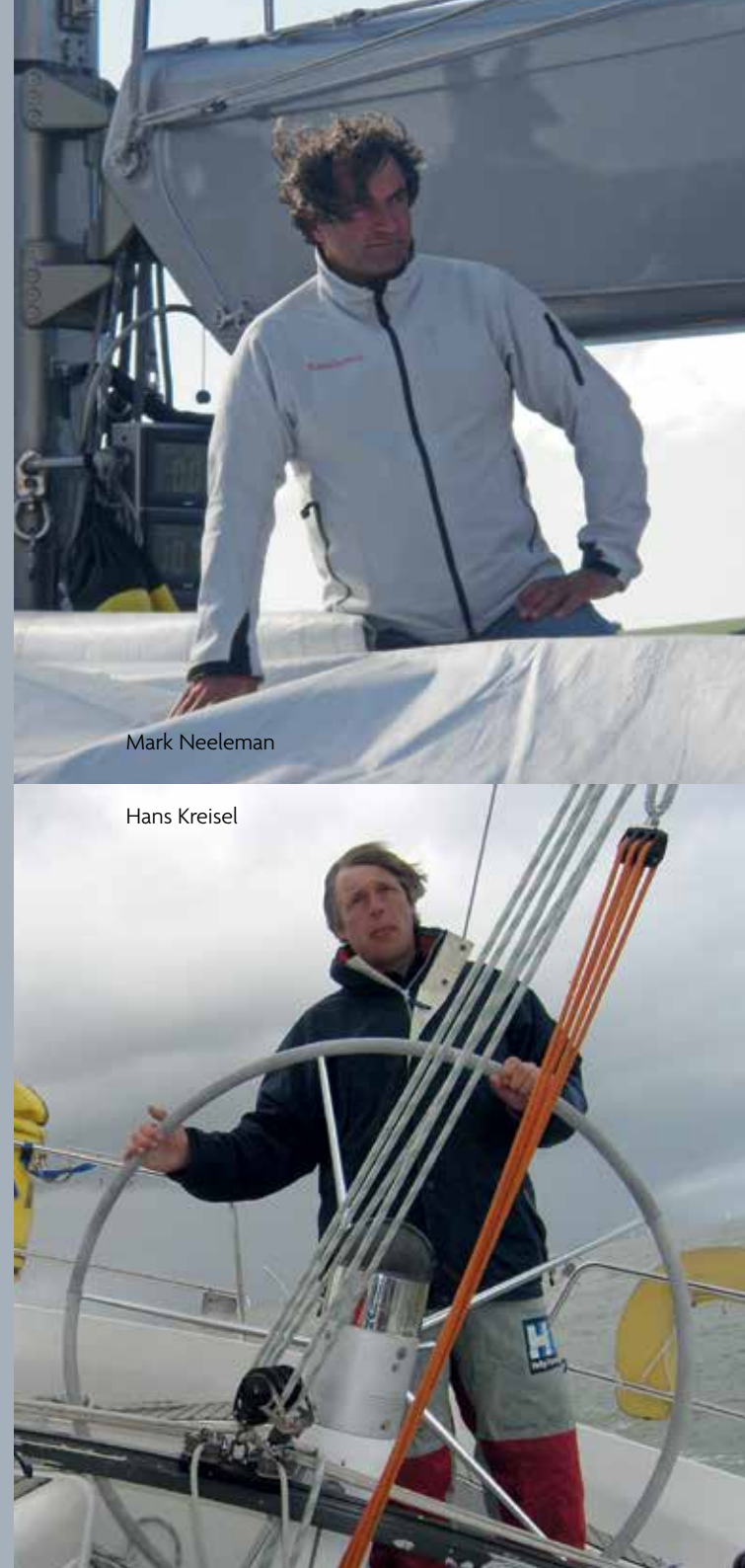
De firma Tijsterman is al drie generaties actief in de



Schade na reparatie

jachtbouw. Een echt familiebedrijf dus. De jachtbouw is eigenlijk ontstaan als seizoensactiviteit. In de zomer verhuur. In de winter nieuwbouw en onderhoud. Hoewel het niet altijd gemakkelijk is, zou Tijsterman zijn zoon van 15 jaar met een gerust hart in de jachtbouw zien acteren. Er zit nog steeds toekomst in. Voor Van Eijk ligt dat anders. Zonder nageslacht immers geen familiebedrijf. Dat wil niet zeggen dat hij niet nadenkt over de voorzetting van zijn bedrijf. Een opvolger moet van drie markten thuis zijn: hij moet zijn vak verstaan (houtbouw), hij moet een zakelijk gevoel hebben en affiniteit met de wedstrijdzeilsport, tussen de mensen willen zitten. Als je vioolbouwer bent, kan je beter violen blijven bouwen. Wat niet wegneemt dat je ook wel eens iets anders kunt bouwen dan wedstrijdvaart. Dat kunnen leuke, unieke projecten zijn.

Conclusie na een geanimeerd gesprek van anderhalf uur: er blijft altijd brood op de plank voor gepassioneerde, Nederlandse botenbouwers. Ook voor de houtbouwers!



Mark Neeleman

Hans Kreisel

“De zeilers moeten elkaar een beetje opvoeden”

Schadeverzekeraars aan het woord

Schades aan boten komen voor en zijn nooit leuk. Om het leed enigszins te verzachten zijn er de schadeverzekeraars. Dan blijft de financiële pijn vaak beperkt. De redactie sprak met twee schade-experts, Hans Kreisel en Mark Neeleman. Beiden woonachtig in Reeuwijk, beiden actief in het zelfde marktsegment: de pleziervaart. Mark is in loondienst, Hans heeft zelf een aantal mensen in dienst.

Heren, wat is dat eigenlijk, pleziervaart?

De mannen zijn het snel met elkaar eens. Alles wat niet beroepsmatig wordt bevaren en korter is dan 25 meter: motorboten, zeilboten, alles wat drijft. Boven die lengte kan er nog steeds sprake zijn van pleziervaart. Dat is een buitencategorie die een speciale behandeling vergt. Schades aan pleziervaartuigen kunnen worden opgenomen door mensen van de verzekeringsmaatschappijen of door gespecialiseerde expertisebureaus.

Wat zijn de meest voorkomende schades?

Neeleman: “Het is van alles wat. Het kan brand zijn, een diefstal, stormschade, aanvaringen, onoordeelkundig gebruik, kapotvriezen van boten. In de tijd gezien verandert het nauwelijks. OK, 25 jaar geleden verdwenen er om de haverklap surfplanken. Of ze braken. Nu is het surfen veel minder. Alles wat kapot kan gaan

maken we mee.”

Kreisel: “Je ziet wel dat de vaarvaardigheid wat afneemt. In de hoogtijdagen van de economie kon iedereen zich een bootje permitteren. En ging dus het water op”. Neeleman: “Er is een grote groep die niet zo vaardig is op het water. Die ervaring ontbreekt. En er is een groep, die is gewoon a-sociaal”.

Kreisel: “De watersport is een afspiegeling van de maatschappij. Wat je ook ziet is dat mensen door de moderne elektronica denken dat ze veilig zijn. Vroeger voeren ze eerst naar Engeland. Haast niet te missen. Nu meteen naar Spanje. En dat gaat niet altijd goed. Ik moet wel zeggen dat wij misschien een vertekend beeld van de watersport hebben, want wij zien alleen de schades. Mensen zijn na de crisis van 2008 wel een stuk assertiever geworden. Ze hebben een polis en zullen claimen ook. Men vindt eerder dat een ander schuld is dan vroeger. Dat zie je in de hele maatschappij terug”.

Kreisel: “Dat kan ver gaan. Je ziet tegenwoordig zelfs dat bemanningsleden elkaar onderling formeel aansprakelijk stellen voor schades. De voordekker maakt een fout bij het hijsen van de spinaker. Dat ding scheurt.

De stuurman-eigenaar stelt hem verantwoordelijk.



Mensen zouden eerder en vaker naar een reparateur toegaan dan vroeger, aldus een van de botenbouwers.

Neeleman: “Dat kan kloppen. Wat ik wel zie is dat er een grote kras wordt aangemeld als schade. Dan ga ik kijken en vraag wie de boot de laatste keer heeft gelakt. Blijkt het de eigenaar zelf te zijn. Die wil dan dat de boot weer in perfecte staat wordt gebracht. Door een professional, want het is nu onder de verzekering”.

Kreisel: “Reparatie in eigen beheer komt minder voor dan een aantal jaren geleden. Dit heeft te maken met beschikbare tijd en liefde voor de boot”.

Is het waar dat de wedstrijdsport meer schade vaart dan de recreatieve vaart of is dat een mythe?

Dat blijkt echt een mythe te zijn. Wedstrijdzeilers varen op het scherpst van de snede. Toerzeilers doen dat minder. Daar ontstaan schades eerder door gebrek aan ervaring of door onoplettendheid of onnozelheid. In het afhandelen van de schade is er weinig verschil. Wedstrijdzeilers zijn beter geïnformeerd. Weten alles van het object. Houden van hun boot. Wedstrijdzeilers maken zeker niet meer schade”.

Kijk wel even in uw polis of het zeilen van wedstrijden is meeverzekerd, want dat is niet altijd en automatisch gedekt.

Zijn er verschillen tussen de diverse wedstrijdklassen?

Die verschillen zijn er. Natuurlijk. Er zijn klassen waar je nooit een schadeclaim krijgt. Over het algemeen is iedereen, hout of plastic, toch redelijk zuinig op zijn bootje. Maar de ene boot is beter onder controle te houden dan de andere. En niet alle stuurlieden zijn gelijk. Aanvaringen zullen er blijven. Bij start en finish en op kleine plasjes. Heel duidelijk wordt gesteld dat de zeilers verantwoordelijk zijn voor schades en nooit het wedstrijdcomité!

Neeleman: “De zeilers kunnen en moeten elkaar een beetje opvoeden. Zit er een kamikazepiloot tussen,



dan moet die worden aangesproken. Dat kan veel narigheid voorkomen. Zeilers die hun boot niet goed onder de gat hebben of hem er steevast bij de boven-boei over stuurboord tussen gooien. Bijvoorbeeld”.

Kreisel: “Vroeger was het zelfreinigend vermogen groter dan nu, naar mijn mening”.

Hebben gespecialiseerde reparatiebedrijven de toekomst?

Kreisel: “Om te beginnen is reparatie veel moeilijker dan nieuwbouw. Het is een soort binnenstebuiten bouwen. Niet elke goede jachtbouwer is een goede reparateur. Heb je een mooi polyester jacht uit Frankrijk, ga er maar van uit dat hij in Frankrijk met de Franse slag wordt gerepareerd”.

Neeleman: “In de houtbouw zie je dat nieuwbouw en reparatie vaak dichtbij huis worden uitgevoerd bij een en de zelfde werf. Die weten precies hoe een boot in elkaar zit. Dat zijn vaklui. Heb je een Mader Finn uit Duitsland, dan ga je niet voor elke reparatie terug naar de bouwer. Dan ga je na een specialist in Nederland. De keuze is uiteindelijk wel vrij”.

Kreisel: “Specialisatie is wel nodig om gelijke pas te houden met de moderne elektronica en high-tech laksystemen”.

Neeleman: “Wij zijn met onze grijs-metallic >

Regenboog nog voorzichtiger dan iemand met een blanke boot. We betalen dezelfde premie. We hebben dezelfde polisvoorwaarden”.

Kreisel: “Mensen denken vaak dat ze een hoge verzekeringspremie voor hun boot betalen. Afgezet tegen de nieuwwaarde van auto's is het ongeveer een achtste. Terwijl de reparaties bij boten veel kostbaarder zijn”.

Bij grote schades kan er sprake zijn van total loss..

Total loss in de zin van onrepareerbaar komt nauwelijks voor. OK, bij brand of op de weg. Het gebeurt wel steeds vaker dat de kosten voor herstel hoger zijn dan de dagwaarde van de boot. Valken, Vrijheidjes, Sharpies en dat soort boten worden bij schade vrij snel total loss verklaard omdat de dagwaarde beperkt is en de schade bij aanvaring tussen twee Valken vaak onevenredig groot. Bij de 16m² dreigt een beetje eenzelfde situatie. De dagwaarde is over de hele lijn aan het zakken. Het aanbod is groot. De vraag is klein. Voor instappers is een 16m² aantrekkelijk aan het worden. Voor uitstappers niet.

Ooit is de botenloods van Juffermans in Warmond in de hens gegaan, na een brand in een aangrenzende houthandel. Driekwart van de Nederlandse 5.5 meters vloot ging daarbij verloren. Daar is in elk geval uit geleerd om niet al het zeilend erfgoed onder één dak te stallen. Neeleman voegt toe dat de Regenboogzeilers daar met elkaar wel over hebben gesproken. Botenloodsen worden zelf gelukkig steeds veiliger. Maar risico's blijven bestaan.

Zouden jullie aan je zoon of dochter durven aanbevelen om jullie vak te gaan doen?

Kreisel: “Als je dit vak twee jaar hebt gedaan, ben je voor elke kantoorbaan ongeschikt. Je hebt veel vrijheid, je bent altijd buiten, je leert steeds bij en je komt alles tegen, je hebt te maken met een doorsnee van de samenleving. We maken mee dat een schip gezonken is en daar staat dan een man van 65 jaar bij te janken. Dan ben je even maatschappelijk werker en geen schade-expert. Als je geld wilt verdienen, moet je iets anders gaan doen, maar dit werk is heel leuk. Je kunt je klanten, mensen dus, blij maken”.

Neeleman: “Het is hartstikke leuk, ik heb al vanaf mijn vierde al iets met bootjes. Bij ons in het dorp woonde ook een schade-expert. Toen ik een jaar of 25 was, moest ik toch eens aan werken gaan denken. Ik liep een dagje met hem mee. Wat later heb ik bij een expertise-bureau in Capelle aan de IJssel gesolliciteerd. Een maand later was ik aangenomen. Als je het goed wilt doen, moet je affiniteit met bootjes hebben, zeker. Het is een voordeel als je snapt wat wedstrijdzeilers doen, maar dat is een klein deel van de markt. Soms moet je mensen teleurstellen. Ik heb wel eens terugkoppeling van een boze verzekerde gehad die zich bij de verzekeraar over mij beklagde met de woorden ‘die Neeleman van jullie heeft vast nog nooit een zeilboot van binnen gezien’. Ook dat is eigenlijk heel leuk”.

16m²





Fotografie: Eize Hoekstra

“Een zeiler die wil experimenteren moet in balans met zichzelf zijn”

Jaap Jongsma over insnijden en aansnijden

Het dienstbetoon van zeilmaker Jaap Jongsma gaat ver. In tegenstelling tot de andere geïnterviewden komt hij naar de interviewer toe. Met zijn hele familie. De redactie voelde de Friese zeilmaker een uur lang aan de tand en ontlokte hem een paar uitspraken die de moeite van het opschrijven meer dan waard waren.

Jaap, als je de foto's in dit magazine inkijkt zie je op heel veel plaatsen Molenaar zeilen. Jaap Jongsma en de firma Molenaar zijn al heel lang met elkaar verbonden. Hoe is die verbintenis eigenlijk ontstaan?

“Na de middelbare school wist ik eigenlijk nog niet goed wat ik wilde. Ik heb een jaar op de pedagogische academie gezeten. Toen moest ik stage lopen. Zaten die kinderen zowat op mijn rug en wist ik, dit gaat het niet worden. Daarna ben ik verkeerstechniek gaan doen aan de HTS in Leeuwarden. Mijn interesse lag bij het waterverkeer, maar tijdens de studie deed ik niet veel anders dan kruispunten, taluds en viaducten tekenen. Dat interesseerde me niks. Ik wilde waterverkeer doen! Op een dag zag ik op teletekst een advertentie 'leerling-zeilmaker gevraagd'. Dat leek me wel wat. Ik ben er op afgestapt en had meteen een klik”.

Je had een klik met ?

“In feite met Pim Schurink, de man die in 1986 Molenaar



zeilen runde. Ingenieur Schurink. Het was een aardige man, die een goede leermeester was. Ik kwam op het juiste moment binnen. Het computertijdperk stond nog in de kinderschoenen. Meneer Schurink deed voor- namelijk de boekhouding en liet het maken van zeilen over aan zijn leerling-zeilmaker. Dat was ik dus. Al snel schaften we een computerprogrammaatje aan en daar begon het”.

Gebruik je die programma's ook voor skûttes en andere platbodems?

“Alles wat bij ons, dat is dus bij mijn compaan Pierre

Modderman en mijzelf, de deur uitgaat is in de computer geweest; eenheidsklassen, ronde en scherpe jachten. Torentuigen, gaffelzeilen, alles. Voor het uittekenen van de banen hebben we een plottertafel. Dat is een aardige investering. We verwerken dat vervolgens met de hand. Er komt dubbelzijdig plakband aan te pas en dan een 'hotknife' om te snijden. De aanschaf van die machine was best spannend. Maar we hebben er nooit spijt van gehad”

Er zijn twee soorten bolling, meen ik te weten. Kan je het verschil in beeldende woorden uitleggen aan de lezer?

“De ingesneden bolling is eigenlijk het grootste deel van je ontwerp. Die bepaalt de driedimensionale vorm van het zeil. De bolling ontstaat door de banen van het doek niet rechthoekig te maken, maar aan de randen iets smaller dan in het midden. Hoeveel smaller, dat hangt dan weer af van welke vorm je optimaal vindt. Dan heb je de aangesneden bolling. Dat is de ronding ter plaatse van de giek, de gaffel en de mast. Die kan je er gedeeltelijk uittrekken door het buigen van de rondhouten. Dat is prima, maar dat mag niet de driedimensionale vorm van je zeil aantasten. Dat laatste beïnvloed je, als het goed is, door de trim van het zeil”. >

Is de verhouding tussen ingesneden en aangesneden bij alle bootklassen het zelfde?

Hier komt de kweekschoolervaring van de zeilmaker om de hoek kijken. Jongsma doceert: “Ik leg dat altijd uit door een ijszeiler te vergelijken met een Optimist. Een ijszeiler heeft nauwelijks weerstand. Hij moet wel op gang komen en versnellen. Daar heb je bolling voor nodig. Eenmaal op snelheid moet het zeil steeds vlakker worden. Dat bereik je door mastbuiging. Een Optimist of een Twaalfvoetsjol doet aan de wind niet veel anders dan een beetje tegen de golven opbeuken. Daar moet je dus wel wat bolling overhouden als je je schoot aanhaalt. Zeg jij nou maar waar een 16m² het meeste op lijkt”.

Hoe is de zeilmaker zelf eigenlijk aan het wedstrijd-zeilen verslingerd geraakt?

“Nou ja, ik ben natuurlijk Fries, dat helpt al natuurlijk. Mijn vader had een aantal ongemeten toer-zestien-kwadraten gehad en het was in 1978, geloof ik, dat ik tegen mijn vader zei ‘moeten we niet eens aan een

kwadraat waarmee je ook wedstrijden mag zeilen, met een meetbrief?’ Mijn vader wilde ook wel. We hebben toen de 3331 gekocht er zijn er voor het eerst mee naar Sneek geweest. We werden tweede of derde in de B2 of B3. Op een gegeven moment kwam de 4280, een Kerkhoven-Jansma, zo is het ingegeven”.

Vanaf welk moment kreeg Jaap Jongsma het idee dat hij het zeilen in de kwadraat een beetje onder de knie kreeg?

“Het ging in twee etappes. Op een gegeven moment had ik in de gaten hoe je als eerste bij de eerste boei moest komen. Dat is al belangrijk, maar niet het hele verhaal. Daarna is het zaak om zo snel mogelijk in je ritme te komen en daarmee bedoel ik dat je de slingeren van de wind in je voordeel ombuigt. Simpel gezegd, maar niet altijd uitvoerbaar, zeker niet als je na de eerste boei te snel in het defensief gaat. Nu vaar ik voor 90% op eigen waarneming en de rest op controleren. Nu ik de vinger bij mijzelf op de gevoelige plek heb weten te leggen gaat het een stuk beter”.

We hebben het maar zelden over de rol van de fokkenist

“Ik vaar al jaren met Jeanet en met Hieko Seinen. Hij vindt een dikke beuk prachtig. We overleggen niet heel veel. Soms zit het ook tussen de oren. Ik heb een keer tegen Hieko gezegd ‘zullen we het eens uit ons hoofd zetten dat we het met licht weer niet kunnen?’. Aldus geschiedde en we wonnen de hoofdprijs. Zo eenvoudig kan het soms dus zijn. Vanuit mijn professie is het soms handig om fokkenist te zijn. Die zie je dingen weer heel anders. Je hebt meer tijd om om je heen te kijken. Qua sportiviteit ook heel leuk!”

Zijn er zeilen te maken die het omslaan kunnen uitstellen? Vaak is het toch de fok die als eerste bak komt te staan en de fokkenist die de schoot dan niet meer uit de klem krijgt ...”

“Met een heel vlak zeil heb je veel minder druk. Maak het achterlijk open en er kan met veel wind weinig meer gebeuren. Aan de andere kant, zo’n platte fok reageert

wel heel kritisch op windschiftingen. Je moet dus wel blijven sturen. Voor een skûtsje zal ik nooit een heel vlakke fok maken, want van richting veranderen gaat bij zo’n ding heel traag. Je moet wel een geweldige fokkenist hebben om de draaiingen dan goed op te vangen”.

Verkoop je alle zeilen aan alle zeilers? Of zeg je ook wel eens, ik denk dat dit of dat voor jou niet de goede keuze is?

“We proberen zeilen te maken die in principe goed leesbaar en trimbaar zijn. We verschaffen de zeilers een goede basis. Alles is bespreekbaar, maar niet alles is zinvol. Ik wil niet te veel variabelen opzetten, want dat krijg ik geen ondubbelzinnige terugkoppeling van de zeilers meer. Daar kan ik niet meer op doorontwikkelen. We hebben een paar zeilers in de vloot die geven mij informatie over hoe-en-wat en daar proberen we iets mee te doen”.

“Als je een zeil wilt testen moet je extreem over de grens heengaan. Dan voel je wat er gebeurt en daarna neem je een paar stapjes terug. Soms is de tolerantie groot. Soms is hij klein. Met een intolerant zeil kunnen maar weinig mensen overweg. Het hangt ook van de taakverdeling aan boord af. Kan de stuurman zich concentreren op bootsnelheid of moet hij zich ook me de tactiek bezig houden? Dat soort dingen.”

Waarom heeft het meer dan tachtig jaar geduurd om een ideaal 16m²-zeil te maken. Kon dan niet sneller?

“Ik denk dat er nog steeds ruimte is voor verbetering. We zijn niet uitontwikkeld. Denk aan de verlenging van de onderste zeillat. Je kunt het diepste punt van de bolling op 35, 36 of 37% neerleggen. Dat maakt een wereld van verschil. De entreehoek van 40, 45 of 60 graden zijn. Er zijn nog wel wat smaken die net dat verschil maken”.

Kan jij als je een zeil ontlabelt het verschil zien tussen merk A, B, C of Molenaar?

“O zeker, ik zie verschillen in afwerking, in stiksel en in zeilvorm. Niet met de ogen dicht, maar ik haal ze er zo uit. We maken natuurlijk veel gaffeltuigen. Die zijn vaak van ons. Dat is het imago van de firma Molenaar sinds het einde de negentiende eeuw, maar we kunnen meer. We willen onze klanten ook graag persoonlijk kennen. Je kunt wel naar een internationaal vermaarde zeilmakerij voor een 16m²-zeil toegaan, maar dat wordt toch een avontuur. Computers zijn nu eenmaal niet alles. Je hebt ook input van de ervaren zeilers nodig.

Een Fries zal niet snel een zeil in Baltimore of Londen bestellen. Laat staan een voile uit Parijs.”

Hoe zie je de toekomst van de zeilwedstrijdsport in Nederland?

“De jeugd heeft niet heel veel interesse om een boot te bezitten. Het heeft iets met geld te maken en eerste levensbehoefte. Bezit doet ze steeds minder. Ze huren liever. De aanwas blijft een beetje achter. Ik ben daarom wel blij dat we in Friesland weer verse instroom in de kwadraat hebben. Qua omzet en winst waren de wedstrijdzeilers nooit zo heel belangrijk. Qua uitstraling, aantallen en leerpunten wel”. >



Fotografie: Eize Hoekstra

Reparatie van zeilen, wat betekent dat voor Molenaar?

“In tijden van economische crisis zien we inderdaad meer reparaties langskomen. Vaker dan nieuwbouw. Je moet wel onderscheid maken tussen een naad die los geraakt is of een scheur in het zeil. Naden kan je weer gewoon vastzetten. Uitgesteld onderhoud kan kostbare gevolgen hebben. Een scheur in het zeil beïnvloedt na reparatie je driedimensionale vorm. Als toerzeil kan het dan nog prima dienst doen, als wedstrijdzeil zou ik het niet meer willen aanbevelen. Mijn zoon Jens is nu fulltime met reparatie bezig. Sommige schades zijn moeilijker dan het maken van een nieuw zeil. Bijvoorbeeld omdat je midden in een zeil niet zomaar even met je naaimachine aan de slag kunt”.

Op dit punt aangekomen worden de rollen omgekeerd. Jongsma vraagt aan zijn interviewer wat hij van de diverse zeilmakers vindt. Jongsma luistert aandachtig en absorbeert. Komt daarna met een belangrijke conclusie: “Een zeiler die een beetje wil experimenteren moet in harmonie met zichzelf zijn, rust in de kop hebben, niet gestrest in de boot zitten”.

Slotvraag: waarom zouden mensen 16m² moeten gaan zeilen?

“Omdat wij het leuk vinden, toch? We moeten de verjonging goed begeleiden. Er wordt sportief gezeild. De sfeer is eigenlijk heel prettig. Aan ons de eer om het leuk te maken en te houden!”



- ★ Nautical Management
- ★ Technical Management
- ★ Crew Management
- ★ Administrative Management
- ★ Shipbuilding

RIVERTECH BV
Delta 60
6825 MS Arnhem
Businesspark IJsseloord 2

T. +31 (0)26 - 362 03 40
E. info@rivertech.nl

WWW.RIVERTECH.NL





Fotografie: Pieter Lanser

“De beste zeilers kunnen kampioen worden met elk topmerk zeil”

Martin Baas over de kunst van het zeilen maken

Molenaars en zeilmakers leven al eeuwen van de wind. Duurzame energie noemen we dat tegenwoordig. Maar om duurzame energie een beetje te temmen, daar komt veel bij kijken. De redactie sprak met een gepassioneerde zeilmaker in het westen des lands. Eén van de zeilmakers die sinds jaar en dag wedstrijdzeilen voor de zestienkwadraat maakt. Zeilen die kampioenen voortstuwen....

Martin, na een woelige periode ben je sinds een jaar of vier weer terug in de 16m² arena.

“Klopt! Toen zijn we met vier zeilers bij elkaar gaan zitten en hebben we besloten de ontwikkelingen weer op te pakken. We hebben dat systematisch gedaan. Als je in je oordeel op de opvattingen en bevindingen van een zeiler moet afgaan, loop je het risico van subjectiviteit. Bovendien wil je niet ‘n allround zeil maken voor één zeiler, die misschien wat afwijkende ideeën heeft, maar liefst een zeil waar meer mensen mee uit de voeten kunnen”.

In de Formule 1 heb je een coureur die via zijn headset in directe verbinding staat met de constructeur. Die constructeur beschikt over telemetrie en kan online meekijken wat er in de wagen gebeurt. Dat mis je als zeilmaker allemaal



“Klopt ook! Daarom is het zo belangrijk dat een zeiler goed onder woorden kan brengen wat er goed of fout is aan zijn bootsnelheid. Soms ligt het aan het zeil. Soms aan de trim. Soms aan de manier van sturen. Als iemand niet kan sturen dan hebben we geen gesprek. Als iemand een groot natuurtalent is en op die ervaring kampioen wordt, dan is dat heel mooi, maar ook daar heb ik niets aan. Een zeiler moet begrijpen wat de elementaire beginselen zijn van voortstuwing door de wind en hij moet de goede woorden vinden om zijn ervaringen overdraagbaar te maken. Een zeiler die zijn zeil bij mij terugbrengt met de boodschap ‘het loopt voor geen meter’ kan ik echt niet helpen. Een zeiler die wint die hoef ik niet meer te helpen. Die heeft het gelijk gewoon aan zijn kant”.

Theorie en praktijk, hebben die in de zeilerij iets met elkaar te maken?

“Als het gaat om bootsnelheid zeker. Al moeten we de waarde daarvan ook weer niet overschatten. Je moet snappen wat krachtsvectoren zijn, wat bolling in een zeil betekent en hoe je daar mee kunt spelen. Loefen lijgierigheid moeten gesneden koek zijn. Als je in een zestienkwadraat zeilt doe je er goed aan om niet alleen snel te zeilen, maar om vooral de snelste weg te nemen. De snelheidsverschillen zijn namelijk miniem. Er zijn wel op GPSgebaseerde apparaatjes waarmee je de bootsnelheid tegenwoordig heel nauwkeurig kunt bepalen, opslaan en uitlezen. Tijdens de wedstrijd niet toegestaan. Voor trainingsdoeleinden wel. Probeer die eens!

Iemand die de theorie beheerst kan op papier kampioen worden. Iemand die de praktijk beheerst maar niet de theorie, kan soms nog verrassend ver komen. Maar om op het hoogste niveau te acteren, moet je beide echt goed in de vingers hebben. En dan hangt het ook nog van de discipline af. Vaar je een kielboot of een dinghy? Sommige ouderwetse boten hebben een rare, tamelijk ineffectieve kiel, zoals een Ojol en een kwadraat. Die straft te hoog of te schuin zeilen meteen af. Een zestienkwadraat is en blijft een lastig schip met een brede top van zeer ervaren zeilers. >

“Ik vaar ook wel met klanten op zee. Zeiljachten van tien, vijftien meter. Die zitten vol met elektronica. Een van die apparaten geeft aan hoe hard je met die boot zou moeten zeilen, gegeven de windsnelheid, de koers en de windrichting. Dit noemen we VPP (velocity predicted program).

Om de VPP te halen, zal de trim van de boot en het sturen van het jacht optimaal moeten zijn. Als je deze waarden niet haalt, vaar je theoretisch te langzaam en zal er gesleuteld moeten worden. Als je te langzaam vaart, is dat voor de bemanning af te lezen op het apparaat en kan de stuurman in combinatie met de trimmers schakelen om toch die waarden te behalen. Dit is in de zestienkwadraat ondenkbaar, omdat je die apparatuur niet hebt en zul je moeten schakelen op basis van je gevoel en/of omliggende jachten om de snelheid te consolideren of te verbeteren. Veel zeilers zijn naar mijn mening te veel gefocust op snelheid en te weinig op richting en positionering in het veld.

Heeft het soort zeilen nog invloed op de tactiek in een wedstrijd?
“O ja, als jij met een bol zeil goed uit de voeten kunt, zou je vaker bij het pin end moeten starten; zonder

boten onder je. Makkelijk gezegd natuurlijk, maar als je op het goede moment op de goede plaats ligt, zien ze je nooit meer terug. Iemand die dat kunstje tot in de vingertoppen beheerst is bijvoorbeeld Mark Neeleman. Sommige omstandigheden vragen om andere zeilen. Knobbelig water vraagt om meer bolling in het zeil en het diepste punt iets verder naar voren. En je zult je tactiek moeten aanpassen en iets lager sturen. Er bestaat niet zoiets als “one size fits all”. Er zijn wel allround zeilen die onder 80% van de omstandigheden heel goed presteren. Budgettair ook een stuk prettiger. De beste zeilers kunnen met elk zeil winnen. Alleen zeilers die net onder de top zitten hebben baat bij snellere zeilen. Die vragen daarom, want die willen ook wel eens winnen”. Voor hen is een specifieke lichtweer fok dan wel zwaarweer fok een aanvulling op de basis-set zeilen.

Zeiluren maken, is dat zinvol?
“De algemene regel is dat het minimaal 10.000 uur vergt om een goede sportman of vrouw te worden. Dat is geen garantie voor een Olympische medaille. Wat is het voordeel daarvan? Dat is dat je beter aanvoelt hoe een boot reageert op wijzigingen in de wind, de boothandling en de trim. Wie in staat is

om onder veranderende omstandigheden de trim snel aan te passen, die bereikt de beste resultaten. En helaas kun je dat niet uit een boekje leren. Dat moet je gewoon doen. Ervaren. Ondervinden. Span het lijntje van het voorlijk van de fokkeval eens wat losser of vaster en stel vast wat er gebeurt. Probeer de cunninghamhole aan het voorlijk uit. Speel eens met een clubgenoot terwijl je de fok of het grootzeil iets losser of iets vaster zet. En probeer te voelen wat dat met je boot doet. Creëer je eigen wind. Dat is nog het allerbeste. Met een middenweertje heb je na een uur zeilen alle kwadraten binnen twee minuten door de finish, met heel weinig of heel veel wind zijn de verschillen groter. Dat heeft minder met de zeilen als met de techniek te maken. Dat kunnen wij ze niet leren”.

“Doe je een Olympische campagne dan moet je boot-snelheid 100% in orde zijn, anders kan je beter thuis blijven. Want bij die anderen is de bootsnelheid met zekerheid wel in orde. Die jongens en meisjes in een

470, een FD of een 49er zijn maar met een ding bezig: bootsnelheid. Met bootsnelheid alléén word je in een kwadraat geen kampioen. Daarvoor zijn de marges te klein. Het is natuurlijk wel lekker als je snelheid hebt. Je zult een wedstrijd ook goed moeten kunnen analyseren, er lering uit durven te trekken, er met anderen verstandig over willen praten en een verbeterplan opstellen. En uitvoeren. Er zijn niet zo veel zeilers die in de spiegel durven te kijken”.

Hoe maak je van al die complimenten, klachten en goedbedoelde aanwijzingen van de zeilers een goed zeil?
“Dat is inderdaad de kunst! We hebben de oude mallen van succesvolle zeilen die we tien jaar gemaakt hebben nog eens afgestoft. We hebben ons op de computer uitgeleefd. Dat kon in 1931 uiteraard niet. Op basis daarvan hebben we drie nieuwe varianten gemaakt. En laten testen. Ik moet er eerlijk bijzeggen dat zoiets commercieel helemaal niet interessant is, maar mijn passie voor het open boot zeilen wint het vaak van de commerciële keuzes. De zeilers zijn tevreden. Meer kan ik niet doen. Een goed zeil is ook een zeil waar je service op kunt verlenen. Dat gaat beter als je de zeilers kent en makkelijker als ze niet aan de andere kant van het land wonen”.

Schaalgrootte, daar zeg je zo iets
“Voor beide extremen is iets te zeggen. Er zijn grote, bekende zeilmakers die leveren over de hele wereld. Er zijn er die hoofdzakelijk in de provincie blijven. Wij zitten er een beetje tussenin. Ik zie een herleving van het product ‘made in Holland’. We proberen de voordelen van een bepaalde schaalgrootte te combineren met service en aandacht voor de klant. Zeilers willen

betrokkenheid van de zeilmaker. Er zijn zeilmakers die meer voor het een of voor het ander gaan. Schaal-grootte heeft een kostenvoordeel en vergroot de reproduceerbaarheid van de zeilen. Dat laatste blijken zeilers erg te waarderen”.

Iets heel anders, hoe komt een computerprogrammeur tot het vak van zeilmaker?
“Dat is heel raar gegaan. Ik kon al een beetje zeilen. In de Spanker. Ik wist iets van computers. Ik stond aan het begin van het ontwerpen van zeilen met computers. Dertig jaar geleden begon Wouter Hagoort hier met de zeilmakerij. Toen hij ziek werd deed ik in de avonduren al wat productieplanning voor hem en hielp hem met het ontwerpen van jachtzeilen. Toen hij overleed ben ik steeds meer bij het bedrijf betrokken geraakt. Tot er geen weg meer terug was. De zaak moest dóór. Als ik toen getrouwd was geweest en kinderen had gehad, had ik de sprong nooit gewaagd. Hoogtepunten en dieptepunten beleefd. We zijn nu een van de grootste zeilmakers op Nederlandse bodem. Maar de economische crisis heeft de watersport in Nederland hard geraakt. Maakten wij voorheen nog veel zeilen voor nieuwe jachten, nu maken we heel veel refits (nieuwe zeilen voor oudere jachten). Ondernemers die goed geld verdienen zul je altijd houden. Ook zien we weer een stijging in nieuwe zeilen en lijkt het tij weer definitief te keren. Jammer is dat het open boot zeilen in zijn totaliteit afneemt. Dertig jaar geleden kon je op een zonnige zomerzondag over de boten naar de overkant lopen op de Braassem of de Westeinder. Dat is niet meer. Te veel concurrentie van andere activiteiten. En minder focus op één hobby”.

“Het maken van goeie zeilen is niet zo vreselijk moeilijk.

OK, handjes kosten geld. Dat is wat voor een ondernemer aan het eind van het jaar telt: geld. Hou ik wat over of moet er geld bij? Ik heb het geluk dat ik van mijn hobby mijn beroep heb kunnen maken. Wij bevin-den ons in een marktsegment waar zakelijkheid wordt herkend en gewaardeerd. Ik heb momenteel zestien mensen in dienst. Daar voel ik me verantwoordelijk voor”.

“Wat mij een kick geeft is als mensen hier blij de deur uitlopen. De aanschaf van een schip is veelal een gedenkwaardig moment in een mensenleven. Dat geldt in mindere mate ook voor de aanschaf van nieuwe zeilen. Het hoeft niet altijd GPL 21 lightskin carbon te zijn. Zelf ben ik in mijn hart altijd een open bootzeiler gebleven, ook al is de tendens al jaren weg van plassen en meren. Ik zal er alles aan doen om die open bootjes die zo bij het open Hollandse en Friese merenlandschap horen overeind te houden. Laten we de fun factor van het zeilen niet vergeten. Maak het niet te serieus”.

Zou je iemand enthousiast kunnen maken voor het vak van zeilmaker?
“Laat ik eerlijk zijn, mijn enthousiasme is groot genoeg om een ander daarmee te besmetten. Maar die ander moet dan wel een partner en kinderen hebben die accepteert dat je veel, vaak en ver van huis bent. Mijn vrouw is soms ook ver van huis en treft dan precies die mensen die hier nooit de winkel in zullen lopen; zij werkt bij een ontwikkelingsorganisatie.

Ik bedien zogezegd de “happy few”. Zij de “happy poor”. Dit leert ons goed te relativëren.

De familie Baas geniet enorm van de watersport!?”





Fotografie: Eize Hoekstra



De 4119 belandt aan de Port St. Lucie Rivier in Florida

Door Robert Brands

Jaarlijks werd er met elf vrienden uit Tilburg in Friesland op drie grote BM's vanuit IJlst gezeild. Zeilers die een 16m² ofwel de vergrote BM gewend zijn, kunnen vaak niet meer zonder. Op de Port St. Lucie Rivier in Florida (even groot als het Veerse Meer) was geen zeilboot zoals de 16m² te vinden met uitzondering van de Flying Scotsman (vergelijkbaar met een Centaur maar met ophaalbaar zwaard).

Na wat onderzoek en de nodige mailwisseling kocht Brands de geheel gerestaureerde 'Jipsie' uit Heeg. Met hulp van watersportbedrijf Ottenhome Heeg werd de boot goed verpakt in Rotterdam afgeleverd. Met schokabsorberende airbags werd de boot in een 40-voet container over de Atlantische Oceaan naar Miami vervoerd.

Eind mei 2013 werd "Jipsie" in Florida te water gelaten en de boot, wanneer niet zeilend, is ligt onder zonbescherming op een boot lift. Onlangs is het eerste onderhoud gedaan. De epoxy blijkt het goed te houden in de hitte. Onlangs zeilden we langs een groot Amerikaans motorjacht waarbij de bemanning riep: "That is like furniture on the water" (meubilair op het water).

Ondertussen geniet de volgende generatie van de magnifieke zeilsport. Wij staan open voor onderhoudstips.

<mailto:brands.robert@gmail.com>



Fotografie: Eize Hoekstra

Eine Segelsaison zwischen Mosel und Niederlande

Flaaris 3501

Die Saison beginnt für uns nun schon zum dritten Mal an der Mosel bei Koblenz. Hierhin hat es uns nach vielen Jahren auf dem Rhein verschlagen. Pünktlich zum Ersten Mai ist Ansegeln beim YCRM, nach dem gemeinsamen Umtrunk trifft man sich beim Nachbarn dem PSVK zur ersten Regatta im Jahr. Es wird meist nur ein bis zwei Wettfahrten nach Yardstick gesegelt. Melden kann man noch kurz vor dem Start auf dem Wasser :-). Der Start ist ganz gut, leider gelingt uns das nicht immer, so sind wir als erste beim Luvfass. Erst auf den nächsten Schenkeln holen uns die schnelleren Schiffe wie Dyas, Finn Dingi und Co ein.

Es folgen einige schöne Segeltage auf der Mosel. Ende Mai fahren wir dann an den Niederrhein zur Maibowle nach Krefeld. Am E-See angekommen geht es nach einem herzlichen Willkommen, gleich zum Kran in einem benachbarten Segelclub, anschließend trifft man sich zum Regattaheiligabend, dem Vorabend zur Regatta, zu dem ein oder anderen Bierchen. Der Erste Start ist für Samstag 14 Uhr :-)) vorgesehen. Es weht bereits ordentlich, wir segeln zwei Wettfahrten. Sonntags legt der Wind nochmals zu. Bis kurz vor dem Start zur zweiten Wettfahrt halten wir uns in Lee einer kleinen Insel auf. Zur Rechten Zeit segeln wir an die sehr kurze Linie zwischen Ufer und der Insel. Zum Start geht eine Bö



durch. Genau vor uns legt sich ein anderes Boot flach aufs Wasser. Ob das gut geht? Es ging gerade so gut, und wir kommen gerade noch daran vorbei. Andere hatten weniger Glück, und so musste die Motorpumpe aus dem Keller geholt werden. Am Ende nehmen wir die Bowlenschüssel mit nach Hause.

Zu Pfingsten geht es nach Roermond, hier haben wir vor vielen Jahren zum erstenmal an einer Regatta in den Niederlanden teilgenommen. Dort haben wir inzwischen viele Segelfreunde. In diesem Jahr vermissten wir jedoch einige. Wo sind die 16m²-Segler aus dem

Süden? Später im Jahr wird gar das 16m²-Evenement abgesagt. SCHADE! Der Wind ist schwach und so kommen nur drei Wettfahrten zusammen. Für uns läuft es ganz gut, hätte ich nicht in der zweiten Wettfahrt kurz, sehr kurz vor dem Ziel einen Regelfehler begangen und werde disqualifiziert, völlig überflüssig.

Mitte Juni machen wir uns bereits Freitagmittag auf den Weg nach Nieuwkoop. Auf den letzten Kilometer wird die Strasse sehr eng, man könnte meinen man ist auf dem Fietspad unterwegs. In Nieuwkoop angekommen werden wir gleich zum Kran durch gewunken. Erst mal Händeschütteln, ja auch hier werden wir herzlich begrüßt. Dann das Boot ins Wasser, aufbauen und einen Platz für die Nacht suchen. Noch ein paar nette Gespräche und dann erst mal in die Pension, hier kennt man uns noch vom Vorjahr.

Samstags segelten wir vier der acht geplanten Läufe, bei bedecktem Himmel und Winden um zwei bis drei. Beim gemeinsamen Grillen mit Musik und angeregten Gesprächen in deutsch, niederländisch und zuletzt auch mit den Händen klang der Abend aus.

Sonntags war die Wettervorhersage nicht so günstig. So gab es erst mal eine Startverschiebung, da es >



„kleine Schweine“ regnete. Als der Regen dann endlich nachließ, wurde gestartet. Der erste Lauf des Tages verlief dann halbwegs trocken (von oben). Der Wind hatte auf 4-5 zugelegt. Auf der Ersten Kreuz der zweiten Wettfahrt ging dann ein weiterer Schauer mit ordentlichen Böen nieder, und ich sah zeitweise nicht wohin ich segelte. Im Ziel angekommen war dann das Signal „heute keine Wettfahrt mehr“ zu sehen und wir segelten zum Kran bei Tijsterman zurück. Dort angekommen wurden die Boote zügig aus ihrem nassen Element geholt, so das wir bereits am Nachmittag die Heimreise antreten konnten. Gleich am nächsten Wochenende, ist zuhause die Stadtmeisterschaft der Stadt Koblenz für Dyas, Conger und Yardstick ausgeschrieben, also wieder einmal eine Yardstickveranstaltung. Was soll's, es gibt nun mal bei uns nicht mehr so viele 16m²-Segler, genau genommen sind wir auf der Mosel die einzigen. Zunächst sieht es so aus, dass der Wind nicht zum segeln reicht, jedoch pünktlich zum Start gibt es dann doch noch Wind. Es wird ein schöner Segelnachmittag, der Wind wird so gut, das unser Wettfahrtleiter, getrieben von der Wettervorhersage, gleich alle vier der vorgesehen Wettfahrten durchführt :-).

Für die Vrijbouter-Regatta in Loosdrecht, wieder auskranen, doch daraus wurde verletzungs-bedingt nichts, es folgt eine längere Segelpause. Zur NIWA sind wir wieder fit. Also freitags wieder rein ins Auto und nach Nieuwkoop. Die Autobahnen sind natürlich voll, aber dennoch kommen wir vorwärts. Hinter Nimwegen Staut es sich und wir kommen zum Stehen. Nichts geht mehr. Nach gut einer Stunde geht es dann weiter. Die Autobahn war nach einem LKW-Unfall total gesperrt. Das hätte auch länger dauern können. An die kleinen engen Straßen vor Nieuwkoop haben wir uns nun schon gewöhnt. In Nieuwkoop werden wieder herzlich empfangen. Samstags segeln wir bei schönen Sommerwetter drei Wettfahrten. Abends gibt es wieder leckeres vom Grill. Ein schöner Tag. Sonntags ist perfektes Badewetter, leider jedoch so ganz ohne Wind. So wird die Regatta vorzeitig beendet. Im Herbst soll es noch nach Roermond zum 16m² Evenement gehen. Es ist bereits gemeldet und das Hotel gebucht als am Donnerstagabend das Telefon klingelt und die Veranstaltung abgesagt wird. Wie schon erwähnt SCHADE. So neigt sich das Jahr dem Ende zu Am letzten Septemberwochenende geht es nochmals nach NL, zum Wiedebokaal.

Die Saison beenden wir mit dem Blauen Band der Mosel. Dazu trifft man sich Sontags in der Früh in Koblenz um ca. 10 Stromkilometer aufwärts nach Winnigen zu Schleppen. Dort gibt es Federweisen und Zwiebelkuchen.

Auf ein Wiedersehen in 2016.

Met vriendelijke groet,
Renate und Michael Rörig





Mooi avontuur met de 16m² in Zuid-Bretagne, mei 2015

Door Paulus Mooyman

Terugkijkend op dit Franse avontuur kunnen we allemaal tot de conclusie komen dat het een geweldige week is geworden! We hebben op fantastisch water gezeild, genoten van de mooie omgeving en prima klimaat. En vooral niet te vergeten de gastvrijheid en natuurlijk de Franse keuken. Hoewel een en ander met de Franse slag gebeurt, lijkt alles toch wel goed te kloppen; op de moeilijke stukken liggen altijd bootjes om te assisteren, de havens verlenen een prima service en je voelt je overal welkom. Niet verwonderlijk ook, want er zijn 3.000 vrijwilligers bij betrokken. De Golfe du Morbihan is een enorm groot binnenmeer dat in verbinding staat met de Atlantische Oceaan. Aan het meer liggen zo'n 13 dorpen en stadjes die allemaal deelnemen aan het evenement. Er nemen ongeveer 1.200 schepen en scheepjes aan deel. Deze worden

verdeeld over een aantal flottieljes, die alle een eigen route varen. Wij werden ingedeeld in een flottielje van open boten boven de zes meter. Bij elkaar ruim 100 bootjes die met elkaar op varen en ook nog iets van een wedstrijd doen, maar dat is niet zo belangrijk ©. De laatste dag is een grote parade waar alle schepen in optocht varen en zich aan de bevolking van de dorpen presenteert. Je vaart dus op brak tot zout water (na thuiskomst dan ook goed je boot afspoelen en alle lijnen en schoten in de wasmachine). Per dag is er een route gepland met ruim voldoende tijd om tussendoor aan te leggen en te lunchen. Onderstaand een beschrijving van onze dagen op en rond de "Golfe".

Zondag 10 mei

We vertrokken om 8.00 uur met vier boten richting

Frankrijk. Het is een kleine 1.000 kilometer rijden en omdat je in Frankrijk wat harder mag rijden dan in Nederland reden we om 18.30 uur Vannes binnen, waar we de volgende dag de boten in het water konden takelen. Zondagmiddag, na het takelen en de inkoop van wat Franse delicatessen op weg naar Arragon. De eerste ervaring met getij. Bijgaand een foto van Reinout zeilend op stroom. Rien en Kees hebben op afgaand water vast gezeten. Werd dus even spannend, maar ze drijven weer. Markering is ook maar beperkt aanwezig, dus het is even goed opletten en we gaan met stroom mee, kruisend door een smalle doorvaart naar de Golfe du Morbihan: prachtig zeilen op een enorm meer. Eilanden waar tussendoor wat stroming loopt. Daarna naar Arradon. Daar ligt een drijvende steiger, maar die valt voor het grootste deel droog met

laagwater!! Dus nu liggen we op een mooring. En vervolgens heerlijk aan een biertje met oesters.

Maandag 11 mei

In de avond hebben we de Parade van zeilschepen kunnen aanschouwen. Een prachtig gezicht om de vele klassieke schepen - groot en klein - aan je voorbij te zien trekken. Als één van de laatste schepen vaart de Morgenster, een prachtige brik. Nog mooier is, dat we daar op mogen slapen! Zie linker foto op pag. 18.

Dinsdag 12 mei

Weer een prachtige dag. Vertrokken uit Arradon rond 12.00 uur. Ons flottielje bleek al om 10.00 uur Vetrokken te zijn, maar na een kleine twee uur zeilen troffen we iedereen aan op het Ile d'Arz. Dan heb je wel een >



kleine 300 bootjes bij elkaar in een baai van een eiland. Werkelijk indrukwekkend om al die boten aan moorings en op anker te zien liggen. Op het eiland feest, muziek en vooral heerlijk eten en drinken. Lunch met wijn, brood en foie gras voor ons. Nadat de lunch beëindigd was zijn we met vrijwel alle scheepjes teruggevaren naar Arradon. Goed om te zien dat de kwadraten toch een stuk sneller zijn dan al die Franse klassen. We liggen nu weer op de mooring in Arradon en het eerste rondje huitres is geconsumeerd. Vanavond een soirée op de pier met lokale folklore? We gaan het zien. Morgen een vroeg palaver en dan gaan we met ons flottielje richting Atlantische Oceaan. Is een parcours langs een paar mooie baaien. We gaan zien wat het is, maar zal ook wel weer een mooi spektakel zijn. Kortom: we vermaken ons prima op geweldig water, mooi weer en Franse keuken!!

Woensdag 13 mei

We gaan verder op dinsdagavond. Bij onze moorings in Arradon was er lokaal entertainment; cultureel verantwoord, maar niet geheel aan ons besteedt. Wel leuk om dit allemaal gezien te hebben. Weer heerlijk op het terras aan de Golfe kunnen eten. Ondertussen was de Morgenster, ons slaapschip, naar de binnenstad van Vannes verhuisd. Prachtig verlicht in de haven van Vannes. De Hydrograaf (beter bekend als de boot van Sinterklaas) ligt tegenover ons. Woensdagmorgen om 6.30 uur palaver!!! Dit in verband met het getij. Om 7.15 uur het water op met een kleine 100 boten. Om 7.30 uur met z'n allen vertrokken naar Port Navalo, op de scheiding Golfe en Atlantische Oceaan. Met stroom mee en 15 knopen wind bakstag waren we er heel snel. Ik denk dat we op diverse smallere stukken ruim de 25 km/uur

hebben gelopen. Bij Port Naval aangekomen zakte de wind terug naar 6 knopen. Goeie gelegenheid om door te varen de zee op. Ja, we zijn echt even buiten geweest; waarschijnlijk de eerste keer dat een zestienkwadraat op de Atlantische Oceaan is geweest! Daarna terug naar Port Naval voor de lunch met ook hier weer entertainment, marktje en de onmisbare Franse catering ☺. Om 13.00 uur draaide de wind 180 graden naar noordwest, nam snel toe tot 18 knopen. Aangezien de windvoorspelling voor donderdag 30 knopen is, hebben we besloten om weer terug te gaan naar Arradon. Inmiddels was ook de stroom weer mee dus weer spectaculair met stroom en wind mee naar Arradon. Super zeilen in onze inmiddels zeewaardige kwadraten! Om 15.30 uur weer binnen aan de moorings en aan het dik verdiende biertje met oesters! Een lange (vroeg) dag, maar om nooit te vergeten!

Op de avond naar Auray, een plaatsje aan het meer. Ook dit weer prachtig oud dorp aan het water tussen hoge heuvels en natuurlijk prima keuken. Terug bij de Morgenster bleek het in Vannes nog steeds druk rond het schip op de kade. Nog een glas wijn en de kooi in gerold. Een onvergetelijke lange dag. Geslapen als een blok. Vandaag, donderdag, waait het inderdaad 30 knopen en de organisatie heeft besloten dat er niet gezeild wordt; verstandig, want het moet vooral leuk voor iedereen blijven. Hebben we ook nog even tijd om de omgeving te bekijken. Morgen wordt weer 16 knopen voorspeld, dus dan weer zeilen.

Donderdag 14 mei

Zoals al eerder gemeld stond er inderdaad donderdag een dikke 24 knopen wind met uitschieters naar 30.

Geen zeilen dus. 's-Morgens wel even de bootjes gecontroleerd aan de moorings na de koffie bij Rien en Jan. Vervolgens naar de kust om toch weer naar de grote zeilschepen te kijken. In de haven ligt een enorm aantal zeegaande catamarans en trimarans. De grootste meet 22 meter breed en is ruim 30 meter lang met een mast van 42 meter. Gigantisch! En een enorme haven met grote jachten waar je met een 38-voeter echt een klein scheepje hebt. Vervolgens naar Carnac gegaan waar we aan zee hebben geluncht: verse krab en kreeftjes. Eind van de middag weer terug naar Vannes waar we aan de haven bij het festivalgebeuren met elkaar hebben gegeten. Inmiddels hebben we het gevoel dat we hier al drie weken zijn; de vele indrukken, iedere dag andere routes, varen op stroom en de vele haventjes maken dat je echt de tel der dagen kwijtraakt. Lijkt dus een

heerlijke lange vakantie. Morgen nog een laatste tocht en daarna takelen.

Vrijdag 15 mei

De laatste dag op de Golfe. Na de ervaringen van de afgelopen dagen hebben we besloten nog een keer richting kust te gaan; naar Armor Baden. Dit is richting west. Een mooie noordenwind en stroom mee tot half twaalf. Door wat vertraging in de stad vertrekken we een kleine 3 kwartier later dan gepland. Dat wordt dus krap, want Armor Baden ligt een paar honderd meter achter een nauwe doorgang. Aanvankelijk lijken we het te gaan redden, maar in de doorvaart tussen de eilanden draait het tij, terwijl ook nog de wind wat wegzakt. We liggen midden in het wantij. Links en rechts botsen golven tegen elkaar en zien we draaikolken. >



Even neemt de wind weer toe en lijken we toch vooruit te komen. Maar het nieuwe tij wint en we varen achteruit tov het land. Gaat 'm zo niet worden en we besluiten om te draaien naar Arradon voor de lunch. Na de lunch moeten we naar Vannes om te takelen. Op het open water van de Golfe merk je niet veel van het getij mee. Maar we moeten ook daar weer door een smal stuk kruisen. Nu wel op tijd en flink veel stroom mee.

Dat gaat prachtig: bij ieder slag win je 40 meter hoogte! Dikke pret en we schieten door dit slingerende stuk. Bij de kraan aangekomen blijkt dat een Nederlandse reservering toch wat anders geïnterpreteerd wordt dan een Franse. Uiteindelijk moeten we 3 jachten (= 3 uur ☹) voor laten gaan. Want het duurt lang met banden en

trailers!! Uiteindelijk zijn we aan de beurt en binnen een kwartiertje staan onze bootjes op de kar. Zien ze hier niet vaak. Inmiddels is er een enorme vloot van Franse oude vissersschepen naast de Morgenster afgemeerd, zodat we die ook nog even kunnen bewonderen. Morgen weer naar huis. We gaan eerst nog even shoppen bij de Carrefour voor wat lokale delicatessen. Kunnen we thuis nog een beetje afkicken.

Zaterdag 16 mei

De thuisreis staat in de planning. Maar alvorens de 950 km te gaan rijden gaan we eerste nog even langs de Carrefour. Toch zonde om naar Nederland te rijden zonder eerst wat specifieke Franse levensmiddelen om te kopen. Dus een paar krabben, fois gras in blik en wat levende kreeftjes ingeslagen en wat proviand voor

onderweg. Marianne Muter van de Morgenster rijdt met ons mee om in Nederland haar dochter op te zoeken. Wel zo gezellig! Jan en Rien zijn als eerste vertrokken, gevolgd door Irma en Reinout. Vervolgens vertrekken Dorien en Cees. Aanvankelijk zouden Cees en Dorien over Parijs rijden en twee dagen over de terugreis doen, maar uiteindelijk zijn ze toch in een keer naar Nederland gereden. Rond 19.00 uur rijdt de eerste boot over de Nederlandse grens en om 23.00 uur is iedereen weer veilig thuis.

Terugkijkend op dit Franse avontuur kunnen we allemaal tot de conclusie komen dat het een geweldige week is geworden! We hebben op fantastisch water gezeild, genoten van de mooie omgeving en prima klimaat!! Voor herhaling vatbaar!



Dank voor het meeleven middels site en Facebook namens de équipe de France,

- 3777 Irma en Reinout Klapwijk**
- 4085 Jan en Rien den Oudsten**
- 4128 Dorien en Cees van Rijn**
- 4425 Jontine en Paulus Mooyman**

ONS ENIGE ECHTE ZESTIENKWADRAAT LIED!

Op de melodie van van Joe Dassins' grote hit uit 1970 "Au Champs-Élysées"

Refrein

O, ZESTIENKWADRAAT,
O, ZESTIENKWADRAAT,
Wat ben je mooi, wat ben je rond,
Wat heb je toch een mooie kont,
Je bent toch echt de moeite waard,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Couplet

'N makker die je nooit verveelt,
De wind die door de zeilen speelt,
Mijn allerbeste kameraad,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Refrein

O, ZESTIENKWADRAAT,
O, ZESTIENKWADRAAT,
Wat ben je mooi, wat ben je rond,
Wat heb je toch een mooie kont,
Je bent toch echt de moeite waard,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Couplet

Voor jong en oud is hij gebouwd,
De boot waarvan een ieder houdt,
Het schip waarvoor ik alles laat,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Refrein

O, ZESTIENKWADRAAT,
O, ZESTIENKWADRAAT,
Wat ben je mooi, wat ben je rond,
Wat heb je toch een mooie kont,
Je Bent toch echt de moeite waard,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Couplet

De oudste nationale boot,
De mooiste parel van de vloot,
Het is een bootje van formaat,
O, ZESTIENKWADRAAT.

Refrein

O, ZESTIENKWADRAAT,
O, ZESTIENKWADRAAT,
Wat ben je mooi, wat ben je rond,
Wat heb je toch een mooie kont,
Je bent toch echt de moeite waard,
O, ZESTIENKWADRAAT.



AVAILABLE AT
GAASTRAPRO.COM

GAASTRA
LIMITED EDITION POLO



56 • 16m²



Fotografie: Pieter Lanser

16m² • 57

Wisseltrofee Nederlands Kampioenschap

De 16m²-klasse heeft in de loop der jaren heel wat prijzen, trofeeën, medailles, wisselprijzen, borden, wimpels voorbij zien komen voor allerhande wedstrijden en prestaties. Als klassenorganisatie hadden we tien jaar geleden zelf een vrij groot aantal prijzen te vergeven. Dat werden er op gegeven moment zoveel dat we het gevoel kregen jaarlijks meer prijzen dan kandidaten te hebben. Zo hadden we de Rietschieterplank (meest talentvolle jonge/nieuwe zeiler), de Helderbeker (beste zeiler noorden), de jaarprijs westen, de kardinaalsbeker en de graspolbeker (pechprijs). Ze kwamen aan het eind van het seizoen niet allemaal terug of raakten zoek.

Een paar jaar geleden is besloten om het aantal prijzen te beperken tot drie: de Nederlands kampioen 16m², de regiofinale, die omgedoopt is naar een wisselprijs voor de zeiler van het jaar en de vrijwilliger van het jaar.

Nu is er echter nooit een wisseltrofee gekomen voor de Nederlands Kampioenen. Tot dit jaar! Peter Fromberg en Arjan de Groot hebben het idee opgevat om een hele mooie wisseltrofee te maken. De trofee bestaat uit een startlijn van 20 – uit RVS gelaserde – zestienkwadraten die met diepboortechneik op een solide voet zijn bevestigd. Een prachtige en unieke prijs!
Peter en Arjan, heel hartelijk bedankt. De Nederlands kampioenen van 2015 ontvangen deze trofee tijdens de ALV van februari 2016 in Sneek.





ZEILMAKERIJ MOLENAAR

Zeilmakerij - Scheepstuigerij

Zeilmakerij Molenaar v.o.f. | Kerkstraat 31 | 9001 AB Grou



feliciteert de 16m2 met hun 85-jarig jubileum

Kennis en ervaring geeft resultaat!



JACHTWERF DE JONG JOURE

DE KRAAMKAMER VAN HOUTEN SCHEPEN
SINDS 1653

> Nieuwbouw teakhouten vletten en wedstrijdsschepen.
> Onderhoud en refit van schepen tot 30 ton.

SLACHTEDYK 7B 8501 ZA JOURE T (0513) 412664
WWW.JACHTWERFDEJONG.NL

TOPDEKZEILEN

TOP KWALITEIT IN DEKZEILEN



Nummer 1 in dekzeilen!

In 2010, wederom TOP prijzen
Nu ook Acryl dekzeilen

- 🚤 Sloep luxe voor op de 16m2!
- 🚤 Direct uit voorraad leverbaar!
- 🚤 Slijt- en kleurvast Acryl 420 gr/m2
- 🚤 Polykatoen ultiemaard ook leverbaar
- 🚤 Geleverd in draagtaal
- 🚤 Gratie thuis bezorgd!



WWW.TOPDEKZEILEN.NL

Nieuwbouw - Reparatie - Onderhoud
HERMAN VAN EIJK
JACHTBOUW



Edisonstraat 19, 2811 EM Reeuwijk
Tel. 0182-396054



16m2-zeilen

Goede wedstrijdseilers hebben bijna altijd wel een grootzeil en/of een fok in de aanbieding.
Deze zijn hooguit enkele seizoenen gebruikt en kunnen nog jaren mee als zeil op een toerboot.
De prijs is altijd aantrekkelijk.
Vergelijk met de nieuwprijs!



ZEILMARKT

Meer weten?
Stuur een berichtje naar:
promotie@16m2.nl



GESPECIALISEERD IN B.M (16M²)

GESPECIALISEERD IN HOUTEN BOTEN

VERKOOP VAN NIEUWE & GEBRUIKTE BOTEN

REPARATIE HOUT EN POLYESTER BOTEN

WINTERSTALLING OVERDEKT EN BUITENSTALLING



SOMERS

JACHTWERF

SOLVAYWEG 4A, 6049 CP HERTEN (A73 AFSLAG 21)
TEL +31 (0)475-315972
INFO@JACHTWERFSOMERS.NL - WWW.JACHTWERFSOMERS.NL



Fotografie: Eize Hoekstra

Save the planet for another day!

Zo'n vaart zal het niet lopen maar vast staat dat het leven voor de mens en dier op deze aarde vanaf circa 2050 door opwarming een stuk moeilijker zal worden. Om deze reden zijn er het SER-energieakkoord en Klimaatakkoord.

Wat betekent dit voor jou?

Of je het nu leuk vindt of niet je ontkomt er niet aan om jouw energieverbruik en CO2-uitstoot te verminderen.

Gasbel uitgeput

Een kwestie van tijd en er komt geen gas meer uit Groningen en geen gas meer in jouw woning. Woningen en gebouwen worden "All-electric".

Wat wij voor jou kunnen betekenen?

Onze expertise ligt in de energiebesparing voor gebouwen zowel bouwkundig als installaties. Wij beschikken over alle middelen om jou te adviseren op welke wijze jouw woning of bedrijfspand energiezuiniger gemaakt kan worden en met subsidie. Het wooncomfort wordt verbeterd en het levert nog geld op ook.

Energie label voor leden 16m² KO gratis

Ga naar www.energielabelvoorwoningen.nl en zoek bij erkend deskundige op HBO. Als lid of donateur ontvang je hiervoor geen factuur.

Bouwkundige en installatietechnisch

Wij verzorgen ook de bouwbegeleiding van bouw- of verbouwplannen en bouwkundige inspectie bestaande gebouwen.



Op www.hbobouwenenergie.nl lees je meer over deze en andere diensten.



HBO bouw & energie
Oldengaarde 11 Lelystad
0320 76 90 63
www.hbobouwenenergie.nl

Harmen Bouwstra
energieadviseur - bouwbegeleider
06 22 44 69 21
harmen@hbobouwenenergie.nl

energieadvies

bouwbegeleiding

freelance diensten

Jachtbouw Tijsterman



Alles voor uw 16m²

Van nieuw gebouwd wedstrijdschip tot toerboot, voor schadeherstel en ander reparatie werk, voor jaarlijks onderhoud, refit, bootbeslag, lakken en verven, trimlijntjes en schoten, trim en onderhoud tips, voor zowel nieuw als gebruikte rondhouten.



W.Tijsterman & Zonen
Dorpstraat 114
2421BC Nieuwkopp
0172 571786
www.tijstermanboten.nl

Onze ladies in de kwadraat



Bovenste rij: 1: Dieuwke Buikema - 2: Margriet Spaargaren - 3: Lizette de Oudsten - 4: Maxime Lafeber - 5: Daphne Boere - 6: Anneke Heida - 7: Roelie Kramer
8: Josefien Sappe - 9: Jansje Hofstra - 10: Willy Boomsma
Middelste rij: 1: ? 2: Maaïke van der Leij - 3: Leonie Mooyman - 4: ? 5: Renske Oudmaijer- van Riel - 6: Rosanne van Catz - 7: Francis Hartman
Onderste rij: 1: Harriet Rupert - 2: Hilde van der Vlugt - 3: Jontine Mooyman - 4: Petra de Vries

Onze jonge garde in de kwadraat



Bovenste rij: 1: Anne Krens - 2: Jasper Rijks - 3: Wouter Westerhoff - 4: Jelmar Bosma - 5: Albert Visser - 6: Jansje Hofstra - 7: Anneke Heida
Middelste rij: 1: Geart-Jacob - 2: Wolter Rijks - 3: Sjors Mooyman - 4: Maaïke van der Leij - 5: Leonie Mooyman - 6: Daphne Boere - 7: ? 8: Maxime Lafeber - 9: Roelie Kramer
10: Jens Jongsma
Onderste rij: 1: Klaas Westerdijk - 2: Floris van de Werken - 3: Sander van Benschop - 4: Lars Stekelenborg - 5: Renske Oudmaijer- van Riel - 6: Rosanne van Catz

Colofon 16m²

BESTUUR

Paulus Mooyman **voorzitter**

Wernerlaan 43, 1213 AS HILVERSUM
telefoon: 06 - 53 496 916
voorzitter@16m2.nl

Geert Geelkerken

voorzitter technische commissie

Thorbeckelaan 38, 2811 CE REEUWIJK
telefoon: 0182 - 399 490
geelk006@gmail.com

Klaas 't Hoen

voorzitter wedstrijdcommissie

Dorpsstraat 21, 2421 AV NIEUWKOOP
telefoon: 06 - 55 788 381
wedstrijden@16m2.nl

Wolter Rijks **PR & Publiciteit**

Hugo de Vrieslaan 93,
2431 NV OEGSTGEEST
telefoon: 06 - 27 262 680
promotie@16m2.nl

Paul de Groot **penningmeester**

Blei 27, 1261 PG BLARICUM
telefoon: 06 - 37 482 707
penningmeester@16m2.nl

Harmen Bouwstra **secretaris**

Oldengaerde 11, 8226 RZ LELYSTAD
telefoon: 06 - 22 446 921
secretaris@16m2.nl

TECHNISCHE COMMISSIE

Geert Geelkerken

voorzitter technische commissie

Thorbeckelaan 38, 2811 CE REEUWIJK
telefoon: 0182 - 399 490
geelk006@gmail.com

Harmen Bouwstra **secretaris**

Oldengaerde 11, 8226 RZ LELYSTAD
telefoon: 0320 - 251 199
harmen.bouwstra@xs4all.nl

Sander Spannenburg **lid**

Sabangplein 21, 9715 CW GRONINGEN
telefoon: 06 - 24 089 691

Teun Keessen **lid**

Meervalstraat 4, 1431 WG AALSMEER
telefoon: 0297 - 324 079
keessen@kabelfoon.nl

Gerrit Hofstra **lid**

Noardein 97, 8625 TH OPPENHUIZEN
telefoon: 06 - 45 434 801
ger.hofstra@gmail.com

WEDSTRIJD COMMISSIE

Klaas 't Hoen

voorzitter wedstrijdcommissie

Dorpsstraat 21, 2421 AV NIEUWKOOP
telefoon: 06 - 55 788 381
wedstrijden@16m2.nl

Arjen Kort **Friesland**

Zeilstraat 70, 8605 BM SNEEK
telefoon: 06 - 29 045 529
arjen.kort@gmail.com

Wim Wind **Groningen Drenthe**

Noorderholt 19, 9628 BV SIDDEBUREN
telefoon: 06 - 18 662 524
wimwind@ziggo.nl

Jan Dijkstra **Overijssel**

Vaste Belterweg 23,
8066 PT BELT-SCHUTSLOOT
telefoon: 06 - 22 800 085
jgdijkstra@kpnmail.nl

Klaas 't Hoen **westen**

Dorpsstraat 21, 2421 AV NIEUWKOOP
telefoon: 06 - 55 788 381
wedstrijden@16m2.nl

vacature zuiden

Michael Rörig **Duitsland**

In der Stehle 8,
53547 KASBACH-OHLENBERG
telefoon: 0049 - 2644/1324
roerig@16m2.nl

SCHEPENCONTROLEURS

Teun Keessen

Meervalstraat 4, 1431 WG AALSMEER
telefoon: 0297 - 324 079
keessen@kabelfoon.nl

Simon van der Meer

Ceresweg 14, 8938 BG LEEUWARDEN
telefoon: 058 - 280 0003
simjet@xs4all.nl

KASCOMMISSIE 2016

Jan de Haan **voorzitter**

Vallestap 48, 5672 BG NUENEN
telefoon: 06 - 50 261 734
jan.de.haan@philips.com

Ewoud Krens **lid**

Ben van Rooyen **reservelid**

KLASSIEK KWADRAAT

Siebe van der Zee **scheepsadvies**
Leidsestraat 25, 2182 DG HILLEGOM
telefoon: 0252 - 524 748
vdzees@snelnet.net

16M² MAGAZINE

Pieter Lanser **eindredactie**

De Box 6, 5251 DL VLIJMEN
telefoon: 06 - 22 204 334
p.lanser@wxs.nl

Wolter Rijks **webmaster**

Hugo de Vrieslaan 93,
2431 NV OEGSTGEEST
telefoon: 06 - 27 262 680
promotie@16m2.nl

website

www.16m2.nl

fotoarchief

Pieter & Renée Lanser

planter6.wix.com/watersportfotografie

Eize Hoekstra

www.eize.nl/16m2

vormgeving

Verspaget & Bruinink

Dalkruiddreef 10, 5672 BA NUENEN
www.verspaget-bruinink.nl

