

## Rood boven Groen

door Anne de Bourgraaf

**D**at de opleiding aan de Enkhuizer Zeevaatschool tot meer kan leiden dan alleen een carrière als stuurman of kapitein, bewijst Stefan Kramer met zijn bedrijf Rood boven Groen, dat hij samen met zijn partner Betty runt.

Hoewel de meeste tijd in het bedrijf gestoken wordt, vaart Stefan elk jaar nog een paar maanden als kapitein om zijn vaarbevoegdheid niet te verliezen.

Op school al geïnspireerd door de lessen van Claire, uit interesse graven in uitspraken van de raad voor de scheepvaart en zijn betrokkenheid bij de bouw en/of verbouw van diverse zeeschepen, waarbij hij zorgdroeg voor de certificering, is hij zo langzamerhand een expert geworden op gebied van regelgeving en alle ins-en outs die komen kijken bij certificering van schip en bemanning. Een boel kennis die hij deelt met Betty, die de ISM certificering voor haar rekening neemt, waarna de interne audits door hen samen worden uitgevoerd.

Rood boven Groen heeft veel in huis. Ship Management. Schepen begeleiden bij ISM certificering en implementatie daarvan. Diverse trainingen. Bovendien nog allerlei activiteiten met een flink uit de kluiten gewassen R.I.B.; van een tochtje op het Wad of bij watersportevenementen tot teambuilding.



Van de trainingen, die momenteel toch de core-business zijn, worden sommige in eigen beheer gegeven, andere in samenwerking met Arbode Maritiem, waarbij Rood boven Groen de organisatie doet en Stefan dan weer wordt ingehuurd door Arbode Maritiem, zoals b.v. de praktijk voor Basic Safety op de EZS

Hoewel de zeilchartervaart natuurlijk door de eigen betrokkenheid van Stefan de eerste doelgroep is,

blijkt in de praktijk momenteel de Rijn passagiersvaart vooral nog de grootste klantengroep. Dit heeft grotendeels te maken met terughoudendheid in de zeilchartervloot om te investeren. Ook is er stagnatie in de nieuwbouw van zeezeilschepen. Deze terughoudendheid is goed te verklaren natuurlijk. Ondanks de principeakkoorden die inmiddels gesloten zijn om de internationale zeilchartervaart veilig te stellen, is nog lang niet duidelijk hoe de nieuwe regels er voor elk schip in detail uit gaan zien, welke exemptions in het buitenland voor de Solas geaccepteerd worden. Daarbij komt nog dat de "domestic rules" van een land boven SOLAS kunnen gaan. Vooral nog wordt door vele eigenaren en reders een afwachtende houding ingenomen.

Voor meer informatie over Rood boven Groen, zie [www.roodbovengroen.com](http://www.roodbovengroen.com)

Zet vast in je agenda:

**Algemene Leden Vergadering 16 februari 2008**

# PADDELTJE

Hoi lieve vriendjes en vriendinnetjes,

**T**och stiekem kan ik het niet laten om jullie op de hoogte te houden van de belevenissen die ik op zeilgebied heb meegemaakt nu ik niet meer beroepsmatig op de vloot aan het werk ben. Het niet meer beroepsmatig varen dag in dag uit een heel seizoen lang heeft namelijk best een heleboel voordelen... Je kan ook gewoon eens op vakantie wanneer heel Nederland dat doet. Als je dat echt leuk vindt. Maar het heeft nog meer bijkomstige voordelen. Je kan namelijk ook eens dingen gaan doen die al heel lang op je verlanglijstje stonden maar waar je nooit de tijd voor had om dat deze ook binnen het zomerseizoen vallen. Bijvoorbeeld alle leuke en gezellige zomer festivals afgaan en je helemaal klem zuipen... of eindelijk Oerol bezoeken langer dan 1 dag omdat je groep de volgende dag weer wil zeilen..

Maar goed, ik zal jullie niet langer in spanning houden. Ik ben afgelopen zomer voor het eerst als vrijwilliger op de zeilklipper Lutgerdina mee geweest. De Lutgerdina (de Lut voor intimi) is een

klipper welke compleet geschikt is gemaakt voor zeilvakanties van mensen met een beperking, zowel van lichamelijke als verstandelijke aard. Verder verwijst ik diegenen onder jullie lezers die niet weten wat de Lutgerdina is, wat dit schip doet en vooral voor welke doelgroep, naar de websites

[www.lutgerdina.nl](http://www.lutgerdina.nl) of [www.nebasnsg.nl](http://www.nebasnsg.nl)

Persoonlijk kende ik het schip ook alleen van het varen op het IJsselmeer en de Wadden en via de verhalen van een vriendin van me die er een aantal jaren als maat op heeft gevaren.

Nou ja, deze zomer had ik tijd.... En maakte het schip weer mooie reizen op de Oostzee. Voor mij een goede reden om de stoute schoenen aan te trekken en mij aan te melden als vrijwilliger.

Natuurlijk kwam ik tijdens de introductie aan boord in februari een stom verbaasde ex-klasgenoot van de EZS tegen.... Ze zitten ook

overall!!! Nou ja, in ieder geval mocht ik wel mee (mits ik mijn zeilervaring in Nederland zou laten).

Mijn reis was een reis met alleen lichamelijke beperkingen; visuele, rolstoelen, spasmen, enz, allerlei verschillende mensen.

Tijdens de reis aan boord van dit schip heb ik veel geleerd. Onder anderen, dat je werkelijk waar alles kan bereiken door middel van samenwerking. En dat niets maar dan ook niets onmogelijk is. Ook voor iemand zich al haar hele leven met behulp van een elektrische rolstoel voortbewoog. Het was werkelijk mogelijk voor haar om in het kluivernet de kluivers los te maken.

Een ander voorbeeld kwam tijdens het opruimen van het dek na een mooie dag zeilen waarbij een visueel beperkte vrouw geholpen werd door

iemand met o.a. een spraakprobleem, met het opschieten van een hele lange lijn. Zij maakte de lussen opgehangen over een handel van een lier en iedere keer dat de lus groot genoeg was kreeg zij een teken van de mevrouw met het spraakprobleem, dan begon zij weer aan de volgende lus. Ook een super ervaring was het toen ik een middag in de keuken had

gespendeerd met het maken van een appeltaart. Mijn lieve keukenhulpen bestonden uit mensen met spasmes en visuele beperkingen. En het enige wat ik zelf heb staan doen is de klokhuizen uit de appels snijden. En de taart was lekker..

Eigenlijk alles bij elkaar een onvergetelijke ervaring en zeker voor herhaling vatbaar. Nou en dat heb ik geweten. Ik werd meteen gevraagd om op een andere locatie van deze organisatie te komen vrijwilligen... (Robinson Crusoe Eiland op Loosdrecht, met allemaal kleine zeilbootjes....). Maar dat is een ander verhaal en moet ook maar een andere keer worden verteld. Maar mijn conclusie is wel dat wanneer je tijd over hebt en je weet niet wat je er mee moet, doe eens iets nuttigs en meld je aan als vrijwilliger op de Lut of het eiland.

Gegroet, Paddeltje



Ook dit jaar is er weer de **BEURS KLASSIEKE SCHEPEN** in ENKHUIZEN  
9-11 november 2007  
Dagelijks van 10.00-18.00u  
Beurs naast NS-Station  
Parkeren en veerboot gratis, volg de borden  
Toegangsprijs: €10

Het thema van deze 11<sup>e</sup> editie: Van Monument tot Spirit of Tradition  
Lezingen en films

**D**e beurs Klassieke Schepen is een platform voor mensen die een schip zoeken, of bijvoorbeeld materialen of onderhoudsmiddelen, die speuren naar informatie en voor mensen die de sfeer willen opsnuiven.

Deze elfde editie heeft als thema 'van Monument tot Spirit of Tradition', om aan te geven wat de bandbreedte is van wat er geboden zal worden.

Wat 'varende monumenten' zijn is meestal duidelijk, hoewel daar zelfs door kenners lang niet altijd een eensluidend antwoord op te geven is. Naar onze bescheiden mening komt de volgende omschrijving wel in de buurt: varende monumenten zijn varend erfgoed; schepen van weleer, varend in het heden, gekoesterd door eigenaren, musea of stichtingen en deel uitmakend van het mobiel erfgoed. Wat verstaan we onder 'Spirit of Tradition'? De term komt uit de wereld van klassieke jachten. Het gaat om hedendaagse jachten geïnspireerd op modellen uit het verleden. Jachten met moderne aanpassingen, veelal onder water, maar onmiskenbaar herkenbaar als *klassiek*. Je zou ook *retro* kunnen zeggen. 'Spirit of Tradition' wil zeggen geïnspireerd door de traditie. Dus alle nieuw gebouwde klassieke schepen behoren tot deze categorie, zowel Lemsteraken als sleepboten, luxe motors en J-klassers.

De *Albatros* is een mooi voorbeeld van een 'Spirit of Tradition'. Jos Scholten bouwde in acht jaar tijd deze gaffelkotter met prachtige klassieke lijnen maar met moderne materialen. De *Albatros* is dit jaar op de beurs te bekijken. En Jos komt vertellen tijdens een forum over het onderwerp waarom en hoe hij het heeft gedaan en wat zijn inspiratie is geweest. Als er iets gezegd gaat worden over nieuwe

schepen dan natuurlijk ook een onderwerp over monumenten. Gaat het daar goed mee? Zijn die in goede handen? Monumenten worden door vele particulieren behouden en door stichtingen of musea. Het lijkt erop dat particulieren, met hun dagelijkse zorg en liefde voor het vaartuig beter zorg dragen voor behoud dan instituties. Is die constatering juist, wat is de oorzaak en waar moeten de oplossingen worden gevonden? Is er een monumentenwacht nodig voor varende monumenten of zijn andere eigendomsvarianten de oplossing voor het behoud van ons varend erfgoed?

Schepen worden behouden dankzij het gebruik, dankzij een goede functie. Eén ervan is varen met gasten zoals de unieke Nederlandse chartervloot al jaren vaart met betalende gasten. Tijdens de beurs komt een ander aspect van 'lading' aan de orde: echte vracht. Cees Dekker schipper van de dektjalk *Bruinvisch* vertelt over hoe het is om een ruim vol te hebben met schelpen en hoe het schip zich dan gedraagt.

Drie jonge mensen zijn er zelfs van overtuigd dat zeilende vrachtaart weer toekomst heeft en bouwen aan hun houten schoenerbrik *Tres Hombres* onder de leus 'Van A naar B zonder CO2!'

Gaan ze dat doen met gelamineerde driedimensionaal gevormde zeilen, met horizontale banen of verticale banen van hennepdoek? De discussie over een nieuwe manier van zeilmaken in de chartervloot zal natuurlijk ook worden gevoerd tijdens de beurs.

**Op dit moment zijn nog niet alle tijden van het lezingen- en filmprogramma bekend. Daarvoor kunt u het beste vlak voor u naar de beurs gaan, de site [www.klassieke-schepen.nl](http://www.klassieke-schepen.nl) raadplegen. Wilt u nog eenvoudiger op de hoogte blijven, meldt u dan aan voor de gratis elektronische Beursnieuwsbrief. (via dezelfde site).**

## VAN HET BESTUUR

Wegens persoonlijke omstandigheden hebben een paar bestuursleden het afgelopen jaar moeten afhaken, jammer maar helaas.

Omdat vele handen licht werk maken zijn we nu dringend op zoek naar versterking van de gelederen.

**Wil jij bestuurslid worden of weet je iemand die dat zou willen/kunnen?**

**Laat het ons dan weten via [bestuur@dwarstuig.nl](mailto:bestuur@dwarstuig.nl)**

Er zijn ook weer nieuwe DwarsTuig T-shirts te koop à €10  
Te verkrijgen a/b van de Bontekoe en tijdens DwarsTuig activiteiten zoals ALV, klassenfoto sessies, ledenwerfacties e.d.

Wie een nieuw lid aanbrengt krijgt er een gratis!

# Interview met Jan Hoeven, oud-visserman uit Harderwijk, vooreen havenmeester in Enkhuizen, tegenwoordig havenmeester in Bataviahaven, Lelystad, n.a.v. het boek **Het schrale eind** van Bas Sleeuwenhoek

door Sjak Romijn

***Jan, toen ik je onderstaand boek liet zien, en je de achterkant las, ging je meteen een exemplaar bestellen. Wat ging er door je heen, dat je dat zo snel deed?***

Ik heb altijd meer willen weten over die tijd van vroeger, vóór de dijken. Ik had het mee willen maken. Maar ik realiseer me ook wel dat ik het vissen met de botter romantiseer. Het was vroeger wel erge armoe. Ik was de afgelopen 10 jaar bemanningslid op een vaste botter bij de visserijdagen te Workum, machtig mooi. Dit jaar moest ik tijdens de visserijdagen op de haven werken helaas.

Er was iets wat ik ik me al sinds 1979 afvroeg. Oostenwind en we kwamen te vissen in de buurt van Stavoren-Lemmer, dan hadden we altijd draden, spinnedraden op de kotter. Nou las ik in dat boek dat er een speciaal spinnetje voorkomt op de dijken aldaar, en die zweeft blijkbaar op de wind over het water. Blijft hangen op schepen die voorbij komen. Afgelopen zaterdag met de klipperrace 2007, zag ik het weer. Nooit geweten. En zo zijn er wel meer dingen, mooi boek.

***Heb je de tijd na het sluiten van de afsluitdijk, vóór de inpoldering nog meegemaakt? De tijd voordat de randmeren ontstonden? De tijd vóór de dijk Enkhuizen-Lelystad? Vertel.....***

Ik heb net nog het laatste staartje meegemaakt, dat er nog een gat was tegenover Harderwijk, de polder in. Dat stond nog enige tijd vol water, hoor. Als kleine jongen van zes jaar, mocht ik toen mee op de HK3, paling vangen. Toen greep het vissersvirus mij. Ik heb destijds alle stukken van Jos Lussenburg, die schreef in het Schilders Nieuwsblad, verzameld en in een schetsboek geplakt. De afsluiting van de polders bracht veel vis. Deze werd met kleine bootjes en fuiken helemaal leeggehaald, totdat de polder helemaal was drooggevallen. De kanalen die er nu nog zijn, zijn trouwens destijds gegraven terwijl er nog volop water was.

Maar ik moet ook zeggen dat het leven, ook al leek het zo, niet zo vrij was, hoor. Dagen van 5 tot 11 s' avonds en alleen de zondag vrij. Ik ging als zestienjarige in Enkhuizen op een kotter. Je was om 5 uur op de haven en voer uit. Tegen 10 uur was er even tijd voor een bakkie koffie en ging je door tot 15.00. Dan anker op en naar de afslag, die om 16.00 begon. Was de partij verkocht, dan kon je

tegen 17.00 naar huis, even eten en daarna terug naar het pakhuis om netten te repareren.

En je moest ook niet als eerste bij de visserijafslag zijn want dan kreeg je de laagste prijs. Dat waren lange dagen, je deed het niet voor het geld, het was een roeping. Net als boeren. Ook bij weinig vangst ga je gewoon. Veel uren maken voor weinig inkomen. Het geld verdienen werd pas belangrijk als je ging trouwen, huis kopen via de bank enz. Het bleef sowieso spannend, want je kreeg procenten van de vangst en je wist van tevoren natuurlijk niet hoeveel je zou vangen. Ik was haler en

moest dan ook tellen voor de afslag. Netten van 100 meter haalde je zo binnen en het was altijd spannend wat er in zou zitten. Ik telde altijd minder dan de werkelijkheid. Viel het eindresultaat altijd mee, toch.

Er is wel een overeenkomst tussen dat vissen en de chartervaart, ook lange dagen maken voor weinig geld. Ook een roeping....

In 1976 was de Houtribdijk al klaar, maar er was veel vis te vangen. Met een paar jaar werd dat ook minder, hoor. Met de tijd werden de schepen ook groter, maar men ving niet relatief meer. Steeds meer fuiken en grotere schepen om hetzelfde te vangen. Ook weer



een overeenkomst met de chartervaart. Had je vroeger vele kleine scheepjes, kwam er een grotere in de vaart die een paar kleintjes verving.

Ik ben één keer wel bang geweest op het water, mag je best weten. We waren stokken aan het zetten onder de dijk, slecht werk. De dijk onder Lelystad, en het was helemaal blak, je kon 'veren zaaien'. Na een stok of 8 een beetje wind, steeds meer wind, even een bakkie doen. Bij ZW 7 Bft hebben we weer alle stokken eruit gehaald, de fuikenboten achter de kotter gehangen en zo richting Enkhuizen over het Markermeer. Dat was de kortste route zei de schipper. Die 2 fuikenboten buisden mekaar vol, de stapel stokken, 40-50 stuks rolden heen en weer op de kotter. Hup, de fuikenboot in en leeghozen met een emmer in het bootje zelf. We hebben een bootje afgekoppeld en die ging op de buitenboord motor verder. De kotter ging voor anker achter 80 meter staalraad en nog gingen we achteruit, dus weer anker op. Gelukkig vonden we de andere fuikenboot 2 uur later weer, nog geen meter opgeschoten richting Enkhuizen, dus weer aangekoppeld. Enfin, we hebben 5 ½ uur gedaan over een traject waar je normaal 1½ uur over doet. Het kan spoken op dat watertje Markermeer hoor.

En wat ik ook nooit ben vergeten was de winter van 1986, strenge winter. Vanaf 31 december was het IJsselmeer 5-6 weken dichtgevroren. Toen ineens oostenwind, en de Friezen en Urkers konden het eerst gaan vissen. Toen kwam het bericht dat tussen Venhuizen en Hoorn ook water vrij was voor de Enkhuizers om te vissen. Wij er naar toe, netten gezet. 's Nachts uit bed gebeld, de wind was gedraaid en we moesten als de sodemieter de netten gaan ophalen. IJsschotsen maken alles kapot. We hebben niet alles kunnen redden. Maar ook een keer waren we aan het vissen in de Hofsteegeul. Hadden we net 5 netten uitgezet, zegt de schipper: "Haal maar weer op, het wordt niets, er is hier niets te vangen". Blijkt er 100 roodbaars in die 5 netten te zitten. Mazzel.

***Een eigen recreatieve kotter, is dat deels vanwege een verlangen terug naar vroeger????***

Ja, dat zat al 20 jaar in het brein. Ik wilde een stevig schip dat goed tegen een stijve bries kan. Het varen is een tweede natuur. Ik ben na mijn 28<sup>e</sup> gestopt met de visserij en kwam in dienst bij havendienst Enkhuizen. Daar heb ik leren varen met dat kleine havenbootje. We hadden een record dag met 82 charters en 140

jachten in de Oude Haven. Tussen dure jachten en charters door varen, dan leer je het wel. Het was een vierkant scheepje met een schottel en keerkoppeling.

Tja, wat er allemaal weer naar boven komt door zo'n boek. Ik zit nu midden in een verbouwing thuis, en heb het nog niet helemaal uit. Maar dat komt wel.

**Een reis langs de bedwongen Zuiderzee "Het schrale eind". – Bas Sleuvenhoek  
ISBN -10: 90-78585-01-3**

*Het schrale eind is een boek over mensen die hun hele leven op één plek hebben gewoond. Die van generatie op generatie een enorm sterke band hebben gekregen met land en water. Dan komt in 1932 de Afsluitdijk. De Zuiderzee verdwijnt. Zoet wordt zoet, de haring en ansjovis sterven uit en het leven neemt een wending. Heel wat vissers worden brugwachter, dijkwerker of arbeider en visserskinderen trekken naar de fabrieken.*

---

## Van A naar B zonder CO2 Laatste nieuws ATLANTIS ZEILENDE HANDELSVAART

door Anne de Bourgraaf

**I**n de vorige editie van de Leugenbank plaatsten wij een artikel over dit project. Inmiddels zijn daar de ontwikkelingen in een stroomversnelling terechtgekomen en die willen we u niet onthouden. Dit voorjaar stuitten de heren in Delft op een prachtige composiet gebouwde romp van een voormalig vissersschip, welke voor een kleine prijs te koop was voor iemand die er een, in de ogen van de toenmalige eigenaars, mooie bestemming voor zou hebben. Nu, dat hebben ze en inmiddels is het schip eigendom van de stichting, is omgedoopt tot Tres Hombres en heeft een prachtige ligplaats gekregen op de museumwerf Willemsoord in Den Helder. Hier hebben ze alle faciliteiten ter beschikking om het schip af te bouwen voor hun doel: zeilende handelsvaart bedrijven en jonge mensen voor het zeemansberoep interesseren en opleiden.

Dat deze idealisten door de zakenwereld wel degelijk serieus genomen worden bewijst wel het feit dat ze tijdens de beurs Holland Innovation in Utrecht als eerste van de finalisten geëindigd zijn in "de leeuwenkuil"

dé wedstrijd waar ondernemers tegen elkaar strijden om een investering van minimaal €50.000 voor hun onderneming binnen te halen. Door middel van hun pitch moeten de ondernemers investeerders overtuigen dat hun idee de markt gaat veroveren. Dit gaat hun een flink startkapitaal opleveren. [www.leeuwenkuil.tv](http://www.leeuwenkuil.tv)



Ook de media hebben hun oog op het project laten vallen, naast publicaties in diverse kranten is de AVRO zo in ze geïnteresseerd, dat een radioprogramma van radio 1 de ontwikkelingen op de voet volgt en ook op de website van de AVRO is veel ruimte voor hen gereserveerd, compleet met filmpjes, foto's en een weblog. Via een link op de website van Atlantis kunt u hier een kijkje nemen.

Draagt u de stichting een warm hart toe en wilt u dit project steunen, als vriend van Atlantis, met kennis, kunde of anderszins, neem dan contact op via [info@zeilendehandelsvaart.nl](mailto:info@zeilendehandelsvaart.nl)  
Ook hebben ze een stand op de Klassieke Schepen Beurs.  
Website: [www.zeilendehandelsvaart.nl](http://www.zeilendehandelsvaart.nl)

## Kombuis



Dit najaar een stoofpot:

### Bonenstoofpot met worstjes

Benodigdheden voor 4 personen:

- 2 grote braadworsten.
- 4 voorgekookte aardappels
- 1 pot witte bonen (+/- 400 gram).
- 1 blik rode kidneybonen (+/- 400 gram).
- 1/2 pak fijne doperwtjes uit de diepvries
- 1 blik gepelde tomaten (+/- 400 gram).
- 3 teentjes knoflook
- 2 eetlepels olijfolie
- 1 eetlepel gedroogde oregano
- 

**Vegetariërstip:** *vervang de braadworsten door een bakje gerookte tofu (biologische winkel).*

### Bereiden:

Halveer de braadworsten in de lengte en snij ze daarna in stukjes van 3 cm.  
Braad de worst 5 minuten (in olijfolie) op een matig vuurtje zachtjes en keer ze regelmatig om.  
Gebruik hiervoor een hapjespan. Snij de voorgekookte aardappels in kleine stukken en schep deze samen met de geperste knoflooktenen, de witte bonen, kidneybonen, de bevroren doperwtjes, de oregano en de gepelde tomaten bij de worst om.  
Stoof dit geheel zachtjes in 10 minuten gaar, af en toe omscheppen. Breng de stoofpot op smaak met een beetje peper en zout.

# Enkhuizer Zeevaartschool in beweging.

door Anne de Bourgraaf

Sinds de oprichting van Dwars Tuig zijn al weer heel wat jaartjes verstreken. In de wandelgangen, of liever gezegd de gangboorden, vang je zo nu en dan wel eens wat op over het reilen en zeilen van de school. Dan hoor je toch over zaken die in die tijd nog niet aan de orde waren.

Tijd dus om eens een inventaris op te maken van alle veranderingen in het lesprogramma. Daarvoor maak ik een afspraak met Bernt Folmer, die mij daar graag over wil bijpraten.

Sinds de invoer van de nieuwe zeevaartbemanningwet in 2002 zijn een aantal nieuwe elementen toegevoegd.

Om te kunnen voldoen aan de internationale eisen is het hebben van een certificaat Basic Safety verplicht. (heette eerst Pre Sea)

De EZS voorzag al in de theorie, maar biedt in het reguliere lespakket nu ook de praktijklessen. Ze is daarvoor een samenwerkingsverband aangegaan met Arbode Maritiem, welke in Enkhuizen (o.a. op Kaatje en in het zwembad) twee praktijkdagen verzorgt, gevolgd door een certificaat. Deze cursus is nu een deel van de opleiding KZV.

Ook voor degenen die deze cursus in de opleiding niet hebben meegekregen is dit BS certificaat verplicht. Over het algemeen zijn dit dure cursussen, maar wat veel oud leerlingen niet weten is, dat het voor degenen die vóór 2002 op school zaten en ná 1999 hun vaarbevoegdheid hebben gehaald nog steeds mogelijk is op school, tegen het schooltarief van €150, deze praktijkdagen te volgen en zo het certificaat te behalen.

STU is uitgebreid met een zeilvaartmodule en heet nu STUZeilvaart.

En natuurlijk niet te vergeten: de praktijklessen GZV op de Kaatje, het mooie dwarsgetuigde oefenschip in de tuin.

Verder zijn BPR en BVA bij de KZV uit elkaar gehaald als examenvakken, omdat dit voorheen vaak tot verwarring leidde bij veel leerlingen. Waar vóór 2002 in december de schooltoets was en in maart de examens, zijn sinds de nieuwe examenreglementen van 2002 alle vakken nu examenvakken.

In de examenstructuur is ook het nodige veranderd.

Vroeger vielen de examens onder de 'Commissie Zeevaarddiploma's Rotterdam. Sinds 2002 is dat geworden het LEB (Landelijk Bureau Beroepszeilvaart) Dit is een extern bureau dat de examenprocedures van de EZS regelt. Het is opgenomen in de Scheepvaart bemanningwet en heeft de bevoegdheid diploma's af te geven. Er is een college van toezicht waarin twee oudhoofden van de SI plus een jurist zitting hebben en een Commissie van Gecommitteerden met deskundigen per vakgebied.

Sinds begin 2007 heeft de Britse MCA, na beoordeling van de exameneisen van de EZS, besloten zogenaamde CEC's (Certificate of Equivalent Competency) uit te zullen geven op Nederlandse IVW vaarbevoegdheden in de beroepszeilvaart, waarmee de houder mag varen op schepen onder Britse vlag volgens dezelfde criteria die vermeld staan op de Nederlandse vaarbevoegdheid.

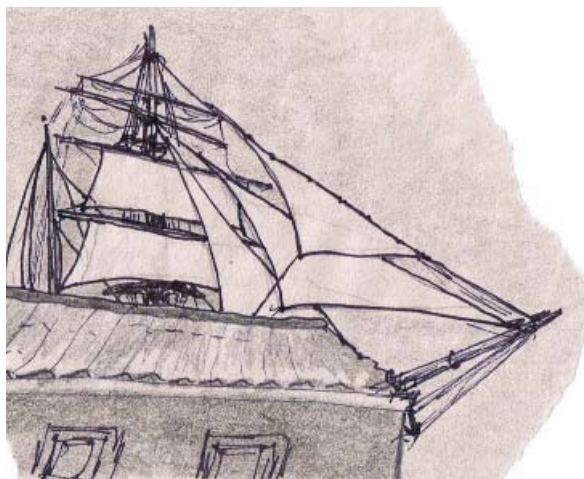
Deze accepteerde eerst alleen bevoegdheden van de RYA. Dit betekent concreet dat je nu ook kapitein kunt worden op de Engelse superjachten.

Nog een vooruitgang: met de KHV-A kon je voorheen alleen tweede stuurman worden op de handelsvaart.

Met de aanvullende cursussen Radar Navigatie, Advanced Firefighting (beide onbeperkt geldig), Ship Management en ziekenhuisstage (beide steeds 5 jaar geldig) kun je nu ook kapitein op alle schepen worden.

Al met al heel wat ontwikkelingen. Internationale erkenning, meer professionaliteit, niet niks allemaal.

Vandaar dat Bernt nog graag wil oproepen ook verantwoordelijk met onze bevoegdheden om te springen. De laatste tijd zijn er in de chartervaart toch een aantal missers geweest die het imago van de zeilvaart schade kunnen toebrengen. Daar maakt hij zich toch wel zorgen om.



# Race2Sail 2007

door Anne de Bourgraaf

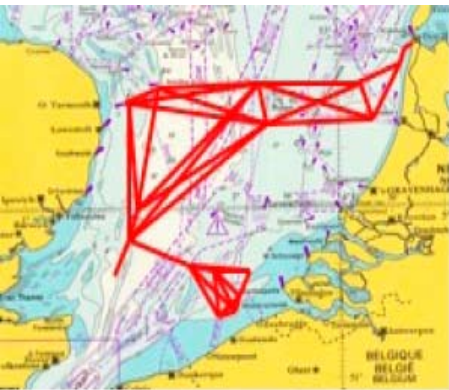
In verband met het Michiel de Ruyter jaar, was Sail Vlissingen dit jaar een volwassen Sail- evenement, waar een aanzienlijk aantal Tallships en vele andere schepen aan deelnamen.

In de aanloop hiervan was door de STAN (At Sea Sail Training) een prijsvraag uitgeschreven voor jongeren van 15 tot 25 jaar uit de vroegere admiraliteitsgewesten, te weten:

Amsterdam, alle gemeenten van Noord-Holland ten noorden van Amsterdam, Friesland, Zeeland

en de Maze (Rotterdam plus regio Rijnmond) De opdracht luidde: Geef in 150 woorden antwoord op de vraag "Wie is jouw HELD en waarom?" De winnaars mochten als trainee de zeilwedstrijd Race2Sail meemaken op een van de deelnemende schepen.

Zelf was ik ook van de partij als stuurvrouw op de Astrid.



Bij deze wedstrijd ging het er om zoveel mogelijk mijlen af te leggen volgens een aantal tevoren bekende rakken (zie kaartje) tussen de start in Den Helder op 19 augustus en Oostende op 22 augustus. Daarbij kregen alle schepen een handicapverrekening, een noodzakelijke maatregel omdat er veel variëteit aan soorten deelnemende schepen was. Van klein, 11m, tot groot, 41m en van scherp jacht tot tallship.

Met een erg leuke groep trainee's, veel leerlingen van diverse zeevaartscholen en waterscouts, sukkelden we met nauwelijks wind over de startlijn. Tegen de avond, al heel dicht bij de boei waar we allemaal omheen moesten, keerde het tij en terwijl de meeste andere schepen maar voor anker gingen, dreven wij vrolijk terug richting Den Helder. Vanwege een probleempje met de ankerlier was de eigenaar bang dat we de boel niet meer boven zouden krijgen als we alle ketting



zouden steken, wat dus had gemoeten. Gelukkig kwamen we niet meer helemaal in Den Helder terug en de volgende morgen was er iets wind en konden we weer in de goede richting, op naar de engelse kust.

Halverwege begon er een flinke swell de Noordzee binnen te lopen uit het noorden, wat met de Astrid niet echt plezierig is. Binnen de kortste keren was dan ook meer dan de helft van de opvarenden zeeziek, maar langzamerhand ging het meer waaien en werd er lekker gezeild en 's middags muziek gemaakt op het achterdek. De zeeziekte door de meesten al weer vergeten.

Dinsdag trok de wind langzamerhand aan tot 8 à 9 Bfrt en woensdagmorgen vroeg kregen we te horen dat de wedstrijd met een aantal uren bekort werd en we maar beter allemaal een haven konden opzoeken. Wij hadden inmiddels twee kapotte zeilen en andere schepen meldden ook wat averij, dus vond niemand dat erg. Voor ons werd het die middag Zeebrugge .

De volgende morgen zeilden we al voor dag en dauw naar Oostende, waarvandaan de hele vloot schepen die daar al was tegelijk naar Vlissingen ging, waar die dag Sail Vlissingen van start ging. Vrijdag waren er de hele dag nog door de STAN georganiseerde activiteiten voor de trainees o.a. roeiwedstrijden in de haven. En 's avonds natuurlijk de prijsuitreiking a/b van de Tolkien met een grote barbeque. De Astrid was tweede geworden. Voor de trainees was het een avontuurlijke kennismaking geweest met het zeilen op zee en de meesten vertoonden dan ook een gezonde tegenzin om weer van boord te gaan, het schip was in die week toch een beetje hun thuis geworden.

## COLOFON

Redactie: Anne de Bourgraaf  
Bart Voorthuyzen

Bijdragen: Anne de Bourgraaf  
Sjak Romijn  
Bart Voorthuyzen  
Paddeltje

Illustraties: Bertie Ledeboer

Foto's: Jet Bouwman  
Anne de Bourgraaf  
Laurien Fluitsma  
Rood boven Groen

Vormgeving en realisatie: Anne de Bourgraaf

Redactieadres: leugenbank@dwarstuig.nl  
Nearestech 4  
8749 GK Pingjum