



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

INHOUD

Voorwoord van onze voorzitter	2
Nieuw bestuurslid Hanneke Deenen	3
Concept notulen 2 ^e ALV 19 maart 2010 Harlingen	5
Vrachtbrief digitaal of per post?	14
Handbediend of elektrisch?	15
Contributie automatisch incasso of gewoon overmaken	16
Inschrijvers	16
De Vaarboom	17
Colofon	19



Het Torentje van Reid, Workum, foto Marga Swaans

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Dit keer voor de zomer nog een nieuwe Vrachtbrief. De belangrijkste aanleiding daarvoor is de commotie die is ontstaan rond de ‘lierendiscussie’ op de afgelopen ALV. Bij velen van jullie is de mailbox de laatste weken volgelopen met bijdragen van leden. Kortom, de Beurt leeft!

Het bestuur heeft tijdens haar laatste vergadering haar standpunt bepaald en dat standpunt en de verklaring daarvoor vinden jullie in deze vrachtbrief terug.

En dan het geld. We zijn een Vereniging. De leden betalen contributie. Maar de leden zijn laks, ze willen best betalen, maar ze vergeten het. Letty stuurde daarom een machtiging, zodat het vanzelf kan. Helaas, laks blijft laks, met of zonder machtiging. En dat kost Letty veel energie, zondeenergie. Dus.... maak haar gelukkig en betaal op tijd.

Hanneke Deenen stelt zich in dit nummer voor als nieuw bestuurslid. Zij gaat het webbeheer de komende periode doen. Ze is de eerste in de rij. Het ligt in onze bedoeling om de komende nummers terug te komen met bestuursleden die iets over zichzelf vertellen.

En dan, sponsor je eigen race. In dit nummer een handleiding voor de beginnende sponsor, terwijl ook de gevorderde mecenas bij ons echt uit de voeten kan.

Daarbij komen de voorbereiding voor het komend najaar weer op gang. De inschrijvingen beginnen te lopen. De sluiswachter van de oude sluis in Spaarndam schijnt nu al soep aan het koken te zijn. Posters, publiciteit, track en trace aan alle kanten wordt gewerkt aan een nieuwe editie van de mooiste zeilwedstrijd van het jaar.

We zijn volop bezig om er weer een prachtige herfstweek van te maken. En dat, terwijl het nog niet eens echt zomert.

Een fijne zomer toegewenst

Hugo van Aalderen



NIEUW BESTUURSLID HANNEKE DEENEN



Mijn naam is Hanneke Deenen en ik woon in het zuidelijkste puntje van Arnhem.

In het dagelijks leven doe ik onderzoek naar hoe vaak spierziekten voorkomen in de Nederlandse bevolking in het UMC St Radboud te Nijmegen en hoop daar over drieënhalf jaar op te kunnen promoveren.

Daarnaast zing ik met veel plezier in een koor en probeer ik elke week te zwemmen (wat er nog wel eens bij in wil schieten).

Sinds 1998 vaar ik regelmatig mee op de Lutgerdina, een schip dat toegankelijk is voor rolstoelers en daarnaast is uitgerust met hulpmiddelen voor mensen met andere beperkingen. Reden hiervoor is dat ik vanwege een spierziekte gebruik maak van een elektrische rolstoel en hulp nodig heb bij alle 'activiteiten van het dagelijks leven' behalve eten, drinken en tandenpoetsen. Dit is allemaal mogelijk op de Lutgerdina, omdat de groep deels uit vrijwilligers bestaat die je helpen waar nodig.

De Lutgerdina is één van de watersportaccomodaties van SailWise, waar ook de catamaran Beatrix (thuishaven Elahuizen in Friesland) en het eiland Robinson Crusoe met kleine zeilbootjes (in de Loosdrechtse Plassen) deel van uitmaken.

In 1999 heb ik voor het eerst de Beurtveer gevaren met de Lutgerdina en sindsdien heb ik geen jaar gemist! Tijdens de Beurtveer ben ik samen met Finy Teitsma en de laatste paar jaar ook Ingrid van Os verantwoordelijk voor het bijhouden van het journaal. Dit is ieder jaar een flinke, maar vooral leuke klus en elk jaar leer ik weer bij. Gedurende de rest van het jaar huur ik in het voorjaar de Lutgerdina een weekendje om er met vrienden mee op uit te trekken.

Daarnaast vaar ik af en toe via de organisatie Sailability in een klein open bootje, een Access Dinghy (zie foto). Dit éénpersoonsbootje kan voorzien worden van een joystick, waarmee schoot en roer elektrisch te bedienen zijn. Op die manier kan ik helemaal zelfstandig (leren) zeilen. Met de nadruk op leren, want ook al kijk je al tien jaar mee met anderen, zelf zeilen is toch iets heel anders! Dit jaar hoop ik dan ook voor de tweede keer deel te kunnen nemen aan een zeilschoolweekend op Robinson Crusoe. Naast het zeilen met SailWise doe ik ook vrijwilligerswerk, zoals informatie verstrekken op beurzen en klussen in de wintermaanden op de Lutgerdina in Enkhuizen, waar overigens iedereen die dat leuk vindt en zijn of haar handen uit de mouwen kan steken welkom is.

Vorig jaar werd ik lid van de Zeilvracht vereniging, om inspraak te krijgen in het reglement en het journal. Nadat ik het afgelopen jaar de reglementen van Beurtveer en Strontrace heb geprobeerd te ontdoen van taal-, spel- en stijlfouten, werd ik afgelopen najaar gevraagd webmaster te worden voor de Zeilvracht.

Aangezien het leren bouwen van websites al een tijdje op mijn persoonlijke ‘verlanglijstje’ stond en de Beurtveer één van de vaste hoogtepunten in mijn jaar is, zei ik graag ja. Het is de bedoeling dat ik gedurende het hele jaar de website bijhoud en dat Craig Youell dat doet tijdens de wedstrijdweek. Vervolgens werd ik dit voorjaar tot mijn verbazing gevraagd om dan ook aan te schuiven in het bestuur. Dit leek me wel erg leuk en in overleg met Hugo en de andere bestuursleden is afgesproken dat ik dit een jaar probeer, zodat we kunnen bekijken of bijvoorbeeld het regelen van toegankelijke vergaderruimten niet teveel gedoe met zich meebrengt.

Mochten er suggesties zijn voor de website, of dat nu gaat om uiterlijkheden of inhoud, dan hoor ik die graag !

Hanneke Deenen



CONCEPT NOTULEN 2^E ALV VERENIGING ZEILVRACHT 19 MAART 2010 IN HET MARITIEME ACADEMIE TE HARLINGEN

Aanwezig: Hugo van Aalderen (voorzitter) na de pauze, Mariken van Nimwegen (wedstrijdsecretariaat) na de pauze, Gerrit Boonen (PR), Dirk Bruin, (ZVC), Letty Swart (penningmeester), Marga Swaans (algemeen secretariaat).

Reid en Cornelia, Jelle Hamers, Jeroen Stelling-Freyee, Ruurd Jan Ijpelaar, Hanneke Deenen, Jan Nefkens, Frans Nefkens, Arno van Aartrijk, Wietske Schouten, Maaïke Bink, José Schippers, Jun Ortiteer, Niels Dekker, Jan Post, Cees Dekker, Aage Veldboom, Jelle de Jong, Eva Diercks, Remko Nauta, Bas Krom, Jarich Elgersma, Peter Toering, Tjaard Valk, Jelte Toxopeus, Remy de Boer, Jodi Apeldoorn, Rudolf Le Poole, Ton Krom, Pieter Apeldoorn, Peter Stokroos, Jasper Kleine, Reid de Jong, Ruerdtsje Halbertsma, Joost Halbertsma, Arjen Mintjes, Finy Teisma, Anne de Bourgraaf, Eric Swaans, Jantien Milders-Lubbert.

Geen leden: Sjoerd Hobma, Eelke Halbertsma, Norbert Milders.

Afwezig met kennisgeving: Mic Lamers, Jeroen Alders, Alewijn Boogaard, Marianne v.d. Linden, Rob Kerkhoven, Michiel Goeman, Michiel Meijers, Tom Lamsma, Kees van 't Hoff, Liliam Veenstra, Craig Youell, Arnout Esser, Rob Meerwijk, Hans Verbruggen.

1. Welkom door Marga Swaans. Hugo van Aalderen en Mariken van Nimwegen zijn onderweg en komen later.

2. Notulen 1^e ALV op 20 november 2009 in Enkhuizen
Notulen worden goedgekeurd.

3. Ingekomen post

Diverse nieuwjaarskaarten, een geboortekaartje van Han Krag (ouders Anja Karg en Ron Bielsma) en een bedankkaart (A4) van het damesteam van de Eenvoud.

Brief Jelte Toxopeus over het gebruik van een elektrische ankerlier. Dit wordt na de pauze behandeld.

4. Mededelingen bestuur

Er is per ongeluk een penning uitgedeeld aan Gjalt de Jong, die de Stronttocht heen en weer heeft gevaren. Dit was niet de bedoeling. Reid heeft toen gezegd dat hij er iets in laat graveren zodat het duidelijk is dat dit de Stronttocht betreft. Het is niet de bedoeling een penning aan de Stronttochters te geven.

Excuses voor Peter Prins, omdat zijn uitslagopmerking niet verwerkt kon worden.

5. Bestuurssamenstelling

Dirk Bruin (ZVC), Marga Swaans (algemeen secretariaat) en Gerrit Boonen (PR) zijn statutair aftreedbaar.

Zij stellen zich allen herkiesbaar. Dit wordt door de vergadering goedgekeurd (applaus)

Craig Youell treedt uit het bestuur vanwege te drukke werkzaamheden en hij wordt met applaus hartelijk bedankt voor zijn bestuurswerkzaamheden. Hij blijft wel de computerwerkzaamheden op de In Dubio doen tijdens de wedstrijdweek.

Craig is niet aanwezig en Jodi krijgt van Letty een fles drank voor hem mee. Hanneke Deenen komt nu in zijn plaats in het Bestuur.



6. Zeilvaartcollege Workum (Dirk Bruin)

Ook hier heeft de recessie toegeslagen. De schippersmaaltijden voor de Strontracers (en ook voor de Vissers) worden niet meer vergoed door het Zeilvaartcollege. De Startprocedure, zoals in de vrachtbrief vermeld, is ook door de vissers goedgekeurd en is nu als volgt:

09.00 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 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

Voor de leden is het niet duidelijk hoe het een en ander verloopt. Past het allemaal wel? En hoe weten we of het publiek weet hoe het gaat?

Arjen: Is er over nagedacht dat de vissers weg zijn en dan het startschot pas klinkt. De vissers hebben ook een startschot, dat is verwarrend. Bovendien is rond die tijd de bijeenkomst van de sponsors. Hoe kan dit samengaan?

Johannes: hoe weten de mensen wanneer de Strontrace vertrekt?

Het onderwerp wordt verschoven tot Hugo en Mariken er zijn.

7. Kascontrole (Letty Swart)

Tom Krom en Arnout Esser hebben dit jaar de kascontrole gedaan.

De financiële administratie wordt door hen goedgekeurd en zij stellen voor om de penningmeester en het bestuur decharge te verlenen. Onder applaus gebeurt dit ook.

8. Nieuwe kascommissie benoemen

Arnout is niet aanwezig maar wil volgend jaar weer in de commissie en Jelle de Jong meldt zich nu aan.

9. Vaststellen Technische- en meetcommissie

Joost Halbertsma en Pieter-Jan de Keyser hebben ja gezegd.

10. Vaststellen keurmeester Warmond

Net als bij de andere commissies moet formeel de keurmeester in Warmond ook elk jaar weer benoemd worden. Christiaan Tromp wordt weer gevraagd.

11. Website

Uitleg hoe het zit Strontrace/Zeilvracht. Er zijn 2 websites. Dat is verwarrend. De website van de Strontrace wordt vooral door het Zeilvaartcollege gebruikt en is ook het bekendst bij het publiek. Zeilvracht is vooral voor onze eigen Vereniging bedoeld. Er zijn linken tussen die twee. Hanneke Deenen en Finy Teidsma gaan de website onderhouden met ondersteuning van Craig. Hanneke vertelt hierover en Finy vult later aan. Craig heeft ze wegwijs gemaakt in het bijhouden van de website. Ze gaan eerst optimaliseren, daarna de samenwerking en linken bekijken tussen strontrace- en zeilvrachtsite.

Pauze

Na de pauze neemt de voorzitter Hugo van Aalderen het weer over van Marga Swaans

12. Track & Trace

Steven v.d. Bles die de apparaten voor de Track & Trace levert vindt het nog niet gaan zoals hij zou willen. Het plan is dat er maar 1 apparaat (accu) aan boord komt zodat de accu's niet meer gewisseld hoeven te worden. Dit gaf nogal problemen.

Vorig jaar heeft het Zeilvaartcollege Workum de Track & Trace betaald. Nu moeten wij het zelf betalen. We zijn hard op zoek naar sponsoring hiervoor. Wij willen dit zorgvuldig doen en sponsoren zoeken die bij het evenement passen. We willen geen grote commerciële bedrijven, maar bedrijven die eventueel gerelateerd zijn aan de traditionele zeilvloot, of die duurzaamheid in hun vaandel hebben. Hoeveel geld er nodig is kan Hugo nog niet zeggen. Maar dat het duur is dat is zeker. Dus graag ideeën.

Er wordt gevraagd of de T&T nog steeds alleen voor de Strontrace geldt of ook voor de Beurtveer? De vorige ALV is dit al uitgebreid besproken. Volgend jaar zal het weer in de vergadering komen. Er komen opmerkingen naar voren dat de AIS verplicht wordt voor de charterschepen. Dus misschien kunnen we het daar meedoen. De vraag is dan of we daar net zoveel mogelijkheden hebben als bij T&T.

Cees Dekker: hoe meer mensen het bekijken hoe makkelijker sponsoring is te krijgen. Voor het Beurtveer is het voor de kijkers minder duidelijk wie voorop ligt, ivm de starttijd, de gedane havens en de ligtijd in Amsterdam.

Remko Nauta: Kunnen we geen banners op de website zetten. Als je alle sponsoring op de website zet dan hou je de reclame buiten de wedstrijd.

In het verleden heeft de Vereniging reclame (dus sponsoring) zoveel mogelijk tegen gehouden. Nu blijkt dat we niet meer zonder kunnen.

13.Reglementswijzigingsvoorstellen 2^e ALV 2010 Mariken van Nimwegen

De voorstellen die op de 1e ALV zijn aangenomen, zijn door de reglementscommissie bekeken en er kan worden gestemd. Ook staan ze in de vrachtbrief en die staat ook op de website www.zeilvracht.nl

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 vrachtvaart onder zeil te beoefenen en daarmee voor de toekomst te behouden.

Bestuur : *Wordt meegenomen in de heroverweging van de wedstrijd waar de discussie van de lieren bij de beurt en de discussie van het stomen van de stront gevoerd zal worden.*

Art. 3.2 Maandag startvolgorde

09.00 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 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



Start 2009 foto Henk Keijzer

Vergadering Ja, met dien verstande dat

- de starttijd van de stront moet een tijd zijn die genoemd kan worden in de publicaties

-1,5 uur voor de vissers is 14.00 voor de stront en dat is te laat, uiterlijk 13.30 uur.

- de vissers moeten dan echt aan de kant of tenminste de jaagwal vrijhouden

Beurtveer

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

Vergadering Ja

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

Vergadering Ja

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.

Vergadering 10 stemmen voor, 4 stemmen tegen

Een behoorlijke ingewikkelde discussie waar het gaat over de oefening onder zeil en over de prestatie. We hebben te maken met veiligheid, instanties, opvattingen over het traditionele karakter, ellebogenstoom en verschillende schepen. Het laatste woord is er nog lang niet over gezegd en er zullen nog vele zaken echt uitgezocht moeten worden. Het bestuur zal, hangende deze kwestie, soepel omgaan met deze dispensatieaanvragen en het onderwerp opnieuw agenderen voor de 1e ALV van November 2010.

Remy de Boer; wil graag voor de wedstrijd weten welke dispensaties zijn aangevraagd, welke er wel zijn toegekend en waarom en welke er zijn afgewezen en waarom

Bestuur; we kunnen dit 4 weken van te voren rond mailen aan de inschrijvers.

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.

Vergadering 12 stemmen voor, 1 stem tegen

Strontrace

Art. 1.1.6 traditioneel. . .

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

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

Vergadering Arnout is er niet en Mariken zal vragen om zijn overwegingen op papier te zetten zodat we dat in de Vrachtbrief kunnen zetten. Het is namelijk wel interessant voor de discussie.

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

Vergadering Ja

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

Vergadering Ja; 21 stemmen voor, 8 tegen



2005 Dankbaarheid foto Nico de Jong

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; of Cruquis
- de Bosrandbrug ten zuiden van Amsterdam;
- het Joppe te Warmond;
- de Leede te Warmond.

Vergadering Waarderbrug Haarlem of Cruquis als passagepunt.

Discussie of de noordelijke ringvaart als mogelijkheid beschikbaar moet blijven of dat Haarlem vast in de route moet blijven.

De vergadering beslist dat Haarlem vast in de route moet blijven.

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

Vergadering Alle schepen (zwaar en licht) nemen de Kolksluis

Het is mogelijk om ontheffing (voor en tijdens de wedstrijd) aan te vragen en in de afweging door het bestuur (voor de wedstrijd) en door de wedstrijdleider (tijdens de wedstrijd) zal de windrichting, veiligheid en al dan niet bezeild worden meegenomen.

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

Vergadering Ja

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

Vergadering Ja

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 elektriciteitsdraad 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 plaatse. 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 elektriciteitsdraad (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).

Vergadering Ja

Arjen Mintjes; bestuur vraagt verlichting op de dam aan de vaarwegbeheerder

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.

Vergadering Deze tekst is te ingewikkeld en het voelt niet goed, voorstel wordt afgewezen maar moet voor de komende 1e ledenvergadering wel weer geagendeerd worden maar dan simpeler.

De opmerkingen die meegegeven worden zijn:

- *situatie c is te ingewikkeld kan achterwege worden gelaten.*
- *Noodstoom; onderaan de zeilers, straftijden zijn niet nodig*
- *Motorstoom; diskwalificatie*
- *al het motorgebruik is ter beoordeling van de protestcommissie.*

- 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 Bestuur zal reactie van EFM in de Vrachtbrief zetten

Ingekomen brief Jelte Toxopeus

Waarom geen gebruik maken van een elektrische lier bij zware schepen. Jelte legt uit dat het gebruikmaken van een elektrische lier geen tijdswinst oplevert, het duurt veel langer. Daarna gaat de discussie over de mankracht bij de lieren. Elektrische lieren vragen minder mankracht, dus bemanning wordt gespaard. De vermoeidheid bij handgedraaide lieren is veel groter.

Jelte's brief wordt door Hugo voorgelezen.

Zie verder voorgaande rubriek 13. Reglementwijzigingsvoorstellen, art. 6.2.18

14.Vervolg voorstel nieuwe startprocedure

Hugo legt uit: In essentie komt het hier op neer dat de vergadering van de Strontrace naar voren komt, de vissers als eerste starten, daar een maximale tijd voor krijgen (1,5 uur, vorig jaar een half uur nodig gehad), daarna de Strontrace (een uur later dan anders) met aansluitend het Beurtveer.

Commentaar van de leden: het is al 20 jaar om 13.00 uur, publiek is dit gewend. Verandert dit, dan graag goed publiceren naar het publiek. Afgelopen jaar duurde het erg lang en was de starttijd voor hen niet duidelijk. Helder moet zijn: vissers niet op tijd weg dan aan de wal en de jagerswal vrij houden door de vissers. Cees Dekker oppert het idee om een sleper alle vissersschepen in een keer 't Soal uit te laten slepen. Dat zal niet gaan want de vissers willen, als het nodig is, ook graag 'gejaagd' worden door het publiek.

Als de start te laat is dan kan er geen verslag op de radio en tv, omdat ze dan de deadline niet halen.

Hugo: er gaat iets gedaan worden om het publiek op de haven duidelijker te maken hoe de startprocedure is. Hij gaat kijken of de starttijd van de vissers vroeger kan en de maximale tijd van 1,5 uur korter.

15.Vervolg schippersmaaltijd Strontrace

De leden stemmen in met het zelf betalen van de Schippersmaaltijd van de Strontracers nu het niet meer betaald wordt door het Zeilvaartcollege. De kosten zullen bij de inschrijving of in ieder geval voor het vertrek betaald moeten worden.

Arjen Mintjes: als we toch zelf betalen kan de rest van leden dan ook niet mee of in ieder geval diegene die meegevaren hebben?

16.Rondvraag en sluiting

Tjaard Valk. Kan er volgende keer een beamer bij, dat is makkelijker als er voorstellen e.d. zijn. We gaan dit proberen.

Jantien Milders-Lubbert. Heeft iemand al iets gehoord van slibschermen bij Hoorn? Laat het dan ons weten.

Niels Dekker. De schippersvergadering op donderdag was erg druk en vol. Kan er iets aan gedaan worden?

We nemen het mee.

Marga Swaans, algemeen secretaris

Mariken van Nimwegen, wedstrijdsecretaris

VRACHTBRIEF DIGITAAL OF PER POST?

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.

Als je de Vrachtbrief graag per post wil blijven ontvangen knip uit, of schrijf over, of stuur dan een kaartje.

-----kniprand-----

Ik wil graag de vrachtbrief per post blijven ontvangen

Naam:.....

Adres:.....

Sturen aan:

Vereniging Zeilvracht

Vechtdijk 400 ab

m.s. 'de Vermaak'

3563 MA Utrecht

Of mail ons: info@zeilvracht.nl



Met de vermelding :

Graag een Vrachtbrief per post

Je naam en je adres

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 met je naam en adres.

HANDBEDIEND OF ELEKTRISCH?

Tijdens de ALV van maart is er een verhitte discussie geweest over de ‘lierenkwestie’. Hoe gaan we om met het gebruik van elektrische lieren binnen de vereniging. De Beurtvaarders die de voorkeur hebben voor authentiek, handbediend zeilen en Beurtvaarders die elektrische aandrijving als onmisbaar zien, stonden lijnrecht tegenover elkaar.

Het al of niet gebruik maken van elektrische lieren op beurtschepen scherpt de discussie aan over wat er belangrijk is binnen de vereniging. Hoe gaan we om met de kunst van het zeilen? Wat is authentiek? Waar wordt er voordeel in de wedstrijd gehaald?

De discussie op de ALV werd gevolgd door een reglementswijziging, waarbij het gebruik van elektrische lieren aan strikte voorwaarden werd gebonden. Maar ook daarna is de discussie niet stilgevallen. Velen waren niet gelukkig met het genomen besluit, terwijl anderen bang waren dat deelnemen aan de beurt voor hun schip niet meer mogelijk zou zijn. Het bestuur vindt dat de lierendiscussie raakt aan het wezen van het evenement.



Alida ziet Tweegezusters Marije de Jong 2004

Daarom is het in dit verband goed om de doelstelling van de vereniging hier nog eens af te drukken:

Artikel 2. 1. Het doel van de vereniging is het bevorderen van de vracht, beurt en passagiersvaart van de zeilvaartuigen al dan niet met hulpmotor en het ontwikkelen van daarbij behorende aan de huidige tijd aangepaste vaartechnieken, vaarroutes en vaartuigen, alles in de ruimste zin.

Het bestuur is het komende jaar niet van plan schepen de deelname aan de beurt te ontzeggen, toch kunnen we om een besluit van de ALV ook niet zomaar heen. Daarom hebben we het volgende besloten:

De reglementswijzigingen zoals tijdens de ALV besloten, blijven van kracht het komend jaar. Dat betekent dat beurtschepen met elektrische lieren dispensatie aan moeten vragen bij het bestuur. Bij het verlenen van deze dispensatie zal het bestuur handelen naar de doelstellingen en in de geest van het evenement, waarbij voorop staat dat alle schepen de mogelijkheid moeten hebben om op hun eigen manier aan het evenement deel te nemen.

Het verhalen met elektrische lieren was en blijft volgens het reglement niet toegestaan.

1. Het bestuur agendeert de kwestie in brede zin op de najaars-ALV van 2010. Daar zal een discussie plaatsvinden waarin voorop staat hoe we nu en in de toekomst omgaan met modernisering en aan beurtschepen. De tekst uit de statuten van de vereniging zal daarbij uitgangspunt zijn.
2. Nog voor de zomer komt er een nieuwe Vrachtbrief uit, waarin een en ander aan alle leden wordt uitgelegd en waarin ook de statutaire tekst wordt afgedrukt. (*red. dus deze vrachtbrief*)
3. Als voorbereiding op de najaars-ALV wil het bestuur met een aantal leden in september van gedachten wisselen hierover. Daartoe wil het bestuur een aantal leden op persoonlijke titel uitnodigen. Het bestuur denkt daarbij aan leden die deelnemen aan de Beurt, waaronder zowel leden met kleine- als met grote beurtschepen worden gevraagd.

We hopen van harte dat onze opstelling jullie de gelegenheid geeft om in het najaar weer met enthousiasme deel te nemen.

Namens het bestuur, Hugo van Aalderen

CONTRIBUTIE AUTOMATISCH INCASSO OF GEWOON OVERMAKEN

Om de contributie te innen zijn we dit jaar met een automatisch incasso begonnen, maar daarop heeft toch niet zo'n grote groep gereageerd als we hoopten, daarom het vriendelijke verzoek dit alsnog te doen. Wilt u dit niet, maak dan aub uw contributie van € 25, over op Rabo 103593861 van Vereniging Zeilvracht.

Heb je al betaald? Dan onze hartelijke dank.

Letty Swart penningmeester

INSCHRIJVINGEN 2010

Tot dusver hebben de volgende mensen zich ingeschreven:

Lichte Stront

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| 1. Geertje Rosa | Jelle Reid de Jong |
| 2. Lutgerdina Smeltekop | Jelle Hamers |

Zware Stront

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

Beurtveer

1. De Arend	Michiel Goeman
2. Wending	Jodi Apeldoorn
3. Dankbaarheid	Dirk Bruin
4. Moeke Zorn	Thomas Vleeshouwer
5. Elizabeth	Jan Dekker
6. Jonathan	Eva Diercks
7. Noordster	Jan Post
8. Maria	Ton Krom
9. Lutgerdina	Mark Muller
10. Nicolaas Mulerius	Jorrit Jouwsma
11. Johanna Engelina	Laurens Sinaasappel

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.

Mariken van Nimwegen info@zelvracht.nl

DE VAARBOOM

Op de Elizabeth Margaretha zijn de vaarbomen 7 meter lang. Aan het begin van de Strontrace weegt zo'n boom ongeveer 8 kilo maar wordt tijdens de wedstrijd om een of andere reden steeds zwaarder. Ik voel nu weer mijn schouders en bovenarmen als langzaam door het gangboord naar het voordek lopend de boom verticaal komt met het zwaartepunt geheel boven het hoofd. Iedere keer weer. Op de Elizabeth Margaretha zijn de vaarbomen van hout.

Dat kan ook anders. Ik zie in Workum schippers en bemanningsleden jongleren met vaarbomen alsof zij op de voorste rij staan in het majorettekorps van de plaatselijke fanfare. Je kent dat wel: drie keer in de rondte tijdens een hoge worp; bij het opvangen direct onder het naar voren gestrekte been door en dan rollend in de nek naar de andere kant. Moeiteloos.

Bij de burens zijn de vaarbomen namelijk van aluminium en verderop ligt een schip met kevlar bomen. Dat is niet alleen geen gezicht, maar de techniek van het bomen verandert daardoor ook. Ik laat mij uitleggen dat je een kevlar boom tussen duim en wijsvinger neemt en dan telkens als een dartpijlje het water inschiet. Bij een tragere beweging zou de boom door de gigantische opwaartse druk de bodem niet eens raken

en meteen gaan drijven Er gaan geruchten dat ze op sommige schepen door het gangboord *rénnen* tijdens het bomen.

Je zou zeggen: origineel is anders, en dat is tijdens de najaarsvergadering toch wel een thema. Dus toen we uitgepraat waren over hydraulische zwaardlieren en gemotoriseerde verhaallijnen dacht ik: ik weet er nog wel eentje. Maar dan blijkt snel dat de stemming in de achterhoede van lichte stront niet door iedereen gedeeld wordt.

De zware stront noemt twee argumenten voor het toestaan van kunststof vaarbomen: de schepen hebben tegenwoordig allemaal een reling waardoor het bomen sowieso al moeilijk gaat; en het vaarwater is tegenwoordig dieper dan vroeger. Dat zijn krachtige argumenten. Door het verplichten van houten vaarbomen zou de zware stront zelfs feitelijk kunnen verdwijnen omdat niemand dan nog meedoet.

De voorhoede van de lichte stront is gewend om genuanceerde afwegingen te maken tussen originaliteit en snelheid. Dat kan iedereen zien, bijvoorbeeld aan de lengte van de mast en aan de plaats daarvan op het dek. Overigens moet ik toegeven dat vaak op maandagmiddag om twee uur de onderlinge afstand al zo groot is dat zelfs redelijke argumenten voor houten vaarbomen uit de achterhoede vooraan niet meer hoorbaar zijn.

Toen ik drie jaar geleden voor het eerst meedeed aan de Strontrace en Arjan Mintjes mij uit lichte bezorgdheid op maandagochtend voorstelde aan Johannes Hobma met het verzoek mij de regels van de wedstrijd uit te leggen, zei Johannes zonder aarzeling: “Het is heel eenvoudig. We varen van hier naar Warmond en weer terug. Wie het eerste hier weer aankomt, heeft gewonnen.” En zo is het.

Dus, hoewel ik vind dat wij eigenlijk allemaal met houten vaarbomen zouden moeten varen, vind ik dat dat *niet* als verplichting in het reglement moet worden opgenomen.

Arnout Esser

Weliswaar geen foto van de Elizabeth Margaretha maar wel met gebruik van bomen

*Rust Na Arbeid 2005
Xander de Keizer*



COLOFON

Redactieadres:
Redactie:
Het insturen van kopij:
Lidmaatschap
Betalingen

ORGAAN VAN DE VERENIGING ZEILVRACHT

Woudbes 29; 2318AX Leiden
Marga Swaans en Mariken van Nimwegen
per e-mail marga@swaansleiden.nl
€ 25,00 per jaar
rekening 10 35 93 861
t.a.v. Zeilende Beurt en Strontvaart, RABO-bank Zaanstreek, kantoor
Wormerveer

ADRESSEN

Hugo van Aalderen
voorzitter

0650 54 88 55
Schellingwouderdijk 382K
1023 NM Amsterdam

Mariken van Nimwegen
wedstrijdsecretariaat

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

Marga Swaans
algemeen secretariaat

0653 86 44 28 /071-523 06 16
Woudbes 29
2318 AX Leiden

Letty Swart
penningmeester

075 621 26 67
Noordeinde 3
1521 PA Wormerveer

Gerrit Boonen
Pers en publiciteit

0653 91 11 99
Kuipersdijk 72
1601 KX Enkhuizen

Dirk Bruin
Contact zeilvaart en PR

0622 90 89 63 / 0223 61 32 21
Binnenhaven 114
1781 BN Den Helder

Hanneke Deenen
Website

0644 99 22 86/: 026-323 60 64
Marga Klompélaan 221
6836 LE Arnhem

INFORMATIE

E-mail:

www.zeilvracht.nl
info@zeilvracht.nl

1^e ALV : 3^e vrijdag in november in Enkhuizen

2^e ALV : 3^e 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