Spitsgattertje 161, juni 2017, 41ste jaargang

't Spitsgattertje

Uitgave van de Midgetclub (opgericht: 7 oktober 1977).
't Spitsgattertje is de officiële spreekbuis voor liefhebbers en/of bezitters van een zeiljacht van het Oostzeejoltype Midget.
Dit clubblad wordt viermaal per jaar uitgegeven en wel in de maanden februari, juni, oktober en december (o.o.v.) en komt na ca. een jaar ook op de website: http://www.midgetclub.nl.

Oplage:	ca. 150 stuks
Inzending van kopij:	tot 2 weken vóór verschijning
Adverteren op website:	voor iedereen mogelijk, vraag om informatie
Contributie Nederland:	€ 21,= (+ inschrijfgeld éénmalig € 4,50)
Contributie buitenland:	€ 26,= (+ inschrijfgeld éénmalig € 5,50).

Algehele organisatie en secretariaat:
e-mail: info@midgetclub.nl
Corry & Dirk Broeckman
Adres: Boeier 02-57, 8242 CE Lelystad. Tel.: 032-024 76 68

Redactie Spitsgattertje:
e-mail: redactie@midgetclub.nl
Thécla van Geelen & Jos Ouwehand
Adres: Dorpsstraat 159, 1534 NH Oostknollendam. Tel.: 075-642 38 81
Drukwerk: Zaansprint, Wormerveer

Bankinformatie:
IBAN: NL64 INGB 0006 5008 75
BIC: INGBNL2A
t.n.v. Stichting Midgetclub, Boeier 257, 8242 CE Lelystad

Bijeenkomsten worden altijd op een zaterdagmiddag gehouden in:
Ontmoetingscentrum 'Het Kraaiennest'
Kortenhoefsedijk 145
1241 LX Kortenhoef. Tel.: 035-656 23 44
Aanvang van alle middagen is 13.30 uur.

Omslagfoto:	Midgetreünie 1987 - op weg naar Terschelling
Binnenzijde achterkaft:	Midgetreünie 1987 – Midget 20 Tilikum.

Inhoudsopgave

blz.	1	Colofon
blz.	2	Inhoudsopgave en programma 2017
blz.	3	Midgetclub 40 jaar – feest op 11 november
blz.	3	40ste Midgetreünie 2017
blz.	4	Kwallen: lastpakken, maar zelden gevaarlijk
blz.	7	Bravo Zulu – Midget 20 'Gogot' naar de Azoren (deel 1)
blz.		Actueel op de website
blz.		Reis door Nederland, België en Frankrijk (deel 3)
blz.		Aangeboden/gevraagd

Programma 2017

Zaterdag 3 juni: *'t Spitsgattertje' 161, 41ste jaargang komt uit.*

Maandag 31 juli t/m vrijdag 4 augustus: 40ste 'natte' Midgetreünie. Deze start in Zaandam en heeft als thema 'Groot-Amsterdam'.

Zaterdag 14 oktober: *'t Spitsgattertje' 162, 41ste jaargang komt uit.*

Zaterdag 11 november: Najaarsbijeenkomst Midgetclub, aandacht voor 40 jaar Midgetclub. Verder een terugblik op de afgelopen 40ste 'natte' Midgetreünie 'Groot-Amsterdam'.

Zaterdag 9 december: *'t Spitsgattertje' 163, 41ste jaargang komt uit*
.

Midgetreünie 1988 – luieren aan lij

Midgetclub 40 jaar

Het is nog niet zover, maar toch brengen wij dit jubileumfeestje op zaterdag 11 november 2017 alvast onder de aandacht. In augustus volgt er informatie, waarna u zich kunt opgeven voor de receptie en eventueel het diner. Wij verspreiden deze info via mail en de website.

Corry en Dirk Broeckman (Secretariaat Midgetclub)

Verder heeft de redactie deze uitgave verrijkt met circa 30 jaar oude reüniefoto's.

De Ronde van Noord-Holland: zie website.

40ste Midgetreünie: rond de bolwerken van de Big City

In de vorige Spitsgattertjes is er al de nodige aandacht besteed aan de komende zomeractiviteit van de Midgetclub: de zogenaamde natte reünie. Een kleine week optrekken met liefhebbers/eigenaars van een Midget. De variëteit in bootjes (qua lengte en qua uitvoering), de variëteit in de gebruikers en de variëteit in vaargebieden maakt zo'n week altijd interessant, leerzaam en leuk.
De commissie heeft de beschikking gekregen over ruim 130 emailadressen van leden van de club. Al deze leden zijn aangeschreven om de interesse te peilen voor deze veertigste ontmoeting op het water. Bij de organisatie zijn al wat reacties terug (waarvoor dank!). Ook van eigenaren die het signaal afgaven hun langste tijd als eigenaar van een Midget wel te hebben gehad. Wellicht leidt dit nog tot een uitgebreidere rubriek 'te koop aangeboden'.
De lijst met aanmeldingen groeit, maar….. er kan nog meer bij. Op de website staat een beschrijving van de week en is er een filmpje te zien met alvast een stukje voorpret.

Ingesloten in dit nummer van het Spitsgattertje treft u ook nog een papieren inschrijfformulier aan welke u naar de organisatie kunt sturen. En geen tijd om de hele week mee te varen? Deelname in deeltijd is ook bespreekbaar. Neem contact op met de organisatie (mailadressen hieronder).

Tot ziens op 31 juli in Zaandam!

Willy, Ysbrand en Hans Galama (hans.galama@hccnet.nl)
Wilma en Hubert de Waard (hubert@hubertdewaard.nl)

Kwallen: lastpakken, maar zelden gevaarlijk

Met een pijnlijke of jeukende rode plek uit het water komen: bij aflandige wind wil het nog wel eens gebeuren. Gelukkig veroorzaken de 'beten' van de kwallen die langs onze kust voorkomen zelden ernstige problemen.

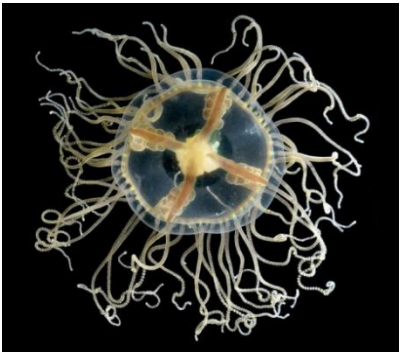
Links: Bloemkoolkwal ofwel zeepaddenstoel (Rhizostoma pulmo); rechts: Oorkwal (Aurelia aurita)

Vier soorten leven er in de Noordzee, waarvan er twee in elke geval geen kwaad kunnen: de blauwe paddenstoelkwal en de

oorkwal. De laatste, te herkennen aan de roze-achtige ringen onder het 'hoedje' is het talrijkst en vaak te gast in onze haven. Giftig voor mensen zijn de *kompaskwal*, herkenbaar aan de bruine V-vormige strepen en de *blauwe haarkwal*, een platte bleekgele tot blauwe kwal. Allebei hebben ze tentakels die behoorlijk lang kunnen worden, die van de kompaskwal wel tot twee meter.

Links: Kompaskwal (Chrysaora hysoscella); rechts: Blauwe haarkwal (Cyanea lamarckii)

In Zeeland wordt in wierbedden en zeegrasvelden bovendien soms de kruiskwal aangetroffen. Een piepklein kwalletje, eigenlijk bewoner van de Stille Zuidzee, dat zijn naam dankt aan een kruisvormige tekening over zijn transparante lichaam. Ook giftig.



*De Japanse kruiskwal (*Gonionemus vertens)

Netelcellen

De narigheid met kwallen wordt veroorzaakt door zogenaamde netelcellen (nematocysten) in de tentakels: gifkliertjes met holle naaldjes die bij aanraking gif in de huid injecteren. Je zou dus eigenlijk niet van een kwallenbeet moeten spreken maar van een *kwallensteek*. Het gif veroorzaakt de klachten. Het gaat om een toxische ontstekingsreactie die zorgt voor pijn, jeuk en roodheid van de huid die met de tentakels in aanraking is gekomen. Soms, als sprake is van een groot aantal steken of bij allergie, kunnen de klachten ernstiger zijn. Wie na een kwallenbeet hoofdpijn, misselijkheid, duizeligheid of ademhalingsproblemen ervaart, doet er goed aan direct contact met een arts op te nemen of het alarmnummer 112 te bellen. Gelukkig leveren de steken van Noordzeekwallen zelden deze verschijnselen op.

Lastpakken blijven het wel. Wie een kwallensteek oploopt, kan het best zo snel mogelijk zijn heil zoeken op strand of boot. Het volgende kan het leed beperken:

- zand strooien op de geïrriteerde huid geeft snel verlichting;
- spoel de huid af met zeewater en NIET met zoet water dat nematocyten kan activeren;
- schraap voorzichtig met een mes eventuele resten van tentakels van de huid. Doe dat niet met blote handen en wrijf niet op de huid; bind vervolgens gedurende een halfuur een natte doek om de plek van de steek;
- bij aanhoudende klachten wil een middeltje tegen insectenbeten wel helpen. In het geval van heftige jeuk die niet overgaat, biedt anti-jeukzalf (op recept van de huisarts, bij de apotheek verkrijgbaar) uit-komst.

(Bron: 'De Torenmeermin', clubblad WSV Burghsluis, zomer 2016)

Bravo Zulu (deel 1)

Midden 2016 nam Olivier Delebebecque met zijn midget 20 Godot deel aan de Jester Challenge. Dit jaar ging deze single-handed toertocht voor kleine schepen van Plymouth naar de Azoren en weer terug. Op zich al een avontuur maar daarbij was de Godot het kleinste deelnemende schip en het enige schip zonder zelfstuur inrichting. En dit alles zonder motorgebruik en zonder marifoon. Wanneer mogelijk werd via een schoot-helmstoksysteem gestuurd, maar vaak ook met de hand. Voor Olivier was het single handed zeilen op groot water ook nieuw.

Op de najaarsreünie van de Midgetclub deed Olivier zijn boeiend relaas over deze tocht. Een avontuur waarover hij een artikel in het Engels schreef, dat zeker ook een plaats in het Spitsgattertje verdient.

Zijn artikel heeft als titel Bravo Zulu, het marinesignaal waarbij door middel van seinvlaggen of radio de mededeling "well done" of "goed gedaan" wordt doorgegeven.

Voor meer informatie over de Jester Challenge:
http://www.jesterinfo.org/index.html

Leen van de Berg (vertaling)

Met het naderen van Plymouth - de havendam in zicht - was onze eerste uitdaging gelukt: *Godot* en ik hadden onze eerste Kanaaloversteek achter de rug en ik kon deelnemen aan het zaterdagdiner in het Clubhuis van de "Tamar River Sailing Club".

Net aangemeerd en nog schoon schip makend vroegen onbekende gezichten met een wat bezorgde blik: "Hallo Oli! Kunnen we je ergens mee helpen?" Ik had heel de week van de non-stop overvaart niet veel kunnen slapen, want ik moest vrijwel vanuit Amsterdam aan het roer zitten. Mijn bemanningslid had nauwelijks zeilervaring en was de hele week behoorlijk zeeziek. Zelf was ik voordien ook nooit langer dan drie dagen achtereen op zee geweest. Ondertussen hield ik angstvallig de palm van mijn rechterhand verborgen, die ernstig verbrand was tijdens het schutten in IJmuiden. Ook al leek de boot zich prima te hebben gehouden, toch zou ik de indruk kunnen wekken de jaarlijkse joker van de tocht naar de Azoren te zijn. De eerste ontmoeting leek te mooi om waar te zijn. Ik was nog niet gewend aan de hoffelijkheid op de steiger en antwoordde joviaal: "Ja met een windvaanstuurinrichting! En ook graag de val van de fok in de top van de mast door het blok halen". Foute reactie. Door het ijs te willen breken met zulke onnozele opmerkingen leek er toch enige argwaan op de steiger te ontstaan: "Is deze gast wel in staat om voorbij Cape Lizard te geraken"?

Een windvaanstuurinrichting. Het spookte al maanden door mijn hoofd en leek een onmogelijke droom te zijn geworden. In het voorjaar had ik geprobeerd een stuurinrichting te ontwerpen voor de *Godot*, een spitsgat Midget 20 met lange kiel en aangehangen roer. Na enig experimenteren meende ik dat een windvaanstuurinrichting met verticale as en een trimvlak het meest geschikt zou zijn. Een vaan die lijkt op een windwijzer met het balanceerdeel voor de as. Een van de oudste, simpelste en

goedkoopste vormen van stuurinrichting. Het trimvlak stuurt het roer dat de boot stuurt. Kinderspel.

Samen met een vriend die kon lassen, ontwierpen en construeerden we zo'n type windvaanstuurinrichting. Voor veel van onze vrienden die nooit hadden gezeild een wonderbaarlijk kunstwerk. Prachtig en betrouwbaar genoeg op mijn spitsgatter zo dachten wij. Wij bouwden in enkele weken de vaan op ons gevoel. In mijn nieuwe thuishaven Zaandam kreeg ik veel commentaar. Niemand kon zich indenken dat deze windvaan de boot zou kunnen sturen zonder verbonden te zijn aan de helmstok. Ook ik was niet overtuigd van mijn technisch kunnen en had weinig of geen praktijkervaring. Ik moest mijn kennis dan ook vooral uit boeken halen. Ik moest me daarbij beschermen tegen te veel instinctief handelen, tegen alles zelf willen ontwerpen en doen.

Een stormfok kan gebruikt worden om te sturen. De fok wordt bij halve wind vastgemaakt aan de zijstag, bij ruimere koers aan de achterstag.

© Gerard Dijkstra 'Self-Steering for Sailboats' (p. 111)

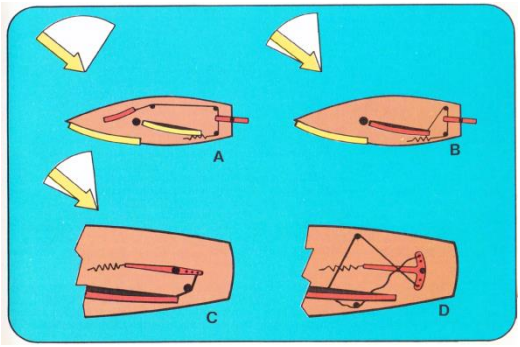
Het was me duidelijk dat een single-handed overtocht naar de Azoren een groot probleem zou worden zonder een goed werkende zelfstuurinrichting. Daarbij moest ik er ook rekening mee houden dat mijn zelf ontwikkelde en in elkaar gezette windvaanstuurinrichting niet direct al naar volle tevredenheid zou

werken. Ik nam het verstandig besluit om de winterperiode te benutten voor studie van het schoot-helmstok-zelfstuursysteem dat ik vond in een boek van Gerard Dijkstra (Self-Steering for Sailboats).

Al gedurende de eerste uren op de Noordzee werd me duidelijk dat het ontwikkelen en construeren van een windvaanstuurinrichting geen sinecure is en dat veel tijd nodig is om één en ander operationeel te maken en in te stellen. Met de vaan hield *Godot* maar enkele seconden zijn koers. Mijn windvaan-stuurinrichting bleek een zware, niet meewerkende passagier waar ik dan ook snel afscheid van nam. Het was duidelijk dat de windvaan en vooral ook de voor een goed functioneren essentiële balanceerinrichting niet goed waren ontworpen. Maar het trimvlak werkte goed. Achteraf bezien zou het goede investering zijn geweest een kleine elektrische autopilot aan te schaffen en te monteren op het trimvlak. Maar ik had al eerder besloten om geen elektrische apparatuur aan boord te nemen en juist zo eenvoudig en basic als het kon te blijven. Al wat ik aan stroomvoorziening mee had was een 55Ah gelaccu (en een goed ingepakte reserve zuuraccu) in combinatie met een 30w zonnepaneel voor de navigatieverlichting en een hand VHF radio met GPS/DSC.

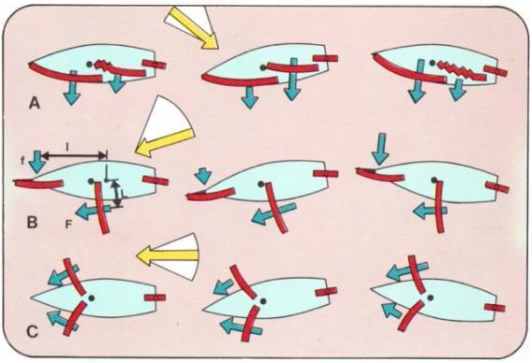
Overdonderd, vermoeid en me al een tijdje niet zo goed voelend kwam ik er niet toe om tijdens de oversteek van het Kanaal te oefenen met het schoothelmstok-zelfstuursysteem. Zaterdag-middag zag ik Len Hiley, de grote praktijkspecialist van zo'n zelfstuursysteem, op de steiger. Na uitleg aan hem van mijn zelfstuur-probleem, stegen mijn kansen om veilig in Praia da Vitoria te geraken in nog geen 5 minuten. Len gaf mij kort uitleg over het zelfsturen van de boot aan de wind, bij halve wind en bij ruime wind met het schoot-helmstoksysteem en raadde mij aan om het boek "Self steering for Sailing Craft" van John Letcher te

lezen. Dit boek is te raadplegen op de website van de Jester Challenge.



"Een helmstoklijn, en in sommige gevallen de schoot zelf, zit vast aan één zijde van de helm-stok. De door deze lijn uitgeoefende trekkracht wordt gecompenseerd door de tegendruk van het roer, zo nodig aangevuld met een elastieken stop".

© Gerard Dijkstra 'Self-Steering for Sailboats' (p. 116 ↑ en 113 ↓)



Op zich is de theorie van het schoot-helmstoksys-teem snel te bevatten maar deze theorie in de praktijk te brengen is een zaak die veel tijd vraagt. Zo is in mijn geval het zelfsturen op voor de windse koers lastig omdat hiervoor twee even grote fokken nodig zijn terwijl ik enkel de beschikking had over een fok en een kleinere stormfok.

"De hier getoonde tuigage houdt het schip op koers. Sommige boten zijn perfect zelsturend met dit systeem. Een bekend voorbeeld is de SPRAY waarin Joshua Slocum alleen rond de wereld voer. De SPRAY stuurde zichzelf gedurende de tocht dankzij goedgetrimde zeilen en een vastgezet roer." © G. Dijkstra

Met deze kennis gewapend kon ik eindelijk ook de wal op, een beetje overdonderd maar ook intens gelukkig over zoveel kameraadschap tussen de deelnemers. Hoewel ik vermoedde dat bij een enkeling toch wel wat twijfel bestond over mijn conditie, lieten zij zich hier niet over uit. De regels voor de Jester Challenge zijn wat ze zijn: iedere deelnemer is zelf verantwoordelijk om de tocht veilig tot een eind te brengen en dit volgens zijn inzichten, kennis en zeemanschap. Met een "jester" (joker) als ik als deelnemer zouden ze nog wel eens spijt kunnen krijgen van zo'n ruimhartig reglement. Maar het laatste wat ik wilde was hen onnodig bezorgd te maken. Ik hoefde me trouwens aan niemand te bewijzen.

Mijn ambitie was simpel: de eenvoudige manier van leven, die ik me ontnomen voelde, weer terugvinden. Deze droom wilde ik najagen, overigens niet altijd de prijs hiervan beseffend. Als tiener had ik al de wens om het leven op zee te gaan ontdekken. Een wens die mij niet meer losliet en daarom onverwijld moest worden verwezenlijkt. De achterliggende gedachte en de beslissende stap voor deze reis vond ik in Roger Taylor's "The Art of Minimal Ocean Sailing". Kern in zijn boek is dat minimalistisch varen impliceert dat men zich concentreert op de essentiële dingen. Het is zaak om alle overbodige zaken - dingen die niet bijdragen tot de essentie van het zeilen en het overleven - te elimineren. Op kleine boten vraagt dit vaak lastige keuzes. Optimaal gebruik van bootruimte telt zwaar waardoor de hoeveelheid mee te nemen spullen beperkt is. Ieder voorwerp aan boord moet aan twee criteria voldoen: Is het nuttig en is er geen beter alternatief? Veel standaarditems die men op boten aantreft, voldoen overigens niet aan beide criteria.

Vormt een gebrek aan financiële middelen een drijfveer voor "Minimal Ocean Sailing"? In mijn geval zeker wel. Maar dat bood wel onvoorzien tegengif tegen het meenemen van overbodige

zaken. Mijn aanpak was vooral ook ingegeven door wat ik zou willen noemen "De Minimalistische Kunst". Minimalistische Kunst zie ik als een verzet, een soort antikunst, die de mythe van de genialiteit verwerpt en zwaarwegend belang hecht aan plaats, vorm en kleur. De single-handed tocht met de *Godot* betekende voor mij ook het voortzetten en toepassen van deze principes. En in het besef dat men al doende leert en verbetert. Mijn ervaring was ook beperkt: single-handed zeilen was nieuw voor mij net als het varen op de oceaan. Maar ik had wel een degelijke zeilopleiding genoten van in totaal zes maanden op zeilscholen aan de stranden van Noirmouter en de baaien bij Finistere.

Het avontuur was geen kwelling maar hield me toch bezig en het was duidelijk dat de angst toch aan me knaagde. Een angst die mede veroorzaakt werd door de spookbeelden die sommigen mij hadden geschetst. En angst is nu eenmaal een slechte raadgever. In Nederland wierp mijn project herinneringen op aan Bas Jan Ader, een bekende artiest , die in de jaren zeventig op zee tijdens een Trans-Atlantische oversteek met zijn kleine zeilboot (een aangepaste Guppy van 13 voet) verdween. Zijn verlaten schip spoelde in Ierland aan. Ik heb eruit geleerd dat je dit soort zorgen maar beter niet kenbaar maakt. In plaats van mensen spookbeelden te schetsen is het beter de avontuurzoeker te helpen. Geef hem een schouderklop of een simpele raad die weerklank vindt. Op zee resoneert immers alles, goede en kwade gedachten, en alles wordt er versterkt.

Ik was me ervan bewust dat ik niet in staat was de startlijn op zondagochtend te passeren. Eerst moest ik mijn hand en mijn boot verzorgen. En bij het zien van de vertrekkende schepen moest ik denken aan de woorden van een van mijn raadgevers, Bill Churchhouse, die me zei: "Mocht je je niet goed genoeg voelen, kom dan volgend jaar terug. We gaan dan naar Ierland". Bill had behoefte om zijn zorg kenbaar te maken en mij eraan te

herinneren aan wat ieder al een dag lang aan me had gezegd: op zee staat veiligheid voorop! Maar mijn vastberadenheid om te vertrekken ebde door deze raadgeving niet weg.

De eerste berichten van de vertrokken deelnemers beloofde weinig goeds. Een woelige zee, een toenemende wind vanuit het zuidwesten en een opgave. Ik deed even kalm aan en nam de nodige tijd voor mijn vertrek. Zou het lukken zonder een windvaanzelfstuurinrichting? In het verleden zeilde men ook zonder en waarom zou dat vandaag opeens niet meer lukken? En er is toch veel over gepubliceerd en zelfs ook te raadplegen als videofilmpje. Maar toch bleef de twijfel en de onrust. Maar ik bleef erin geloven omdat de essentie van het minimalistische zeilen juist is om rudimentaire middelen te benutten die niet enkel bijdragen tot de ontwikkeling van mijn zeemanschap maar die mij ook als mens vormen. De films die ik hierover op YouTube vond, gingen enkel over schepen die in goede weersomstandigheden voeren, een matige wind en een kalme zee. Dat zijn immers de beste omstandigheden voor het gebruik van een schoot-helmstok-zelfstuursysteem op een klein schip. En het schip van Jester deelnemer John Letcher, dat op YouTube te zien is, is ook zeer geschikt voor zo'n zelfstuursysteem: de boot is licht, makkelijk te varen, heeft een aangehangen roer en is kottergetuigd. En ook belangrijk: het zeiloppervlak is niet groot waardoor manoeuvres ook onder minder goede omstandigheden uitvoerbaar zijn. Belangrijk, want bij een fout of een plotselinge winddraaiing kan een genua een enorme kracht uitoefenen op de helmstok.

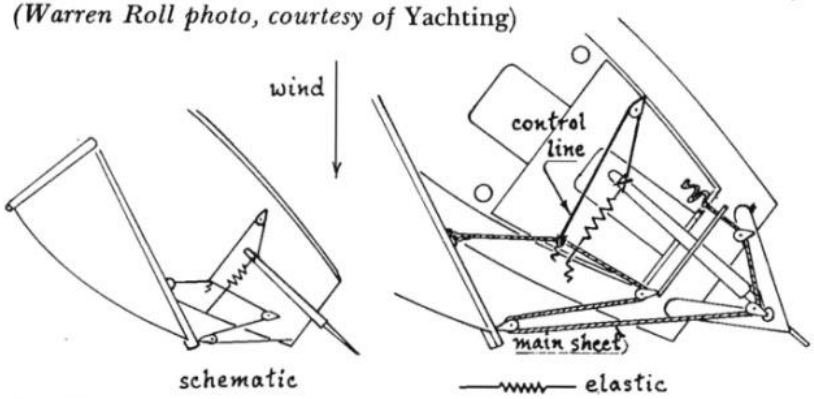
Ik besloot om op zondag uit te varen, precies één week na het vertrek van de hoofdgroep. Peter Orban op de *Tisza* was drie dagen daarvoor al vertrokken. De weersvoorspelling sprak van zuid-zuidoostenwind 3 tot 4 Bft voor de komende twee dagen, daarna draaiend naar het oosten. Dat was precies wat ik nodig had om uit het Kanaal te geraken en ervaring op te doen met

mijn schoot-helmstok- stuurinrichting. *Godot* legde 120 mijl in één dag af, koers 240 Z-ZW. Ik was sprakeloos en zag in mijn dromen de Azoren al aan de horizon verschijnen. Ik probeerde bij de les te blijven, ondanks een opkomende zeeziekte waarmee ik de eerste week te kampen zou hebben. Maar ik merkte wel dat ik daardoor meer tijd nodig had om beslissingen te nemen. Ik voer probleemloos langs de *Lizard* en in drie dagen was ik ter hoogte van Quessant. Ik voer aan de wind of halve wind, waarbij de helmstok met een rubberlijn werd vastgezet.

Eerste dag: Aan de wind met een rubber koord aan de helmstok

Aan de schoot van het grootzeil had ik twee lijnen bevestigd tot aan de achterstoel, maar doordat op de lijn aan de loefzijde te veel spanning stond, kon ik dit in mijn ogen betere schoothelmstok-systeem uit onderstaande figuur niet toepassen. De beste zeilzetting voor de sloepgetuigde *Godot* was een met de neerhaler aangetrokken grootzeil, al dan niet gereefd, en pas in tweede instantie een rif in de fok (want het reven van de fok heeft een relatief groot effect op de koersbalans). Het kostte mij twee dagen om er achter te komen waarom de op zich goed koershoudende boot steeds zijn ingestelde koers verloor als ik probeerde te rusten op de stuurboordkooi terwijl ik over bakboord voer. Ik dacht dat de elementen mij voor de gek hielden, tot ik besefte dat dit fenomeen werd veroorzaakt door de invloed die de verplaatsing

(Warren Roll photo, courtesy of Yachting)



3-3. Basic arrangement for close reaching as set up in Island Girl.

van mijn gewicht had in de relatief kleine boot. Toen ik dat door had, trimde ik mijn zeilen iets anders waardoor ook tijdens de korte rustperiodes (enkele minuten) de boot zijn koers hield.

(*Wordt vervolgd…)*

Midgetreünie 1988 – Midget 26' Dame Blanche

Actueel op de website

De zaag is een geliefd stuk gereedschap onder Midget-20'-bezitters. Nog niet zo lang geleden konden we lezen hoe het achterschip werd doorkliefd om ruimte voor de buitenboordmotor te maken. Nu toont *Tips&Trucs* op de website hoe in de Zaanstreek de zaag de afgelopen winter een 20-voeter transformeerde naar een aantrekkelijke zeilende visserman-uitvoering.

Ben Hardleers pikt ook de zaagtrend op en gaat zijn boot verlengen

Reis naar Frankrijk (deel 3)

In het decembernummer van 2016 zijn we van de 'Symbiose' afgestapt in Maastricht. In deel 2 namen Corry en Dirk Broeckman

ons mee aan boord tot aan Attigny en in dit deel varen we door tot Nogent -sur-Marne.

Zaterdag 21 mei 2016: Le Chesne - Attigny
Vandaag de grote "boottrap". 28 sluizen in ongeveer 18 km. Je vaart de ene sluis uit en de volgende weer in. Eigenlijk heb je geen tijd om om je heen te kijken, zo druk heb je het. We hebben de koffie maar buiten gezet, want er is geen tijd om naar binnen te gaan. Gelukkig zakken we in de sluis, ik moet er niet aan denken dit andersom te moeten doen. Dan moet ik 28 keer het trappetje op!!! Dat is dan een totale uitputting. We zien wel 28 keer een enorme waterval, maar dan in de sluizen.

Sluis

Wat we zien van het landschap is heel landelijk. Het is zeer dun bevolkt hier. Nu de sluizen zijn geautomatiseerd, wonen er geen sluiswachters meer bij de sluizen en staan al hun huisjes leeg. Wel jammer hoor, ze staan heel idyllisch. Het weer is prachtig. Er zijn nog wel wat grote wolken, maar voor het overgrote deel schijnt de zon.

Om 15:15 uur kwamen we aan in Attigny. Het is een leuk recreatieplekje aan de kade naast wat bomen. De jeugd

verzamelt zich hier op de picknickbanken. Dat kun je ook zien aan de troep die ze achterlaten. Het dorpje is niet veel bijzonders. Er moet een spoorwegmuseum zijn, maar dat hebben we niet gevonden en de winkels zijn al dicht als we door het dorpje lopen.

Zondag 22 mei: Attigny – Rethel

Om 7:00 uur was het nog droog met een waterig zonnetje, maar dat was een lokkertje om uit je bed te komen. Vanaf 7:30 uur regende het flink en de hele weg naar Rethel stond vooral Dirk in de regen. In Rethel zijn we gestopt omdat daar stroom was en een douche. Waarschijnlijk kan ik morgenochtend lekker vers brood halen. Nu regent het nog steeds.
Het kanaal had dit stukje vier sluizen en bij het wegvaren uit een sluis zagen we, laat ik maar zeggen, een 'zoogdier'. Volgens mij was het een rat. De vogels blijven er vrolijk op los fluiten en onderweg hoorden we een koekoek.

Maandag 23 mei: Rethel – verbindingskanaal Canal de Ardennes en La Marne

Het heeft gisteren geregend tot we naar bed gingen, ook tijdens ons wandelingetje toen het even droog was begon het weer te regenen. Rethel is op zondag echt uitgestorven, waar al die horecazaakjes van moeten bestaan weet ik niet, want ze waren op een snackbar na allemaal dicht.
Vanochtend om half 9 vertrokken, na eerst heerlijke croissants en stokbrood gehaald te hebben. De eerste sluis ging prima, maar de tweede was al in storing. Bij de derde sluis stond een meneer, want ook die ging niet automatisch. De rest van de dag ging het goed. In het kanaal moet je echt in het midden blijven, want anders zit de kanaalvegetatie in je schroef. Dit keer hebben we drie vrachtboten op het kanaal gezien. Een Belgische schipper zei ons door de marifoon dat we mochten passeren, want zijn snelheid was 2 knopen. Dat was heel aardig, zoals bijna alle Belgen zijn. De AIS zetten we maar af en toe aan, want wij voeren weer veel te hard.
Ja hoor, net als ik blij ben dat het droog is gebleven komt er toch weer het nodige naar beneden. Gelukkig zijn het kleine buitjes.

Op de oever stonden dit keer veel vlierstruiken, bramen, scheerling (fluitenkruid), Gelderse roos en in het water zag ik grote velden met waterranonkel. De vogels floten er weer lustig op los, je vaart door een heel bosrijke omgeving. Op grote dode bomen zie je, dat de natuur zichzelf opruimt. Grote elfenbankjes op het dode hout.

Voorbij Vieux-les-Asfeld zien we dat we tussen grote stuwwallen varen en op de kaart zien we dat de rivier de L' Aisne ernaast kronkelt. Als we bij Berry au Bac het verbindingskanaal opvaren tussen de Marne en het Canal de Ardennes, ziet dat water er heel anders uit. Het lijkt bijna zwembadwater of water van de Middellandse Zee. Je ziet ook geen eenden of reigers hier, wel dode dieren: een haas, een mol, en nog iets dat niet te herkennen is. Dit kanaal heeft hele hoge kanten en als dieren in het water vallen komen zij er nooit meer uit en verdrinken dus. De sluizen schutten weer van laag naar hoog water, dus het is weer trappetjes klimmen. Lastig omdat de Fransen vergeten zijn bevestigingspunten voor pleziervaart te maken.
Gelukkig vond Dirk op onze stopplek een klaarstaande barbecue, met kooltjes zodat hij even heerlijk een fikkie kan stoken. Onze stopplek lag na sluis 4 op dit kanaal. Het stond aangegeven als picknickplek. Opeens kwam er een busje van de VNF. De mevrouw kwam vragen hoe laat wij weer gingen vertrekken de volgende morgen. We dachten dat zij dit aan de beroepsvaart op het kanaal moest doorgeven.

Dinsdag 24 mei: stopplek 4e sluis - Sillerey

Vandaag bleek waarom de VNF moest weten hoe laat wij weer gingen varen, er waren sluizen in het kanaal die niet automatisch gingen, maar met de hand bediend moeten worden. Een sluis werd gerestaureerd. Gelijk heb ik aan een mevrouw die er gewichtig bij stond gevraagd, of zij de architect was van de sluis en of zij in het vervolg betere voorzieningen voor de pleziervaart kon verzorgen. Zij begreep het. "Met een glijstang?", vroeg zij. Het is werkelijk soms heel onhandig als er geen bevestigingspunten zijn om je boot aan vast te maken. Af en toe moet je echt improviseren. Je ziet ook vandaag veel dode dieren drijven, er lag zelfs een ree in.
De stopplek in het haventje van Sillerey is uitstekend. Alle nodige voorzieningen zij er: wasmachine, goed sanitair, stroom, water, wifi en een zeer behulpzame havenmeester. Op korte loopafstand is een grote Intermarché en benzinepomp. Vanwege een blokkade op de benzine- en dieseldistributie is het heel druk aan de pomp. De mensen zijn aan het hamsteren. Ook Dirk heeft een extra jerrycan gehaald.

Woensdag 25 mei: haven Sillerey

Interieur kathedraal van Reims

Vandaag zijn we met de bus naar Reims gegaan. Zo zie je ook wat meer van het achterland. De batterij van mijn horloge was leeg en dat is heel lastig. Dus een horlogewinkel opgezocht.

We hebben ook de kathedraal bezichtigd, waar veel Franse koningen zijn gekroond. De kathedraal stond in de steigers en werd rigoureus gerestaureerd. We hebben ook nog wat door het winkelgebied gewandeld, maar we waren duidelijk te vroeg, want toen

we weer naar de boot gingen werd het pas echt druk.
Vandaag heeft Dirk nog een jerrycan met diesel gehaald. Het zijn toch vervelende berichten van die staking. We hebben ook even de bimini getest. Wat hadden we weer een geluk, want we kochten deze omdat we geen mast mee zouden nemen. Nu we die toch bij ons hebben, was het maar de vraag of de bimini nog eronder zou passen. Het past net, de mast had niet 1 cm lager mogen liggen!

Donderdag 26 mei: Sillery - Mareuil-sur-Ay
We gingen vroeg op weg, want vandaag zou de tunnel komen. Deze is ongeveer 2500 m lang en ging door de Billy Mountain.

Tunnel door de Billy Mountain op het traject Sillery - Mareuil sur Ay

Vóór de berg waren de sluizen nog opwaarts en na de tunnel zijn

alle sluizen tot en met Parijs dalend. Vóór we bij de tunnel kwamen, zagen we wel vier reeën in het water drijven. De route gaat door een prachtig natuurgebied, maar het is een rotgezicht om de verdronken dieren te zien. Toen we bij een sluis mensen zagen van de VNF heb ik ze dit gemeld. Ze leken oprecht blij te zijn met de melding en zouden actie ondernemen om deze beesten eruit te halen. Het is ook geen visitekaartje voor het varen in Frankrijk. Na het varen op het kanaal kwamen we op de Rivier de Marne. Eigenlijk nog een gekanaliseerd stukje want de rivier zelf is hier nog niet bevaarbaar. Je ziet de rivier ernaast af en toe wel kronkelen. Het is ook hier weer heel stil. Over de hele dag hebben we twee werkschepen en een Engels jacht gezien, die natuurlijk aan de verkeerde kant voer! We waren op tijd op onze stopplek en zijn toen gaan fietsen naar Epernay. Volgens de boekjes is deze stad het bezichtigen waard. De fietstocht langs het kanaal was heel leuk, het stadje viel een beetje tegen. Vooral toen we voor een biertje en 1 cola €8,10 moesten afrekenen. De mensen uit Brabant, die we hebben ontmoet, zijn die avond nog even aan boord geweest, dat was gezellig.

Vrijdag 27 mei: Mareuil-sur-Ay - Chateau-Thierry

Vandaag vroeg weg en na twee sluizen kregen we weer een nieuwe afstandsbediening voor tien sluizen op de Marne. De uitleg ging een beetje stuntelig, want de sluiswachter sprak heel weinig Engels. Zijn Franse uitleg was veel te rap, maar we zijn eruit gekomen. Vóór we de sluis in konden, lagen we achter een omgebouwd vrachtschip dat bijna niet in de vorige sluis paste; dat heeft heel lang geduurd. Na de volgende sluis heeft hij ons vóór laten gaan door ons in het Frans op te roepen via de marifoon en ik begreep het ook nog!! Toch makkelijk, zo'n handheld marifoon. De natuur is werkelijk prachtig. Ook vandaag hoorde je weer de vogels boven het motorgeluid uit. We hebben vandaag ook weer ijsvogeltjes gezien.

Zaterdag 28 mei: Chateau-Thierry naar La Ferté-sous-Jouarre

Vanochtend vroeg vertrokken. Om 7:15 uur op weg naar de eerste sluis, het was nog behoorlijk mistig. Toen de zon

een beetje doorkwam, verdween de mist geleidelijk, maar soms zag je de laaghangende bewolking tussen de bergen in het dal liggen. Toen we bij de sluis aankwamen lag er nog een Nederlandse boot klaar om te schutten. Toen we wegvoeren riep de meneer: "Bij de volgende sluis niet op ons wachten, ik ga mijn wierpot schoonmaken". Dus de verdere reis hadden we de Marne bijna weer voor ons alleen. We hebben echter een beroepsvaarder en een Deens schip gezien. Er stond bijna geen wind dat een mooi plaatje op leverde: een prachtige weerspiegeling in het water van een dorpje in de zon. Regelmatig zagen we ook dat de rivier waardoor wij voeren hoger lag dan het land; soms lag het land een behoorlijk stuk lager. De sluisafstand tussen de sluizen wordt steeds groter. Nu zit er soms wel meer dan 11 km tussen. Gelukkig werkte het bedienings-kastje vandaag heel goed. De flora en fauna is hier gelijk aan andere dagen. Reigers op grote takken, op de zeereling een prachtige blauwe vlinder gezien, bomen tot aan de rivier. De zon is vandaag rond 15:00 uur verdwenen en het is zachtjes gaan regenen. Gelukkig had Dirk voor die tijd net een bad genomen. Bij gebrek aan douches was hij maar van 't trapje in de rivier gaan badderen. Het water was zééééééér fris!!

Le pont du Faubourg a la Ferté-sous-Jouarre (http://www.map-france.com/)

Zondag 29 mei: La Ferté-sous-Jouarre naar Meaus
Vandaag vroeg op en we vertrokken om 7:00 uur. We kregen zelfs drie tegenliggers. Het landschap verandert langzaam. De hellingen met druiven maken plaats voor grote akkers met graan. Het landschap wordt ook iets vlakker. De rivier blijft nog steeds prachtig. Vandaag weer een ijsvogeltje gezien. We hadden vandaag twee sluizen en bij de laatste moest ik de telecommando weer inleveren. Vlak bij de stad Meaus zagen we roeiers op de rivier. We zouden eerst bij een club Nautique gaan liggen met douches, maar dat viel zó tegen dat we maar aan de steigers van de VNF zijn gaan liggen. Dat is midden in de stad aan pontons met water en stroom. Na het eten hebben we door het kleine stadje gelopen. Helaas waren de winkels dicht op een supermarkt, boulangerie en wat bloemenwinkels na. Opvallend hoeveel er daarvan in dit stukje stad zijn. De zeer oude kerk heeft een vierkante toren met op iedere hoek een klein spits torentje, heel karakteristiek. Naast de kerk in een zeer oud stukje stad stond een tribune opgesteld, waar in de zomer opvoeringen worden gegeven. Alles stond al klaar, kassa, verlichting, enz. Tijdens het avondeten begon het flink te plenzen, gezellig als je dan lekker binnen zit.

25-30 mei Meaux - Nogent-sur-Marne
Gisteren (een flinke regendag) hadden we afgesproken: "Als het morgen weer zo regent, blijven we lekker liggen!" Dat ging niet helemaal goed, want bij het opstaan was het droog, maar toen we om 8 uur de 1e sluis invoeren, miezerde het al een beetje. Hoe verder de dag, hoe harder het ging regenen. De kanalen en rivier de Marne worden, hoe dichter we bij Parijs komen, ook steeds vuiler: hele zakken afval tref je aan. Ook op de oevers zie je veel meer mensen, auto's, huizen dan dat we de afgelopen weken hebben gezien. We hadden gelezen dat er in deze streek veel villa's op de oever zouden staan. Dat klopt wel, maar er staan ook doodgewone flats tussen. Vanwege de enorme regenval gaan we wel lekker vlot op de Marne; het stroomt als een gek. Bij de jachthaven, prijs €18,00 (!), konden we meteen reserveren voor de haven in Parijs bij het Arsenaal. Daar willen we graag naar toe. Het aanmeren ging niet zo makkelijk: die enorme stroming

zorgde er weer voor dat we heel moeilijk de box in konden komen. Daar was veel spierkracht voor nodig. 's Middags in de stromende regen toch nog maar boodschappen gedaan. De bediening bestond uit aardige mensen uit India. Het meisje aan de kassa probeerde Engels met mij te praten en ik maar steeds mijn Frans willen oefenen. Morgen nog 12 km en dan: Parijs.

Nogent-sur-Marne

(Wordt vervolgd…)

Aangeboden / gevraagd

Te koop aangeboden: Midget 20 'Wuschl'

Vraagprijs: € 8.900,=
Bj.1979; gebaut bei Jachtwerf Gebr. De Kloet, Segelnr. 20-98
Ligplaats: Das Schiff steht in der Halle auf der Insel Poel (Ostsee).
Kleiner seetüchtiger Spitzgatter mit Langkiel.
L: 6.00m, B: 2.40m, T: 1.05m, Gewicht: 1,4 t.

Motor: Innenbord Diesel Renault Marine RC 8 D, 8 PS.
Großsegel 11,5 qm, Genua 13,2 qm, Sturmfock 3,5qm.

2 Kojen im Vorschiff, 1+ (1 kl. Hundekoje) im Salon, Toilette, Nirospüle mit Trinkwasser-Handpumpe, Sprayhood und Kuchenbude, Baumpersenninge, Pump-WC, Autopilot Autohelm 1000, Anker, Festmacher, Fender, Ankerball und Kegel, Mastlegevorrichtung.

Zie voor verdere bijzonderheden de website.

Kontakt:
E.: Christoph.Schoenherr@gmx.de
T.: 0049 40 603 95 94

Midgetreünie 1988 – melkmeisjes en chocolademelkmeisjes

Gevraagd: Het komt regelmatig voor dat Midgetclubleden hun e-mailadres wijzigen, waardoor het secretariaat het bericht 'onbestelbaar' krijgt. Houd ons alstublieft op de hoogte van uw actuele e-mailadres indien u e-mailpost wilt blijven ontvangen!

Secretariaat
E.: info@midgetclub.nl

Midgetreünie 1988 - in de havenkom van Ooltgensplaat