

Sailhorse 'bericht van toen'

Voorwoord:

In het kader van het 50-jarig jubileum van Sailhorse publiceert SSC iedere maand een 'bericht van toen'. Twaalf maanden lang proberen we u op deze manier te betrekken bij leuke, interessante en wetenswaardige zaken uit de 50-jarige Sailhorse historie.

In dit zesde 'bericht van toen' leest u over 'De strijd om erkenning'. Vanuit verschillende perspectieven gaan we op deze strijd inzoomen.

'De strijd om erkenning'

Waarom een titel met 'de strijd om erkenning'?

Sailhorse kwam in 1970 als een van de eerste polyester 6 meter boten nieuw binnen in een gevestigde houten markt. De botenbouwers en mastbouwers van toen vonden kunststof en aluminium maar niets. Het zou niet voldoen en duurzaam genoeg zijn. Indertijd vormde deze cultuur de basis onder Hiswa, de ondernemersorganisatie voor de watersport. De Sailhorse was niet van hout en bovendien niet door van der Stadt ontworpen en dat kon dus niks zijn. In de beginjaren gingen verschillende producenten van Sailhorse failliet en zo werd de Sailhorse eigenaar van toen wel erg met de nek aangekeken. Dit gevoel kwam in 1973 bij de oprichting van de Sailhorse Sailing Club ook op de agenda natuurlijk.

Het oprichtingsbestuur formuleerde kerndoelen: (1) Zoveel mogelijk leden (2) Een clubblad uitgeven (3) Voorlichtingsavonden (4) Organiseren van evenementen (wedstrijden en toertochten) (5) Last but not least klassenvoorschriften en erkenning.

De Watersportwereld had in 1973 het bestaan al toe moeten geven, want er waren toen al meer dan 1200 Sailhorses gebouwd en dat was echt niet onopgemerkt gebleven. De neerbuigendheid was daarmee niet verdwenen en Sailhorse werd door de bouwers en verenigingen nog lang niet op waarde geschat.

Op weg naar de eerste erkenning

Door het oprichtingsbestuur van SSC werd hard gewerkt om Sailhorse erkend te krijgen als nationale klasse. Dat zou nog even gaan duren. Onder de titel 'Erkenning?' zie we aan het begin van het derde verenigingsjaar, in Horsevoer 1975-2, een eerste bericht verschijnen van de oprichtingsvoorzitter Ad van Wessem:

Zoals u in kranten en watersportbladen heeft kunnen lezen is er heel wat gebeurd in ons watersportwereldje.

1. de KNWB heeft in haar jaarvergadering besloten tot het instellen van de z.g. seriebouwklassen (werfklassen).

2. de NNWB heeft besloten de Sailhorse op te nemen als voorlopig toegelaten klasse (met een proeftijd van 1 jaar).

Dit zijn enorme sprongen vooruit: Wat zijn echter de consequenties voor de S.S.C.?

1. KNWB – seriebouwklasse: dit zijn nog niet eerder erkende klassen, waarbij de verantwoordelijkheid voor de gelijkheid van de boten bij de Klasse Organisatie ligt. We hebben nu de mogelijkheid tot deelname aan officieel erkende wedstrijden. 'Hieraan zijn een aantal voorwaarden verbonden, waaraan wij ruimschoots kunnen voldoen. De toelating van een seriebouwklasse geschiedt voor een periode van 2 jaar.

2. NNWB – toegelaten klasse: de boten moeten hier wel gemeten worden door een verbondsmeter en de verantwoordelijkheid ligt dan ook bij de

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

NNWB. Daar wij voorlopig toegelaten klasse zijn, mogen wij gedurende 1 jaar ongemeten starten bij de NNWB aangesloten zeilverenigingen.

Tevens hebben wij hier de mogelijkheid om met de technische commissie van de NNWB-meetschema's en meetvoorschriften samen te stellen.

Uw bestuur heeft nu besloten om, voordat we verdere stappen ondernemen, een aantal boten van verschillende bouwjaren te meten en te wegen in samenwerking met de technische commissie van de NNWB. De resultaten van een en ander zullen we u zo spoedig mogelijk in Horsevoer meedelen. Zaak is het nu, dat we vooral dit proefjaar met zo veel mogelijk boten aan de start verschijnen. Minimum deelname aan wedstrijden van 10 boten is verplicht. Dit was het afgelopen jaar meestal geen probleem. Laat het ook dit jaar weer zo zijn en mocht u nog twijfels hebben, zet ze over boord en doe mee, Er wordt scherp op onze klasse gelet!!!

Met vriendelijke zeilersgroeten, Ad van Wessem

Het bestuur geeft er blijk van dat ze de hele opzet van de klassenvoorschriften serieus nemen; dat moest ook wel, want inmiddels was bouwer nummer drie al bezig en je weet maar nooit!

Helder verhaal zou je zeggen, maar er zou nog heel wat water door de Maas gaan en zelfs een 'Donderpreek' in HV 1975-4, van de voorzitter, werd ingezet om de 'goe gemeente' in beweging te zetten:

Toen Ik met veel moeite, na een heerlijk zeilweekend eindelijk mijn gebruikelijke voorwoord had geschreven en dit in de huiselijke kring op taal en stijl liet controleren, was het commentaar niet van de lucht. De meeste opmerkingen zal ik u besparen. Eén wil ik er echter naar voren halen nl.: "Dit is geen voorwoord, maar een donderpreek!

Ik moet u eerlijk vertellen dat dit ook wel de bedoeling was, maar als het dan zo zwart op wit staat komt het inderdaad hard over, dus ben ik opnieuw begonnen. De reden is heel eenvoudig: gebrek aan deelname bij evenementen, toertochten en wedstrijden. We hebben een programma dat klinkt als een klok. We krijgen alle medewerking van de diverse watersportverenigingen. We hebben een kleine 200 leden en soms maar 8 startende schepen op een wedstrijd met een sterretje. Een toertocht moest afgelast worden. Ook de Hoorn wedstrijden, die door de jaren heen zeer veel belangstelling trokken, moesten na veel en moeizaam voorbereidingswerk afgelast worden, nl. geen 15 inschrijvers.

Beste vrienden, als u het werk dat het S.S.C.-bestuur voor u doet, waardeert, doe dan mee aan de evenementen. We mogen nu als invitatieklasse meedoen en schrijf dus in (vooral tijdig). De S.S.C. is op de goede weg, maar u moet ons helpen verder te komen, door mee te doen, want anders is alle moeite vergeefs en worden we nooit een erkende klasse.

U rekent op het bestuur van de S.S.C., wij rekenen op U s: Ad van Wessem (voorzitter).

De eerste erkenning

In 1974 is het dan toch gelukt om een eerste erkenning te krijgen, zo blijkt in Horsevoer 1975-4. Weliswaar gedeeltelijk door de NNWB en nog lang geen nationale klasse, maar je moet ergens beginnen. Het is een bericht van Bruno van der Heide, kort en praktisch met de titel Erkenning:



Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter



Waarde zeilers, Zoals u allen weet, is de Sailhorse nu een toegelaten klasse van de Noord Nederlandse Watersport Bond. Dit kunnen we met z'n allen omzetten tot een erkende klasse, mits u allen meedoet. Des te meer geregistreerde schepen, des te groter de kans wordt dat wij nog eens binnen afzienbare tijd een nationale eenheidsklasse zullen worden. Maar ja daar hebben wij uw hulp voor nodig.

Daarom, zij die hun schip nog niet hebben laten registreren, doe dit dan nu. Natuurlijk zijn hier ook voorwaarden aan verbonden:

1^e U zult lid moeten worden van een vereniging die lid is van de NNWB (kosten f 10,- à f 25,-)

2^e Uw schip moet voldoen aan de klassevoorschriften. Seahorses met spindel zijn ook toegelaten en krijgen een Sailhorseteken in het zeil.

3^e U moet de registratiekosten van f 15,- voldoen tnv. A. v.d. Heide Amrobank Joure rekno. 47.08.31.413 postrek. bank 870433.

Ook Sailhorses en Seahorses buiten Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel moeten dit natuurlijk doen. Want alleen zo maken wij er een grote klasse van. Ook vergemakkelijkt dit straks de stap naar een erkende klasse, - Daarom vult u nu dit direct in en stuurt het onmiddellijk op naar: Sailhorse Sailing Club | p/a Ds. S. Huismansstraat 2, Joure.

Hij sluit ook meteen een formulier bij. Het is waarschijnlijk het eerste type meetbrief.

Bewijs van registratie als wedstrijdboot		
Naam boot	:	
Zeilnummer	:	
Kleur boot	:	
Bouwer	:	
Naam eigenaar	:	
Adres	:	
Telefoon	:	
Lid van zeilvereniging	:	
De eigenaar verklaart dat zijn boot ten alle tijde voldoet aan de voorschriften van de S.S.C.		
Eigenaar	Klasse organisatie	Autoriteit

Nationale erkenning?

De winter van 1975 op 1976 was druk voor het bestuur. Ze moesten verder werken aan de stukken die nodig zijn om nationale erkenning aan te vragen én tijdens Boot Düsseldorf in januari 1976 werd de ISCA, International Sailhorse Class Association opgericht.

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

Dat ligt mooi in elkaars verlengde, maar het was geen sinecure om ook Internationaal alles op gelijnd te krijgen.

Hoe dan ook gaat de aanvraag bij het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond eruit, voorafgegaan door een keurige democratische besluitvorming op basis van een leden enquête.



Koninklijk Nederlands Watersport Verbond,
van Eeghenstraat 94
AMSTERDAM.Z.

Leusden, 26 jan. '76.

Mijne Heren,

Betr.: Aanvraag tot toelating van de Sailhorse als Klasse
met beperkte eenheid.

In vervolg op het gesprek met uw heren Dudok v. Heel en Ter Kuile en ons daarop
volgend schrijven, kunnen wij u thans meedelen dat uit de onlangs gehouden
enquête onder onze leden met een grote meerderheid van stemmen is gekozen
voor het K.N.W.V.

Wij dienen dus hierbij onze aanvraag in tot toelating van de Sailhorse als Klasse
met beperkte eenheid, onder de voorwaarden zoals vermeld in uw reglementen
(blz. 132 t/m 135).

- 4a. Het juiste aantal Sailhorse jachten in Nederland is niet na te gaan, daar ook
veel zeilscholen en verhuurbedrijven met deze boten varen.
- b. Op onze bijgesloten ledenlijst treft u o.a. de leden aan die lid zijn van een
bij het K.N.W.V. aangesloten W.S.V.
- c. Klassevoorschriften zijn in konsept klaar. Zie bijlage.
Wij zullen deze na overleg met uw technische commissie in detail uitwerken.
Bouwvoorschriften en ontwerptekeningen zijn bijgesloten.
- d. Werf: Cather Friesland B.V., Postbus 36, Akmarijp.

Algemene informatie: A.J. v. Wessem, voorzitter S.S.C.
Dalmatië 27, Leusden.C. - tel. 03496-2294.

Technische informatie: Bruno v.d. Heide, voorzitter technische commissie S.S.C.
de Kei 442, Leeuwarden, tel. 05100-62576.

In afwachting van uw spoedige berichten,

Bijlage: ledenlijst, konsept klasse-
voorschriften, bouwvoorschriften +
ontwerptekeningen, statuten +
huish. reglement.

hoogachtend,
A.J. v. Wessem.

En nu maar afwachten hoe deze opening van de onderhandelingen zou
vallen in het bolwerk van de klassieke KNWB.

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

En jawel! Na zo'n 6 maanden komt het bevrijdende antwoord. De Sailhorse is in Nederland nu een klasse met beperkte eenheid!


50
YEARS
SAILHORSE



KONINKLIJK NEDERLANDS WATERSPORT VERBOND

CENTRAAL BUREAU VOOR WATERSPORT

VAN EEGHENSTRAAT 94 AMSTERDAM-ZUID TELEFOON 020-790222 POSTGIROREKENING No. 51686

Sailhorse Sailing Club
p/a Dalmatië 27
Leusden C

17 juni 1976.

Geachte mevrouw Van Wessem,

Hierbij bevestig ik ons telefoongesprek waarbij ik u mededeelde dat de Sailhorse als klasse met beperkte eenheid is toegelaten tot de wedstrijden. Met dien verstande dat hiervan uitgezonderd zijn de zeilnummers 1 t/m 350 - dat de zeilnummers 351 t/m 1400 voor een periode van 3 jaar worden toegelaten en dat vanaf zeilnummer 1401 geen beperking zal gelden behoudens die welke vastgelegd zijn in het reglement tot het aannemen en afvoeren van klassen met beperkte eenheid.

De werf zal onzerzijds benaderd worden met het verzoek om iedere romp te waarmerken met een serienummer, bouwnummer en/of zeilnummer, zodat de relatie tussen boot en het bijbehorend certificaat duidelijk komt vast te liggen.

Wij verzoeken u voor registratie van de daarvoor in aanmerking komende boten zich te wenden tot het Centraal Bureau.
De kosten bedragen f 37,50 per schip.

Inmiddels verblijven wij,

hoogachtend,

N.H. ter Kuile
secr. Algemene Zaken

Het is nog een lange weg naar nationale klasse. Het KNWV kon de vingers er niet goed achter krijgen en dat was waarschijnlijk ook wel zo voor de technische commissie van Sailhorse zelf. Er waren nu eenmaal technische verschillen tussen de series 351-999, 1000-1400 en 1401+. Vanuit het perspectief van een meter is dat helder vanuit het perspectief van de klassenvoorschriften, maar vanuit de drive om te groeien, moest de hoop, politiek gezien, zo groot mogelijk blijven. Overigens waren de verschillen tussen die Sailhorse series kleiner dan bij de houtbouw klassen het geval was en is. Maar ja, "sommigen zijn gelijkjer dan anderen". Dat was toen zo in de watersportwereld en dat blijkt maar moeilijk te veranderen. Het Sailhorse wereldje zat en zit

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

niet zo goed in het ons-kent-ons circuit. Het tekent, denk ik, een van de genen van de klasse; 'een tikje anders is beter', zoals de tijdgeest uit de oprichtingsjaren was.



Voelden we ons niet genoeg erkend?

Zo meldden de leden van SSC tijdens de najaarsvergadering van 1976, als reactie op de brief van het KNWV:

Klasseorganisatie gaat niet akkoord met beperkende voorwaarden. Besprekingen hierover zijn gaande. De SSC moet wegen/meten en is verantwoordelijk voor de eenheid. Het KNWV registreert alleen. Meten/wegen zal in het voorjaar van 1977 plaatsvinden. Kosten totaal ca. f 75.--, inclusief registratie, exclusief reiskosten technische commissie. Koopbrief is erg belangrijk in verband met het nummer van de boot.

Hoe dan ook, na wat heen en weer zenden van versies met aanpassingen in de klassenvoorschriften, werd op 22 april 1977 in de bestuursvergadering gemeld dat het KNWV nu akkoord was en de klassenvoorschriften 'stonden'.

Dat betekende erkenning en samenwerking met veel watersportverenigingen en vele wedstrijdwateren werden nu formeel toegankelijk voor Sailhorse.

Toch weer tegenslag te verwachten met de klassenvoorschriften?

Komt de erkenning in gevaar?

In oktober 1977 gaat de 4^e bouwer van Sailhorse, Carther Friesland failliet. Hoe gaat het KNWV reageren? Hoe dan ook wordt er begin 1978 contact gelegd met Valkom. Cle Melis van Valkom wil graag kennismaken met de Sailhorse klasse. Er werd zelfs Hfl 40.000 ingezameld bij de leden om een overstap mogelijk te maken...

Het werd de start van een meerjarige welles nietes voordat er in 1980 weer gebouwd zou worden. Intussen ging de strijd om erkenning bij het KNWV gewoon door.

Uiteraard reageerde het KNWV ook op de nieuwe bouwer. De brief van het KNWV viel in een tijd van wantrouwen -er was juist een fors geschil geweest met de Waterkampioen (toenmalig onder auspiciën van de KNWV) waarin juist het bericht van de nieuwe bouwer bij herhaling niet werd geplaatst-. Blijkbaar heeft SSC enigszins fel gereageerd, vanuit het perspectief van wantrouwen, te oordelen aan onderstaande reactie van KNWV.

*Aan de secretaris van de Sailhorse Sailing Club.
Amsterdam, 4 juni 1980.*

Geachte Heer van der Heide,

Het spijt mij uit Uw brief van 31 mei jl. te moeten opmaken dat U mijn brief van 8 mei anders heeft geïnterpreteerd dan hij bedoeld was. Het zal U ongetwijfeld bekend zijn dat bij wisselen van bouwer van een klasse veelal veranderingen in de bouwwijze dan wel constructie plaatsvinden. De Sailhorse is, dacht ik, een voorbeeld.

Van enig wantrouwen t.o.v. de klasseorganisatie is geen sprake, de brief werd slechts geschreven aan de hand van ervaringen in het verleden en om U, als klasseorganisatie, te behouden voor een eventueel optreden van het K.N.W.V. op grond van artikel 15d.

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

Als U mijn brief nog eens naleest, zult U zien dat ik schrijf - dit mogelijk tot gevolg heeft/zal hebben dat op een aantal punten wordt afgeweken ect.!! - en - 'een opgave aan ons te doen toekomen van de eventuele wijzigingen ect.!!

Kortom, de bedoeling was om van Uw organisatie een opgave te krijgen van eventuele wijzigingen, dan wel een bevestiging dat geen wijzigingen van de klassevoorschriften, bouwvoorschriften of ontwerptekeningen door de nieuwe bouwer werden aangebracht, dan wel noodzakelijk geacht.

Voor de goede orde maak ik U erop attent dat het in een situatie als deze dus niet uitsluitend gaat om wijzigingen welke strijdig zijn met de klassevoorschriften.

Vertrouwend dat hiermede enige duidelijkheid is geschapen en Uw berichten met belangstelling tegemoetziende, hoogachtend,

M. Dudok van Heel, Secretaris W.Z.

Toegelaten klasse

Ergens onderweg is de status van 'klasse met beperkte eenheid' omgezet naar 'toegelaten klasse'. Het is niet helemaal duidelijk te krijgen wanneer dat is gebeurd en wat de aanleiding was. Wellicht was het een gevolg van andermaal 'schuivende panelen' in het KNWV, oftewel een andere naam voor hetzelfde begrip.

Wens tot (inter)nationale erkenning

In Horsevoer 1981-4 wordt Henk Böhne, de latere voorzitter van ISCA, geïnterviewd, door plaatselijke pers, direct aansluitend op de Europacup in Hoorn.

Henk was altijd een enthousiaste Sailhorse liefhebber met een grote ambitie voor de Sailhorse klasse. Hij begrijpt niet dat een super actieve klasse met internationale allure geen nationale erkenning krijgt en hij onderbouwd zijn inzicht met de stelling dat vele erkende nationale klassen in Nederland niet of nauwelijks actief zijn en hun status gewoon kritiekloos mogen behouden.

Op basis van de prestaties van Sailhorse op gebied van nationale en internationale wedstrijd deelname en dito internationale activiteiten stelt Böhne dat nationale erkenning KNWV niet lang meer op zich mag laten wachten.

Schuivende panelen

Het kwam in de 50-jarige geschiedenis van Sailhorse wel vaker voor. 'Je denkt dat je er met de erkenning bijna bent en dan wordt het toch weer anders'. 'Dan kun je weer opnieuw beginnen pffff, terwijl aan de andere kant' nog steeds dezelfde mensen pffff je niet de indruk geven om mee te werken met jouw ambitie om nationale klasse te worden pffff'.

Een van deze momenten wordt omschreven in het verslag van de najaarsvergadering in Horsevoer 1989-6:

Het KNWV is bezig met het opstellen van plannen voor een nieuw "klassebeleid". Binnen dit kader wil men komen tot een nieuwe waardering van de diverse klassen. Hierin begrepen zit het op- en afvoeren van klassen en het wel of niet stimuleren van bepaalde klassen. Er is een grote mate van beroering ontstaan, omdat het KNWV met een voorstel gekomen is zonder overleg met de betrokkenen (de

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

klasseorganisaties). Van diverse kanten wordt er nu druk uitgeoefend op het bestuur om het voorstel voor de najaarsvergadering in te trekken. De SSC volgt alles op de voet en blijft in contact met de overkoepelend organisatie van k.o.'s. Hoe dan ook, betekende het weer jaren uitstel van verdere erkenning.

Haalbaarheidscommissie

In Horsevoer 1993-6 lezen we in het verslag van het secretariaat -tgv de najaarsvergadering 1993- dat er een haalbaarheidscommissie is gevormd. In het 20-jarig jubileum jaar werden verschillende commissies opgetuigd.

De haalbaarheidscommissie bestaat uit Toine Niessen, Henk Böhne en Henk van Dijk. De commissie is in het leven geroepen om de aanvraag tot erkenning als nationale klasse voor te bereiden.

In het verslag van de ALV van 1993 lezen we verder in HV1994-1. De samenwerking met de watersportvereniging 'De Pelikanen' wordt ingezet:

Nav de aanvraag nationale erkenning is van de secretaris Wedstrijdzeilsport van het KNWV, de heer Romme, een brief ontvangen waarin wordt meegedeeld dat ivm de reeds opgemaakte agenda van de KNWV Jaarlijkse Algemene Vergadering de aanvraag nog niet in behandeling kan worden genomen. De eerstvolgende mogelijkheid is de Jaarlijkse Algemene Vergadering in 1994.

Nav een verzoek om dispensatie om in '94 een nationaal kampioenschap in de Sailhorse klasse te kunnen zeilen (zoals voorgesteld door de heer Romme in een telefonisch gesprek met Toine Niessen) heeft de SSC van de assistent-secretaris Wedstrijdzeilsport, de heer Christoffel van Hees, een brief ontvangen waarin deze dispensatie niet wordt verleend.

Van Pelikan is een brief ontvangen waarin verzocht wordt het ontbreken van de aanvraag nationale erkenning op de agenda van de KNWV Jaarlijkse Algemene Vergadering als extra punt op de agenda van de SSC * ALV te plaatsen. Dit is gebeurd; onder punt 7b zal Toine Niessen de activiteiten van de haalbaarheidscommissie en de status van de aanvraag erkenning nationale klasse toelichten.

7b. Aanvraag nationale erkenning; Toine zet uiteen hoe de aanvraag "nationale erkenning" is aangepakt. Op aandringen van Pelikan is eind '91 een haalbaarheidscommissie in het leven geroepen met het doel de haalbaarheid van een nationale erkenning door het KNWV te onderzoeken. In 92 werden gesprekken gevoerd met het KNWV. Het beleid was duidelijk een reductie van het aantal klassen, maar wanneer de ondersteuning van minimaal 5 verenigingen schriftelijk zou worden overlegd, kon een aanvraag in behandeling worden genomen. Besloten werd de aanvraag in 1993 te doen en een lobby te starten om de ondersteuning van toonaangevende watersportverenigingen te verkrijgen. In overleg met de heren Romme en van Hees van de sectie Wedstrijdzeilsport werd de aanvraag voorbereid. Oktober 1993 kon de aanvraag nationale erkenning, begeleid door een goed verzorgd informatiepakket en 6 ondersteuningsbrieven van WSV's de Helling, DTP, Maas & Roer, Hoorn, Eeuwes en het Witte Huis plus de toezegging van Sneek naar het KNWV worden opgestuurd. Tot grote teleurstelling van de SSC ontbrak de aanvraag op de agenda van de KNWV Algemene Jaarvergadering van 20 november. Voor alle duidelijkheid: de aanvraag is niet afgewezen; de aanvraag zal op een eerstvolgende KNWV-vergadering in behandeling

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

worden genomen en loopt nu vertraging op. Willy Raymann (wsv De Pelikanen) is uitgegaan van nationale erkenning van de Sailhorse in 1994. De Stichting Maritieme Evenementen beschikt inmiddels over een eigen wedstrijdwater waar met Sailhorses en Splashes gezeild moet gaan worden. Er is een WSV de Pelikanen opgericht en bij het KNWV aangemeld als lid. (Inmiddels toegelaten). Men heeft grote plannen en nationale erkenning is voor Pelikan een belangrijke voorwaarde om door te gaan met sponsoring. Hij (Rayman) dringt aan op forcering van de behandeling van de aanvraag nog voor het zeilseizoen 1994 en stelt eventuele juridische ondersteuning voor. Toine voelt niet veel voor forcering: voor de SSC staat de haalbaarheid van de erkenning voorop en komt het tijdstip op de tweede plaats. De kansen zijn nu groter dan ooit. De SSC zal het KNWV op de hoogte brengen van de reacties tijdens de ALV en verzoeken de aanvraag zo mogelijk nog in het voorjaar te behandelen zodat erkenning in 94 een feit kan worden.

Ondanks de enorme inzet van de haalbaarheidscommissie, in het bijzonder door Toine Niessen, samen met de betrokken watersportverenigingen, lijken we nog steeds niet voldoende in het ons-kent-ons netwerk van het KNWV te zitten en komt er weer uitstel.

De haalbaarheidscommissie blijft druk houden en blijft aan de bal bij het KNWV, zo is in het verslag van de ALV 1994 te lezen. Zou het nu toch gebeuren?

Na 25 jaar, Sailhorse is erkende / nationale klasse!

In Horsevoer 1995-2 maakt Toine Niessen onder de titel 'Noblesse oublige' bekend dat Sailhorse een 'erkende klasse' is geworden. Na de 'schuivende panelen', waar we eerder in dit 'bericht van toen' over spraken, werd de status 'nationale klasse' omgezet naar 'erkende klasse' en mocht een erkende klasse bijvoorbeeld een Nederlands kampioenschap organiseren.

Het eerste Nederlands kampioenschap

Op 2 en 3 + 9 en 10 september 1995 werd bij wsv Het Witte Huis het eerste officiële Nederlands Kampioenschap Sailhorse verzeild, De eerste Nederlands Kampioen werd Anno van der Heide, samen met Marten van Rijn in de Flash 2510; zij waren de besten van 22 deelnemers.

Het schuren gaat door

Uiteraard heeft Sailhorse ruchtbaarheid gegeven aan het bereiken van die felbegeerde status verbetering.

In Horsevoer 1996-2 zien we in de stukken van het ALV, dat het KNWV een reactie heeft achtergelaten bij het bestuur:

'In dit artikel is de nadruk komen te liggen op de trage afhandeling van de aanvraag'.

Het verbond was not amused blijkbaar. Uiteraard heeft het bestuur direct een 'Mea Culpa' doen uitgaan naar het verbond.

Ik oordeel hier toch anders over, nu weer 25 jaar verder.

- Het verlies van de bouwer in 1977 was duidelijk koren op de molen van het KNWV. In 1976 hadden zij Sailhorse de status verleend van klasse met beperkte eenheid. Tegen die beperking was Sailhorse met recht in verweer. Na het stoppen van Carther Friesland in 1977 is

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter



het blijven schuren. Het hielp bepaald niet bij het vinden van een nieuwe bouwer.

- De procedure 1995 liep oorspronkelijk van 1991 tot 1993 -het moest een mooi accent worden van 20 jaar Sailhorse-. Door falende processen in het 'KNWV van Toen' liep het zelfs nog uit tot 1995.
- Met de komst van het Pelikan-team in 91/92, kreeg Sailhorse toegang tot evenement sponsoring en zelfs werd Pelikan als wsv lid van het Verbond. Dat waren in het KNWV als het ware allemaal schoppen tegen het verkeerde been op het verkeerde moment.

Wat waren de gevolgen voor de bouw?

We kunnen met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid stellen dat het KNWV een 'vertragend gevecht' (een uit de koude oorlog voortkomende strijdwijze) heeft gevoerd. De bouw van Sailhorses is hierdoor in ieder geval tussen 1975 en 1995 fors vertraagd. Ik ga er geen complottheorie van maken. Laten we zeggen dat er alleen maar verliezers ontstonden.

Toch nationale klasse; 'what's in a name'?

Uit een bericht van Gerhard Drenth in Horsevoer 2005-3 valt op te maken dat Sailhorse een 'nationale klasse' is; we waren sinds 1995 'erkende klasse' geworden. In het bericht staat dat we sinds 1998, het jaar waarin SSC 25 jaar bestond, een nationale klasse zijn. Dan ga je opnieuw speuren in de archieven. Helaas kon ik daarvoor geen verdere aanwijzing vinden. Evengoed zo, je kan het maar zijn! De inzet van Gerhard ging overigens om een oproep om meetbrieven te blijven verlengen, als noodzaak om nationale klasse te mogen blijven.

Waar was het KNWV mee bezig?

In de jaren 70 waren er enkele 10-tallen klassen voor open wedstrijdboten. Watersport in de volle omvang en wedstrijdzeilen in het bijzonder transformeerde in enkele jaren van elite- naar breedtesport. Het ontwikkelde in enkele jaren van lokale activiteiten naar nationale evenementen naar internationale invloed. Dat was wel heel veel verandering in relatief korte tijd, zeker voor een sportbond als het KNWV.

Vanuit de naoorlogse jaren was er een beperkt grit als het ging om klassenvoorschriften, meetbrieven, meetmethoden, enzovoort. Met de groei van het internationale karakter van de sport ontstond, naast nationaal, ook nog eens internationaal druk om uniformering van klassenvoorschriften, meetbrieven en meetmethoden.

Al snel waren er in Nederland zo'n 50 klassen geregistreerd en dat zijn er nu al meer dan 150 -terwijl het aantal wedstrijdzeilers nauwelijks toeneemt-. Hoe moet je dat als bond beheren, zeker als daar surfen, windsurfen, kanovaren, motorboot varen en suppen bijkomen? Tot op de dag van vandaag is de structuur in het verbond daarop niet aangepast. De enige toegelaten leden van het verbond zijn watersportverenigingen. Met alle respect voor de wsv's, maar die hebben natuurlijk geen enkel belang bij klassenvoorschriften, meetbrieven, erkenning van een klasse, enzovoort.

2019 Nationale klasse met internationale verspreiding

Sinds maart 2019 is Sailhorse officieel een nationale klasse met internationale verspreiding. Na een decennialang traject was het

Sailhorse 'bericht van toen'

Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

gelukt om de ISCAR -International Sailhorse Class Association Rules- uniform en geldig te publiceren.

In Horsevoer 2019-1 wordt omschreven hoe er in die decennia drie elementen moesten worden op gelijnd:

- Sinds de Nederlandse aanpassingen in '93/'94, noodzakelijk voor het verkrijgen van de status 'erkende klasse' in 1995, was er, ondanks vele onderhandelingen met de SKV in ISCA verband geen uniforme ISCAR.
- Onder aanvoering van toenmalig eerst de IYRU - International Yacht Racing Union- , daarna vanaf 1996 de ISAF -International Sailing Federation- en sinds 2015 World Sailing, moest er stapsgewijs uniformiteit komen in definities, meetmethoden, de opzet van klassenvoorschriften, enzovoort. Iedere nationale autoriteit, zoals het KNWV in Nederland, moest deze veranderingen doorvoeren; zo ook bij Sailhorse.
- Ingegeven door de ambitie om als klasse internationaal te kunnen functioneren, zonder lid te moeten worden van de koepel 'World Sailing' -voormalig ISAF/IYRU-, werd gekozen voor de status van nationale klasse met internationale verspreiding. Dat betekent dat Engels de voertaal moest worden, waarmee meteen een einde kwam aan bijvoorbeeld Duits-Nederlandse vertaal interpretaties en andere haarkloverijen.



Aanpalende initiatieven

Er zijn in 50 jaar Sailhorse ook veel initiatieven gestart die vanuit een ander perspectief met erkenning van Sailhorse te maken hebben, al dan niet bewust zo zijn ingezet, maar zeker geholpen hebben.

- In het eerste decennium van het bestaan werd er op gebied van trainingen veelvuldig samengewerkt met het KNWV. Het leidde tot goede trainingen, maar niet direct tot een verbeterde verstandhouding. De wil tot samenwerken werd wel getoond natuurlijk.
- Sailhorse was een van de eerste Nederlandse klassenorganisatie met een digitaal platform. Bas Combee leidde ons in 1999 naar het eerste adres www.surf.to/sailhorse (toen al felgeel). De website kreeg vanaf 2000 het adres www.sailhorse.nl en werd door Bas steeds interactiever gemaakt. Onder leiding van Wouter van der Kaaij werd de site in 2003 geüpdatet en voorzien van nieuwe functionaliteiten zoals ledenbestand beheer. De softwareontwikkelingen gingen zo snel dat dit in 2007 weer bijgewerkt moest worden en de laatste vernieuwde site werd in 2018 door Tjep van Roon opgeleverd. Sailhorse was er snel en continue bij met deze maatschappelijke veranderingen.
- Het tuigplan van de Sailhorse, met de Genua en de Fok, was naast zoveel bouwers, voor het verbond ook zo'n 'apartigheidsje'. Geen enkele klasse had dat en Sailhorse natuurlijk wel. Toch is er in de Sailhorseklasse twee keer echt serieus aan gewerkt om het ook hier voor iedereen wat gemakkelijker te maken. In 1997 was er onder leiding van Ton Bouchier een serieus initiatief op basis van

Sailhorse 'bericht van toen'



Bericht nr: 6, Augustus 2020

Bron: Horsevoer en Pferdefutter

veiligheids- en kostenaspecten, om naar een iets grotere fok en het laten vervallen van de genua te gaan. Net als een vergelijkbaar initiatief van ondergetekende in 2014, heeft het geen gemeenschappelijke grond gevonden.

Sailhorse is anders..., maar wel lekker!

- De SW factor van Sailhorse was in de good old days 109! Dat waren nog eens tijden. Globaal tot 2004 ontlieden de Sailhorse en de Yngling elkaar niet zoveel: beide klassen schommelden lang rond de 107-108. Yngling was en is goed vergelijkbaar en bestaat als boottype maar net twee jaar langer dan Sailhorse. De Yngling begon na 2004, toen het een olympische klasse werd, duidelijk sneller te varen; dat was bijvoorbeeld op Sneek merkbaar. Dat sneller varen heeft natuurlijk te maken met de som van mens + materiaal. In de laatste jaren merken we dat we als Sailhorse weer in de buurt zijn bij de Yngling, ook als gevolg van de som van mens + materiaal. Hoe bijzonder is het dan dat men Sailhorse vaak op een SW tussen 104-105 zet en de Yngling 105-106? Ook dat voelt als een stukje erkenning waar ik blij van word.

Het is nooit klaar en dat is maar goed ook

Stel je voor dat je het voor elkaar hebt. Dan is dat een momentopname vanuit jou perspectief. Daar denken anderen, met andere belangen of ambities, met andere normen en waarden, echt anders over.

De strijd om erkend te worden als een top boot type en een top boot klasse heeft ons gebracht waar we nu staan. We hebben een top boot en top boot klasse én 50 jaar geschiedenis om op te staan, om kracht en mooie herinneringen uit te halen.

"Als het niets is, is er niets om voor te vechten en te leven!"

Gelukkig is Sailhorse niet niets 😊.

Nieuwe maand

In de ISCA-kalender 20-21 kunt u zien dat we het in het 'bericht van toen' in september en oktober gaan hebben over de wedstrijden. Ik hoop dat we beide berichten in de loop van november kunnen publiceren.

Henk van Dijk

Tot zover een overzicht uit de strijd om erkenning van Sailhorse. Gerelateerde berichten kunt u in het Horsevoer archief vinden op www.sailhorse.nl