de Vrachtbrief

Orgaan van de Vereniging Zeilvracht

Inhoudsopgave

Voorwoord van onze voorzitter	**2**
Uitnodiging ALV 16 november 2012	**3**
Het IJsselmeer	**3**
Hits & bits track and trace	**4**
Verslag gebruikersoverleg	**5**
Notulen 2e Strontracevergadering	**6**
Uitslagen Strontrace	**9**
Notulen 2e Beurtveervergadering	**11**
Uitslagen Beurtveer	**13**
Beurtveeropdracht	**14**
Inschrijvingen 2013	**15**
Bemanningspool	**15**
Kerstpakket nodig?	**15**
Verenigingsbeleid 2012-2017	**16**
Evaluatie jongerenproject 2012	**17**
S@il	**18**
Reglementwijzigingvoorstellen	**20**
Bestuurssamenstelling	**30**
Colofon	**31**

VOORWOORD VAN ONZE VOORZITTER

Hugo van Aalderen

Beste leden,

Dat was lang geleden, dat we de hele week nodig hadden om de Beurt en Stront tot een goed einde te brengen. Weinig of geen wind, het hoort er bij, maar een hele week windstilte... dat gebeurt niet vaak. Het aantal uitvallers/misrekenaars was daarom eigenlijk nog vrij beperkt.

In de Stront was donderdagmiddag iedereen binnen, terwijl de Beurt in de achterhoede was verdeeld tussen geluksvogels en pechvogels. Of moet ik zeggen goed-gokkers en misgokkers. Of rekenaars en misrekenaars. Kies zelf maar.
Natuurlijk is het enorm zuur wanneer je op een paar minuten te laat binnenkomt, maar het hoort er allemaal bij en is in zekere zin toch ook de charme van het gebeuren. De Beurtveer was daarmee dit jaar voer voor rekenmeesters en inschatters. Hoewel.... windstiltes waren er en onvoorspelbaar, waardoor een goede gok slecht kon uitpakken en andersom.
Maar dat de Stront in beide klassen zo ongemeen spannend zou worden, dat was niet voorzien. De afgelopen jaren was het vaak zo dat bij het vertrek uit Schellingwoude in Workum de winnaar al wel duidelijk was. Dat was dit jaar wel anders.
Kortom het was weer mooi en duizenden hebben live, of via track en trace, twitter, raceboot en zelfs via de oude papieren krant meegenoten van een fantastische week.

Zelf verheug ik mij op november 2013. Dan zendt de VPRO in 'Nederland van boven' de beelden uit die bij de start vanuit de helikopter zijn gemaakt. Met mist konden ze niet filmen was ons gezegd. Dus toen we maandagochtend zorgelijk de mistdraaiboeken -inclusief uitstel van de start- doornamen schreven we hen al af. Maar zie, de mist trok op het laatste moment op, de start ging door en de beelden die ze maakten moeten bijna wel super zijn geworden. Zon en flarden mist over een spiegelglad IJsselmeer. Ik ben benieuwd.
Zij brengen oude handels- en transportroutes in beeld. Ik ben wel bang dat de armoe en de hardheid van het schippersbestaan vroeger uit hun beelden niet blijkt. Ik heb de afgelopen jaren veel schippers gesproken die unaniem zeggen niet terug te verlangen naar de tijd die wij nu zo mooi in beeld brengen. Welvaart maakt rauwe bonen mooi, kennelijk.

Neemt niet weg dat wij hierop de hele winter kunnen teren en dat we met enthousiasme ons gaan voorbereiden op volgend jaar, het jubileumjaar. Vanwege de 40ste editie is er, onder leiding van Letty, een commissie actief die leuke en bijzondere ideeën volgend jaar wil uitvoeren. Wil je meedoen of heb je een goed idee? Meld je dan bij Letty.
Maar eerst komen we 16 november weer bij elkaar in Harlingen. Wanneer het lukt, hebben we deze winter maar één ledenvergadering. Mis deze dus niet!
Meer hierover vind je in deze Vrachtbrief. Reglementen, beleidsvoornemens, nieuwe maar ook oude zaken. Allemaal om ook volgend jaar weer een fantastische week te organiseren.

Tot 16 november,

Hugo van Aalderen, voorzitter

UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING

Vrijdag 16 november 2012
19.45 uur inloop, 20.00u beginnen
Maritieme Academie Harlingen
Aan de Almenumerweg 1 te Harlingen

Voorlopige agenda

1. Opening
2. Notulen 2e ALV op 16 maart 2012 te Enkhuizen
3. Ingekomen post/Mededelingen bestuur
4. Evaluatie wedstrijdweek
5. Reglementenvoorstellen
6. Bestuurssamenstelling
7. Benoemingen
8. Jubileumjaar 2013
9. Rondvraag
10. Afsluiting

Start Beurtveer en Strontrace 2012, Anja Grassmid

HET IJSSELMEER

Tekst Dirk Albert Zijlstra
Op verzoek gezongen tijdens het feest in de Klameare te Workum, oktober 2012

op: Aan de kust van BLØF

De Zuiderzee slaakt een diepe zoete zucht
Boven het stadje Workum hangt een hele vieze lucht
Een zilvermeeuw slaat onverwacht maar zeker op de vlucht
De beurtveer en de strontrace zijn in vol ornaat terug

Workum.nl

En dan gaat het los; hijs het zeil en licht de tros.

Daar op het meer, het IJsselmeer
Ja daar gaat het flink te keer in de strijd met de elementen
Om de stront weer uit te venten, moet je meesterzeiler zijn
Want in de staart zit het venijn.
Daar op het meer, het IJsselmeer
Als het de beurt is aan het veer, elke haven wordt bevaren
Om de buit weer in te klaren en ze blijven steeds maar gaan
Tot ze moe zijn en voldaan.

In Workum is het feest vanavond en vannacht
De haven is verlaten want de strijd is weer volbracht
Met een beetje bier komt elke zeeman weer op kracht
Dan komen de verhalen waarop eenieder heeft gewacht
Van de heldenmoed, want tradities zijn hier goed.

Daar op het meer, het IJsselmeer
Ook al waait de wind niet meer, dan gaan we beulen in de jaaglijn
Iedereen die wil daarbij zijn
Pas als de wind weer waaien gaat
Komt de klipper aan de praat

Daar op het meer, het IJsselmeer
Waar gewerkt wordt als een beer, want niemand wil verliezen
Dus pak snel je biezen
Voor je het weet is het te laat, maar dat is zoals het gaat op het IJsselmeer.

HITS & BITS TRACK AND TRACE

Zeilvracht.nl werd in de wedstrijdweek 26.104 keer bezocht. Het drukst was het op maandag 22 oktober met 8,278 bezoeken. Er werd in de wedstrijdweek veelvuldig getwitterd en ook op facebook kwamen reacties binnen. Via verschillende sites werd T&T zeer goed bekeken. De gemiddelde kijktijd is dusdanig, dat we een nieuw woord voor de Dikke van Dale hebben: T&T-verslaving!

Statistieken track and trace Strontrace en Beurtveer van Henk Keizer

Statistieken Track & Trace		2011	2012
Strontrace	Totaal aantal bezoeken	9.735	17.654
	Unieke bezoekers	3.853	5.338
	Totale kijktijd	964.222	1.061.018
	Gemiddelde kijktijd per unieke bezoeker	4 uur 10 min	3 uur 18 min
	Replay (2012 t/m 31 oktober)	1.180	1.127
Beurtveer	Totaal aantal bezoeken	2.587	8.217
	Unieke bezoekers	1.024	3.171
	Totale kijktijd	245.158	367.166
	Gemiddelde kijktijd per unieke bezoeker	2 uur 59 min	1 uur 55 min
	Replay (2012 t/m 31 oktober)	501	1.204

	Oorsprong (SR + BV samen)	Bezoeken
1.	Netherlands	24501
2.	Germany	335
3.	United Kingdom	101
4.	Belgium	80
5.	United States	79
6.	(not set)	78
7.	France	57
8.	Switzerland	55
9.	Spain	29
10.	South Africa	25
11.	Italy	23
12.	Portugal	19
13.	Ireland	15
14.	Canada	14
15.	Austria	12
16.	Netherlands Antilles	11
17.	Philippines	10
18.	Sweden	9
19.	Australia	3
20.	China	3
21.	Vietnam	3
22.	Morocco	2
23.	New Zealand	2
24.	United Arab Emirates	1
25.	Denmark	1
26.	Egypt	1
27.	Israel	1
28.	Malaysia	1
29.	Norway	1
30.	Romania	1
31.	Serbia	1

Uitdelen van de voedselpakketten

Tekenen van de cognossementen

VERSLAG GEBRUIKERSOVERLEG DD 1 NOV. 2012
aangepaste bediening bruggen en sluizen IJsselmeer en randmeren

Ik was twee weken geleden te gast op het gebruikersoverleg van Rijkswaterstaat. Reden hiervoor is de gewijzigde situatie mbt de bediening Krabbersgatsluis vanaf 1 november. Ik heb aangekondigd dat wij een nachtbediening zullen aanvragen voor maandag, dinsdag en woensdagnacht, teneinde onze wedstrijden normaal doorgang te laten vinden.
Ik heb mijn bezorgdheid geuit over de uitvoering op lange termijn. De reden daarvan is niet dat ik de goede intenties van de vaarwegbeheerder op dit terrein wantrouw, maar zorgelijk is dat er voor deze nachtbediening een bescheiden budget beschikbaar is, waarbinnen het moet worden geregeld. Ik kan niet overzien of het plafond van dit budget wordt gehaald, maar met name voor de woensdagavond dreigt -bij bezuinigingen- een probleem. Er zijn omstandigheden waaronder wij de woensdag bediening niet veel nodig hebben, omdat de meeste schepen dan al zijn gepasseerd. Maar onder sommige omstandigheden -die zich toevallig dit jaar voordeden- is de woensdagnacht bediening essentieel voor onze wedstrijden.
Onze zorg betreft daarbij de veiligheid bij het ontbreken van nachtbediening. Deelnemers nemen een veilige passage door de Houtribsluizen mee bij hun afweging op welk moment het Krabbersgat gepasseerd moet worden. Wij zien als organisatie de passage van de Houtribsluizen als één van de grote veiligheidsrisico's van ons evenement.
Een nachtbediening van de Krabbersgatsluizen is daarom voor een veilige vaart essentieel.
Alle aanwezigen waren het met ons eens. Met name de vereniging Schuttevaer steunde ons standpunt. (BBZ was niet aanwezig) RWS gaf te kennen dat de aanvraag van nachtbediening juist is bedoeld om evenementen als de onze te faciliteren. Wel heeft RWS geen invloed op het beschikbare budget. daar zit mogelijk op termijn een risico.

(Tot op dit moment waren de notulen nog niet beschikbaar vandaar het persoonlijke verslag)
Tot zover, Groet, Hugo

VRIJWILLIGERS BEDANKT!

De Beurtveer en Strontrace was niet mogelijk geweest zonder alle vrijwilligers die zich belangeloos hebben ingezet.

Waarnemers
Hartelijk dank, we hebben bijzonder goede informatie gehad maar we maken de namen natuurlijk niet bekend!

Vuurtje op de toren
Reid de Jong en Wietse

Commissies
Technische-,meet- journaal- en protestcommissie

Wedstrijdleider en havenmeester
Jantien Milders-Lubbert en Johannes Hobma

In Dubio
Leo en Hanna Versloot

NOTULEN 2E STRONTRACEVERGADERING 25 oktober 2012 a/b van de In Dubio

Aanwezig; schip- schippers in volgorde van loting

nr	Schip	Schipper	Cognossementen
	Lichte stront		
1.	Engelina Smeltekop	Age Veldboom	**X**
2.	Deo Volente	Willem Plet	**X**
3.	Dicky van der Werf	Martijn Fakkeldij	**X**
4.	Rust na Arbeid	Martin Brühl	**X**
5.	Eelkje II	Klaas Jan Koopmans	**X**
6.	Vriendschap	Bernard van Hemert	**X**
7.	Geertje Rosa	Jelle Reid de Jong	**X**
	Zware stront		
1.	Karin	Rudolf Le Poole	**X**
2.	Dankbaarheid	Arno Westra	**X**
3.	Maria	Bastiaan Krom	**X**
4.	Catharina Anna	Reid Jelles de Jong	**X**
5.	Willem Jacob	Tsjerk Hesling Hoekstra	**X**

Welkom door de voorzitter, Hugo van Aalderen

Het was een bijzondere wedstrijd. Complimenten voor de strontschippers want alle schepen zijn gefinished. Ook hebben we sinds jaren weer een prijsuitreiking op donderdagavond, misschien wel dankzij de inbreng van de jongeren waar we dit afgelopen jaar op ingezet hebben en die we heel belangrijk vinden. Het zijn nog vooral veel zonen en dochters van. Het niveau is hoog en laten we dit vooral doorzetten.
Age Veldboom; Als je aap leert klimmen dan schijt hij op je kop…. En dat is niet leuk.

Volgend jaar, 2013, is het jubileumjaar en dan willen we graag nog meer schepen.

De VPRO met het programma Nederland van Boven heeft mooie plaatjes kunnen maken en we kunnen ons verheugen op de uitzendingen die vanaf nov. 2013 worden uitgezonden.

Het beurtveer heeft dit jaar geen enkele protest. De strontrace heeft er dit jaar 6.
Hendrik Boland is verhinderd om verslag uit te brengen. Pieter Jan de Keijser gaat dat dit jaar doen.

Age en zijn mannen aan de soep, Peter van den Klinkenberg

Woord van de wedstrijdleider, Jantien Milders Lubbert

Het was een superwedstrijd met onderling veel strijd. Door de T&T konden we dat natuurlijk goed volgen en dat leverde hier waarschijnlijk dezelfde discussies en afwegingen op die jullie hadden. Het was leuk om jullie te zien. Het was ook leuk om alle foto's en filmpjes te zien. Jullie zijn wel duizenden keren op de foto gezet. En iedereen was blij met het notarisbootje in Warmond….
Age Veldboom; Ik had net aan mijn bemanning uitgelegd dat de mensen in Warmond en omgeving toch heel anders waren dan bij ons thuis, een stuk sjieker en beschaafder zeg maar en om dat te

onderstrepen wees ik op het notarisbootje wat ons tegemoet kwam varen. Toen we dichterbij kwamen hoorden we een enorme herrie en zagen we een zootje ongeregeld aan boord en bleek "onze" fanclub erin te zitten.

Hoe staan de zeilen erbij? Henk Keijzer

Ik heb nog één opmerking en dat betreft het zeiljacht in de Ringvaart met schade. De eigenaar is erg geschokt vooral doordat het medezeilers zijn die hem dat aangedaan hebben. Schade is geld maar het gaat om de houding en die is respectloos.
Enkele opmerkingen in de discussie die ontstaat.
Voeten vegen e.d. lukt niet als je aan het jagen bent
Het gaat niet alleen om modder en vegen maar er is echt aantoonbare schade.
Er is toch een zeker recht van jaagpad want het is een doorgaande waterweg en de vaarwegbeheerder zou dit toch aan deze scheepseigenaren duidelijk moeten maken. Het is ook raar dat deze bewoners zo veel dure jachten aanmeren en ook nog elektradraden over de weg spannen. Hebben ze daar wel vergunning voor?
Onze eerste reactie zou begrip en hoffelijkheid naar de eigenaar moeten zijn en daarna nadenken over hoe we onze wedstrijd toch kunnen varen.
Ik, Jantien, heb 2 voorstellen;

1. we gaan tijdens het rondje langs de Ringvaart wat we altijd voor de wedstrijd doen ook de bewoners informeren over onze race.
2. een reglementvoorstel voor een verbod om over bootje te klimmen.

De journaalcommissie heeft nog nooit zulke goed ingevulde journaals gezien! Er zijn echter nog 2 aandachtspunten;

1. In het journaal zitten 2 exemplaren van de bemanningslijst. Het is de bedoeling dat je ze allebei identiek invult en er één in het journaal laat zitten en er één aan de organisatie geeft tijdens de eerste schippersvergadering.
2. Je moet wel de motortijden invullen want die maak je namelijk wel!

Aangemelde protesten

	Tegen	door	reden
1.	**Eelkje II**	**WL**	**schipper niet bij de 1e vergadering**
			schipper niet gebeld in motorgebieden
2.	**Rust na Arbeid**	**JC**	**schade gevaren, niet gemeld bij WL**
3.	**Dicky van der Werf**	**Rust na A**	**ongeoorloofd motorgebruik Schipholbrug**
4.	**Dicky van der Werf**	**WL**	**onjuiste navigatieverlichting in A'dam**
5.	**Engelina S**	**JC**	**kluiverboom niet opgetopt in sluis**
6.	**Maria**	**Willem Jacob**	**art. 3.1.4**

Pieter Jan de Keyser; ondanks het mooie weer en de zachte wind zijn er 6 protesten:
Ad 1. Het protest is ontvankelijk verklaard en gegrond
De schipper hoort bij de vergadering te zijn.
Er is heel veel te zeggen over voor en tegens en dus is de strafmaat arbitrair.
Sanctie; 10 min. zeiltijd (namelijk 10 min. te laat nadat hij gebeld is)
De schipper hoort zich te melden cf art. 3.3.1.

Het is niet essentieel want het is ook terug te vinden in het journaal.
Sanctie; 5 min. zeiltijd

Ad 2. Het protest is ontvankelijk verklaard en gegrond
De sanctie is 5 uur zeiltijd als de schade onvolledig is afgehandeld cf art. 4.2.3.
Technisch is er alleen een vermoeden en geen bewijs van schade.
Geen sanctie

Ad 3. Het protest is ontvankelijk verklaard en gegrond
Er zijn geen sancties meer opgenomen in het reglement.
Verwarrende situatie met brugwachter
Vanwege de onduidelijkheid wordt het voordeel afgenomen en als straf verdubbeld.
Sanctie; 30 min. zeiltijd

Lossen van stront in Warmond, Henk Keijzer

Ad 4. Het protest is ontvankelijk verklaard en gegrond
Navigatieverlichting leidt tot diskwalificatie cf art. 4.2.3.
Protestcommissie besluit dat dit geldt als het bekend is dat verlichting niet deugt.
In dit geval is kennelijk op enigerlei moment verlichting ontstoken, voordeel van de twijfel
Geen sanctie

Ad 5. Het protest is ontvankelijk verklaard en gegrond
Niet gevonden in het BPR
Kluiverboom volgens botters een iets ruimer begrip.
Vanwege ruimte en overlast moet dit weggenomen worden.
Tijdwinst t.o.v. binnenhalen – uitbrengen
Sanctie; 15 min. zeiltijd
 # TC/MC meet in wezen een ander schip dat er gaat varen. Ondervangen in het reglement!!

Ad 6. Het protest is ontvankelijk verklaard en afgewezen
Protest voornamelijk tegen "de toon die de muziek maakt" Op zich goed om daar met elkaar alert op te blijven. Protestcommissie kan zich onvoldoende beeld vormen of er werkelijk sprake is van overtreding reglement

Passeren Kolksluis, Peter van den Klinkenberg

Voorlopige zeiltijden worden uitgedeeld

Rondvraag

Uitbetaling van de cognossementen bloembollen door Letty Swart

Sluiting

UITSLAGEN STRONTRACE 2012

Zware Stront

Plaats Schip	*Schipper*	*Tijd (u:m)*
1 Maria	Bastiaan Krom	69:25
2 Karin	Rudolf Le Poole	70:58
3 Willem Jacob	Tsjerk Hesling Hoekstra	72:17
4 Dankbaarheid	Arno Westra	72:41
5 Catharina Anna	Reid Jelles de Jong	75:29

Bemanning Maria viert overwinning zware Strontrace 2012

Lichte Stront

Plaats Schip	*Schipper*	*Tijd (u:m)*
1 Eelkje II	Klaas Jan Koopmans	50:03
2 Rust na Arbeid	Martin Brühl	50:29
3 Dicky van der Werf	Martijn Fakkeldij	52:21
4 Vriendschap	Bernard van Hemert	67:31
5 Engelina Smeltekop	Age Veldboom	68:01
6 Geertje Rosa	Jelle Reid de Jong	70:01
7 Deo Volente	Willem Karel Plet	72:43

Klaas Jan Koopmans, schipper Eelkje II, krijgt bos bloemen van de nieuwe voorzitter van het Zeilvaartcollege. Eelkje II won de Lichte Strontrace 2012.

Stronttocht

Plaats Schip	*Schipper*	*Tijd (u:m)*
1 De Verandering	Richard Willart	69:54

Prijzenoverzicht Strontrace 2012

Klassement

1e prijs zware stront	brijlepel	**Bas Krom; Maria**
1e prijs lichte stront	brijlepel	**Klaas Jan Koopmans; Eelkje II**
1e prijs Stronttocht	theelepel	**Richart Willart; Verandering**

1e in Warmond

Zware stront	wisselbeker	**Tsjerk Hoekstra; Willem Jacob**
Lichte stront	wisselbeker	**Klaas Jan Koopmans; Eelkje II**

Journaalprijs

strontschipper	Groot boek "Helena"	**Arno Westra; Dankbaarheid**
schrijver	Pen	

Aanmoedigingsprijs	Groot boek "Noordpolderzijl"	**Willem Plet; Deo Volente**

* *Jongste schipper die voor het eerst meedoet als schipper*

Snelst door Amsterdam

91 minuten	Boek "Harrie de Groot"	**Martin Brühl; Rust na Arbeid**

Rode Lantaarnprijs	Flesje Rum "Tres Hombres"	**Reid Jelles de Jong; Catharina Anna**

Hard zwoegen in je eentje de Maria in gang trekken, Peter van den Klinkenberg

Geen idee of die landvast in een keer om de paal zat, Peter van den Klinkenberg

NOTULEN 2E BEURTVEERVERGADERING 25 oktober 2012 16.00u a/b van de Avontuur

Aanwezig schippers- schip

1.	Avontuur 1-mast	Tom Lamsma	
2.	Avontuur 2-mast	Boudewijn Ridder	te laat
3.	Bruinvisch	Cees Dekker	
4.	Confiance	Jan Willem Tetteroo	
5.	Dankbaarheid	Dirk Bruin	te laat
6.	De Arend	Michiel Goeman	
7.	Elizabeth	Jan Dekker	
8.	Hendrika	Wietse van Lingen	
9.	Hoge Wier	Sacha Emmerik	
10.	Johanna Engelina	Laurens Sinaasappel	
11.	La Bohème	Leon van der Loo	
12.	Lutgerdina	Mark Muller	
13.	Mallejan	Wessel Dieben	
14.	Moeke Zorn	Thomas de Boer	
15.	Nicolaas Mulerius	Freek Langejan	
16.	Noordstar	Sjoerd de Jong	
17.	Noordster	Jan Post	
18.	Overwinning	Joost Martijn	
19.	Pallieter	Remy de Boer	
20.	Vrouw Leentje	Joop van de Kamer	te laat
21.	Waterman	Arno van Aartrijk	
22.	Waterwolf	Jelte Toxopeus	
23.	Wending	Jodi Apeldoorn	

Welkom door de voorzitter, Hugo van Aalderen

Het was een geslaagde wedstrijd. Er was wel mist in de stront en geen mist in de beurt en er zijn geen protesten!!

Wederom veel hits en bits. Op maandag 2400 unieke hits alleen voor de beurt, op dinsdag 3600, op woensdag 3350.
Cees Dekker; leuk, dat ga ik volgend jaar ook doen
Laurens Sinaasappel; de Elizabeth heeft maar één mast i.p.v. 3
Jan Dekker; hé, dan heb je gekeken!!
Laurens Sinaasappel; ja, ik ben al een paar uurtjes binnen…

Geen wind, dan maar peddelen dacht Cees Dekker van de Bruinvisch

Nog 2 dingen;
Om 20.30 uur is de prijsuitreiking door Hans Boekhoven (voorzitter ZVC) en Maarten Offringa (wethouder Sud west Fryslan) en direct na de vergadering is de replay van de T&T

Woord van de wedstrijdleider, Jantien Milders Lubbert

Het was geweldig met de start. Wel mist, geen mist, toch gestart en niet later. Blij dat het zo is gelopen dat het is gelopen. Het uitstellen van de finishtijd is lastig. Wij zien dat natuurlijk wel aankomen maar je kan niet halverwege toch gaan zeggen want er zijn dan al tactische beslissingen genomen. Daarom was ik ook zo blij met jouw (Joost Martijn) opmerking bij de 1e schippersvergadering "dit is het spelletje".

Bij Schellingwoude hadden sommige schepen meer slagen nodig en dat baarde de sluismeester nogal zorgen en heeft hij schepen aangeroepen om de motor te starten. Op dat moment kan je niet reageren met de opmerking dat dat niet mag van onze wedstrijd. De aanwijzingen van de Autoriteiten dienen altijd opgevolgd worden.
Laurens Sinaasappel; klein voorstel om het kruisen in het IJ te voorkomen is dat de liggers (ankeraars) wat meer naar Durgerdam gaan liggen zodat je wat meer ruimte hebt om weg te kruisen.
Jelte Toxopeus; totdat je start mag je gewoon je motor gebruiken, reglementair! Je moet zeilend ankerop maar daar tussen in mag je motoren.

Wat heel erg leuk was waren alle tweets en foto's. Ik denk dat we dat volgend jaar weer op deze manier moeten doen.

Aangemelde protesten

Tegen	**door**	**reden**
Geen	**-**	**-**

Woord van de protestcommissie
-

Vragen en / of opmerkingen?
-

Uitdelen van de voorlopige uitslag, bekijk het goed

Geen Penning indien:
DNQ heeft niet alle verplichte havens gedaan
DNF is niet reglementair gefinished
Thomas de Boer; Het is raar dat als je veel gemotord hebt om op tijd binnen te zijn, je wel in de uitslag voorkomt en als je zeilend te laat binnen komt je niet in de uitslag voorkomt.
Jan Willem Tetteroo; Het is niet alleen raar maar ook zuur, wij waren 3 minuten te laat binnen!
Jan Post; Eerder maakte ik me niet zo druk over de uitslag maar nu met de T&T de hele wereld meekijkt vind ik het toch wel belangrijk dat de bedoeling van de wedstrijd goed voor het voetlicht wordt gebracht dus moeten we dit echt gaan aanpassen.
Bestuur; wij ontvangen graag een reglementswijzigingvoorstel want dat is de enige manier om dit aan te passen en we denken dat iedereen dit zo voelt!

Johanna Engelina wordt afgeduwd in Hoorn, Margriet Lakeman

Sluiting

UITSLAG BEURTVEER 2012

Plaats Schip	*Schipper*	*Motor minuten*	*Facultatieve havens*	*Tijd (u:m)*
1 La Bohème	Leon van der Loo	0	4	36:42
2 Hoge Wier	Sacha Emmerik	0	4	40:41
3 Overwinning	Joost Martijn	0	4	42:59
4 Waterwolf	Jelte Toxopeus	0	4	47:33
5 Pallieter	Remy de Boer	0	4	48:29
6 De Arend	Michiel Goeman	0	4	52:08
7 Avontuur 2-mast	Boudewijn Ridder	0	4	52:12
8 Hendrika	Wietse van Lingen	0	4	52:43
9 Nicolaas Mulerius	Freek Langejan	0	4	52:53
10 Avontuur 1-mast	Tom Lamsma	0	4	53:34
11 Waterman	Arno van Aartrijk	0	4	53:59
12 Noordstar	Sjoerd de Jong	0	4	58:46
13 Bruinvisch	Cees Dekker	0	3	51:17
14 Johanna Engelina	Laurens Sinaasappel	6	4	49:41
15 Vrouw Leentje	Joop van de Kamer	3720	2	58:24
16 Lutgerdina	Mark Muller	8080	4	58:42
17 Confiance	Jan Willem Tetteroo	0	4	DNF
18 Elizabeth	Jan Dekker	0	4	DNF
19 Mallejan	Wessel Dieben	0	3	DNF
20 Dankbaarheid	Dirk Bruin	8484	0	DNF
21 Wending	Jodi Apeldoorn	0	4	DNQ
22 Noordster	Jan Post	0	3	DNQ
23 Moeke Zorn	Thomas de Boer	0	2	DNQ

DNF=did not finish; is niet reglementair gefinished
DNQ= did not qualify; heeft niet alle verplichte havens gedaan

Rectificatie
Geheel ten onrechte werden in eerste instantie de Wending, Noordster en Moeke Zorn niet in de uitslag vermeld. Tijdens de prijsuitreiking in de Klameare zijn ook niet alle schippers op het podium gevraagd. Excuses daarvoor.

Leon van der Loo en zijn bemanning wonnen met de La Bohème de Beurtveer 2012

Prijzenoverzicht Beurtveer 2012

1e in Workum zonder motorminuten

Klaske & Johnnie trofee Wisselbeker **Leon van der Loo; La Bohème**

* *Aangeboden door Klaske en Johnnie; Zij waren de eigenaren van Seeburgh waarvan uit in den beginne de strontrace en het beurtveer georganiseerd werden.*

Door licht het snelst

172 minuten Wisseltrofee; ** **Remy de Boer; Pallieter**

** *Bel met inscriptie, aangeboden door Jaap Baalbergen van de BBZ*
Goed vakschipperschap; minste totaal aantal zeilminuten doorgebracht in licht gebied.

Journaalprijs

Beurtschipper Groot boek "Helena" **Leon van der Loo; La Bohème**
Schrijver Pen

Aanmoedigingsprijs

Beurt; *** Groot boek "Noordpolderzijl" **Sjoerd de Jong; Noordstar**

*** *Schipper heeft de eigenaar van de Noordstar aan een startbewijs geholpen voor de toekomst*

Pechprijs

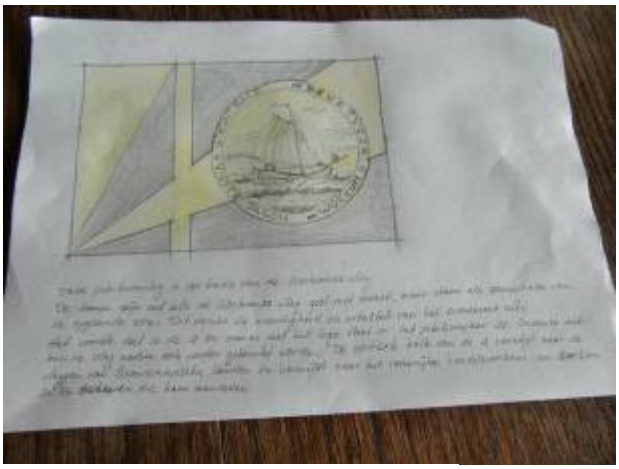
Beurt; **** Flesje Rum "Tres Hombres" **Jan Willem Tetteroo; Confiance**

**** *3 minuten te laat binnengekomen*

Opdracht Beurt

1e prijs Groot boek "Een veger wind" **Mark Muller; Lutgerdina**

1e prijs voor ontwerp jubileumvlag ging naar de Lutgerdina



2e prijs voor ontwerp jubileumvlag was voor de Moeke Zorn

3e prijs ging naar de Johanna Engelina

INSCHRIJVINGEN 2013

Tot dusver…

Beurtveer
1. Arend Michiel Goeman
2. …

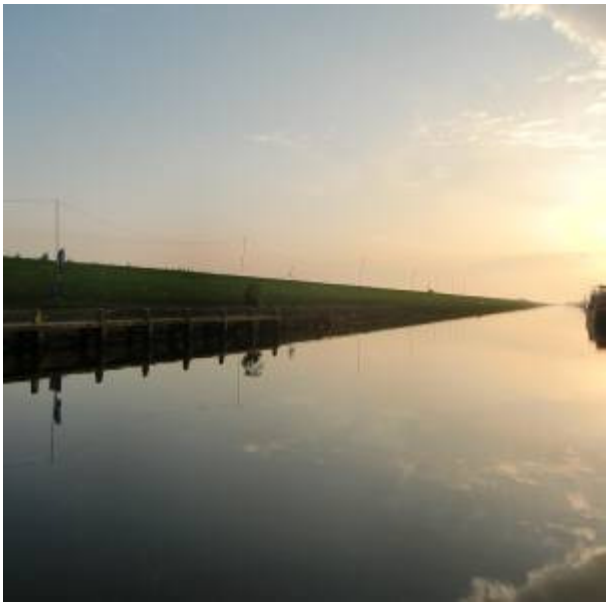
Lichte Stront
2. …

Zware Stront
1. Willem Jacob Tjerk Hesling Hoekstra
2. …

Dubbele stronttocht (geen penning)
1. …
Schippers meld je aan, het kan weer:
info@zeilvracht.nl.

BEMANNINGSPOOL

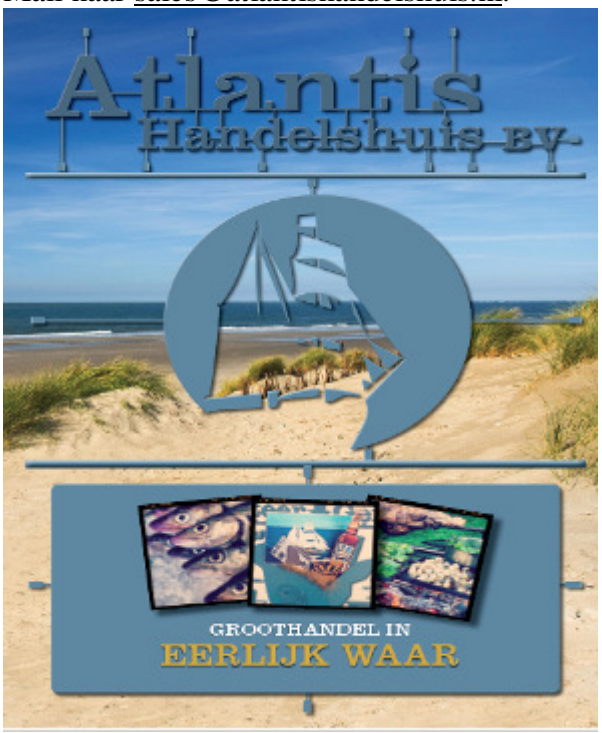
Voor het eerst dit jaar hadden we een pool met 4 bemanningsleden en een flink aantal jongeren die graag wilden meedoen met de Strontrace. Het is helaas niet gelukt om ze allemaal een plek te geven op een Strontschip. Schippers, ook voor volgend jaar kun je een beroep doen op deze enthousiaste mensen! Hou de website en Vrachtbrief in de gaten.



ORIGINEEL KERST- OF RELATIEGESCHENK?

Atlantis Handelshuis is gestart met de voorverkoop van unieke relatiebouwdozen (voor Kerstmis 2012 en zomaar, als blijk van waardering).
De verwendozen zitten boordevol lokale, fair trade, biologische, Waddengoud en Tres Hombres producten. Dus niet zomaar een traktatie maar een met een verhaal. Dit alles geproduceerd en verhandeld door lokale en regionale handelspartners van Atlantis.

Mail naar sales@atlantishandelshuis.nl.



VOORSTEL VERENIGINGSBELEID 2012-2017

Beurtveer en Strontrace moeten nog tot in lengte van dagen blijven bestaan. Met het evenement willen we het vrachtzeilen levend houden, stimuleren en bekend maken bij het grote publiek. Het bestuur heeft dit voorjaar nagedacht over de toekomst van de vereniging. Dit heeft geleid tot een concept plan met beleidsvoornemens voor de komende 5 jaar. Wat vind jij hiervan. Laat het ons weten via info@zeilvracht.nl. Het volledige beleidsplan is uiteraard bij ons op te vragen. Het bestuur praat in januari over dit beleid verder.

Voorstel toekomstige koers van de vereniging

De vereniging Zeilvracht wil over 5 jaar steviger, groter en interessanter zijn voor de buitenwereld dan nu. Hiervoor is het noodzakelijk dat:

1. jaarlijks minimaal 15 schepen deelnemen aan de Strontrace en minimaal 15 schepen aan de Beurtveer;
2. de bemanning op deelnemende Strontschepen voor zeker de helft uit jongeren bestaat;
3. de vereniging ca. 400 leden heeft;
4. het voortbestaan van Beurtveer- en Strontrace is gewaarborgd en daarmee ook de traditionele schipperskunst.

Voorstel actiepunten 2012-2017

Hieronder staan de in het beleidsplan genoemde actiepunten op een rij:

1. De Beurveer meer bekend maken bij het grote publiek.
2. Het imago verbeteren dat de Strontrace heeft bij potentiële strontschippers
3. meer strontschippers met schepen en bemanning interesseren voor de Strontrace
4. Jongeren (voor de Strontschepen) werven.
5. Actief leden werven tijdens het evenement.
6. Lidmaatschap aantrekkelijk maken.
7. Het beter verwoorden van ‘de geest van de wedstrijd’ in reglementen Beurtveer en Strontrace.
8. Op termijn vereenvoudiging reglementen Beurtveer en Strontrace.
9. Op termijn op zoek naar keerpunt aan een kade voor de Beurtveer.
10. Indien succesvol, de trainingen voor jongeren voortzetten en doorontwikkelen.
11. De samenwerking en onderlinge afstemming over het evenement met betrokken verenigingen verbeteren.
12. Kennis gaan uitwisselen met andere besturen die vergelijkbare zeilevenementen organiseren.

Het is de bedoeling om het voorgestelde beleid en de actiepunten te verwerken in een uitvoeringsplan per jaar. Halverwege en na afloop van de periode 2012-2017 kijken we wat we van al onze ideeën hebben kunnen realiseren. We zijn benieuwd naar jullie reactie.

Start Strontrace 2012, Koos op Workum.nl

EVALUATIE JONGERENPROJECT 2012

Werven en trainen
In 2012 zijn we begonnen met het werven van jongeren voor de Strontrace. In het voorjaar melden zich 13 enthousiaste jongeren aan. Het plan was om met hen een aantal sessies te gaan trainen (2 of 3 weekenden). Vervolgens konden deze jongeren dan worden ondergebracht op Strontschepen.

Reglementswijziging
Als maatregel op de achtergrond was het reglement gewijzigd, waardoor een nieuweling -ongeacht de leeftijd- voor 2/3 meekon met en maximum van drie per schip.

6 deelnemers aan de Strontrace
Uiteindelijk zijn er 9 jongeren overbleven (afvallers door examens, drukte, etc.), waarvan er 6 aan de Strontrace hebben meegedaan. Bij één deelnemer is het niet gelukt om deze te plaatsen en 2 deelnemers waren wel enthousiast, maar hadden op de beslissende momenten geen tijd. Van de 6 jongeren uit het bestand die uiteindelijk meededen, waren er drie kind van (oud) deelnemers en daarnaast kwamen er twee uit het netwerk van een deelnemer. Feitelijk heeft er dus maar 1 jongere zonder bestaand netwerkcontact deelgenomen.

Nicolien en Stijn trekken de Karin voort

Mattenschippersrace succesvolle oefening
Als eerste oefening is met 7 jongeren verdeeld over 3 schepen, meegedaan aan de Mattenschippersrace. Deze deelnemers waren erg enthousiast. De beide trainingsweekenden die daarop hadden moeten volgen, konden helaas door gebrek aan belangstelling niet doorgaan. Zowel in Juni als in september waren er 3 belangstellenden. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat in september 5 jongeren al waren ingedeeld op een Strontschip en met die bemanningen al aan het voorbereiden waren.

Positieve uitstraling en publiciteit
Was dit traject daarmee een succes? Afgaand op de getallen en de trainingsweekenden niet. Maar het jongerenproject heeft naar buiten toe wel een uitstraling gehad die ertoe heeft bijgedragen dat er meer nieuwe en jonge bemanningsleden deelnamen dan tevoren. Op de Karin en de Willem Jacob waren 3, resp. 4 jongeren ingescheept. Daarnaast hadden zeer veel schepen nieuwe bemanningsleden. Dit laatste was m.i. ook te danken aan de publiciteit die we hebben gekregen. Het lijkt er overigens op dat de deelnemers uit het project blijvers zijn.

Voorstellen voor vervolg

* blijven uitstralen dat we op zoek zijn naar nieuwe en jonge bemanningsleden.
* de beleidswijziging handhaven of misschien wel uitbreiden (2 voor de prijs van 1).
* de bemanningspool handhaven en jongeren met voorrang plaatsen.
* schepen/schippers bereid vinden de Mattenschippers-, Turf/ en Strontrace te gaan varen.

Kortom
Feit is dat bij de Strontrace de verjonging is ingezet. Meer nog dan de concrete acties, heeft de ruchtbaarheid, de publiciteit en het beroep op de leden daarbij gewerkt en dat willen we graag zo voortzetten.

S@IL
Misschien is het jullie ontgaan. Maar tijdens de Beurtveer en Strontrace vond een gedenkwaardige startconferentie in Hotel Galamadammen plaats. De Provincie Friesland heeft 3,5 mln euro gekregen om met een partnerschap van landen rondom de Noordzee de ontwikkeling naar zeilende vrachtvaart te faciliteren. De Tres Hombres is een van de partners.

Op donderdagmiddag na de wedstrijd hebben de Arend en de Bruinvisch de deelnemers aan de startconferentie voor een tochtje aan boord gehad. Zo hebben ze kennis kunnen maken met onze vereniging en de 'Shit' Race. "*Sharing a great vision of a sail cargo future with passionate people in a hospitable place surrounded by beautiful boats – doesn't get much better than that!*" Aldus, een van de deelnemers.
Onderweg hebben Arjen Mintjes en Gjalt de Jong in het Engels een verhaal gehouden op de schepen over onze vereniging en onze wedstrijden. Zelfs hebben we voor deze gelegenheid een Engelstalig folder gemaakt.

Eén en ander viel goed in de smaak, getuige ook het onderstaande stukje dat Robbert van Hasselt ons stuurde.
Bij deze nogmaals, Cees, Michiel, Arjen, Gjalt, en alle anderen die een bijdrage leverden aan onze gastvrijheid, bedankt!

De komende tijd houden we jullie op de hoogte van wetenswaardige ontwikkelingen binnen het project. Karine en Hugo

De Ecoliner

"Europa's maritieme toekomst is gebouwd op haar maritieme verleden".

Honderd jaar geleden begon de transitie van zeilende vrachtvaart naar vervoer met verbrandingsmotoren, met aarzelende kleine stappen, niet serieus genomen door hun concullega 's. Langzamerhand ging echter iedereen over op de gemotoriseerde vrachtvaart. Nu de olie langzamerhand op raakt ziet men om naar alternatieven en wordt weer gekeken naar hoe het vroeger ging en hoe we weer gebruik kunnen maken van de wind die altijd aanwezig is. De Tres Hombres waren de eerste pioniers die inmiddels met de Schoenerbrik Tres Hombres vrachtvaren over de wereld met onder meer rum en chocola. De roep om alternatieven voor duurzaam transport wordt steeds groter en inmiddels is er sprake van een onderzeese swell die de zeilende vrachtvaart letterlijk nieuw leven in blaast. Het bijzondere is dat de Tres Hombres uiteindelijk door Reid de Jong en de vereniging zeilende vrachtvaart werden geïnspireerd tot het verwijderen van de motor uit hun schoener om emissievrij vracht te gaan varen.

Heel langzamerhand gaat ook de reguliere wereld meer geloven in windvoortstuwing naast de voortstuwing door verbrandingsmotoren en is de tijd rijp voor het betrekken van mainstream organisaties bij de zeilende vrachtvaart. Fair Transport, Arjen van Veen en Robbert van Hasselt van idmm, (beiden geïnspireerd door Reid, stront en beurt) zetten de eerste lijnen uit naar het project SAIL wat door de Europese unie met Interreg geld gefinancierd zou moeten worden. Robbert werkt verder aan het projectontwerp en aan een internationaal partnerschap dat de zeilende vrachtvaart verder gaat brengen. Niet voor niets is de provincie Fryslan, van wie het bloed van de zeilende vrachtvaart van skûtsjes en tjalken door de aderen stroomt, degene die uiteindelijk zijn nek uit durft te steken en als officiële aanvrager op gaat treden voor het project.

Er is daarna nog heel wat water door It Soal gestroomd voordat het project werd goedgekeurd dankzij stevige promotie van de provincie.

Het resultaat mag er zijn, de komende drie jaar mogen we met een internationaal partnerschap van reders, scheepswerven, gemeentes, havens, universiteiten en ingenieurs, de zeilende vrachtvaart verder brengen. In totaal is daar 3,4 miljoen Euro voor beschikbaar.

Ons project is in 5 onderdelen opgesplitst:
1: Promotie en publiciteit van de zeilende vrachtvaart.
2: Engineering en design, ontwikkeling tuig, romp, sleeptankproeven.
3: Economie, ontwikkelen van verschillende economische scenario's en business plannen.
4: Beleid en wetgeving, classificaties, arbo, lobby richting Brussel.
5: Alliances, vinden en betrekken van vrachteigenaren en investeerders.

De Kick off meeting was op 24 oktober en het project werd geopend door (jong en oud), Reid de Jong en Marit Bouwmeester zilver in de Olympische Laserklasse.

De eerste conferentie viel gelukkig samen met de stront en de beurt. Dankzij de flexibele opstelling van de vereniging Zeilvracht, die ook wel wat anders te doen hadden…,werd het mogelijk om ons partnerschap kennis te laten maken met de strontrace.

Tussen de workshops door stapte het partnerschap aan boord van de Bruinvisch en de Arend in Hindeloopen en arriveerden na een paar klapjes in Workum waarbij uiteraard door het partnerschap stront geladen en gelost moest worden. Voor de meesten was dit een eerste ervaring met de zeilende vrachtvaart en ze waren diep onder de indruk van het varen en het enthousiasme van de bemanningen. En ook de vis die emissievrij werd gevangen werd gewaardeerd.

Voor meer informatie zie ook www.nsrsail.eu

En voor wie nog ideeën heeft: We zoeken nog investeerders en vrachteigenaren om de business cases rond te krijgen!
Er is ook een LinkedIn groep waar u zich aan melden en mee kunt doen aan de co-creatie van het moderne zeilende vrachtschip.
U kunt ons volgen op Twitter, wilt u twitteren over SAIL? #nsrsail is onze hashtag.
Wilt u in de toekomst bijeenkomsten bezoeken van SAIL? U kunt zich voor de nieuwsbrief inschrijven via de site om op de hoogte te blijven.

Robbert van Hasselt,

REGLEMENTWIJZIGINGVOORSTELLEN VOOR DE ALV OP 16 NOVEMBER 2012

Tot zover zijn de volgende voorstellen c.q. overwegingen ingediend door verschillende leden
Deze voorstellen zijn door het bestuur in de bestuursvergadering van 8 november besproken
 # is de reactie van het bestuur; let wel dit is niet bindend. Als blijkt dat de leden het punt anders wil bespreken dan wel besluiten dan is dat aan de ALV omdat we een vereniging zijn.

Algemeen

Op de voorkant van het reglement 2 telefoonnummers vermelden met tekst tussen haakjes
0515-54 36 56 (voorkeur)
06-207 72 254 (indien bezet)
 # Niet nodig want beide nummers zijn inkomend
E-mailadres (bv om wijzigingen door te geven; bemanning e.d.)
 # Dit is niet handig want email wordt niet altijd gelezen en verwerkt, dus gevaarlijk!

Eerste artikel toevoegen; "de geest van de wedstrijd"
Het is in de geest van de wedstrijd, te zeilen, te bomen, te jagen, geen motor te gebruiken en de wedstrijd te beschouwen als een oefening onder zeil. Meedoen aan de wedstrijd betekent dat je je daarvan bewust bent en dat je daarnaar handelt.
 # Kan door dit artikel de artikelen over moderne navigatie weg?
 # Of moet dit artikel op een manier daarmee aangevuld worden?

Rudolf Le Poole
Stelt voor de passages met instructies over het marifoongebruik te schrappen. Dit volgt immers uit het BPR.
 # Het bestuur vindt dat hij gelijk heeft

Art. 1.1.3. De schipper en de bemanning mogen noch het schip, noch de uitrusting, noch de bemanning, noch zichzelf, zowel voor, tijdens als na de wedstrijd laten gebruiken voor commerciële doeleinden (reclame en/ of sponsoring), waarbij een verband wordt gelegd tussen het commerciële doel en de Strontrace of het Beurtveer.
 # We gaan de toenemende hoeveelheid aan vlaggen, huiken, bordjes en t-shirts met teksten en logo's van commerciële partijen als mededeling van aandacht meenemen in de ALV.

Art 1.1.4. / 1.1.5
Jantien Milders Lubbert
Het is waarschijnlijk mogelijk om een evenementen verzekering af te sluiten, zo dat het in ieder geval mogelijk is om als vereniging de schades te vergoeden, als niet duidelijk is, door wie die schade is ontstaan. 2 Jaar geleden was er niet verhaalbare schade in Lemmer en nu in 2 gevallen schade in de Ringvaart door 'ons'.
 # Zijn we als bestuur niet voor omdat we dan de verantwoordelijkheid bij de schipper weg halen, we gaan wel uitzoeken wat de mogelijkheden zijn.

Art. 1.3.5. Gebruik van de mobiele telefoon is alleen toegestaan cf het reglement en in noodgevallen Bestuur; wel tweets eruit mogen doen maar niet lezen!
 # Hoeft niet in het reglement, kan als mededeling bij de 1e schippersvergadering

Art. 1.3.7

Rudolf Le Poole

Artikel is overbodig. Wordt al ondervangen door BPR en 1.3.15 (stront) en 1.3.16 (beurt)

 # Bestuur vindt dat hij gelijk heeft

Art. 1.3.13 Op zowel de beurt- als op de strontschepen borden plaatsen

Beurtschepen	Workum-Amsterdam v.v. of Workum-Durgerdam .v.v
Strontschepen	Workum-Warmond v.v.

Of soort banners met www.zeilvracht.nl of www.strontrace.nl o.i.d.

 # Moet uit het strontreglement gehaald worden want daar doen we nog niets mee

Art. 3.1.1

Rudolf Le Poole

De wedstrijd wordt gevaren volgens de voorschriften van het BPR en andere door overheden opgelegde regels die van toepassing zijn aangevuld met de regels uit dit reglement. De notulen van de eerste schippersvergadering gelden als bindend supplement op de reglementen van dat jaar.

Alle voorbeelden eruit.

 # Nee die zijn er juist ingezet

Art. 3.1.5

Rudolf Le Poole

Personen aan boord van een deelnemend schip dienen zich tijdens de vaart en het overliggen in havens behoorlijk te gedragen tegen ieder ander.

Voorstel: artikel schrappen, want vanzelfsprekend.

 # Is aan de vergadering

Art. 3.1.7

Rudolf Le Poole

Verplichting tot protesteren schrappen.

 # De verplichting is erin gekomen omdat wij vroeger het verwijt kregen dat wij niet optraden in situaties waarin de wedstrijdleider protest aan zou moeten tekenen. Met de verplichting is duidelijk bepaald dat de wedstrijdleider nooit verweten kan worden niet op te treden in een situatie. De verantwoordelijkheid in zo'n geval ligt altijd bij de schipper. Wel staat het bestuur op het standpunt dat met deze verplichting coulant wordt opgetreden. Wij begrijpen en waarderen het feit dat schippers geen protest indienen in voorkomende situaties, maar de verantwoordelijkheid daarvoor ligt uiteindelijk bij de schipper.

Track en tracé roept inderdaad in sommige gevallen vragen op, maar kan niet in een protestprocedure als maatgevend worden meegenomen. Dit ook vanwege technische onvolkomenheden. Track en tracé valt vaak uit, waardoor de overtreding bij de een wel en door de ander niet valt waar te nemen. De track en tracé is te manipuleren door de schipper (uitzetten) De track en tracé geeft ook wel niet verifieerbare miswijzingen aan.

Art. 3.1.10

Rudolf Le Poole

Wel zeilen binnen de deuren van de sluis

 # Is in ogen van het bestuur op het moment niet heronderhandelbaar. Wel streeft het bestuur naar begrip bij het sluispersoneel, waardoor in voorkomende gevallen soepel wordt opgetreden. Dit gebeurt op het moment al.

Art. 4.2. sancties

PC

Vaste sanctie voor het niet, tijdig, verschijnen op de momenten verplicht gesteld in het draaiboek
 # Blijft aan de PC, want de omstandigheden kunnen dan meegewogen worden.

Art. 7 Draaiboek

Klaas Jan Koopmans

Ik heb niet veel op te merken wat betreft de reglementen, niet meer dan dat het onhandig is dat het bellen van kolksluis Spaarndam geel ge arceert is en de andere nummers niet. En dat de regel verplicht aanwezig zijn op het palaver, geschreven is in het draaiboek en niet onder de noemer reglementen. Ik denk dat hier wel wat aan gedaan gaat worden nu ik op deze twee punten een protest heb gekregen. Ik kan niet beloven dat ik er ben op de alv dus dan kan ik ook niet een of ander aanbrengen wat betreft reglement.
 # De gele arcering was niet de bedoeling, dat stond er nog in omdat ik nog geen uitsluitsel had gekregen over het definitieve tel.nr. Ik hoop dat ik dat volgend jaar veel eerder wel krijg.
 # De 2e opmerking hopen we met het onderstaande te ondervangen

Art. 7 Draaiboek

Bestuur; draaiboek compleet voor beurt, stront en algemeen weergeven in het reglement.
Het gaat dan programma en verplichtingen heten en er komen 2 kolommen achter, één voor de beurt en één voor de stront, waarin aangegeven staat wanneer de schipper cq coschipper verplicht is te komen.

Beurtveer

Art 1.3.6. Discussie of de GPS en info van derden dmv mail, sms, twitter, facebook en weerberichten niet gebruikt worden door de schippers cf geest van de wedstrijd en het reglement.

&

Art. 1.3.4 en 1.3.6 Discussie

Michiel Goeman

Wij willen voorstellen de artikelen 1.3.4 en 1.3.6 te wijzigen. Naar onze ervaring (14 jaar beurtveer) voegt het uitsluiten van het gebruik van elektronische navigatiemiddelen weinig toe aan de wedstrijd. Het gebruik ervan, al is het verboden, is niet controleerbaar. Zonder enige twijfel wordt er op een aantal deelnemende schepen wel op de GPS en AIS gekeken. Zelf keken we bijv. ook op de AIS in de buurt van de vrachtschepen-routes om vrachtschepen die op aanvaringskoers liggen en AIS hebben tijdig te identificeren, en dat is een praktijk die de veiligheid verhoogt en waar we verder geen (of weinig) voordeel uithalen. Mijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid aan boord telt mij hier zwaarder dan art 1.3.6 van het reglement. Bovendien ligt in het navigeren zonder moderne middelen weinig uitdaging. Het is niet zo moeilijk, en we weten zo wel waar we zo'n beetje zitten. We zien de uitdaging in de beurtveer boven alles in het manoeuvreren in havens onder de motor te gebruiken, dat is de lol en daarom doen we mee.
Verder heeft een aanzienlijk deel van de bemanning tegenwoordig een smartphone met GPS, en die lui weten dan precies waar we zitten, en waar we heen varen etc maar mogen dat niet zeggen. Dat is niet reëel. Mensen kijken toch, ook al "mag het niet". Dan vaar je bijvoorbeeld de verkeerde kant op, en dan vraagt zo'n gast van "waar ga je heen, je gaat de verkeerde kant op?" en dan moet jij zeggen "sst, dat mag ik niet horen" of zo? Wat dat betreft is de beurtveer, waar je een schip vol mensen hebt, waarvan een deel betalende passagiers die we zelf ook niet kennen, een heel andere wedstrijd als de strontrace, waarin je je met je bemanning in een soort cocon

terugtrekt. Bovendien is het kijken op track en tracé een plezier verhogende activiteit op de verder wat saaie lange rakken, dat geeft echt lol en we gaan natuurlijk wel voor de lol varen. Het belangrijkste punt is dat het feit dat er deelnemers zijn die wel op de GPS kijken en deelnemers die niet kijken, hetgeen betekend dat er feitelijk twee wedstrijden naast elkaar gevaren worden, met één klassement. Dat is de realiteit, maar die is volgens ons onwenselijk Daarom pleit de bemanning van De Arend ervoor het gebruik van GPS en AIS vrij te laten en ons te concentreren op de echte uitdaging in de beurtveer: het manoeuvreren zonder motorgebruik. Wij stellen voor het reglement overeenkomstig te wijzigen, en het wijzigingsvoorstel de volgende vergadering in stemming te brengen zodat dat het beslismoment is. Daarnaast vragen we, misschien ten overvloede, leden die de strontrace varen en die geen intentie hebben mee te gaan doen met de beurtveer hier niet over mee te stemmen, zoals wij ons onthouden van stemming bij reglementswijzigingen mbt de strontrace.
 # Kunnen we niet volledig ondervangen in het reglement en evt. misbruik kunnen we ook niet volledig uitsluiten. Het is aan de schipper of hij met of zonder deze geest wil varen. Het bestuur wil dit artikel niet loslaten omdat daarmee deze wedstrijd op al die andere wedstrijden kan gaan lijken.

Art. 3.4.3 Durgerdam terugreis
Jantien Milders Lubbert
Ik zou graag het bellen op het moment van ankerop gaan schrappen. Wat mij betreft alleen bellen als je door de start-lijn heen gaat en dan ook meteen doorgeven of er bemanningswisselingen zijn.
 # Prima voorstel, gaan we inbrengen

Art. 3.4.5 Hoorn
Jantien Milders Lubbert
Licht gebied is de lijn over de beide haveningangen (zie kaartje in het Journaal). Niet alleen over de westelijke ingang.
 # Prima voorstel, gaan we inbrengen

Art. 3.4.7 Lemmer: de aanlegplaats:
Jantien Milders Lubbert
Aanlegplaats aan de dukdalven aan de Westhavendam en/of op de oude loswal net voorbij de vuurtoren.
Postbezorging: Overdag kan dat prima bij het sluiswachtershuisje. Het verzoek is echter of je het ’s avonds over de sluis heen, bij Binnenhaven nummer 5 gebracht kan worden. Daar hangt ook een bordje Havenmeester op de gevel. op nummer 4 woont de havenmeester en als de brievenbus kleppert heeft hij daar behoorlijk last van ’s nachts.
 # Was dit jaar als mededeling meegegeven en dat wordt in het reglement gezet

Art. 3.4.12
Jantien Milders Lubbert
Onder bezeild etc moet eruit.
 # Logisch, want dat is overbodig geworden nu het altijd licht gebied is

Art. 5.1.2. Klassering en voorbeeldtabel voor de uitslag

DNF verklaren

DNQ verklaren

Tabel verder uitschrijven met alle mogelijke voorbeelden. Dan wordt ook duidelijk waar de pijn zit.

 # Komt voorstel van Jan Post en Thomas de Boer voor een klassering die recht doet aan de geest van de wedstrijd NOG NIET ONTVANGEN!!

Jorrit Jouwsman

Afgelopen jaar was er weinig wind met de beurtveer en hebben een aantal schepen de motor langdurig moeten aanzet om op tijd binnen te komen, waaronder ook in de havens. Wij (Malle Jan) zijn voorbij gemotord terwijl we de haven van Lemmer aan het binnenbomen waren. Op zich is er niets mis mee om de motor te starten, je weet dan dat je achteraan in het klassement eindigt. Nu zijn wij echter te laat binnengekomen, maar wel zonder motorminuten, hebben geen gebruik gemaakt van de weerberichten anders dan voorgeschreven, hebben keihard gewerkt (vooral de laatste nacht was erg zwaar met de vele winddraaiingen) en zijn zonder motorminuten gefinisht buiten de officiële tijd. Op de einduitslag staan wij echter onder de schepen welke gebruik gemaakt hebben was de motor, dit geeft een beetje een nare nasmaakt (gelukkig was het na een biertje snel vergeten en hebben we een topweek gehad). Mijns inziens is dit echter in contradictie met het idee van de wedstrijd om het zeilen als vroeger te benaderen ter behoud van het vakmanschap. Hierbij heb ik een aantal mogelijke oplossingen:

1. We zouden net als bij de strontrace de wedstrijdleiding de mogelijkheid kunnen geven om de uiterlijke finishtijd op te rekken, zodat de schepen welke dit willen wel zonder motorminuten binnen kunnen komen).
2. Schepen met een motortijd boven x minuten, of bijvoorbeeld motorgebruik anders dan noodstoom, onderaan de uitslag te zetten.
3. Motorgebruik anders dan noodstoom te diskwalificeren, al heb ik hier zelf wel moeite mee, want ik wil graag dat de LUT mee blijft doen en het wordt voor hun dan wel erg moeilijk om te finishen.

 # Het bestuur heeft cf de geest van de wedstrijd toch voorkeur voor oplossing 3, De Lut kan gewoon finishen en heeft hier bij monde van Hanneke Deenen helemaal geen moeite mee. Oplossing 1 is lastig omdat er al vanaf de start tactische beslissingen worden gemaakt en je niet tijdens het spel de spelregels kan veranderen. De strontrace is hierin wezenlijk anders. Wat wel kan is dat je om 12.00 uur (finishtijd) je coördinaten doorgeeft waar je op dat moment bent zodat we in elk geval de gelopen wedstrijd tot dan kunnen weergeven. We kunnen uitzoeken of we dat ook in de uitslag kunnen opnemen…

Niels Dekker

Met de kater van de 39e beurtveer in gedachten, zat ik eens te denken over hoe kunnen we klassementstomen voortaan voorkomen. Ik denk met dit voorstel zo min mogelijk aan het huidige concept te veranderen. bovendien ontmoedig je hier mee **niet** het noodstoom waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Ik dacht aan een soort punten systeem waarbij de havens van Medemblik en Lemmer niet meer als verplicht gesteld worden maar wel de meeste punten opleveren.

Medemblik en Lemmer 4 punten (niet langer verplicht)

Hoorn, Volendam, Block v Kuffeler en Urk 1 punt (nooit verplicht geweest ;-)

En om de route keuze niet in gevaar te brengen (want die maakt het juist zo leuk) had ik bedacht om toch een volgorde verplichting aan te houden.
Medemblik eerst, dan moet men naar Houtrib door de sluis en mag Lemmer pas na de rust
Lemmer eerst, dan moet men over Enkhuizen door de sluis en mag Medemblik pas na de rust
Houtrib eerst, dan terug over Enkhuizen en dan verplicht Lemmer alvorens Medemblik.
Enkhuizen eerst, dan terug over Houtrib en dan verplicht Medemblik alvorens Lemmer.
De schipper is vrij in het moment van de wedstrijd, Urk, Hoorn, Block v Kuffeler of Volendam aan te doen. De keuze of en hoeveel havens aangedaan worden is aan de schipper hij kan 1 of meerdere havens laten liggen om op tijd binnen te zijn.
volgorde klassement
12 punten 0 motorminuten
11 punten 0 motorminuten
enz
3 punten 0 motor minuten
enz
12 punten 1 motorminuut
11 punten 1 motorminuut
enz
12 punten 2 motorminuten
enz..
 # Wederom een goed doordacht voorstel van Niels Dekker maar misschien is deze verandering nog niet nodig?

Strontrace
Algemeen discussiepunt:
Tsjerk Hessling Hoekstra
Wanneer is een schip zwaar? Het is lastig wedstrijdzeilen tegen schepen die zo afwijkend zijn. Bij veel wind op het IJsselmeer zijn de grote schepen in het voordeel, maar op binnenwater zijn de kleinere schepen behendiger. Moet er een tussenklasse komen? Een schip als het skûtsje Verandering (met ballast zware klasse) en de Klipperkraak Karin zijn totaal niet te vergelijken met Bijvoorbeeld de klipperaak Maria en de klipper Willem Jacob. Maar die twee eerste twee zijn weer niet te vergelijken met de snelle skûtsjes uit de lichte klasse. Een extra -tussen klasse lijkt me ongewenst, we hebben al genoeg moeite om voldoende schepen te krijgen. Als we structureel meer dan 10 schepen hebben in de zware klasse dan valt daarover na te denken.
 # Eén van de sterke en bijzondere kanten van onze wedstrijden is dat we maar één klassement hebben waar alle verschillende typen schepen in varen en dat wil het bestuur graag zo houden.

Art. 2.1.3 Klassefactor
Tsjerk Hesling Hoekstra
Een andere mogelijkheid is artikel 2.1.3 aan te passen. De melkbrug zou bijvoorbeeld vervangen kunnen worden door de Aalsmeerderbrug. Dat zou het verschil al een stuk kleiner kunnen maken. Ik weet ook niet zo goed wat voor iedereen klopt, wellicht kunnen we daar een discussie over voeren.
 # Discussie is aan de ALV

Algemeen discussiepunt

Tsjerk Hesling Hoekstra

Verder bracht de Wedstrijdleider Jantine naar voren dat ze het belangrijk vindt dat de boten die langs de Ringvaart liggen geen schade ondervinden. Dat lijkt mij ook belangrijk. Het voorstel om dan niet meer over deze schepen te jagen lijkt me echter te ver gaan. Het betekent het einde van de Strontrace voor de zware schepen, deze zijn niet te roeien of te bomen als het hard waait. Ik denk wel dat het belangrijk is dat we de eigenaren van de schepen te vriend moeten houden. De houding van de bemanning is daarbij erg belangrijk. Erkennen van de overlast die je veroorzaakt is al de helft van het probleem oplossen denk ik. Wellicht kunnen we schoonmaakdoekjes laten opdrukken met een ludieke tekst? De Strontrace bedankt u? Iets te veel Stront op uw boot? Nou ja, daar zijn anderen beter in dan ik.... Maar die zouden we aan elke verstaging kunnen knopen van boten waar we overheen moeten.

 # Het bestuur is het volmondig eens dat we de Ringvaart te vriend moeten houden evenals alle wateren overigens. Dat waarborgt het voorbestaan van onze wedstrijd. En dat de houding van de bemanning én de wedstrijdorganisatie daarin heel belangrijk is. Dus we moeten echt deze overlast voorkomen en als er toch schade gevaren wordt moet deze cf het reglement afgehandeld worden. Achterlaten van dergelijke doekjes is een sympathiek gebaar maar geeft ook een beeld van onmacht om het zonder overlast te kunnen en wekt o.i. dan juist wrevel op.

Art. 2.1.2 V uit de zeilfactor

Kluiver Age Veldboom ondervangen in het reglement. Meetcommissie meet een ander schip dan waar Age mee gevaren heeft……..

 # Nemen we mee als mededeling in de ALV

Art. 2.2.1.

Tsjerk Hesling Hoekstra

De klasse indeling van de zware klasse is te beperkt, de zwaarste schepen passen niet in de tabel. Mijn suggestie zou zijn deze door te trekken deze tot een bemanning van 15.

 # Gaan we doen, evenals de bemanningslijst in het journaal

Art. 2.2.2.

Jelmer Jager

Vrouwen tellen voor 2/3

 # Het bestuur vindt het niet nodig omdat vrouwen weer andere dingen in een wedstrijd inbrengen die heel handig zijn en zo blijf je aan het verrekenen. Maar goed het wordt vaker voorgesteld en dus leggen we het weer voor aan de ALV.

Art. 2.2.3.

Evaluatie stimuleringsregel

 # Discussie

Art. 2.4.1

Rudolf Le Poole

Waarderbrug te Haarlem vervangen voor brug bij Bennebroek

 # Is aan de vergadering

Art. 3.2.2

Rudolf Le Poole

Passagetijd Hoek van het IJ vervangen door elektriciteitsdraad als aangegeven in 3.1.1

 # Is aan de vergadering

Art. 3.3

Tsjerk Hesling Hoekstra

Als er gekruist moet worden op het Buiten IJ, dan vindt ik dat erg gevaarlijk. We kunnen als zwaar schip niet op het ondiepe deel blijven, het is daar niet te bomen (drek), en bij veel wind ook niet doen. Door de ondiepte is er ook niet goed te kruisen. Als zwaar schip hebben we toch zeker 1,5 meter diepte nodig, en als we korte klappen moeten maken 2m. Dat is niet te vinden voor Durgerdam. Daarom zijn we gedwongen om tussen de drukke binnenvaart door te kruisen. Daar zitten wij, de binnenvaart en sector Schellingwoude niet op te wachten. Ook voegt het niet veel toe aan de wedstrijd, behalve hartkloppingen. De opening bij IJburg voegt wel een mogelijkheid toe om langer te zeilen dan tot de IJ-toren, namelijk de doorgang zelf als punt te nemen. Komend vanaf IJburg zitten we daar niemand in de weg. Dus mijn voorstel is om de hoogspanning uit het reglement te schrappen, en de meest oostelijke doorgang van de dijk die het Buiten IJ en het vaarwater bij IJburg elkaar scheidt. (Wellicht is een betere omschrijving te vinden)

 # Het IJ-zeilen wordt daar ook georganiseerd en er gaan soms schepen met het zwaard door de drek, kortom het bestuur is hier niet voor

Verder toevoegen: Als men uit het motortraject komt dan mag er bij het verlaten een maximale snelheid van 6 k/m per uur zijn, als deze snelheid behaalt is dmv motorgebruik.

 # Lijkt ons een sympathiek voorstel want er wordt inderdaad gebruik van gemaakt.

Art. 3.3.1

Rudolf Le Poole

Verkorting verplichte vaartijden met 30 minuten

 # De vaartijden buiten de wedstrijd(Noordzeekanaal), waar Rudolf een verkorting van een half uur bepleit. Het bestuur is hier niet voor. Een aantal jaar geleden zijn de vaartijden met een uur verkort. Dit toen omdat de start/finishlijn was verschoven en de wachttijden bij de Oranjesluizen niet meer groot waren. Met de huidige beschikbare tijd is het ook mogelijk voor schepen zonder motor of met een zeer gering motorvermogen binnen de beschikbare tijd de verplichte afstand onder alle omstandigheden te overbruggen. Het bestuur wil dat graag zo houden.

Art. 3.3.2

Tsjerk Hesling Hoekstra

Is qua marifoongebruik in tegenspraak met het BPR. In het krabbersgat is er een blokgebied ingesteld voor het sluiskanaal. Dus terugschakelen naar 10 is verboden! Bij een dubbele marifoon mag 10 natuurlijk wel standby blijven.

 # We gaan de opmerkingen over het marifoongebruik eruit halen (voorstel Rudolf Le Poole) omdat dat een BPR aangelegenheid is en dus niet nodig om dat 'aanvullend' in ons reglement op te nemen.

Art. 3.3.2

Rudolf Le Poole

Stelt voor om het motorloos passeren bij de Krabbersgatsluis opnieuw te onderhandelen en wel zodanig dat de motor op alleen op afroep van de sluiswachter aan moet. Daarbij sluit –strikt genomen- het reglement de deelname van motorloze schepen uit.

 # Bij mandaat van de leden vergadering wil het bestuur hierover met RWS in gesprek.

Art. 3.3.3

Rudolf Le Poole

Heeft bezwaar tegen de passage van de 'nieuwe doorvaart'.

 # Het bestuur stelt voor de passage van de 'nieuwe doorvaart' aan de Zuid allen toe te staan wanneer deze bezeild is. De verplichte motortijd kan dan ingaan bij de zuidelijkste punt van de remming aan de zuidzijde.

Art. 3.3.3.

Tsjerk Hesling Hoekstra

Ook hier moet men terugschakelen. Ik zou dit veranderen dat men na het melden bij de houtrib weer moet uitluisteren op kanaal 10. Schepen die een dubbele marifoon kunnen dan hun marifoon op het sluiskanaal laten bij staan. Kleine schepen die geen dubbele marifoon moeten dan wel weer terugschakelen. Lijkt mij de meest veilige manier van werken.

 # Idem

Art. 3.4.4

Rudolf Le Poole

Stelt voor om dit artikel bij 3.4.1. op te nemen

 # Het bestuur neemt dit voorstel over.

Art. 3.3.5. Nieuw

Jantien Milders Lubbert

Workum finish: bij het naderen van het Soal is het verplicht de wedstrijdleiding daarvan in kennis te stellen, voordat het schip de groene lichtopstand op het dammetje is gepasseerd.

 # Begrijpelijk voorstel omdat we ons dan kunnen voorbereiden op de finish van dat schip.

Art. 3.4.1c.

Rudolf Le Poole

Stelt voor het motoren voor de zware stront te heronderhandelen met de gemeente Haarlem. Argument daarvoor zou kunnen zijn dat het vrachtverkeer de laatste jaren is afgenomen. Argument voor het motoren ter plaatse daarbij ook de veiligheid van de woonarken.

 # Het bestuur denkt niet dat er kans is voor heronderhandelen, maar is daartoe wel bereid. Daarbij is het schrappen van de motorplicht voor schepen die gebruik maken van een jaagpaard inderdaad niet logisch. Deze uitzondering moet worden geschrapt.

Art. 3.4.1d.

 # Bij mandaat van de ledenvergadering zal het bestuur het traject over de Kostverlorenvaart heronderhandelen. Wij twijfelen aan het feit of het zeilverbod heronderhandelbaar is, maar willen dat wel proberen. Haalbaar is mogelijk dat het motoren voor de zware stront onder geopende bruggen allen mag plaatsvinden na afroep door de betreffende brugwachter. Er zijn nl twee zaken in dit verband de afgelopen jaren gewijzigd: 1. Het vrachtverkeer is afgenomen. 2. Alle brugwachters zijn inmiddels voorzien van marifoon en staan stand-by op VHF 69. Daarmee kan de brugwachter ter plekke de situatie inschatten en doorgeven.

Art. 3.4.2 stomen in noodsituaties…

Rudolf Le Poole

Stelt voor dit artikel te schrappen.

 # Het bestuur gaat daar niet in mee. Het artikel is er gekomen op verzoek van de protest commissie, omdat de kwalificatie 'noodstomen' ernstige gevolgen kan hebben voor de klassering.

Art. 3.4.7

Rudolf Le Poole

Stelt dat het voorschrijven van de sleeptechniek het bestuur plaatst op de plek van de schipper.

 # Het bestuur kan zich daarin vinden. Voorstel: schrappen.

Art. 3.5.1 hesje worden verstrekt door de organisatie…

Rudolf Le Poole

Stelt dat de tweede zin geen zaak is voor het reglement en dus weg kan.

 # Het bestuur vindt dat hij daar strikt genomen gelijk in heeft, maar stelt voor de zin toch te handhaven omdat het bestuur het gebruik van de 'zeilvrachthesjes' wil aanmoedigen en bekend wil maken, omdat daarmee PR doelen gediend zijn waaraan het bestuur belang hecht.

Art. 3.5.4 h

Rudolf Le Poole

Stelt voor dit artikel te hernummeren als 3.5.5.

 # Het bestuur vindt dat logisch omdat het niet alleen gaat over het jagen met een paard.

Art. 4.1.1. protesten…

Rudolf Le Poole

Stelt voor de tekst te herformuleren ivm met voorstel weglaten verplichting.

 # Het bestuur gaat daarin niet mee. Zie voor argumentatie onder 3.1.7

Art. 5.3.2 Uiterste zorg dient besteed te worden aan het voorkomen van schade aan objecten langs de wal zoals geparkeerde auto's, afgemeerde schepen etc. Eventuele schade dient ter plaatse afgehandeld te worden.

Jantien Milders Lubbert

Het is tijdens de wedstrijd langs de hele route verboden om zonder uitdrukkelijke toestemming van de eigenaar diens eigendom te betreden op een manier die tot schade zou kunnen leiden

 # Beetje vreemd artikel omdat in art. 3.1.8 (wedstrijdregels) de afhandeling precies omschreven wordt. Deze 2 artikelen duidelijker met elkaar in verband brengen.

BESTUURSSAMENSTELLING

In de vorige Vrachtbrief plaatsten we de oproep voor een nieuwe penningmeester.
Dit komt aan de orde in de ALV

Rooster van Aftreden

Jaar	Functie	Naam	Opgevolgd	Afgetreden	Aftredend/herkiesbaar
2012	PR	Willem Plet	Gerrit Boonen		2015
2011	PR	Ton Krom			2014
2011	Algemeen secretariaat	Karine Rodenburg	Marga Swaans		2014
2010	Web	Hanneke Deenen	Craig Youell		2013
2009	Wedstrijdleider	Jantien Milders-Lubbert	Hugo van Aalderen		2012, 2015
2008	Voorzitter	Hugo van Aalderen	Arjen Mintjes		2011, 2014
2006	Algemeen secretariaat	Marga Swaans	Pieter Apeldoorn	2011	2009, 2012
2006	PR	Gerrit Boonen	Marga Swaans		2009, 2012
2005	Web	Craiq Youell	Lambert Swaans	2010	2008, 2011
2004	Algemeen secretariaat	Pieter Apeldoorn	Dirk Bruin	2006	2007
2004	ZVC / Vrachtbrief	Dirk Bruin		2009	2006, 2009
2003	Algemeen secretariaat	Dirk Bruin	Anne-Marie Schuurmans	2009	2006, 2009
2002	Wedstrijdleider	Hugo van Aalderen	Leo Versloot	2008	2005, 2008
2000	Algemeen secretariaat	Anne-Marie Schuurmans	Ronnie Jongert	2003	2003
1999	Wedstrijd secretariaat	Mariken van Nimwegen	IJsbrand Zwart		2002, 2005, 2008, 2011, 2014
1998	Financien, jubileum	Letty Swart	Yvonne van Scheijen		2001, 2004, 2007, 2010, 2013
1997	PR	Marga Swaans	Cocky Schuddeboom	2006	2000, 2003, 2006

Colofon

REDACTIE

Redactie: Mariken van Nimwegen & Karine Rodenburg
Het insturen van kopij: info@zeilvracht.nl
Inleverdatum kopij: 15 februari 2013 (Vrachtbrief 65)

LIDMAATSCHAP

€ 25 per jaar
rekening 10 35 93 861
t.a.v. Zeilende Beurt- en Strontvaart, RABO-bank Zaanstreek, kantoor Wormerveer

BESTUUR VERENIGING ZEILVRACHT

Hugo van Aalderen	voorzitter	06 - 50 54 88 55
Mariken van Nimwegen	wedstrijdsecretariaat	030 - 262 55 73
Karine Rodenburg	algemeen secretariaat	0517 - 433 996
Letty Swart	penningmeester	075 - 621 26 67
Ton Krom	pers & PR	06 - 13 24 13 12
Willem Plet	pers & PR	06-17 96 50 96
Hanneke Deenen	website	06 - 44 99 22 86 / 026 -323 60 64

WEDSTRIJDDATA

40-jarig jubileum/feestweek
zo 20 t/m vr 25 oktober 2013

LEDENVERGADERINGEN

ALV: 16 november 2012 in Harlingen
Reserve ALV: 15 maart 2013 in Enkhuizen

Afzender:
Vereniging Zeilvracht
m.s. “de Vermaak”
Vechtdijk 400 a.b.
3563 MA Utrecht

Geef svp je (vernieuwde) e-mailadres door aan info@zeilvracht.nl