

de Vrachtbrief  
**Orgaan van de Vereniging Zeilvracht**  
**REDACTIEADRES: WOUDBES 29; 2318 AX LEIDEN**

## **OPROEP**

**2<sup>e</sup> ALV vrijdag 19 maart 2010 in de Maritieme Academie  
Harlingen, Almenumerweg 1, 8861 KM Harlingen; tel. 0517-  
412300**

### Agenda

1. Opening
2. Notulen 1<sup>e</sup> ALV 20 nov 2009 in Enkhuizen
3. Ingekomen stukken
4. Mededelingen Bestuur
5. Zeilvaartcollege Workum
6. Financieel verslag en kascontrole
7. Nieuwe Kascommissie benoemen
8. Vaststellen Technische- en meetcommissie
9. Vaststellen keurmeester
10. Website
11. Track en Trace
12. Reglementwijzigingen
13. Bestuurssamenstelling
14. Rondvraag en sluiting



*Maritieme Academie Harlingen*



### **INHOUD Vrachtbrief**

Oproep en agenda 2e ALV 19 maart 2010 in Harlingen  
Voorwoord van de voorzitter  
Notulen 1<sup>e</sup> ALV vrijdag 20 nov 2009 in Enkhuizen  
Stand van inschrijvers  
De Friese mestvaart  
Vrachtbrief digitaal  
Financiële zaken  
Reglementswijzigingsvoorstellen van de 1<sup>e</sup> ALV  
Colofon

## VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Beste leden,

Voor je ligt de eerste Vrachtbrief in het nieuwe jaar. De afgelopen maanden waren onze 'oefeningen onder zeil' ver weg. Misschien dat jullie, behaaglijk bij de kachel, nog wat herinneringen uitwisselden of de foto's nog eens doorkeken. Zeilen was er niet bij.

Maar de vorst was nog niet uit de lucht, of het bestuur heeft zich op de vuurtoren van Workum teruggetrokken om de eerste voorbereidingen voor het komende jaar in de steigers te zetten. Ook voor ons was het weer even warmdraaien. We hadden allemaal wel wat willen doen de afgelopen maanden, maar wie denkt er in mooi besneeuwd landschap nog aan het Beurtveer of de Strontrace? Wij in ieder geval niet. Gelukkig is de lente net op tijd om de volgende **ALV 19 maart in Harlingen** voor te bereiden. Wat staat ons als vereniging te wachten het komend jaar? Hoe doen we het financieel? Welke reglementswijzigingen halen het nieuwe jaar? Wie wordt de nieuwe Craig? Op de ALV komt het allemaal aan de orde.

Naar aanleiding van de afgelopen Strontrace zijn we ook met de vraag bezig geweest, wie er nu eigenlijk recht heeft op een penning. Een kleine studie van het verleden maakte ons het op dit vlak simpel: Niemand!

De penning wordt uitgereikt aan het schip en niet aan de schipper, noch aan de bemanning. Bij het instellen van de penning was het ooit de bedoeling de schepen en penningen onverbrekkelijk met elkaar te verbinden. Alleen omdat de Klamaere te klein is om alle schepen te huisvesten is de prijsuitreiking ooit als noodoplossing ontstaan, vandaar. Het blijkt soms goed om onze roots er weer eens bij te halen.

Toch gaan we op de ALV nog beslissen over de penning voor het (dubbele) Stronttochtschip. De penning en motorgebruik. Voorstellen hierover vind je in deze Vrachtbrief terug. Verder leiden nieuwe omstandigheden tot nieuwe mogelijkheden. De komsluis in Spaarndam, het gat in de dam bij Durgerdam, ook daarover zijn voorstellen uitgewerkt. We zijn benieuwd naar jullie oordeel.

De Beurtveer lijkt als wedstrijd de weg naar de volwassenheid wel te zijn ingeslagen, te oordelen aan het bescheiden aantal reglementsvoorstellen. Het bestuur ziet dat als goed nieuws. Maar wij maken ons geen illusie. Het gebruik van elektrische lieren zal wel geen hamerstuk worden...

Kom daarom allemaal. Discussieer en drink daarna een borrel op ons mooie evenement. Ook in 2010!

Tot ziens, Hugo van Aalderen

## **Notulen 1<sup>e</sup> ALV Vereniging Zeilvracht Enkhuizer Zeevaartschool te Enkhuizen 20 nov. 2009**

### **Aanwezig:**

Reid en Cornelia de Jong, Arnout Esser, Ton Krom, Bastiaan Krom, Jelmer Jager, Jantien Milders-Lubbert, Mic Lamers, Maarten Dirks, Eric Swaans, Danielle Borm, Jan Dekker, Niels Dekker, Rob Kerkhoven, Thomas Vleeshouwer, Wietske Schouten, Maaïke Bink, Ruerdtsje Halbertsma, Jan Post, Arno van Aartrijk, Jelle Hamers, Jeroen Stelling Freyee, Nel Willemse, Erick Scheijde, Jodi Apeldoorn, Peter Stokroos, Boudewijn Ridder, Rik Stapel, Jolijt de Jongh, Rob Meerwijk, Sandra Bohnstedt, Cees Dekker, Hugo van Aalderen, Letty Swart, Gerrit Boonen, Craig Youell, Mariken van Nimwegen.

### **Afwezig met bericht**

Remy de Boer, Peter Prins, Joost Halbertsma, Kees Hermsen, Eva Diercks, Tiny Feitsma, Hanneke Deenen (autopech), Remco Nauta, Rudolf Le Poole, Johannes Hobma, Laurens Sinaasappel, Arjen Mintjes, Pieter Apeldoorn, Hendrik Boland, José Schippers, Joost Friebel, Dirk Bruin, Marga Swaans

### **1. WELKOM DOOR VOORZITTER HUGO VAN AALDEREN**

De agenda wordt enigszins aangevuld.

### **2. NOTULEN 2E ALV OP 13 MAART 2009 TE HARLINGEN**

Notulen worden goedgekeurd.

### **3. INGEKOMEN POST**

De ingekomen stukken zijn allen reglementswijzigingsvoorstellen en komen bij de reglementen.

### **4. MEDEDELINGEN BESTUUR**

- Het bestuur heeft tijdens hun evaluatievergadering hard nagedacht over de start en de hectiek van de donderdag en heeft daar verschillende voorstellen voor die bij de reglementen aan bod komen.
- Er zijn 3 bestuurszetels vacant:  
Dirk Bruin (ZVC), Marga Swaans (algemeen secretariaat) en Gerrit Boonen (pr). Zij stellen zich allen herkiesbaar op. Tot de volgende ledenvergadering in maart 2010 kunnen zich ook nieuwe kandidaten aanmelden. Tijdens deze 2e ledenvergadering zal er gestemd worden.
- Craig heeft het te druk en wil, jammer genoeg, uit het bestuur. Hij heeft het beheer van de website [www.zeilvracht.nl](http://www.zeilvracht.nl) door het jaar heen en, zeer intensief, gedurende de wedstrijdweek. Craig wil wel graag de wedstrijdweek blijven doen en dit uiteraard in samenwerking met de nieuwe webbeheerder. Ook wil Craig het beheer zorgvuldig overdragen.  
Taken; bouwen, actualiseren, vullen en voorzien van goede teksten. Daarnaast samenwerken met het Zeilvaartcollege Workum en evt anderen.

Wij hebben inmiddels al iemand benaderd maar ook hier geldt dat ieder lid zich hiervoor kan aanmelden en we gaan actief daar naar op zoek en tips zijn welkom.

- De ploeg op de In Dubio werkt erg hard , maar om op de donderdag alle journaals, protesten, etc te verwerken is erg complex, het lukt niet om een definitieve uitslag te realiseren.
- Track en Trace heeft in vergelijk met het vorige jaar, al veel beter gewerkt. Stefan van der Bles, de leverancier was zelf nog niet tevreden en heeft al verbeteringen voor het komende jaar aangekondigd. Hij was erg onder de indruk van ons evenement en het aantal unieke hits en wil daarom graag betrokken blijven bij ons evenement. Het één en ander is afhankelijk van de kosten en wie dat gaat en of kan betalen. Daarover later in het jaar meer.

## **5. EVALUATIE WEDSTRIJDWEEK DOOR DE WEDSTRIJDLEIDER JANTIEN MILDERS-LUBBERT**

Er is al veel naar voren gekomen tijdens de schippersvergaderingen maar bij deze; De wedstrijd begint al zondag met de technische- en meetcommissie. Dit jaar met nieuwe

mensen en dat was voor ons weer een hele ervaring want ze vroegen ons hoe de meetlat werkte en die hadden we zelf eigenlijk nog nooit van dichtbij gezien. Dat bleek nog een hele studie. Perikelen over een schip dat een meter breder bleek. . Maandag de loting en de start. Starten ging nu wat vreemd. Daarna zijn alle schepen weg en zie je een lege havenkom. Dat maak je als deelnemer nooit mee. De mensen op de In Dubio vallen echter niet in leegte, want al snel beginnen de telefoontjes met de starttijden en de routewijzigingen die je blijkbaar eindeloos kan blijven wijzigen. Daarna al de eerste havenmeldingen. Na Durgerdam kan je gaan rekenen wie er wanneer terug zal zijn. Vooral Craig is daar tot op het kwartier erg goed in. Dan alles verwerken, de journaals komen binnen en het grote invoeren en rekenen bij de Beurt kan beginnen.

De Stront is veel makkelijker, zeker met de Track & Trace.

Donderdag is een crime, alles moet tegelijk, en er blijven foutjes zitten in de uitslag. Het is

onmogelijk dit donderdagavond perfect te hebben. We zullen tevreden moeten zijn met een

voorlopige uitslag. Verder was het een super week en het bestuur bedankt.

Hugo vraagt aan Jantien;”volgend jaar weer?” In de volgende ALV laat ze dat weten.

## **6. ZEILVAART COLLEGE TE WORKUM**

Dirk Bruin bezoekt samen met Hugo de vergaderingen van het ZVC.

Dirk heeft onlangs een nieuwe knie gekregen en is herstellende.

Er zijn al lang strubbelingen met het PR beleid van het ZVC. Zij hebben eenzijdig de samenwerking met de Woudlandpers opgezegd en de Woudlandpers heeft gereageerd met een niet mis te verstane brief op [www.strontrace.nl](http://www.strontrace.nl) waar wij als organiserende vereniging niet gelukkig mee zijn. Komende maandag is de

evaluatievergadering van het ZVC en dan horen we meer over een vervolg van deze kwestie.

Het ZVC regelt al het randgebeuren zoals de braderie, het parkeren, de afzettingsslinten, de verlichting langs de dijk etc. Hugo vraagt wat de deelnemers van het randgebeuren vinden en of er aandachtspunten zijn?

Arnout Esser: het is leuk binnenkomen zo met de braderie, maar als deelnemer merk je er verder weinig van.

Thomas Vleeshouwer: het is meer voor de supporters, die zijn er enthousiast over. Verder ben je te druk met het eigen schip wedstrijd klaar te maken.

Hugo zal het ZVC complimenteren voor het goede parkeerbeleid dat enorm verbeterd is.

#### **7. PERS EN PUBLICITEIT DOOR GERRIT BOONEN**

Er is veel aandacht geweest voor het evenement. Zowel op de radio als in de landelijke en vooral de regionale dagbladen. Daarnaast nog in de Schuttevaer e.d.

#### **8. WEBSITE DOOR CRAIG YOEEL**

Er zijn nog problemen met de verschillende websites maar desondanks kwam met vallen en opstaan de eigen website toch aardig in de lucht. Zowel [www.strontrace-workum.nl](http://www.strontrace-workum.nl) als onze [www.zeilvracht.nl](http://www.zeilvracht.nl) zijn naar elkaar gelinkt en zijn zeer goed bezocht.

Boudewijn Ridder: De beurtveer zou in "hou me op de hoogte" beter bijgewerkt mogen zijn, meer zoals in de "Slag in de rondte". Die is interactief en dat is erg leuk.

Hugo: belooft dat we daar gaan kijken, maar sommige deelnemers willen weer niet dat anderen zo precies weten waar ze zitten.

Craig: maar bij de "Slag" hebben ze 1 persoon alléén voor die taak. Bovendien is het erg veel SMS taalgebruik en dat willen wij niet. Het forum is wel erg leuk.

Arnout Esser: misschien moeten we er een afstudeerproject van maken. De taal laten filteren door studenten in de communicatieve wetenschappen. Dat zou zelfs thuis kunnen.

#### **9. FINANCIËN. DOOR LETTY SWART**

Het loopt allemaal wel goed. De contributies van de meesten leden zijn binnen, maar dit kost altijd wel wat moeite. Vaak bij dezelfde mensen.

Komende Kascommissie: Tom Krom en Arnout Esser melden zich aan en worden benoemd. Alvast bedankt daarvoor!

#### **10. REGLEMENTSWIJZIGINGSVOORSTELLEN DOOR MARIKEN VAN NIMWEGEN**

Er was beloofd dat de voorgestelde wijzigingen nog voor de vergadering rondgestuurd zouden worden en op de site zouden komen maar dat is niet meer gelukt.

#### **Algemeen**

Art. 1.1.11 Aantal deelnemers; 20 voor de beurt 25 voor de stront.

# Het heeft te maken met de, beperkte, capaciteit van de havenkom in Workum.

De visserij heeft tegenwoordig 29 vergunningen. Als de stront niet vol is kan er aangevuld worden met de beurt.

Thomas Vleeshouwer;

Hugo schrijft in de laatste vrachtbrief dat het beurtveer langzaam naar 25 deelnemers groeit. Het laatste beurtveer waren er 22 deelnemers. Naar mijn weten zijn de nieuwe routemogelijkheden. H (Houtrib) en E (Enkhuizen) er om elkaar wat te ontlopen in de havens. Het is dus niet logisch om eerst nieuwe routes toe te voegen en daarna meer deelnemers toe te laten.

Voorstel; Is het dan niet veel leuker en overzichtelijker om terug te gaan naar alleen de routes Lemmer en Medemblik en het deelnemers veld te laten tot een maximum van 20 schepen.

Bestuur; Dit zijn eigenlijk 2 voorstellen en de essentie is;

1. wil je een maximum van 20 beurtschepen of hoe meer hoe liever waarbij het bestuur de capaciteit en de veiligheid in oogschouw houdt. Er volgt een discussie dat je elkaar niet tegen hoeft te komen als je dat niet wil en dat de start op afroep heel soepel verloopt. De meeste schippers zijn heel blij met het grote deelnemersveld omdat het een wedstrijd is waar het juist gaat om goed schipperschap en zeilen.

Arnout Esser; dit mag het bestuur beslissen, laat het aan hen over.

Bestuur; de regel blijft zoals die is en er komt een stukje in de vrachtbrief over het waarom.

2. wil je 4 routes of 2, deze ligt in het verlengde van de vorige discussie en ook deze regel blijft zoals die is.

**Art. 1.3.5** GPS en radar moeten volledig afgeschermd zijn en mogen om veiligheidsredenen stand-by staan. (mop-knop)

Boudewijn Ridder

Ik merk in de afgelopen jaren dat ik met het beurtveer mee vaar dat er schepen zijn die hun GPS gebruiken. Ik hoor dat aan verhalen van opvarenden en uit volstrekt belachelijk precieze gegevens over snelheid. Wij zijn op de avontuur van mening dat, omdat het expliciet in het reglement staat, GPS gebruik gelijk staat aan stiekem de motor starten.

Graag zou ik zien dat we met z'n allen beslissen of er wel of niet gebruik mag worden gemaakt van de GPS. Het is of allemaal wel, of allemaal niet!! Het maakt mij niet uit of het uiteindelijk wel of niet geoorloofd is.

Bestuur; Het mag niet! En de wedstrijdleider is bevoegd om je te diskwalificeren of je voor meerdere jaren uit te sluiten van deelname (art.2.1.5)

Voorstel; moet er een sanctie komen en hoe constateren we GPS-gebruik?

Erick Scheyde: vraagt zich af wat het gewin van gebruik GPS is.

De vergadering is unaniem over het feit dat een GPS veel voordeel biedt.

Een (electrisch) kompas geeft een voorliggende koers mét magnetische afwijkingen.

Een GPS geeft een grondkoers waarmee je strak over ondieptes en zelfs in de mist kan varen.

Maarten Dircks; veel schippers vinden het heel belangrijk om het zonder GPS te doen. Arnout Esser; voor de stront speelt die afweging niet want we kijken je gewoon niet meer aan.

Het constateren van GPS-gebruik is veel moeilijker. Je kan met mollen werken en daar bv de VVV-ers voor inschakelen maar eigenlijk is het wederom in de geest van de wedstrijd en dus aan de schipper om de GPS niet te willen gebruiken, anders dan om veiligheidsredenen.

Bestuur; we zullen in de Vrachtbrief aandacht besteden aan het "ouderwetse kompas" en bij de 1e schippersvergadering het voorgeschreven gebruik van de GPS als mededeling doen. Verder blijft er de mogelijkheid, en de verplichting, voor waarnemers en schippers om vermeend GPSgebruik als protest aan te kaarten.

Reid krijgt het woord:

Het is weer een echte Zeilvracht vergadering waar het voornamelijk gaat over de GPS. Maar ik wil het over zeilen hebben. In Den Helder is er een schoenerbrik, de Tres Hombres, en Fairtrade Atlantis de handelonderneming Atlantis, zeilende vrachtvaart met 3 schippers in dienst.

Rob van Meerkerk heeft streekproducten aangeleverd met zijn skûtsje de "Vriendschap".

Wij "Zeilvracht" zouden daar met onze leden meer aan mee kunnen doen.

Bijvoorbeeld de vracht vervoeren in kratten die passend zijn gemaakt voor de passagiersshutten zodat je niet je hele schip daarvoor hoeft te verbouwen en de vrachten af en toe tussen de verhuur door kunt doen.

Rob van Meerkerk vond het erg leuk dat hij met zijn skûtsje hiervoor was gevraagd en blijft betrokken en helpen om de zaken aan te passen.

Reid meldde verder dat je geen K.v.K.-papier nodig had om vracht te vervoeren, je kon daar dispensatie voor aanvragen.

### **Art. 3.2** Maandag startvolgorde

De start en de volgorde is nog steeds niet optimaal.

Maandagochtend is een hele hectische ochtend.

Voorstel voor dit jaar om te proberen;

09.00 uur 1e schippersvergadering van de stront te combineren met de loting.

11.00 uur 1e schippersvergadering van de beurt

12.30 uur start Visserij (max. 1,5 uur, daarna moeten ze voor wal)

Aansluitend tekenen van de cognosementen door de verlader en de strontschippers

Op de havenkom, wellicht in de stand van het zeilvaartcollege

Aansluitend 'Oprotten nou' door Reid, de schippers rennen naar de schepen

Aansluitend start beurtschepen op afroep en cf de loting

Jodi Apeldoorn; de vissers waren nu zo snel weg  
Bestuur; dat is niet altijd zo en daar blijkt ook geen peil op te trekken. Op deze manier hebben de vissers al het publiek om de kom en kunnen we anticiperen op hun snelheid. Bovendien willen ze erg graag nog in het licht de netten uitzetten. Deze startvolgorde moet nog wel overlegd worden met de visserij.

Jodi Apeldoorn; de beurt wil ook graag vanwege het licht als eerste starten.

De rest van de vergadering zou het jammer vinden om de visserij en de stront niet te kunnen zien starten en verder vinden ze het daglicht niet zo'n punt want het meeste doen ze toch al in het donker en dat gaat best.

Cees Dekker; er is een wens, van meerdere mensen, om de vissers met paarden eruit te jagen.

Bestuur; nemen we ook mee in het overleg.

Jantien Milders -Lubbert

Voorstel; Houtrib; het is komende van de noord een gevaarlijke situatie. Je gaat al kruisend over de vaargeul een trechter in. Er is veel achtergrondverlichting waardoor je slecht zichtbaar bent.

Voorstel; om je te melden op kanaal 10 wanneer je de lijn Houtrib-Lemmer gaat kruisen

De binnenvaart ziet je wel op de radar maar weet niet dat je daar aan het kruisen bent. De binnenvaartschepen gaan geladen om het zand aan de dijk heen en ongeladen gewoon recht er overheen. Alle binnenvaart luistert dit kanaal uit en je kan er geen onbedoeld voordeel mee uithalen. Dat gebeurt wel als je te vroeg meldt bij de sluis, bovendien zien zij je slecht en zijn zij geen verkeerspost.

Bestuur; blijven we als mededeling in de 1e schippersvergaderingen doen.

Jantien Milders-Lubbert

Voorstel; dat mensen die zich niet aan het BPR/lokale bepalingen houden of aanwijzingen van sluis/brugwachters niet opvolgen zonder pardon gediskwalificeerd kunnen worden, aangezien ze het voortbestaan van het evenement in deze (grotendeels motorloze) vorm in gevaar brengen.

Bestuur; dit wordt al gedekt door artikel 7.3.1.

### **Beurtveer**

**Art. 4.1.2** het verrekenen van € 25,- kan eruit.

**Art. 6.2.18** Het is verboden gebruik te maken van elektrische ankerlieren bij het jagen dan wel verhalen van het schip. Daarnaast moet voor het gebruiken van niet door handkracht aangedreven lieren dispensatie worden aangevraagd

Voorstel artikel aanvullen met;



"Dispensatie wordt nooit verleend als handbediening mogelijk is. Als handbediening niet mogelijk lijkt dan kan men schriftelijk en ten minste 2 weken voor de wedstrijd dispensatie voor de betreffende lier aanvragen bij het bestuur."

Wietske Schouten;

Heeft vanuit Hoorn, niet als officiële waarnemer, de schepen zien manoeuvreren en het verhaal gemaild, dat sommige schepen ankerlieren gebruikten om te verhalen.

Jantien Milders-Lubbert

Het anker werd bij de haveningang van Volendam erin gegooid om zich vervolgens achteruit terug te laten zakken. Daarna kan je middels ankerop je helemaal de haven uit "laten" trekken.

Dit wordt in de vergadering niet bevestigd maar ook niet ontkend. Er blijkt een verschil van opvatting te zijn over verhalen dan wel ankeren met een, zeer, lange ketting / lijn.

Bestuur zal een stuk in de Vrachtbrief zetten over verhalen en ankeren en wederom in de geest van de wedstrijd.

Als alle lieren handbediend zou zijn dan hoefde deze discussie niet gevoerd te worden. Maar sommige lieren zijn, bv volgens de voorschriften van SI, uitgerust met een kap voor de veiligheid. Sommige kappen zijn gelast en daarmee niet, meer, demontabel.

Arno van Aartrijk;

Eigenlijk zou de kap in alle gevallen demontabel moeten zijn anders wordt dit een glijdende schaal want dan ga je gewoon de kap lassen om hier onderuit te komen.

Craig Youell:

In geval van een zeillier met motor zegt de arbeidsinspectie jaagwiel eraf en kap er op lassen.

Bestuur; er zijn nog schippers en instanties die pleiten om een lier te allen tijden, voor de zekerheid en de veiligheid, ook met de hand te kunnen bedienen maar wat doe je met bindende voorwaarde van bv deze arbeidsinspectie?

Wietske Schouten;

De EFM doet hierover ook een uitspraak, dat zal ze doorsturen aan het bestuur.

Arnout Esser;

Je moet dispensatie aan de schipper verlenen en niet aan het schip (goeie tip!!)

Boudewijn de Ridder;

Dus ik moet 2 weken van te voren voor alle elektrische lieren dispensatie aanvragen.

Bestuur; Ja, dat is om te voorkomen dat mensen electrisch gaan verhalen en dat is niet in de geest van de wedstrijd. Vorig jaar is het voorstel afgeblazen om alle elektrische lieren uit de wedstrijd te laten.

Rob Kerkhoven;

Hoe verleent het bestuur dispensatie?

Bestuur; het is de bedoeling dat we de situaties in elk geval zelf gaan bekijken.

Ergo: Er moet nog een volledig voorstel geformuleerd worden en alle suggesties zijn welkom!

### **Strontrace**

**Art. 1.1.6** traditioneel. . .

Arnout Esser;

Voorstel om geen keflar vaarbomen te mogen gebruiken, maar hout.

Hij werkt dit voorstel voor de komende ALV uit.

**Art. 1.3.9** Vuurpijlen

Maaïke Bink: vuurpijlen zijn niet verplicht volgens het BPR.

Bestuur; dat klopt maar wij vinden het wel veilig voor de strontschepen en de ongekeurde beurtschepen. Het artikel wordt niet gewijzigd.

*Rust Na Arbeid in Haarlem (Simanto Dragsma)*

**Art. 4.4.2** Bemanning

Eric Swaans;

Dat er tussen het van HALF naar HEEL gaan een 2/3 periode komt om de vloot wat te verjongen. Nu zijn alle halfjes die 16 worden meteen te duur om als heel mee te nemen. Alleen zonen/dochteren worden wel meegenomen en zelfs die niet altijd. Terwijl de kracht misschien al wel begint te komen zit er nog niet de ervaring en doorzettingsvermogen in.

Om de leeftijd van de 2/3 aan de bovenkant wat bij te schaven, die begint mijn inziens veel te vroeg. Met 50 jaar is de kracht nog niet uit het lichaam en vaak al wel met veel ervaring en doorzettingsvermogen.

Voorstel; 16 tot en met 18 als 2/3 i.p.v heel

Voorstel 55 tot 60 als 2/3 i.p.v 50 tot 60.



Bas Krom

Op het gevaar af dat er nu een storm van protest komt wil ik aangeven dat er bij de turface de vrouwen als half tellen. Dat is erg leuk want er doen steeds meer vrouwen mee!

Peter Stokroos;

Kan ervaring ook als wegingsfactor meedoen?

Bestuur; dat is heel erg moeilijk te beoordelen omdat dat nogal persoonlijk is.

Het voorstel van Eric wordt in maart ter stemming aangeboden.

Bestuur gaat dit uitwerken.

**Art. 5.1.2** Route

Zowel de vrijwilligers van de kolksluis als de strontschippers en het bestuur zijn unaniem enthousiast over de passage van deze sluis tijdens de afgelopen wedstrijd. Rik Stapel en Jolijt de Jongh zijn op uitnodiging van ons naar de vergadering gekomen. De vergadering geeft een luid applaus voor alle vrijwilligers. Het was de bedoeling dat de vrijwilligers in ploegendienst de sluis zouden bedienen maar volgens de schippers waren alle vrijwillige sluiswachters vrijwel continu aanwezig. Het was één groot feest.

De Kolksluis mogen we geheel motorloos passeren terwijl we de grote sluis van Spaarndam, cf de vergunning, op de motor dienen te passeren.

De moeilijke bochten en winden van deze sluis horen bij de oefening. In eerste instantie is het aan de schipper om dit op te lossen, zorgvuldig voor te bereiden en uit te voeren. Omdat de sluis geen remmingswerken heeft, zullen er bij passage vanuit het Noorden hulp sluiswachters staan voor het buitenhoofd om stop lijnen aan te nemen. Hulp van derden, goed bedoelende kolksluiswachters, is niet gewenst!

Of hieronder ook de soep valt gaan we nog bezien.

De dienstdoende sluiswachters dragen herkenbare kleding

De verlichting aan de Spaarne kant wordt aangepast

Er liggen stoplijnen voor noodgevallen

Bellen bij de Prinsen of Waardenbrug wordt opgenomen in het reglement.

De afmeerkant wordt opgenomen in het reglement

Voorstel; Kolksluis als vast punt opnemen in de wedstrijd i.p.v. de grote sluis van Spaarndam

Peter.Stokroos:

voorstel hier 1 uur te wachten

Bestuur; nee want het is een wedstrijd en geen toertocht. Het uur in Warmond is om te laden en te lossen, dat is een keerpunt.

**Art. 5.1.4** 3 en 5 uur trajecten

Hugo van Aalderen;

De wachttijden van de nieuwe kolk van de oranjesluizen zijn veel korter geworden.

Voorstel om de minimale vaartijden van 3 en 5 uur met een uur in te korten.

Eric Swaans;

De Rust na Arbeid heeft een hele lichte motor en heeft die tijd gewoon nodig, anders moeten ze een sleep regelen.

Arnout Esser;

Zou je de tijd die zij er langer over doen niet kunnen verrekenen?

Bestuur; dan heb je eigenlijk niet meer de echte finish zoals de stront die nu kent. Dan wordt het een finish waarbij achteraf, net als bij de beurt, pas duidelijk is wie er gewonnen heeft. (Afgezien van de ingediende protesten en de behandeling daarvan)

Voorstel wordt afgewezen.

**Art. 5.1.4** Oostzijde; de rechte lijn tussen de lichtopstand op het oostelijke einde van de strekdam langs het Buiten-IJ en de vuurtoren op de Hoek van 't IJ

Hugo van Alderen

Deze lijn is te gecompliceerd. De situatie is daar veranderd te weten

- a. Er komt radardekking en dat in combinatie met de meldingsplicht van Schellingwoude.
- b. Er is gebaggerd en daarmee is de vaargeul verlegd.
- c. De vaargeul heeft een veel betere betonning gekregen
- d. Er is een nieuwe, onverlichte, opening in de dijk.

Dat maakt dat je nu naar IJburg kunt opvaren en door de nieuwe opening in de dijk veel verder naar de Oranjesluizen kunt zeilen omdat je de vaargeul niet meer hoeft te kruisen maar deze slechts hoeft over te steken. De lijn zou dan tussen de hoogspanningsmasten van Durgerdam kunnen komen te liggen.

De vergadering besluit dat het voorstel nog verder uitgewerkt moet worden.

**Art. 5.3.1** Het gebruik van de motor is uitsluitend in de volgende gevallen toegestaan

**Art. 5.3.2** Het is aan de protestcommissie om te beoordelen of het stomen terecht was.

Protestcommissie;

Protest tegen de Vriendschap wegens motoren ten zuiden van het Navisduct.

Protest is toegekend

Gebruik van de motor is mogelijk terecht in de ogen van de schipper i.v.m. veiligheid en hij moet opkomen voor het kapitaal van het schip maar is tegen de regels van de wedstrijden valt niet onder 'noodstomen'. Art 5.3.1 zegt geen motorgebruik.

Sanctie; terugplaatsing naar de laatste plaats.

Diskwalificatie is niet voorgeschreven in het reglement.

Opmerking; sancties niet (meer) opgenomen in het reglement.

Bestuur; we zullen een discussie moeten voeren over het volgende;

Is het mogelijk om met onterechte stoom reglementair te kunnen finishen?

De strontrace en het beurtveer zijn bedoeld als een oefening onder zeil en niet om deelnemers af te serveren. Bij het beurtveer worden motorminuten zo zwaar gerekend dat je onderaan in de uitslag voorkomt maar je kunt dan nog wel reglementair finishen en een penning krijgen.

Dat je eigenlijk pas een strontrace hebt gevaren als je de motor niet hebt gebruikt leeft erg sterk bij de leden. Dat maakt een strontrace ook zo'n unieke wedstrijd. Toch is het ook jammer als je al in het begin van de wedstrijd door onhandigheid de motor hebt moeten gebruiken, dat je dan al gediskwalificeerd bent en daardoor de race vermoedelijk niet verder uitzeilt.

Protestcommissie vindt dat diskwalificatie zou lijden tot het nemen van meer risico.

Vroeger was deze regel wel zo maar nu hadden ze de mogelijkheid om de

Vriendschap terug te zetten naar de laatste plaats en dat vonden zij zelf wel een sympathieke oplossing.

Arnout Esser;

Wij hadden 6 uur nodig om van de wal te komen bij Warmond, maar we hebben niet gemotord!

Ton Krom;

Wij zijn eens tegen een dukdalf gevaren en hebben de motor aangezet. Daar kregen we toen 5 uur motortijd voor.

De vergadering beslist dat het voorstel uitgewerkt moet worden zodat in ieder geval de verschillen in sancties vermeden kunnen worden.

### **Journal**

Jelmer Jager:

Om op de grafische weergave van het kaartje op te nemen waar je wel en niet mag motoren.

Bestuur; daar voorziet het BPR in en gaan wij dus niet extra vermelden.

### **Track & Trace**

Bas Krom:

Op de site staat dat je geen info mag doorgeven, maar dit wordt genegeerd

Danielle Borm:

Als T.& T uitvalt, geeft dit problemen met de "volgers" van jouw schip. Zij maken zich ongerust en gaan massaal bellen en daar heb je helemaal geen tijd voor. Wij willen graag op de site duidelijke informatie over de toestand van de T&T en ook over ons.

Bestuur; als T&T een vast gegeven wordt dan zullen we daar zeker in het reglement aandacht aan gaan besteden. Het is echter ondoenlijk om de verschillende genoemde effecten te voorkomen. Het is ook aan de schippers om het thuisfront goed uit te leggen waar je mee bezig bent en wat T&T is en wat de bedoeling van T&T is.

Tip: Stel 1 persoon aan als tussenpersoon en laat die, bij grote ongerustheid, de In Dubio bellen.

## **11. REGLEMENTENCOMMISSIE**

De voorstellen van de reglementswijzigingen gaan naar de reglementencommissie. Zij werken deze uit, i.s.m. Mariken, tot artikelen voor het reglement.

Daar wordt de 2e ALV in maart 2010 over gestemd.

Daarna worden de reglementen definitief gemaakt en gestroomlijnd met het journal.

Beurtveer: Jodi Apeldoorn en Wietske Schouten.

Strontrace: Rudolf Le Poole en Jelmer Jager.

## **12. MEET- EN TECHNISCHE COMMISSIE**

Zijn er vrijwilligers voor deze commissie?

Nee, dan worden Joost Halbersma en Pieter .Jan de Keyser weer gevraagd door Mariken

**RONDVRAAG:**

Jodi Apeldoorn: Kan de verlichting langs de dijk verlengd worden?

Bestuur: dat is al verlengd maar we zullen om nog meer lengte vragen.

Thomas Vleeshouwer

De marifoon van de In Dubio is erg slecht te verstaan.

Bestuur: dat is bij ons bekend, misschien moeten we als vereniging een andere aanschaffen.

Jantien Milders-Lubbert: Ik ga de journaals herzien, wie wil mij helpen?

Mic Lamers meldt zich hiervoor aan.

**13. VOLGENDE EN 2E ALV**

3de vrijdag in maart is **19 maart 2010** in Harlingen.

-----

## **INSCHRIJVINGEN 2010**

Tot dusver hebben de volgende mensen zich ingeschreven:

### **Lichte Stront**

- |                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| 1. Geertje Rosa | Jelle Reid de Jong |
|-----------------|--------------------|

### **Zware Stront**

- |                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| 1. Willem Jacob | Tsjerk Willem Hoekstra |
|-----------------|------------------------|

### **Stronttocht**

1 -

### **Beurtveer**

- |                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| 1. De Arend     | Michiel Goeman     |
| 2. Wending      | Jodi Apeldoorn     |
| 3. Onrust       | Peter Prins        |
| 4. Dankbaarheid | Dirk Bruin         |
| 5. Moeke Zorn   | Thomas Vleeshouwer |
| 6. Elizabeth    | Jan Dekker         |
| 7. Jonathan     | Eva Diercks        |

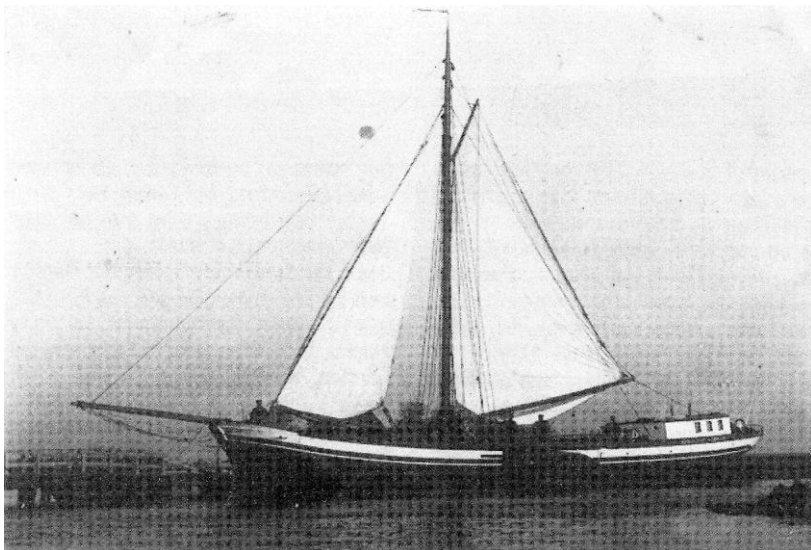
Sta je hier nog niet bij? Meld je aan, het kan al weer!!

De inschrijving is definitief wanneer het inschrijfgeld à €75,- is ontvangen door de vereniging. De volgorde van ontvangst van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving.

Met vriendelijke groet, Mariken van Nimwegen, [info@zeilvracht.nl](mailto:info@zeilvracht.nl)

## DE FRIESE MESTVAART

*Dit is een uittreksel van het artikel De Friese mestvaart door M. Sijbranda. Dit artikel is afkomstig uit een oeroud jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum te Sneek.*



*Het uittreksel is gemaakt door Minte de Jong. De foto is van de mestvaarder Ambulant*

Eertijds hield een belangrijk deel van de binnenvaartschippers uit de zuidwest hoek van Fryslân zich bezig met de mestvaart. Men vervoerde de onvermengde, nog vloeibare koemest naar de Bollenstreken in Holland waar het werd gebruikt voor bemesting van

de bollenvelden. Tal van tjalken en klippers, variërend in grootte van 100 tot 160 ton, deden aan deze vaart mee. Doorgaans werd met dit werk na de winter begonnen en het duurde tot eind mei begin juni.

De aan- en verkoop van de mest had de schipper meestal zelf in de hand. Hij kocht zijn lading van schippers van skûtsjes (van zo'n 25 tot 40 ton), die op hun beurt de mest direct van de boer hadden gekocht. De mest werd door de bemanning van het skûtsje zelf met de kruiwagen geladen. Men voer daarna naar het "mestschip" waar de mest met de riek of greep in overgeslagen werd. Het laden van het "mestschip" duurde

meestal twee a drie dagen. Zodra het schip geladen was en de wind gunstig, was het "haast je, rep je".

In de Bollenstreek werd de mest direct aan de bollenkweker verkocht. Het lossen werd gedaan door zogenaamde vlederlieden, die door de koper werden geregeld. Zij vervoerden de mest met kleine vaartuigjes naar de plaats van bestemming en brachten, meestal met de kruiwagen, de mest op het land. Na lossing en afrekening met de tuinder was het zaak zo snel mogelijk weer naar Fryslân te varen om een volgende lading in te slaan.



*Rechts schipper Jetse de Groot van de klipper Ambulant. Links zijn broer Atze de Groot.*



### **Vrachtbrief digitaal of per post?**

We hebben de laatste keren, bij wijze van proef, de vrachtbrief ook als pdf, digitaal, verstuurd naar de leden van wie wij een e-mailadres hebben. Als je geen mail van ons hebt ontvangen dan hebben wij je e-mailadres niet. Wil je wel af en toe berichten van ons digitaal ontvangen stuur dan een mail naar [info@zeilvracht.nl](mailto:info@zeilvracht.nl) met je naam en adres.

Verschillende leden hebben aangegeven dat ze de Vrachtbrief niet meer per post hoeven te ontvangen. Dat scheelt onze vereniging natuurlijk papier, drukkosten en postzegels.

Maar wij kunnen ons ook voorstellen dat er leden zijn die de Vrachtbrief wel graag per post willen blijven ontvangen.

Voor die leden is het volgende bericht.

Als je de Vrachtbrief graag per post wil blijven ontvangen stuur dan een kaartje aan:

*Vereniging Zeilvracht*

*Vechtdijk 400 ab*

*m.s. 'de Vermaak'*

*3563 MA Utrecht*

Of mail ons: [info@zeilvracht.nl](mailto:info@zeilvracht.nl)



Met de vermelding :

*Graag een Vrachtbrief per post*

*Je naam en je adres*

## FINANCIËN LETTY SWART

Omdat dat het contributie innen, bij een groepje mensen altijd weer problemen geeft en het veel makkelijker is ook, willen we er toe over gegaan om de contributie vanaf dit jaar met een automatische incasso te laten gebeuren, daar zijn we nog mee bezig, maar het komt eraan.

<b>Vereniging Zeilvracht Jaarrekening 2009</b>				
<b>Resultaatrekening 2009</b>	<b>kosten</b>	<b>opbrengsten</b>		<b>begroting 2010</b>
Wedstrijden	1.499,25			1500
Feest	1.844,12			1850
Website	524,26			550
jaarvergaderingen	598,49			600
secretariaat	1.256,06			1250
contributies en abo's	62,14			60
reiskosten	619,12			650
algemene kosten	104,35			
bankkosten	140,74			120
website				500
				<b>7080</b>
contributies 2009		5.275,00		5000
inschrijfgelden 2009		2.210,00		2250
subsidies ZVC		740,00		700
Rente		110,00		120
Verkoop		411,50		100
Resultaat	<b>2.097,97</b>			
Totaal	8.746,50	8.746,50		<b>8170</b>
<b>Balans 31-12-2009</b>	<b>Debet</b>	<b>Credit</b>		
Inventaris	800,00			
bank	6.188,07			
kas	140,58			
debiteuren contr. 2008	125,00			
debiteuren contr. 2009	575,00			
reeds ontvangen contr. 2010		250,00		
reeds ontvangen insch.2010		150,00		
kapitaal		<b>7.428,65</b>		
totaal	7.828,65	7.828,65		

## REGLEMENTSWIJZIGINGSVOORSTELLEN 2<sup>E</sup> ALV 2010

### Algemeen

Voorstel: Is het een idee om als artikel 1 een algemeen statement of missie op te nemen, zodat je ook echt vastlegt waarvoor de wedstrijd dient. De reglementen geven altijd discussie over de intenties van traditie, oefening onder zeil, prestatie en wedstrijd waarbij er vaak wordt beslist in de geest van de wedstrijd...

Voorbeeld: Het deelnemen bevestigt het doel van de wedstrijd, namelijk de vaardigheden van de historische vrachtaart onder zeil te beoefenen en daarmee voor de toekomst te behouden.

**Art. 3.2** Maandag startvolgorde

09.00 1<sup>e</sup> schippersvergadering van de stront te combineren met de loting.

11.00 uur 1<sup>e</sup> schippersvergadering van de beurt

12.30 uur start Visserij (max. 1,5 uur, daarna moeten ze voor wal)

Aansluitend tekenen van de cognossementen door de verlader en de strontschippers

Op de havenkom, wellicht in de stand van het zeilvaartcollege

Aansluitend 'Oprotten nou' door Reid, de schippers rennen naar de schepen

Aansluitend start beurtschepen op afroep en cf de loting

### Beurtveer

**Art. 4.1.2** Het verrekenen van € 25,- kan eruit.

**Voorstel** Om het artikel over de lieren en het artikel over het ankerop gaan onder te brengen in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 5 Motorgebruik / stoomtijd / jagen en trekken / lieren / ankeren

**Art. 6.2.18** (art. 5.4 ev) Het is verboden gebruik te maken van alle niet handbediende ankerlieren bij het jagen dan wel verhalen van het schip. Daarnaast moet voor het gebruiken van niet door handkracht aangedreven lieren dispensatie worden aangevraagd

Dispensatie wordt nooit verleend als handbediening mogelijk is. Als handbediening niet mogelijk lijkt dan kan men schriftelijk en ten minste 4 weken voor de wedstrijd dispensatie voor de betreffende lier aanvragen bij het bestuur. Eventuele dispensatie wordt verleend aan de schipper.

**Art. 6.2.18** (art. 5.5 ev) Het enige wat met een elektrische ankerlier mag geschieden, is 'anker- op- gaan'. Het schip ligt ten anker als met het hoofdanker de waterdiepte plus max. 6 meter aan ankerketting gestoken is. Het anker

krabt niet en het schip ligt stil {behalve evt. gieren}. Als in deze situatie het anker opgedraaid wordt, is het een anker- op- manoeuvre.

## **Strontrace**

**Art. 1.1.6** traditioneel. . .

Arnout Esser;

Voorstel om geen keflar vaarbomen te mogen gebruiken, maar hout.

Het voorstel wordt door Arnout ingetrokken en hij licht die beslissing op de vergadering toe.

**Art. 4.4** In de kop kunnen de woorden "en stoomtijd" geschrapt worden

**Art. 4.4.2** bemanning

0 t/m 8 jaar	vrij
9 t/m 15 jaar	half
16 t/m 18 jaar	2/3
19 t/m 54 jaar	heel
55 t/m 59 jaar	2/3
60 en ouder	half



**Art 5.1.1** De keuze van de te varen route naar Warmond en terug naar Workum is aan de schipper, met dien verstande dat hij eenmaal vaart door:

- de Krabbersgat-jachtensluis bij Enkhuizen;
- de Houtribsluizen bij Lelystad;
- de Waarderbrug te Haarlem;
- de Bosrandbrug ten zuiden van Amsterdam;
- het Joppe te Warmond;
- de Leede te Warmond.

**Art. 5.1.2** Wanneer men over Spaarnwoude gaat neemt men de Kolksluis.

**Art. 5.1.3** Uitzondering: indien men op de heenweg over de Houtribsluizen vaart, mag men terug ook over de Houtribsluizen varen i.p.v. Krabbersgat-jachtensluis.

**Art. 5.1.9** De strontschepen melden zich telefonisch bij de kolksluis (06-???) als zij bij de Waarderbrug of bij brug Buitenhuizen zijn.

**Art. 5.1.10** De strontschepen meren in de kolksluis aan de westelijke zijde af.

**Art. 5.1.4. Het varen over het IJ en het Noordzeekanaal.**

De in dit artikel genoemde twee trajecten vallen buiten de wedstrijd:

**Traject 1: minimale vaartijd 300 minuten = 5 uur.**

aan de oostzijde De denkbeeldige lijn, loodrecht beneden de meest oostelijke electriciteitsdraad die het Buiten-IJ overspant van het Steigereiland (Z) naar het

‘Stenen Hoofd’(N), waarbij opgemerkt wordt dat dit dient te gebeuren aan de noordzijde van de strekdam ter paatse.

aan de westzijde (Buitenhuizen) het zuidelijk einde van het remmingwerk van de brug van Buitenhuizen

**Traject 2: minimale vaartijd 180 minuten = 3 uur.**

aan de oostzijde electriciteitsdraad (omschrijving als bij traject 1)

aan de westzijde (Houthaven) het meest noordelijke deel van de brug direct gelegen aan de Houthaven te Amsterdam, de remmingwerken van de brug niet meegerekend

Deze twee trajecten mogen naar eigen inzicht afgelegd worden, mits de minimum voorgeschreven tijden in acht genomen worden (let op: opkruisen in de vaargeul en motorloos varen zijn verboden).

**Art. 5.3.2 Huidig artikel wordt vervangen door onderstaande artikelen a en b**

Daarnaast kan stomen in noodsituaties nodig zijn. Dit kan zijn:

- a. een dreigende aanvaring met een ander vaar- of voertuig;
- b. overmatige hinder voor andere scheepvaart, met name de beroepsvaart;
- c. man overboord.

**Art. 5.3.2a:** Daarnaast kan gestoomd worden in noodsituaties. Dit kan zijn:

- a. In situaties die onmiddellijk gevaar opleveren voor de veiligheid van het schip
- b. In situaties die levensbedreigend zijn voor de opvarenden (waaronder man-over boord)
- c. In situaties die zodanig hinder voor andere (met name de beroepsvaart) opleveren dat ernstige schade aan de Strontrace dreigt
- d. In situaties die vragen om goed zeemanschap, zorg voor het schip en/of de opvarenden

**Art. 5.3.2.b** In de gevallen a, b en c is de sanctie [10] minuten zeiltijd per minuut motortijd plus correctie voor behaald voordeel

In geval d is de sanctie [48] uur zeiltijd plus [10] minuten zeiltijd per minuut motortijd plus correctie voor behaald voordeel

In geval van meerdere noodstoom situaties kan de sanctie diskwalificatie zijn.

In andere gevallen van stomen dan genoemd in a,b,c en d volgt diskwalificatie.

**Art. 5.3.4** De reden en tijdsduur van motorgebruik dienen nauwkeurig in het journaal te worden vermeld. Aan het gebruik van de motor mag op geen enkele manier voordeel worden ontleend.

Aanvullen met de zin uit art. 5.3.2.

Het is aan de protestcommissie om te beoordelen of het motorgebruik terecht was.

Overweging: Om te erkennen dat er niet gespeeld moet worden met 'have en goed' is er een mogelijkheid opgenomen om bij 'immediate danger' te kunnen motoren zonder dat dit al teveel gevolgen heeft. Om daarnaast begrip te tonen dat vanuit goed zeemanschap een keuze gemaakt kan worden om geen risico op schade te nemen of de bemanning buiten proportioneel te belasten en toch de overige inspanningen van de wedstrijd beloond te kunnen krijgen is er een sanctie mogelijkheid opgenomen dat een schip altijd in de achterste regionen van reglementair gefinishte schepen zet.

Aktie Bestuur zal een stuk in de Vrachtbrief van september 2010 zetten over verlichting

Aktie Bestuur zal een stuk in de Vrachtbrief van september 2010 zetten over verhalen en ankeren en wederom in de geest van de wedstrijd.

Aktie Wietske Schouten; De EFM zegt iets over lieren, dat zal ze doorsturen aan het bestuur.



*Rust Na Arbeid in Haarlem*



*Wisselbeker Warmond*

**COLOFON**                      Orgaan van de Vereniging Zeilvracht  
Redactieadres: Woudbes 29; 2318AX Leiden  
Redactie:                      Marga Swaans en Mariken van Nimwegen  
Het insturen van kopij:    per e-mail [marga.swaans@ziggo.nl](mailto:marga.swaans@ziggo.nl)  
Lidmaatschap                € 25,00 per jaar  
Betalingen                    rekening 10 35 93 861  
                                      t.a.v. Zeilende Beurt en Strontvaart, RABO-bank Zaanstreek,  
                                      kantoor Wormerveer

**ADRESSEN**

Hugo van Aalderen            0650 54 88 55  
voorzitter                    Schellingwouderdijk 382K  
                                      1023 NM Amsterdam

Mariken van Nimwegen    030 262 55 73  
wedstrijdsecretariaat    Vechtdijk 400; A/b van de Vermaak  
                                      3563 MA Utrecht

Marga Swaans                0653 86 44 28 /071-523 06 16  
algemeen secretariaat    Woudbes 29  
                                      2318 AX Leiden

Letty Swart                    075 621 26 67  
penningmeester            Noordeinde 3  
                                      1521 PA Wormerveer

Gerrit Boonen                0653 91 11 99  
Pers en publiciteit        Kuipersdijk 72  
                                      1601 KX Enkhuizen

Dirk Bruin                    06 22 90 89 63 / 0223 61 32 21  
Contact zeilvaart en PR    Binnenhaven 114  
                                      1781 BN Den Helder

Craig Youell                 0610 99 04 25 email: [zeilvracht@gmail.com](mailto:zeilvracht@gmail.com)  
Webmaster                    Zuider Boerenvaart 34A  
                                      1601 CD Enkhuizen

**INFORMATIE**                [www.zeilvracht.nl](http://www.zeilvracht.nl)  
*E-mail:*                        [info@zeilvracht.nl](mailto:info@zeilvracht.nl)

**1<sup>e</sup> ALV : 3<sup>e</sup> vrijdag in november in Enkhuizen**

**2<sup>e</sup> ALV : 3<sup>e</sup> vrijdag in maart in Harlingen**

**WEDSTRIJDDATA:**    2010:    ma 25 t/m do 28 oktober 2010  
                                      2011:    ma 17 t/m do 20 oktober 2011

**Afzender:**

Vereniging Zeilvracht  
m.s. "de Vermaak"  
Vechtdijk 400 a.b.  
3563 MA Utrecht