



*Vereniging voor Zeilende Beurt- en Strontvaart*

*“Zeilvracht”*

# Reglement Strontrace 2019

“Een oefening onder Zeil”

Sinds 1974

Beurtveer en Strontrace worden georganiseerd door de Vereniging Zeilvracht in samenwerking met het Zeilvaart College Workum en de Stichting Zeilvaart Warmond.

Tijdens de wedstrijden is de wedstrijdorganisatie bereikbaar:

Email : [wedstrijden@zeilvracht.nl](mailto:wedstrijden@zeilvracht.nl)

Telefoonnummers

**06 14508312** (doorgeven tijden en andere wedstrijdgerelateerde zaken)

**06 48237918** (Voor foto's, anekdotes, verhalen of andere informatie)

*Uit de STATUTEN:*

DOEL

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.

*Vereniging Zeilvracht: p/a Kapelstrjitte 1 8742KN Burgwerd*

## Inhoudsopgave:

1	Algemene voorwaarden voor deelname	2
1.1	Algemeen	2
1.2	Schip	3
1.3	Bemanningsseisen	4
1.4	Uitrustingseisen	5
2	Strontvaart (regels, procedures, begrippen en bepalingen)	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Start	6
2.3	Finish (einde wedstrijd)	7
2.4	Route	7
2.5	Vracht, bevrachtingovereenkomst en cognossementen	8
2.6	Keerpunt te Warmond	9
2.7	Journal	9
2.8	Doorvaart in het bijzonder (op alfabetische volgorde)	9
2.9	Jagen en trekken	10
2.10	Motorgebruik	10
3	Protesten en sancties	11
3.1	Protesten	11
3.2	Sancties	11
4	Klassering en prijzen	12
4.1	Klassering	12
4.2	Prijzen	12
	Bijlage I Wedstrijdorganisatie	13
	Bestuur	13
	Wedstrijdleader	13
	Commissies	13
	Waarnemers	14
	Keermeester	14
	Bijlage II Document revisie	15

# 1 Algemene voorwaarden voor deelname

## 1.1 Algemeen

De **Strontrace** is een wedstrijd “oefening onder zeil” voor traditionele zeilschepen waarbij, zonder gebruik te maken van de motor en elektronische navigatiemiddelen, gevaren wordt van Workum naar het keerpunt in Warmond en terug waarbij het verloop van de tocht wordt bijgehouden in een journaal. De **stronttocht** is het buiten mededinging meedoen aan de strontrace, waarbij minder strenge bemanningseisen gelden. Ook is het mogelijk een halve Stronttocht te varen van Workum naar Warmond of vanuit Warmond naar Workum.

- 1.1.1 Een schipper, die wil deelnemen aan de wedstrijden van de Vereniging Zeilvracht, dient lid te zijn van deze vereniging en geen betalingsachterstanden ten aanzien van de vereniging te hebben.
- 1.1.2 Deelname aan deze wedstrijden geschiedt slechts onder de uitdrukkelijke bepaling dat de Vereniging Zeilvracht, het Zeilvaart College Workum en de Stichting Zeilvaart Warmond en hun bestuursleden, leden en personeel in geen enkel opzicht aansprakelijk zullen zijn jegens de deelnemer en dat deze de hiervoor genoemden vrijwaart tegen elke schade en aansprakelijkheid jegens derden.
- 1.1.3 De schipper en de bemanning mogen het schip, de uitrusting, de bemanning en zichzelf, zowel voor als na de wedstrijd gebruiken voor commerciële doeleinden (reclame en/of sponsoring).
- 1.1.4 Iedere schipper dient tenminste een W.A.-verzekering te hebben afgesloten voor het schip zelf alsmede, indien hij met betalende passagiers vaart, tegen enige schade die door de opvarenden geleden wordt tijdens de vaart en het overliggen in de havens (polis of kopie hiervan dient aan boord te zijn).
- 1.1.5 Indien het niet mogelijk of wenselijk is om mee te doen volgens bepalingen uit het reglement, kan dispensatie voor deze bepalingen worden aangevraagd bij het bestuur. [wedstrijden@zeilvracht.nl](mailto:wedstrijden@zeilvracht.nl)
  - *In de aanvraag moet worden aangegeven voor welk artikel dispensatie wordt aangevraagd en duidelijk en uitgebreid worden gemotiveerd (per aanvraag kan voor 1 artikel dispensatie worden aangevraagd)*
- 1.1.6 Een dispensatie voor deelname kan alleen gelijktijdig met de inschrijving worden aangevraagd.
- 1.1.7 Dispensatie kan alleen worden aangevraagd en verkregen voor artikelen indien dit niet in strijd is met wet- en regelgeving of anderszins waar de vereniging en/of het bestuur geen zeggenschap over heeft.
- 1.1.8 Dispensatie aanvragen t.a.v. de deelname worden beoordeeld door het bestuur waarbij de beslissing (met uitleg) binnen redelijke tijd zal worden medegedeeld aan de aanvrager.
- 1.1.9 Alle dispensatieaanvragen worden tijdens de eerste schippersvergadering besproken
- 1.1.10 Dispensatie aanvragen t.a.v. het verloop van de wedstrijd worden beoordeeld door de wedstrijdleader.
- 1.1.11 Inschrijven kan vanaf het einde van de wedstrijd van het voorafgaande jaar tot uiterlijk 2 weken voor aanvang van de wedstrijd van het lopende jaar.
- 1.1.12 Inschrijven geschiedt middels een volledig en juist ingevuld inschrijfformulier.
  - De inschrijving is pas definitief op het moment dat het inschrijfgeld is ontvangen en eventuele dispensatieverzoeken t.a.v. de deelname volledig zijn behandeld en afgerond (positief)
  - De volgorde van ontvangst van betaling van definitieve inschrijvingen bepaalt de volgorde van inschrijving.
- 1.1.13 Het maximum aantal deelnemers aan de Strontrace is 25. Het bestuur mag te allen tijde de aantallen wijzigen, echter de volgorde van inschrijving niet: “Wie het eerst komt, het eerst maalt”.

## 1.2 **Schip**

- 1.2.1 Deelname aan de Strontrace staat open voor alle typen traditionele zeilende vrachtschepen.
- 1.2.2 Motorloze schepen mogen alleen in de lichte klasse van de Strontrace deelnemen.
- 1.2.3 Schepen die voor het eerst deelnemen en schepen die hiervoor gevraagd zijn, worden verzocht om op de zondag voorafgaand aan de wedstrijd om 12:00 uur in de haven van Workum te zijn om gecontroleerd te kunnen worden door de technische commissie. De technische commissie controleert de voorwaarden voor deelname en uitrustingseisen aan de hand van de relevante artikelen in dit reglement
- 1.2.4 Massafactor  
De massa van het schip wordt door de schipper bepaald met behulp van de volgende formule:

$$\text{Massa} = L \times B \times D \times 0,7^*$$

L = Lengte van het schip, gemeten over de stevens.

B = Breedte van het schip, gemeten van boord tot boord, dus zonder de zwaarden.

D = Gemiddelde diepgang van het schip.

Met de diepgang wordt bedoeld de diepgang van de romp, dus niet de eventuele dieper stekende stevens, kielbalken en/ of schroeframen.

*Deze diepgang wordt op de volgende manier bepaald: men neemt de L-vormige meethaak, welke in opdracht van de vereniging door L. Ligtenberg is vervaardigd en plaatst die op een afstand van ongeveer 30% en 70% van de lengte L van de voorstevens, dwarsscheeps aan weerszijden onder het vlak en langs het schip. De haak wordt waterpas gehouden en de afstand van onderzijde vlak tot waterlijn wordt gemeten. Het gemiddelde van deze twee waarden voor en het gemiddelde van deze twee waarden achter is de gemiddelde diepgang. Bij twijfel wordt het schip op meerdere plaatsen gemeten.*

De uitkomst geeft de massa van het schip in tonnen van 1000 kg.

De diepgang wordt bepaald zonder lading en zonder bemanning aan boord.

De wedstrijdleader kan te allen tijde besluiten één of meerdere Strontschepen na te meten.

### 1.2.5 Zeilfactor

De zeilfactor is een indicatie van de verhouding van het zeiloppervlak tot de massa van het schip en wordt als volgt verkregen:

$$\text{Zeilfactor} = (V + G) \times H / \text{Massa}^*$$

Om het zeiloppervlak in de meting te betrekken, dient te worden opgemeten:

H = de hijs, de afstand van het draaipunt van de mast tot de onderkant van het hommerbeslag;

V = (1) de horizontale afstand tussen de voorkant van de mast en het meest voorlijk mogelijke aangrijpingspunt van een zeil;

(2) de horizontale afstand tussen de voorkant van de mast en een door de schipper aan te wijzen voorste punt, waarvoor geen zeil gevoerd wordt (naar genoeg van het bestuur moet dit punt V gemarkeerd worden en er moeten maatregelen getroffen worden om plaatsing van een zeil voor dit punt onmogelijk te maken);

G = de lengte van de giek: de afstand van de achterkant van de mast tot de achterkant van de giek.

### 1.2.6 Klassenfactor

Voor de indeling in klassen en de daaruit volgende bepalingen wordt de “klassenfactor” gehanteerd:

$$\text{Klassenfactor} = \text{Massa} - \text{Zeilfactor}^*$$

Strontschepen met een klassenfactor van 25 of minder vallen in de ”lichte klasse”, Strontschepen met een klassenfactor van meer dan 25 behoren tot de “zware klasse”.

Echter, een schip valt in de lichte klasse als het onder de Melkbrug te Haarlem door kan.

---

\* Alle maten in meters met twee decimalen, bijvoorbeeld 19,82m

### 1.3 **Bemanningseisen**

- 1.3.1 Alle strontschepen dienen minimaal een bemanningslid aan boord te hebben die in het bezit is van de wettelijk vereiste papieren voor het varen met het betreffende schip
- 1.3.2 Schepen die deelnemen aan de Strontrace dienen minimaal een bemanningslid aan boord te hebben met minimaal 1 jaar ervaring in de strontrace of ervaring als (co)schipper in het Beurtveer.
- 1.3.3 Te allen tijde dient de bemanning te voldoen aan art.1.3.
- 1.3.4 Met behulp van de Klassenfactor uit 1.2.6 en onderstaande tabellen wordt de maximaal toegestane bemanning voor schepen in de Strontrace bepaald (afgerond op één decimaal nauwkeurig).

#### Lichte klasse

klassenfactor	bemannings	klassenfactor	bemannings
8,5	4	15,8-17,6	4 5/6
8,6-10,4	4 1/6	17,6-19,5	5
10,4-12,2	4 1/3	19,5-21,3	5 1/6
12,2-14,0	4,5	21,3-23,1	5 1/3
14,0-15,8	4 2/3	23,1-25	5,5

#### Zware klasse

klassenfactor	bemannings	klassenfactor	bemannings
25,1	5,5	87,2-89,4	10 1/3
25,2-27,4	5 2/3	89,4-91,6	10,5
27,4-29,6	5 5/6	91,6-93,8	10 2/3
29,6-31,8	6,0	93,8-96,0	10 5/6
31,8-34,0	6 1/6	96,0-98,3	11
34,0-36,2	6 1/3	98,3-100,5	11 1/6
36,2-38,4	6,5	100,5-102,7	11 1/3
38,4-40,6	6 2/3	102,7-104,9	11,5
40,6-42,8	6 5/6	104,9-107,1	11 2/3
42,8-45,1	7	107,1-109,3	11 5/6
45,1-47,3	7 1/6	109,3-111,6	12
47,3-49,5	7 1/3	111,6-113,8	12 1/6
49,5-51,7	7,5	113,8-116,0	12 1/3
51,7-53,9	7 2/3	116,0-118,2	12,5
53,9-56,1	7 5/6	118,2-120,4	12 2/3
56,1-58,4	8	120,4-122,6	12 5/6
58,4-60,6	8 1/6	122,6-124,9	13
60,6-62,8	8 1/3	124,9-127,1	13 1/6
62,8-65,0	8,5	127,1-129,3	13 1/3
65,0-67,2	8 2/3	129,3-131,5	13,5
67,2-69,4	8 5/6	131,5-133,7	13 2/3
69,4-71,6	9	133,7-135,9	13 5/6
71,6-73,9	9 1/6	135,9-138,2	14
76,1-78,3	9 1/3	138,2-140,4	14 1/6
76,1-78,3	9,5	140,4-142,6	14 1/3
78,3-80,5	9 2/3	142,6-144,8	14,5
80,5-82,7	9 5/6	144,8-147,0	14 2/3
82,7-85,0	10	147,0-149,2	14 5/6
85,0-87,2	10 1/6	149,2-151,5	15

- 1.3.4 De leeftijdsgrenzen voor bemanningsleden zijn:

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

- 1.3.5 Voor deelnemende schepen aan de Stronttocht is de maximaal toegestane bemanning 2x zo hoog

- 1.3.6 Stimuleringsmaatregel:

Een bemanningslid (19 t/m 54 jaar) dat voor de eerste keer mee doet telt voor 2/3.

Per deelnemend strontschip mogen er maximaal 3 van deze bemanningsleden meegenomen worden, die voor 2/3 tellen. Zijn er meer bemanningsleden die voor de eerste keer mee doen dan tellen zij c.f. art 1.3.4

## 1.4 Uitrustingseisen

- 1.4.1 Een goed werkend kompas.
- 1.4.2 Een goed werkende mobiele telefoon, waarvan het nummer bekend is bij de wedstrijdorganisatie
- 1.4.3 Alle Strontschepen moeten de beschikking hebben over een schijnwerper die geschikt is om de zeilen aan te schijnen.
- 1.4.4 Electr(on)ische navigatiemiddelen mogen tijdens de wedstrijd niet gebruikt worden m.u.v. een elektronisch kompas, radio en marifoon.
- 1.4.5 AIS, GPS en radar moeten volledig afgeschermd zijn en mogen om veiligheidsredenen stand-by staan.
- 1.4.6 Kleine schepen moeten zeilend op het IJsselmeer en Markermeer 's-Nachts boordlichten en een heklucht, verenigd in een lantaarn voeren, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. (dit is een aanvulling op BPR art. 3.13.5 schets 29)
- 1.4.7 Verder moet aan boord zijn:

A	Reddingsvesten met kraag van voldoende drijfvermogen voor alle opvarenden.
B	Een verbandtrommel.
C	Tenminste één werplijn met drijvend voorwerp, en één reddingboei, voorzien van Holmeslicht, het geheel voor onmiddellijk gebruik gereed.
D	Gezien de grootte van het schip, voldoende lensgerei.
E	Voldoende goedgekeurde brandblussers, klaar voor gebruik.
F	Minimaal vier meertrossen waarvan twee langer dan de scheepslengte, één minimaal 15 meter en de vierde goed bruikbaar. De diameter van de trossen moet zijn: bij een scheepsmassa van < 20 ton: 18 mm; bij een scheepsmassa van > 20 ton: 20 mm; bij een scheepsmassa van > 40 ton: 22 mm. De trossen moeten in goede staat verkeren.
G	Ankergerei van voldoende sterkte en gewicht, voor gebruik gereed.
H	Ballastpompen dienen handpompen te zijn.
I	Goedgekeurd vuurwerk bestaande uit: twee valschermsignalen en twee handstakellichten

- 1.4.8 De deelnemende Strontschepen varen onder de vlag van Culterra Holland b.v.\*. Deze vlag wordt tegen een borg van € 20,- door de organisatie verstrekt en kan na afloop van de Strontrace weer worden ingeleverd.
- 1.4.9 De deelnemende schepen varen met een aanduiding waarop de vertrekplaats en de bestemming is aangegeven dit kan bijvoorbeeld een bord of banner zijn.
- 1.4.10 Wanneer tijdens de wedstrijd enig deel van de uitrusting verbruikt, verloren of kapot gaat, moet dit in het journaal vermeld worden.

\* Voorheen de Coöp. Groenvoederdrogerij Annex Friese Mestdrogerij "Workum & Omstreken" B.A.  
De vlag is groen, wit bruin; groen is de kleur van het gras, bruin is de kleur van de koemest en daartussen in de witte baan, deze symboliseert de witte pluim uit de schoorsteen die vrij komt bij het drogen van beide producten.

## **2 Strontvaart (regels, procedures, begrippen en bepalingen)**

### **2.1 Algemeen**

- 2.1.1 De wedstrijd wordt gevaren volgens de voorschriften van het BPR en andere door overheden opgelegde regels, aangevuld met de regels uit dit reglement. De notulen van de eerste schippersvergadering gelden als bindend supplement op de reglementen van dat jaar.
- 2.1.2 Voordeel halen uit het gebruik van de marifoon of (mobiele) telefoon is verboden.
- 2.1.3 De schipper dient de aanwijzingen van wedstrijdorganisatie, wedstrijdleiding, haven-, brug- en sluispersoneel op te volgen. Evenals de aanwijzingen en verplichtingen in het programma van de week.
- 2.1.4 Wanneer een schipper of een opvarende een overtreding van het reglement constateert, zijn zij verplicht hiervan melding te maken in het journaal.
- 2.1.5 De schipper is verplicht om schade als volgt af te handelen:
  - Ter plekke met de betrokkenen.(Als er niemand ter plekke is moet een duidelijk briefje met je naam, adres, telefoonnummer en tijdstip worden achtergelaten zodat contact kan worden opgenomen)
  - Evt. eigen verzekering;
  - Direct contact opnemen met de wedstrijdorganisatie en vermelden in het journaal.
- 2.1.6 Het is verboden om enig deel van de uitrusting en/of andere zaken tijdens de wedstrijd ergens achter te laten
- 2.1.7 Het is verboden om binnen de deuren van de sluisen te zeilen of te beginnen met zeil te zetten.
- 2.1.8 Het passeren van een denkbeeldige lijn geschiedt met het voorste vaste punt van de romp.
- 2.1.9 De kluiverboom moet getopt zijn bij aankomst bij de remming voor een sluis, tijdens het schutten en in havengebieden.
- 2.1.10 Bijboten mogen alleen door wind- en/of spierkracht voortbewogen worden.
- 2.1.11 Indien een schipper besluit om de wedstrijd te staken of te onderbreken moet dat telefonisch gemeld worden bij de wedstrijdorganisatie. De wedstrijdleader beslist of deze tijd gerekend moet worden.
- 2.1.12 Indien een schipper besluit om na een aangemelde onderbreking (zie 2.1.11) weer deel te nemen aan de wedstrijd, moet dat telefonisch gemeld worden bij de wedstrijdleader. Het schip dient te wedstrijd te hervatten op de positie waar het onderbroken is.
- 2.1.13 Het is niet toegestaan om vanuit een haven of sluisgebied het Markermeer of IJsselmeer op te varen als er een windwaarschuwing voor windkracht 9 of meer wordt gegeven via de marifoon en of IJsselmeerkanaal 1. Voor een klein schip geldt ditzelfde bij een windwaarschuwing 8 of meer. Deze waarden gelden niet voor de genoemde windkracht in pieken en vlagen. Uitzondering op deze regel is het traject van de Lemstersluis te Lemmer naar de Friese Sluis in de Noordoostpolder.
- 2.1.14 Hulp van tweeden (mensen van andere aan deze wedstrijd deelnemende Strontschepen) is toegestaan. Hulpverzoeken aan en hulp van derden (mensen die niet meedoen aan deze wedstrijd), is niet toegestaan. (Uitgezonderd vlak na de start zie art. 2.2.8) Alle hulp moet vermeld worden in het journaal.

### **2.2 Start**

- 2.2.1 Na de procedure op de kop van de haven (zie bijlage programma en verplichtingen) wordt er gestart.
- 2.2.2 De startvolgorde van de schepen die in het voorgaande jaar niet hebben deelgenomen aan de strontrace wordt bepaald door loting; deze loting wordt verricht door een notaris tijdens de 1<sup>e</sup> strontschippersvergadering. Elke schipper is aan de uitslag van de loting gebonden. Er is een loting van de Strontschepen in de "lichte" klasse en er is een loting van de Strontschepen in de "zware" klasse. De laagste nummers starten vooraan (nummer 1 als eerste) in iedere klasse. Daarna volgen de schepen, die in het voorgaande jaar hebben deelgenomen aan de strontrace. Deze starten in de omgekeerde finishvolgorde.
- 2.2.3 De twee klassen van de Strontrace starten om het jaar afwisselend vooraan, in de even jaren start de lichte klasse vooraan, in de oneven jaren de zware klasse.
- 2.2.4 Wijze van afvaart bij start:
  - De buitenste vooraan vaart als eerste weg. Als het hek van deze de binnenopliggende heeft gepasseerd, start deze. Zodra het schip dat aan de wal lag gestart is, start de buitenste van de volgende rij enzovoorts.
- 2.2.5 De deelnemende strontschepen mogen elkaar pas inhalen vanaf het op de schippersvergadering afgesproken punt.
- 2.2.6 Alle Strontschepen hebben de marifoon aan op kanaal 68 totdat zij de strekdam gepasseerd zijn.

- 2.2.7 Op de eerste schippersvergadering, voorafgaand aan de start, wordt besloten of het traject vanaf de start tot de gasboei H2/W1 bezeild is dan wel deels, vanaf een van tevoren afgesproken en gemerkt punt, bezeild is. Oftewel of er gestoomd dan wel deels gestoomd mag worden. Indien er op de motor gevaren wordt, is inhalen verboden, tenzij een voorligger aan de grond zit en inhalen mogelijk is.
- 2.2.8 Hulp van derden aan deelnemende strontschepen mag alleen plaatsvinden door trekken bij het uitvaren van It Soal direct na de start.
- 2.2.9 De Stronttocht start direct na de Strontrace
- 2.2.10 De halve Stronttocht van Workum naar Warmond start aansluitend aan de stronttocht
- 2.2.11 De halve Stronttocht van Warmond naar Workum start niet eerder dan nadat het eerste schip in de Strontrace uit Warmond is vertrokken. (e.e.a. op aanwijzing van de keermeeester)

### **2.3 *Finish (einde wedstrijd)***

- 2.3.1 Als finishtijd wordt aangemerkt de tijd, nadat de hele route is afgelegd, waarop een lijn de verbinding vormt tussen het schip en de zuidelijke steiger van de havenkom bij de sluis te Workum. Indien er onvoldoende steigerruimte beschikbaar is om het schip aan af te meren, mag een reeds daaraan afgemeerd schip de functie van die zuidelijke steiger overnemen.
- 2.3.2 De wedstrijd eindigt op de vrijdag na de start om 09.00 uur. Strontschepen die op dat moment nog niet binnen zijn, worden geacht de wedstrijd te hebben gestaakt en worden niet opgenomen in de eindklassering. De wedstrijdleider kan in bijzondere gevallen dit tijdstip uitstellen.

### **2.4 *Route***

- 2.4.1 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:
- het Naviduct bij Enkhuizen;
  - de Houtribsluizen bij Lelystad;
  - de Waarderbrug te Haarlem;
  - de Bosrandbrug ten zuiden van Amsterdam;
  - het Joppe te Warmond;
  - de Leede te Warmond.
- Uitzondering: indien men op de heenweg over de Houtribsluizen vaart, mag men terug ook over de Houtribsluizen varen i.p.v. het Naviduct.



## 2.5 **Vracht, bevrachtingovereenkomst en cognossementen\***

- 2.5.1 De vracht bestaat uit vijf zakken gedroogde koemest van 25 kg van vervoerder Culterra Holland b.v..
- 2.5.2 De schipper ontvangt van de bevrachter Zeilvracht, wanneer hij zich meldt bij de balie in Workum, een bevrachtingovereenkomst waarin het vervoer van de vracht tegen een overeengekomen prijs en tegen bepaalde voorwaarden is vastgelegd.
- 2.5.3 Voorafgaand aan de start wordt, op de kop van de haven, door de schipper de vracht in ontvangst genomen en de cognossementen door de betrokken partijen getekend.  
Het cognossement is een verklaring dat in het cognossement omschreven goederen zijn geladen en wordt door de vervoerder opgesteld en verstrekt. Van elk cognossement zijn er 4 exemplaren: Eén exemplaar wordt door de bevrachter ondertekend en is voor de schipper.  
De drie andere exemplaren worden door de schipper ondertekend en zijn voor;
- de bevrachter (Zeilvracht)
  - de geadresseerde "ORIGINAL" (Warmond)
  - de rederij (in het geval de schipper geen eigenaar is van het schip)
- Op degene voor de geadresseerde staat "ORIGINAL" en dit is het enige verhandelbare exemplaar. Na het ondertekenen geeft de schipper de "ORIGINAL" aan de bevrachter en de bevrachter stuurt deze op naar de geadresseerde. De schipper is verantwoordelijk voor de vracht van het moment van ondertekening van het cognossement na het inladen tot het moment van ondertekening van het cognossement door de geadresseerde na het uitladen.
- 2.5.4 Het lossen van de vracht in Warmond mag alleen door de eigen bemanning van het betreffende schip worden gedaan, waarna de geadresseerde de schipper ontvangt in de theekoepel en betaalt voor het vervoer. Het één en ander conform de bevrachtingovereenkomst.
- 2.5.5 Het lossen van de eerste stront in Warmond levert de hoogste prijs op conform de volgende staffel: De middelste finisher krijgt 42 euro en alles eerder een euro meer, en alles later een euro minder. Bij een even aantal ontvangen de twee middelste finishers beide 42 euro.

Lichte stront		Zware stront	
1 <sup>e</sup> plek	€ 48,-	1 <sup>e</sup> plek	€ 44,-
2 <sup>e</sup> plek	€ 47,-	2 <sup>e</sup> plek	€ 43,-
3 <sup>e</sup> plek	€ 46,-	3 <sup>e</sup> plek	€ 42,-
4 <sup>e</sup> plek	€ 45,-	4 <sup>e</sup> plek	€ 42,-
5 <sup>e</sup> plek	€ 44,-	5 <sup>e</sup> plek	€ 41,-
6 <sup>e</sup> plek	€ 43,-	6 <sup>e</sup> plek	€ 40,-
7 <sup>e</sup> plek	€ 42,-		
8 <sup>e</sup> plek	€ 41,-		
9 <sup>e</sup> plek	€ 40,-		
10 <sup>e</sup> plek	€ 39,-		
11 <sup>e</sup> plek	€ 38,-		
12 <sup>e</sup> plek	€ 37,-		
13 <sup>e</sup> plek	€ 36,-		

- 2.5.6 Als door de stichting Zeilvaart Warmond een retourvracht wordt meegegeven en de schipper deze op de 2<sup>e</sup> schippersvergadering in Workum onbeschadigd aan de wedstrijdorganisatie overhandigt, dan ontvangt de schipper hiervoor een vergoeding van € 15,-

\* Verklaring van de gehanteerde termen:

De ontvanger / geadresseerde (WARMOND) bestelt en betaalt de stront bij de vervoerder (CULTERRA)  
De bevrachter (ZEILVRACHT) regelt het transport tussen verlader en schipper (bevrachtingovereenkomst)  
De vervoerder (CULTERRA) hevelt het eigendom via de schipper over naar de ontvanger (cognossement)  
De ontvanger / geadresseerde (WARMOND) betaalt de schipper voor het vervoer.

## **2.6 Keerpunt te Warmond**

- 2.6.1 In Warmond is een verplichte stop van één uur (tijdens een lustrum 2 uur). De tijd gaat in op het moment dat de vracht, conform de bevrachtingovereenkomst, gelost is. De tijd telt mee in de zeiltijd.
- 2.6.2 De aanwijzingen van de keermeeester dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
- 2.6.3 De aankomsttijd in Warmond en het moment dat de wedstrijd mag worden voortgezet, worden door de keermeeester op het krijtbord vermeld en telefonisch doorgegeven aan de wedstrijdorganisatie.
- 2.6.4 Het eventueel verhalen van het schip geschiedt op handkracht.
- 2.6.5 Het moment van het vertrek voor de terugreis naar Workum wordt door een geluidsein aangegeven.

## **2.7 Journaal**

- 2.7.1 Elke schipper noteert in zijn journaal in de Nederlandse taal nauwkeurig het verloop van de reis volgens de aanwijzingen op de journaalbladen, die voor het vertrek door de organisatie worden verstrekt. Hij of zij is gehouden deze journaalbladen te gebruiken. Situaties die beschreven moeten worden, dienen bondig maar compleet te worden weergegeven, zo nodig met tekeningen.
- 2.7.2 Binnen één uur na de finish moet het journaal ingeleverd worden bij de wedstrijdorganisatie

## **2.8 Doorvaart in het bijzonder (op alfabetische volgorde)**

- 2.8.1 **Amsterdam** (Het IJ en het Noordzeekanaal)

### **Oostzijde**

Van of Naar het punt Loodrecht onder de meest oostelijke elektriciteitsdraad die het buiten-IJ overspant van het Steigereiland (Z) naar de Durgerdammerdijk (N) aan de noordzijde van de strekdam ter plaatse.

### **Westzijde**

Traject 1 : Minimale vaartijd 5 uur van of naar het zuidelijk einde van het remmingwerk van de Buitenhuiserbrug.

Traject 2 : Minimale vaartijd 3 uur van of naar het meest noordelijke deel van de Westerkeersluisbrug direct gelegen aan de houthaven. De remmingwerken van de brug niet meegerekend.

Indien een schipper de genoemde trajecten in een kortere dan de minimum voorgeschreven tijd aflegt, dient hij de resterende tijd voor het bereiken van het eind van dat traject te wachten.

In geen geval mag wachten leiden tot hinder voor de doorgaande vaart.

- 2.8.2 **Enkhuizen**

Het is bij het Naviduct verplicht om de motor te gebruiken tussen de meest noordelijke en de meest zuidelijke punt van de remmingen incl. losse palen.

Deze motortijden tellen niet mee in de verrekningen, de zeiltijd gaat gewoon door.

- 2.8.3 **Lelystad**

Het is bij de Houtribsluizen verplicht om de motor te gebruiken tussen de noordelijkste punt van de strekdam aan de noordzijde (dwars van de groene ISO4) en het jachtengat.

Deze motortijden tellen niet mee in de verrekningen, de zeiltijd gaat gewoon door.

Aan de zuidzijde dient men het jachtengat te nemen

(Het jachtengat staat formeel omschreven als zuidelijk van het spui; geen doorvaart m.u.v. kleine schepen)

- 2.8.4 **Spaarndam**

Alle strontschepen nemen de Kolksluis.

De strontschepen meren in de Kolksluis aan de westelijke zijde af.

- 2.8.5 **Workum finish**

Het is verplicht je te melden bij de wedstrijdorganisatie als je de groene lichtopstand van het dammetje nadert.

## **2.9 Jagen en trekken**

- 2.9.1 Van een schip dat door bemanningsleden wordt getrokken langs of over een weg, dienen alle bemanningsleden op de wal een reflecterend hesje te dragen.
- 2.9.2 Oploopprocedure gejaagde / getrokken Strontschepen onderling.  
Wanneer een gejaagd/getrokken schip een schip dat langs dezelfde wal gejaagd/getrokken wordt wil oplopen, moet de schipper van het oplopende schip dit luid en duidelijk verzoeken. Het opgelopen schip bepaalt of binnendoor dan wel buitenom zal worden voorbijgelopen en moet dan ook de gelegenheid geven dit te doen. Het schip dat tussen de wal en het andere schip blijft, dient alle benodigde hulp te verlenen (o.a. het overbrengen van de jaaglijn). Bij het ontmoeten van twee gejaagde/getrokken Strontschepen, heeft het schip met de jaagploeg op de stuurboordwal het recht van de weg (mits dit schip de stuurboordwal houdt). Het schip met de jaagploeg op de bakboordwal moet wijken. Ook hier dient alle hulp verleend te worden
- 2.9.3 Het jagen met een paard is voor Strontschepen van de zware klasse toegestaan, behalve bij de start.
- 2.9.4 Aanvullende regels voor het jagen met een paard.
- Het organiseren van één paard op afroep is toegestaan, wisselen van jaagpaard is niet toegestaan.
  - Het jaagpaard dient door een persoon begeleid te worden. Deze begeleider mag geen bemanningslid zijn en draagt uitsluitend zorg voor de voortgang van het paard
  - Hulp van anderen dan deze begeleider is niet toegestaan.
  - Tijdens het jagen dient voortdurend minimaal één bemanningslid van het betreffende schip in de onmiddellijke nabijheid van het jaagpaard te zijn.
  - Het jagen is alleen toegestaan van 9.00 uur tot 18.00 uur.
  - Tijdens het jagen geldt een maximumsnelheid van 6 km/uur.
  - Tijdens het jagen dienen de zeilen gestreken te zijn.
  - Tijdens het jagen dienen de begeleider en bemanningsleden op de wal een reflecterend hesje te dragen (conform art. 2.11.1).

## **2.10 Motorgebruik**

- 2.10.1 Aan het gebruik van de motor mag op geen enkele manier voordeel worden ontleend.
- 2.10.2 Het gebruik van de motor (stomen) is uitsluitend in de volgende gevallen toegestaan:
- bij de start wanneer in de schippersvergadering zo is besloten
  - bij de vaart tijdens de trajecten over het IJ en het Noordzeekanaal (art.2.9.1)
  - op aanroep van een bevoegde ambtenaar.
  - In de gebieden zoals aangegeven in de artikelen 2.9.2 en 2.9.3 (Enkhuizen, Lelystad)
- 2.10.3 Het is aan de protestcommissie commissie om te bepalen of het gebruik van de motor in alle andere gevallen terecht is geweest.
- 2.10.4 De reden en tijdsduur van motorgebruik dienen nauwkeurig in het journaal te worden vermeld.
- 2.10.5 Gesleept worden staat gelijk aan stomen.
- 2.10.6 Bij slepen dient de bemanning van deelnemende strontschepen zelf te varen en te navigeren.

## 3 Protesten en sancties

### 3.1 Protesten

- 3.1.1 Protesten kunnen worden ingediend door de schippers, de journaalcommissie, de wedstrijdleider en derden. De journaalcommissie, de wedstrijdleider en derden melden hun protest aan bij de wedstrijdorganisatie.
- 3.1.2 De schipper dient zijn protest, binnen één uur na zijn finish, in bij de wedstrijdorganisatie. Protesten worden ingediend middels een protestformulier. Op dit formulier wordt het protest, voorzien van situatieschets en de regel waarop het protest is gebaseerd, toegelicht.
- 3.1.3 Indien een schip protesteert tegen een ander schip dient het protesterende schip het schip waartegen wordt geprotesteerd hiervan op de hoogte te stellen. Hierbij wordt de reden van protest vermeld. Dit dient zo snel mogelijk te geschieden middels de marifoon en/of de telefoon.
- 3.1.4 Protesten van schippers kunnen tot één uur na de finish te Workum worden ingediend.
- 3.1.5 Protesten van derden kunnen tot donderdag 12.00 uur worden ingediend.
- 3.1.6 Protesten van de journaalcommissie kunnen tot donderdag 14.00 uur worden ingediend.
- 3.1.7 Later ingediende protesten worden door de protestcommissie niet ontvankelijk verklaard.
- 3.1.8 Protesten van de wedstrijdleider kunnen tot het einde van de zitting van de protestcommissie worden ingediend.
- 3.1.9 Schippers of hun co-schippers tegen wie een protest is ingediend, kunnen een afschrift van het protestformulier afhalen bij de wedstrijdorganisatie.
- 3.1.10 Ingediende protesten worden door de protestcommissie behandeld.
- 3.1.11 Het recht van de schipper om door de protestcommissie gehoord te worden, vervalt indien hij op het tijdstip van de protestbehandeling niet aanwezig is.
- 3.1.12 Tegen de uitspraken van de protestcommissie is geen mogelijkheid tot beroep.

### 3.2 Sancties

- 3.2.1 Overtredingen van dit reglement kunnen leiden tot protestaanzegging of diskwalificatie door de wedstrijdleider.
- 3.2.2 De protestcommissie heeft de bevoegdheid om verschillende sancties op te leggen, met in achtneming van de aard van de overtreding in relatie met de gevaren wedstrijd, te weten:
- extra (uren) zeiltijd;
  - terugplaatsing in de eindklassering;
  - diskwalificatie.
- 3.2.3 Indien een deelnemer nadeel ondervindt door onreglementaire gedrag van een andere deelnemer kan dit nadeel door de protestcommissie worden gecompenseerd, indien het onreglementaire gedrag van de andere deelnemer is aangetoond middels een toegewezen protest.
- 3.2.4 Vastgelegde sancties

Artikel	Aard van de overtreding	Mate van sanctie
BPR	Navigatieverlichting	diskwalificatie
Programma	Zonder dispensatie niet tijdig in de haven zijn	30 min zeiltijd
1.4	Andere elektr(on)ische navigatiemiddelen, welke niet zijn vermeld in het reglement	diskwalificatie
2.7	Onvolledig en/of te laat ingeleverd journaal	1 uur zeiltijd
2.1.5	Schade onvolledig afhandelen	5 uur zeiltijd
2.1.6	Uitrusting en of andere zaken achterlaten	5 uur zeiltijd

- 3.2.5 Wanneer een schip op grond van één of meer sancties wordt uitgesloten van (verdere) deelname of klassering, wordt het inschrijfgeld niet teruggegeven.

## 4 Klassering en prijzen

### 4.1 Klassering

- 4.1.1 Door de journaalcommissie worden de gecorrigeerde zeiltijden bepaald. Deze nog voorlopige tijden worden op de tweede schippersvergadering bekend gemaakt.
- 4.1.2 Na afloop van tweede schippersvergadering worden de zeiltijden, naar aanleiding van straftijden die voortkomen uit protesten, door de wedstrijdleider gecorrigeerd. Daarmee is de definitieve klassering bepaald, met dien verstande dat een schip met één of meer motorminuten, anders dan uit veiligheidsoverwegingen en beoordeeld door de protestcommissie, niet hoger geklasseerd kan worden dan een schip met 0 motorminuten.

### 4.2 Prijzen

- 4.2.1 Tenzij anders vermeld worden de prijzen beschikbaar gesteld en uitgereikt door of namens de vereniging Zeilvracht
- 4.2.2 De Stichting Zeilvaart Warmond zorgt jaarlijks voor een blijvende vermelding in de historische theekoepel in Warmond van de eerst aankomende strontschepen in de lichte en de zware klasse.
- 4.2.3 Per klasse wordt een Zilveren Brijlepel uitgereikt aan de schipper van het eerste schip dat in de kortste, met evt. straftijden gecorrigeerde, zeiltijd de vaart van Workum naar Warmond v.v. heeft gevaren. De brijlepels worden ter beschikking gesteld door het Zeilvaart College Workum i.s.m. de sponsors.
- *Een breilepel zal alleen door het Zeilvaartcollege ter beschikking worden gesteld als er minimaal drie deelnemers daadwerkelijk in een klasse zijn gestart. (Bij minder als 3 deelnemers zal er door de vereniging Zeilvracht een vervangende prijs (Brijlepel) ter beschikking worden gesteld)*
- 4.2.4 Er wordt een prijs toegekend voor het beste journaal.
- Deze prijs kan alleen gewonnen worden indien het schip ook reglementair is gefinisht en geklasseerd.
- 4.2.5 Er wordt een prijs toegekend voor het schip welke het snelst door Amsterdam is gevaren.
- Deze prijs kan alleen gewonnen worden indien het schip ook reglementair is gefinisht en geklasseerd.
  - Traject : Noordzijde : Van of naar de lijn over de dukdalven aan de binnenzijde van de Westerkeersluisbrug. Zuidzijde : van of naar de lijn over de eerste paal van de losse remming aan de binnenzijde van de Nieuwe Meersluis.
- 4.2.6 Voor alle deelnemende Strontschepen die reglementair zijn gefinisht en zijn geklasseerd, wordt als herinnering aan de wedstrijd een bronzen penning ter beschikking gesteld door het Zeilvaart College Workum i.s.m. de sponsors. Met dien verstande dat een schip met een of meer motorminuten, anders dan uit veiligheidsoverwegingen en beoordeeld door de protestcommissie, een doorboorde bronzen penning zal ontvangen.

# **Bijlage I Wedstrijdorganisatie**

## ***Bestuur***

In de periode dat de wedstrijdleider niet benoemd is, liggen alle verantwoordelijkheden en beslissingen bij het bestuur, desgewenst in overleg met de toekomstig/beoogde wedstrijdleider. Dit geldt ook voor voorvallen die na de prijsuitreiking ontstaan en die gevolgen hebben voor de uitslag. Eventuele correcties in de uitslag worden aan alle deelnemers schriftelijk meegedeeld en in de Schuttevaer gepubliceerd.

## ***Wedstrijdleider***

Het bestuur benoemt de wedstrijdleider.

De wedstrijdleider is in functie in de periode van 1 oktober t/m de vrijdag na de wedstrijden.

De wedstrijdleider kan zich laten bijstaan door kundige personen, waaronder alle benoemde commissies, die onder zijn verantwoordelijkheid functioneren.

De wedstrijdleider is bevoegd tot:

- Het nemen van beslissingen in alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet en bij geschillen over de uitleg ervan.
- Het uitsluiten van deelname voor één of meerdere jaren of diskwalificatie van deelnemers na overtreding van het reglement.
- Het doorgeven van protesten, van derden en van de journaalcommissie, aan de protestcommissie en kan zelf ook protesten indienen.
- Het beoordelen van algemene indrukken en hierop anticiperen.

Dispensatieverzoeken

- Verzoeken t.a.v. artikelen in het reglement welke van invloed zijn op het verloop van de wedstrijd kunnen vanaf 1 oktober bij de wedstrijdleider (via het wedstrijdsecretariaat) worden ingediend.
- Verzoeken t.a.v. artikelen in het reglement welke te maken hebben met het wel of niet kunnen deelnemen aan de wedstrijden, liggen ten alle tijden bij het bestuur.

## ***Commissies***

Het bestuur benoemt de havenmeester, de meet- en technische commissie, de protestcommissie en de journaalcommissie.

### **Meet- en technische commissie**

Meet de opgegeven maten op het inschrijfformulier na én controleert de uitrusting en veiligheid van schepen die voor het eerst deelnemen aan de Strontrace en eventueel steekproefsgewijs, bepaald door de wedstrijdleider.

### **Protestcommissie**

Bestaat uit een oneven aantal personen, waarvan een bestuurslid, die niet aan de wedstrijd hebben deelgenomen.

De protestcommissie:

- Beslist met gewone meerderheid van stemmen;
- Is verplicht beide partijen te horen;
- Is gerechtigd getuigen te horen;
- Stelt (indien zij daar aanleiding toe ziet) een sanctie vast;
- Kan de protesterende schipper een straf opleggen, indien dat uit de procedure naar voren komt.

## **Journalcommissie**

De journalcommissie wordt samengesteld uit de deelnemers aan het Beurtveer en de Strontrace en bestaat uit 5 leden (3 beurtveer, 1 lichte stront, 1 zware stront) Tijdens de eerste schippersvergadering wordt afgesproken welke schepen iemand voor de journalcommissie (moeten) afvaardigen. (Bijvoorbeeld: Het als tweede, vierde en zesde gefinishte beurtschip leveren elk een lid. En het als derde gefinishte lichte strontschip en als tweede gefinishte zware strontschip leveren elk ook een lid)

De commissie;

- Vaagt bij ongeregelheden schippers om een nadere uitleg;
- Levert de gecorrigeerde zeiltijden aan (de wedstrijdleader is verantwoordelijk voor einduitslag);
- Kan in geval van overtredingen van het reglement een protest indienen;
- Bepaalt het beste journal

## **Waarnemers**

Het bestuur stelt waarnemers aan die het verloop van de wedstrijd volgen. Zij kunnen deelnemers op overtredingen van het reglement wijzen. Zij rapporteren aan de wedstrijdleader; deze kan naar aanleiding daarvan een protest indienen.

## **Keermeester**

De wedstrijdleader benoemt een keermeester onder wiens toezicht het lossen van de vracht te Warmond dient te geschieden en alles wat daarmee verband houdt (zoals omschreven in art 2.6). De keermeester kan een protest indienen wanneer het lossen niet reglementair gebeurt.

## Bijlage II Document revisie

23032019/GJdV

**Art 210.4.b gewijzigd.**

**Art 2.9.3 Lelystad**

**Gewijzigd** : Motorgebied nu van noordelijke remming tot jachtengat

**Gewijzigd** : In en uitvarend altijd gebruik maken van het jachtengat

**Art 2.9.2 Enkhuizen**

**Verduidelijking** : Beschrijving verplicht motorgebied

**Art 3.2.4 Sancties**

**Gecorrigeerd** : juiste artikelen vermeld

**Art 4.2 Prijzen**

**Gewijzigd** - Zeilvaart Warmond doet vermelding in theekoepel ipv wisselprijs voor eerst aankomende.

**Gewijzigd** - Doorboorde penning als reglementair gefinisht en geklasseerd maar met motorminuten

**Toegevoegd** : Trajectbeschrijving door Amsterdam

**Art 4.1.1. Klassering en prijzen**

**Gewijzigd** : Wedstrijdleider is geen voorzitter van de journaal zie meer

**Art 2.6 keerpunt in Warmond**

**Toegevoegd** : Tijdens een lustrumjaar wordt er twee jaar gestopt in Warmond

**Art 2.2.5 Start**

**Gewijzigd** : pas voorbijlopen vanaf het op de vergadering afgesproken punt

**Art.: 1.4 Uitrustingseisen**

1.4.6. Toegevoegd de verplichting om 's-Nachts zeilend op het IJsselmeer en Markermeer een driekleuren toplicht te voeren.

Reden : aanhoudende discussie over slecht zichtbare boordlichten bij zeilende schepen onder helling

23032019/GJdV

**Bijlage I Weekprogramma**

Verwijderd want opgenomen in apart document

23032019/GJdV

**Art. 1.2.3**

Schepen die voor het eerst deelnemen en ongekeurde schepen én schepen die hiervoor gesommeerd zijn, dienen op zondag, voorafgaand aan de wedstrijd, om 12.00 uur in de haven van Workum te zijn om gekeurd te worden door de technische commissie.

**Gewijzigd in**

Schepen die voor het eerst deelnemen en schepen die hiervoor gevraagd zijn, worden verzocht om op de zondag voorafgaand aan de wedstrijd om 12.00 uur in de haven van Workum te zijn om gecontroleerd te kunnen worden door de technische commissie. De technische commissie controleert de voorwaarden voor deelname en uitrustingseisen aan de hand van de relevante artikelen in dit reglement.

**Reden** : Het oude artikel kan suggereren dat de technische commissie een goedkeuring afgeeft voor deelname en de (zeil)technische veiligheid van het deelnemende schip. Dat is niet het geval. De schipper is en blijft altijd verantwoordelijk voor het schip en de wet en regelgeving welke daarop van toepassing zijn. Deze kan nimmer worden gedelegeerd of anderszins worden ontweken.