

## Het "ATLANTIS ZEILENDE HANDELSVAART" project.

Door Anne de Bourgraaf

**A**n boord van de "Europa", tijdens de Tallshiprace van 2000, ergens onderweg van Nederland naar Noord-Amerika vonden de Tres Hombres, Arjen (Boogie) van der Veen, Jorne Langelaan en Andreas Lackner elkaar, in hun gedeelde idealen met betrekking tot een schonere en mooiere wereld en werd het project ATLANTIS geboren.

Als ik de jongens vraag naar hun drijfveren rollen ze van enthousiasme haast over elkaar heen; Jorne, die al vanaf z'n 12e schepen tekent en ontwerpt, voer als tiener al in de vakanties mee op de coaster van zijn oom en raakte toen al gegrepen door het idee van zeilende vrachtvaart, Arjen, al vanaf zijn jeugd een ervaren zeiler, is daarbij ook vooral bezig met het sociale aspect, kansarme jongeren enthousiast maken voor deze bedrijfstak en ze op die manier een kans op een toekomst te bieden terwijl Andreas, oorspronkelijk een landrot, maar wel gedreven milieuactivist, die bij toeval in de zeilvaart en op de Europa verzeild raakte, hierin zijn ideeën op milieugebied zou kunnen verwezenlijken.

Vanaf die reis stonden al hun activiteiten in het teken van deze droom. De ideeën werden verder uitgewerkt, de verschillende aspecten als het levend houden van de traditie, het milieu, de sociale kant, zouden tot hun recht moeten komen. Het varen moet nut hebben, dus met vracht, evt. passagiers, trainees en het moet zonder motor. De handelspoot moet ook dusdanig winstgevend zijn dat het project zichzelf in stand kan houden en op termijn meerdere schepen in de vaart kan brengen om zo de zeilende handelsvaart weer een serieuze rol te laten spelen.

Vervolgens hebben Jorne en Arjen aan het Michigan-meer de Pierius Magnus gebouwd, een dwarsgetuigd platbodemschip met zwaarden, type 'schonker' (uniek ontwerp) van 11 meter over het dek én een laadruim van 10GT. Dit

met behulp van donaties en vrijwilligers ter plekke. Met dit schip is vervolgens een promotietour gevaren langs diverse maritieme festivals, en uiteindelijk zijn Arjen en Andreas ermee de oceaan overgestoken naar La Graciosa, een van de Canarische eilanden, een geweldige prestatie.

Inmiddels zien we drie idealistische, ervaren zeelui. Er is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan in de (zeilende)vrachtvaart, op schepen met zowel passagiers, als probleemjongeren, veel onderzoek verricht en een netwerk opgebouwd. Er zijn veel contacten met organisaties die een vergelijkbare doelstelling hebben, mensen die op allerlei terreinen know-how hebben en die willen delen, kortom: tijd om los te gaan. De, inmiddels opgerichte Stichting ATLANTIS

ZEILENDE HANDELSVAART, zal een paraplu functie krijgen waaronder drie verschillende afdelingen ressorteren: SAILTRADE, SAILTRAINING EN SHIPBUILDING.

**SAILTRADE:** Handel is erg belangrijk! "Als er eenmaal vracht is, komt het schip vanzelf", is niet voor niets een gezegde. Veel moet nog worden uitgezocht op het gebied van in- en export, juridische aspecten, markt verkennen, welk gebied, handelsroutes enz. enz.

Eerste keus voor vaargebied gaat uit naar Kaap Verden en het Caraïbisch gebied. Hierbij is ook overleg en samenwerking met bijvoorbeeld Greenheart erg belangrijk. Ook het zoeken naar ecologisch interessante producten en routes.

**TRAINEES:** Er komen zes plaatsen, een combinatie van bv. vier probleemjongeren en twee zeevaartschoolstudenten die hier vaartijd kunnen opdoen. De wens bestaat ook om een samenwerkingsverband met de EZS aan te gaan. Bij uitbreiding van de zeilende handelsvaart moet

uit deze constructie de toekomstige bemanning voortkomen. Op dit gebied moet nog meer onderzocht worden op het gebied van subsidies, werving etc.

**SHIPBUILDING:** Het eerste schip zal een nieuwgebouwde, stalen schoenerbrik zijn van ongeveer 24 m, de 'Tres Hombres'. Een schip zonder motor, met een laadruim van 80 GT. Een kleine yawlboot met motor zal worden ingezet bij het manoeuvreren in havens en op rivieren. Er zijn plannen om al op korte termijn de Pierius Magnus in te zetten en daarmee de handelsroute Dakar (Senegal) Kaap Verden te verkennen en ontwikkelen.

Inmiddels is het ondernemersplan al in een vergevorderde staat van ontwikkeling, lijnenplan en tuigplan voor de Tres Hombres staan deels al op

papier, onderzoek om zaken t.a.v. exploitatie, handel, bouw, juridische aspecten enz. concreet te maken is volop aan de gang, er wordt hard gewerkt. Ook het bouwen van een netwerk, het zoeken naar samenwerking en de PR hebben de volle aandacht.

Kortom, de droom heeft voeten gekregen en staat daarmee stevig op de aarde!

Voor meer info of aanbod van kennis, kunde nu of in de toekomst:

[info@zeilendehandelsvaart.nl](mailto:info@zeilendehandelsvaart.nl)

Website: [www.zeilendehandelsvaart.nl](http://www.zeilendehandelsvaart.nl)

Interessante sites van organisaties waar contact/samenwerking/uitwisseling mee is: [www.greenheart.org](http://www.greenheart.org) en [www.svkwai.com](http://www.svkwai.com)



## PADDELTJE

Hoi vrienden en vriendinnen,

Wegens een chronische tijd gebrek wil ik graag mensen oproepen die onder het pseudoniem Paddeltje hun ervaringen, goede of slechte, met ons allen willen delen. Verhalen kunnen worden gemaïld naar: [leugenbank@dwarstuig.nl](mailto:leugenbank@dwarstuig.nl)

De hartelijke zeegroeten, Paddeltje

## Kombuis



**Dit voorjaar een gevulde wereldkeuken gerecht:**

### Courgette gevuld met kruidige gehakt

Benodigdheden voor 4 personen:

- 4 courgettes
- 400 gram rundergehakt
- ½ eetlepel chilipeper
- 1 theelepel kaneel
- 100 gram couscous
- 100gram rozijnen
- verse munt gesneden
- snufje versgemalen peper + 2 theelepels zout
- eventueel cocktailprikkers/ bakpapier / aluminiumfolie
- oven of barbecue

**Vegetariër tip:** vervang het gehakt door het volgende mengsel (4 personen)

150 gram geitenkaas, 2 sneetjes bruinbroodkrumels, 1 theelepel tijm en een halve rode ui.

#### Bereiden:

Halveer de courgettes in de lengte en hol ze uit tot op een ½ centimeter van de wand.

Meng het gehakt met de chilipoeder, kaneel, peper, zout, couscous, rozijnen en munt.

Kneed alles goed door elkaar. Vul 4 uitgeholde courgettes met het gehaktmengsel en druk dit goed aan. Leg de andere courgettehalften er weer op, zodat het weer een geheel lijkt. Je kunt dit geheel tijdelijk verstevigen met cocktailprikkers.

**Oven :** bakplaat bekleden met bakpapier en de courgettes in 30 minuten in voorverwarmde oven gaar bakken

**Barbecue:** verpak de courgettes in aluminiumfolie en leg ze circa 10cm boven de gloeiende houtskool en rooster ze in 15 tot 20 minuten gaar. Vergeet ze niet regelmatig te keren.

Serveer er rijst of zoete aardappelen bij.

## COLOFON

Redactie	Anne de Bourgraaf Bart Voorthuyzen
Bijdragen	Bertie Ledebouer Bart Voorthuyzen Anne de Bourgraaf Paulien Rigter Wien Barends
Illustraties	Bertie Ledebouer Anne de Bourgraaf
Foto's	Boudewijn Turin
Vormgeving en realisatie	Anne de Bourgraaf
Redactieadres	leugenbank@dwarstuig Nearesteech 4 8749 GK Pingjum

## VAN HET BESTUUR

De Algemene Ledenvergadering heeft plaatsgevonden op 10 februari in de kantine van SRF in Harlingen. Voorafgaand was er een rondleiding in het planetarium van Eise Eysinga in Franeker. Het was een geslaagde dag met redelijk grote opkomst. Verslag komt op de Dwarstuig site.

Onze webbeheerder heeft wat aan het forum gesleuteld zodat er minder vervelende spam binnenkomt, mocht je nu problemen hebben met posten van berichtjes, stuur dan een mailtje naar de webbeheerder, zodat hij weet dat er iets mis is.

Contributie: Deze wordt geïnd in de maanden maart en april. Soms komt post terug doordat het adres niet meer klopt. Geef wijzigingen, van welke aard dan ook door aan het secretariaat, zodat wij de bestanden up-to-date kunnen houden.

## IN MEMORIAM

### Harm, je was een boom Van een man In bloei Geveld in één klap...

Op zaterdag 3 maart 2007 is plotseling overleden ons nieuwe bestuurslid

#### HARM PRINSEN

Hij wilde zich graag inzetten voor onze vereniging. Veel kans daarvoor heeft hij niet gekregen. Bedankt Harm.

We wensen zijn moeder, zijn vrouw Edith en zijn kinderen Jelmer, Karlijn en Merel veel sterkte.

# BONTEKOE-RACE, 28 EN 29 OKTOBER 2006

## Op de DE BONTEKOE

**D**e Bontekoerace met het schip 'Bontekoe' was een prima weekend voor een goede afsluiting van het zeilseizoen. Heb je geen tocht op je schip, kom dan volgend jaar mee voor dit gezellige, lekker actieve weekend met zéker een wedstrijdement!!!

Op 27 oktober waren we vanaf 20.00h welkom aan boord van de Bontekoe. Zo'n 21 aanmeldingen druppelden binnen. De hutjes werden toegewezen. Sjak hield als schipper van de Bontekoe en als voorzitter van Dwarstuig een warm "Welkom". Antoinette, de kokkin, had veel voor ons gedaan om een goed gevoel te krijgen. De biertap was maar een paar stappen weg en de vele snacks waren heerlijk! René, de vriend en tevens maat van Sjak, was jarig. Hij veraste een ieder met vlaaien en taart. Kortom, een goed begin van een weekend.



het sokkengevecht

Na een prima kort nachtje stond er de volgende ochtend een ontbijtbuffetje klaar. Sjak ging naar het palaver. Op de koelkast hing de lijst waarop iedereen zijn of haar plek voor de dag kon invullen. De een wilde graag actief aan de touwen hangen, de ander wilde vooral tactisch meedenken. Kortom je kon je actief, zeer actief of springend, zoals Jeanette zei, inzetten. Ondanks laat oktober was de temperatuur zacht, weer en wind prettig, dus niets stond ons een goed zeilweekend in de weg!

Rond 11 uur was de start, de klippers in hun groep, maar ook botters en tjalken deden deze dag mee, zij zijn 15 minuten na ons gestart. Het was een weekend van "werken", maar zoals ik van de collega's hoorde, lekker, relaxed, zonder gemor van gasten die...; alleen maar het schip, het plezier met en om..., de elementen, de samenwerking om die Bontekoe een leuke race te laten varen. Er waren meerdere kapiteins aan boord die 't allemaal "wisten", maar wat opviel was dat de humor het elke keer weer won van enige rivaliteit, daar komt bij dat een ieder helemaal accepteerde dat er maar één schipper aan boord was die de eindverantwoording had, ons aller Sjak!

Tijdens de 1<sup>e</sup> race op zaterdag zijn we achterin gestart. Dat was omdat we nog even een blok van de bezaanschoot, die uitelkaar was gespat bij een testoverstag, moesten repareren. Gelukkig was alles op tijd klaar om op tijd over de startlijn te komen. Alle zeilen stonden bij, ook het stagzeil op het middendek. Er moet veel werk worden verzet om een grote tweemaster vol zeil te krijgen, maar wel een mooi resultaat.

Voor één der boeien was een botter vreemd aan het doen, opeens lag hij voor de punt, het dreigde mis te gaan. Zij riepen "ruimte voor de boei!!!!!!", maar hebben het vast niet helemaal begrepen, groot gaat voor klein, hoe je het ook wendt of



vele schippershanden maken licht werk

keert... Het ging nèt goed. Onze kluiverboom ging eerst in hun fok, vervolgens in het grootzeil en gleeed toen, zonder schade gemaakt te hebben aan hun zeil, los. De botter gaf veel gas vooruit, door goed manoeuvreren en hard gas achteruit van onze stuurman, hebben zij het letterlijk zonder zeilscheuren weten te redden. Vervolgens konden wij de boei niet meer ronden en moesten overstag, terwijl het wedstrijd veld met tjalken op ons afkwam. Verontwaardiging alom, je begrijpt 't, maar terug in de haven verschenen de botterzeilers met een fles wijn en verontschuldiging. Oké, scheelde ons weer 50,- aan protestgeld.

Deze dag hebben we mooie rakken gevaren, waaronder ook echte "soeprakken", dat lekker was klaargemaakt en geserveerd aan dek door Antoinette! Binnengelopen in de haven van Hoorn hebben we een biertje of een goed glas ander



sjorren en sleuren

vocht gedronken op deze dag. Geen spectaculaire plaats behaald, maar wat maakt het uit! Cees de Lind vW en Zep kwamen later deze dag ook aan boord, 2 man extra voor de zondag!

's Avonds was er een prima rijsttafel aan boord. Later op de avond vond de bekendmaking van de plaatsen in de wedstrijd van deze dag plaats, maar vooral veel bier en muziek op de zolder van het clubgebouw.



tactisch overleg

Op zondag was het weer met zonnetje en de wind nog beter dan op zaterdag. Het tuig kon mooi gevoerd worden en we scheerden door het water. De wind nam toe, het stagzeil ging niet meer omhoog, de kluiver moest op de aan de windse rakken eraf en op voor

de windse rakken snel weer omhoog. De samenwerking ging steeds beter. Het verschil was te merken; na een dag het schip- en elkaar te hebben leren kennen, was het op de tweede dag een peulenschil om alles voor elkaar te krijgen. Of komt het omdat er gewoon 2 man extra bij waren? In ieder geval bleef het droog, nam de wind toe, mooie wolken, het was een prachtige wedstrijd zeildag.

Nadat we revanche hadden genomen op de directe concurrenten van de zaterdag, liepen we om ongeveer 1500h de haven weer binnen. Iedereen had een voldaan gevoel. De meeste dwarstuigleden gingen naar huis, immers nog een lange reis tegemoet. Sommigen waren bij de prijsuitreiking, maar ach, de plaats maakt niet uit. Als je maar wel van je directe concurrenten van het seizoen hebt gewonnen.

Beste mensen, het was een weekend om aan te bevelen!!!

Hartelijk dank voor de gastvrijheid Bontekoe, Sjak en bemanning!!

Tot volgend jaar!!

Wien en Paulien



# SAFETY MANAGEMENT SYSTEM VOOR DE ZEILENDE BEROEPSVAART

door Bertie Ledeboer

**D**e BBZ is al een aantal jaren bezig het ISM (International Safety Management) volgens de IMO voor zeegaande beroepszeilvaart te organiseren. Grote schepen, zoals de "Stad Amsterdam", de "Europa" en de "Swan van Makkum" hebben al een ISM, maar voor de kleinere schepen is het haast onmogelijk om aan de gestelde eisen te voldoen.

In overleg met andere Europese landen zoekt de BBZ nu naar een vereenvoudigd systeem, waar de kleinere zeegaande beroepszeilvaart wel aan kan voldoen, het SMS (Safety Management Systeem). Het doel is tweeledig. Gestructureerd zorg dragen voor veiligheid, gezondheid en milieu van alle betrokkenen bij het schip, en het kunnen aantonen daarvan aan buitenlandse havenautoriteiten.

In de Enkhuizer Zeevaartschool organiseerde de BBZ, onder de bezie-lende leiding van bestuurslid Fokko Snoek, op 14 februari en 7 maart een workshop, waarop het systeem werd gepresenteerd. Zo'n 30 kapitein-eigenaars, kapiteins en andere belanghebbenden in de be-roepszeilvaart bezochten deze workshop.

Het systeem bestaat uit twee delen.

**Deel 1** bestaat uit de beschrijving van het beleid betreffende veilig-heid gezondheid en milieu, toegepast op de situatie aan boord van het eigen schip. Onderwerpen als organisatie, taken en verantwoor-delijkheden, standaard- en noodprocedures, maar ook onderhoud van schip en uitrusting komen hierin aan de orde. Ook de rapportage van incidenten, die er toe leiden dat het systeem zichzelf gaat verbe-teren, wordt hierin beschreven.

**Deel 2** gaat over de praktische toepassing van deel 1. Hierin staan instructies voor procedures, en hoe vaak ze moeten worden uitge-voerd. Bijvoorbeeld het oefenen van de noodprocedures, maar ook hoe het aanmonteren in z'n werk gaat, of hoe en hoe vaak de anker-lier moet worden gesmeerd. Ieder jaar aan het begin van seizoen wordt een Masterplanning gemaakt. Dit is een overzicht en planning van alle werkzaamheden, controles, acties e.d. voor het komende jaar. Aan de hand van vervalkalenders wordt bijgehouden wanneer certificaten vervallen van het schip, de bemanning en de veiligheid-middelen.

Na de eerste sessie waarop de opzet van het SMS werd uitgelegd, gingen de cursisten thuis aan de slag om de documenten aan hun eigen schip en situatie aan te passen. Hoewel het eenmalig behoorlijk wat werk is om de structuur, die door de BBZ kundig is opgezet, toe te passen op het eigen schip, is iedereen toch beslist overtuigd van het nut en de noodzaak ervan.

Door een goed systeem en een goede planning is het schip gemak-kelijk over te dragen aan anderen, en je hoeft niet meer bang te zijn dat je dingen vergeet, waardoor je een stuk ontspannener aan de geplande reizen kan beginnen.

Er bestaat nog geen zekerheid dat het systeem erkend gaat worden door het IVW/DS, maar er is goed overleg tussen BBZ en IVW/DS. De hoop is, dat we (een groot deel van) de nederlandse zeilschepen als Special Purpose Ship onder SOLAS met een internationaal certificaat kunnen laten varen, waardoor het voortbestaan van onze branche kan worden gewaarborgd. Ook wordt gekeken of het systeem toege-past kan worden op de binnenvaart.



## Sir, do you have fire onboard ?

door Bart Voorthuyzen

**A**ls 2e stuurman op een Nederlandse coaster van 3000GT lagen we in een kleine haven aan de zuidkust van Engeland te wachten op de loods om het zeegat weer te kiezen.

De avond ervoor waren we, na zeven dagen wachten, ankerop ge-gaan en met hoogwater de haven ingedraaid. Daarna nog even in de haven het verplaatsbare ladingschot op de juiste plek gezet. Buiten stonden teveel golven door de harde oosten wind. En als toetje de 2 reddingsvloten op de wal gezet ter keuring. Na een korte nachtrust twee verschillende soorten kleilading geladen en afgedekt. Later zou-den er nog 2 soorten bij komen.

De machinist was al begonnen met het opstarten van de motor, deze liep tijdens de loods oppikken / van boord zetten en manoeuvreren op diesel en de rest van de tijd op stookolie.

Om later op stookolie te kunnen varen was de machinist al begon-nen met het bekende proces van stookolie verwarmen en reinigen zodat deze alvast bruikbaar was.

Plotseling kwam er een Britse brandweerwagen met loeiende sirenes door de haven aangereden en stopte naast de loopplank. Met een sprint stond de brandweercommandant aan boord om mij gestresst te vragen waar de brand was. Ik was mij nergens van bewust. De brandweercommandant wees mij op de rookpluimen uit onze schoorsteen die een bejaarde dame verderop in het dorp had gezien en had doorgebeld aan de brandweer. Ik ben natuurlijk meteen poolshoogte gaan nemen in de machinekamer alwaar ik de hwtk-er bezig zag met het afstellen van de brander van de verwarmingsin-stallatie.....