

nr
02

Scherp Gesneden

JAARGANG 33, JUNI 2015

'SCHERP GESNEDEN' IS EEN UITGAVE VAN DE VERENIGING KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN VKSJ

Boreas
Restauratie

Scherp Gesneden Estafette

De Klassieke Trukendoos
deel 8

Denktank Toekomstvisie

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2015

13 – 14 juni

Verjaardag VKSJ, Edam

Inschrijven: vksj.nl

19 – 21 juni

Gouda Waterstad Festival

Inschrijven: www.infogoudawaterstad.nl

3 – 5 juli

Meet and Greet.

VKSJ-Oost, Schokkerhaven

Inschrijven: vksj.nl

22 – 26 juli

Dutch Classic Yacht Regatta

in Hellevoetsluis Aanbrenghoek vanuit

Nederland. Classic Passage Race vanuit

Engeland. Inschrijven: www.dcyr.nl

14 – 16 augustus

Flevarace,

Enkhuizen. Externe wedstrijd met VKSJ-

klasse. Inschrijven: www.flevarace.nl

19 – 23 augustus

Sail Amsterdam

Opgeven bij kees.van.aalst@online.nl

ivm de beschikbare kade ruimte

28 – 29 augustus

24 uurs wedstrijd.

Externe wedstrijd met VKSJ-klasse

Diverse startplaatsen. Finish Medemblik

Inschrijven: www.kustzeilers.nl/

cms/24uzr

19 september

Genemusiment,

een culturele dag in Genemuiden met

klassieke schepen

26 – 27 september

VKSJ Sluisingstocht, Hoorn.

In samenwerking met de BKPJ en OGA.

Inschrijven: vksj.nl

Noteer deze data in uw agenda en kijk

voor actuele info op de nieuwe site

vksj.nl!

REDACTIONEEL



Het is begin mei en het grootste deel van de VKSJ-vloot zal inmiddels wel veranderd zijn van liggend naar Varend Erfgoed. En dat is maar goed ook, want tijdens het voorjaar is het geweldig zeilen op de Nederlandse wateren. Onze openingstocht met de White Haze was met Pasen naar Terschelling. Een strak blauwe lucht met een temperatuur van 8 graden. Dus de mutsen en handschoenen waren geen overbodige luxe. Maar het was nog heerlijk rustig op de Wadden. Eenmaal in de haven ging snel de kachel aan en daarna genieten van een welverdiende Berenburger en een mooi boek. Wat wil een mens nog meer?

Zoals ik in de vorige Scherp Gesneden al schreef, valt er voor klassieke scherpe jachten deze zomer veel op het water te genieten. Ron Valent heeft met zijn bekende enthousiasme namens de wedstrijdcommissie alle evenementen op een rijtje gezet en moedigt iedereen aan om met zoveel mogelijk wedstrijden mee te doen. Met name bij de Dutch Classic Yacht Regatta, die al sinds 1989 elke twee jaar wordt gehouden, heeft de VKSJ een naam hoog te houden. En als u dan na een wedstrijd voldaan in de haven ligt, maakt dan het boordrecept Worteltartaar van Marjan Fortuin. Volgens mij is deze feestelijke maaltijd snel te bereiden en heel erg lekker.

Ook in dit nummer een restauratieverslag. Ditmaal interviewde Gerrit Klooster het nieuwe lid Engbert Huiber en zijn vrouw Nanny. Zij hebben de afgelopen jaren het prachtige Nederlandse scheepje Boreas, type Bruinvisch ontworpen door A. Beekman, compleet gerestaureerd. Petje af voor hun doorzettingsvermogen. En nu maar genieten onder zeil!

Dick Huges is terug van weggeweest. In zijn Klassieke Trukendoos gaat hij in op de relatie tussen de vorm van het onderwaterschip en zeewaardigheid. Jeroen Montauban legt in zijn vierde artikel over Ricus van de Stadt uit, waarom zijn ontwerpen innovatief, creatief en gedurfd waren in die zin dat hij van de gebaande paden af durfde te wijken.

In de Scherp Gesneden Estafette maakt u kennis met Joke Scholte en Hans Steinrath die de prachtige nieuwe VKSJ-website hebben gemaakt. Bij hen kunt u terecht voor al uw vragen en suggesties over de website. En verder genieten ze veel van hun tochtjes met Ollie en het wonen in de polder.

En dan nog dit. Op de ALV in februari is afgesproken dat er een Denktank in het leven wordt geroepen die een toekomstvisie voor de VKSJ gaat ontwikkelen. Hoe dat precies zit, kunt u lezen in het artikel van Ron Valent, waarin hij leden oproept om mee te denken over in welke richting de VKSJ als behoudsorganisatie zich de komende jaren moet ontwikkelen. Graag uw reacties!

Al met al een gevarieerd nummer. Namens de redactie wens ik u veel leesplezier.

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Inhoud

Bestuursseinen	4
Zeemanschapsprijs 2014	5
Nieuwe leden	6
Ontwerper van klassiekers Deel 4, Innovaties	8
Van de Wedstrijdcommissie Evenementen 2015	11
Restauratie Boreas een Bruinvisch	12
De restauratie in beeld Boreas	16
De klassieke Trukendoos de vorm van een schip	18
Illustrator van het zeilende leven	20
Scherp Gesneden Estafette roestbikkers, websitebouwers, levensgenieters	22
Denktank Toekomstvisie	24
Boordrecept	27
50 tinten zeilen	28
Bezoek aan de Albert	29
Colofon	30

ADVERTENTIE

Ruparo verzorgt drukwerk en vormgeving van Tijdschriften Boeken Affiches Brochures Folders Rapporten Ansichtkaarten Posters Geboortekaartjes Visitekaartjes Brochures Canvasprints Mailings Logo's Websites Foto's op groot formaat Covers Rapporten Restylingen Briefpapier Flashmovies Verpakkingen Tijdschriften Boeken Affiches Brochures Folders Rapporten Ansichtkaarten Posters Geboortekaartjes Visitekaartjes Brochures Canvasprints Mailings Logo's Websites Foto's op groot formaat Cov



www.ruparo.nl

DE LEDENADMINISTRATIE

van de VKSJ is bereikbaar via leden@vksj.nl, voor wijzigingen, aanmeldingen, vragen over leden, etc. Via uw e-mailadres blijft u goed op de hoogte van evenementen en andere, nuttige vksj-informatie. Hierbij dan ook het verzoek om uw e-mailadres door te geven. Het postadres van de ledenadministratie is:

Ledenadministratie VKSJ
Sander Bakker
Kerkweg 52, 2641 GE Pijnacker

Foto cover: Ron Valent

Bestuursseinen

Zeilschip en Vereniging

De waarde van een zeilschip wordt bepaald door de betrouwbaarheid en kwaliteit van bemanning en schip. De één kan niet zonder de ander. Een slecht schip kan ten onder gaan, ongeacht de kwaliteit van de bemanning en bij een uitstekend schip kan een slechte bemanning het schip ten onder laten gaan. Bij een vereniging is het niet anders. De inzet van vrijwilligers, leden en bestuur, maakt de club. Altijd zijn er ook plus- en minpunten die bij een vereniging horen.

Om de vereniging aan haar betalingsverplichtingen te laten voldoen, en daarmee het voortbestaan te kunnen garanderen, moeten de afgesproken contributies op tijd betaald zijn. Gelukkig doet het overgrote deel van de leden dit, maar helaas zijn er nu 60 personen die, na herhaald verzoek, nog steeds niet betaald hebben. Dit zorgt voor ergernis en weerstand bij de leden die zich belangeloos inzetten voor de vereniging.

Op de laatste ledenvergadering hebben we afgesproken, dat we 5 euro extra in rekening brengen bij wanbetalers en hen gelijktijdig de SG niet meer zullen sturen. Na 6 maanden kan het desbetreffende lid geroyeerd worden.

Gelukkig zijn er ook positieve zaken te melden, zoals de komende activiteiten; de openingstocht, de verjaardag, DCYR, SAIL en andere bijeenkomsten, waar weer groots uitgepakt gaat worden.

De organisatie van de DCYR heeft, om het rendabel te maken, minstens 140 deelnemende schepen nodig. Op dit moment hebben 40 VKSJ-schepen zich opgegeven. Het totaal aantal ingeschreven schepen is mij nu nog niet bekend, maar ik roep een ieder op zich in te schrijven, om aan dit tweejaarlijkse zeilspektakel mee te doen.

De registratieplaatjes (zie foto) zijn gemaakt en kunnen tijdens evenementen aan u worden uitgereikt, of anderszins worden toegezonden.

Maar eerst moet de inhoud van de verfpotten op het schip, de zeilen en motor nagezien en de vakantieplanning gemaakt. En niet te vergeten... wassen en repareren van wimpels en vlaggen.

Tot op het eerstkomend evenement.

HANS BRINKMAN,
VOorzitter



REGISTRATIEPLAATJE

Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2015 zijn:

Deadline kopij

1 maart

1 mei

15 september

15 november

De redactie behoudt zich te allen tijde het recht voor stukken te weigeren, in te korten, aan te passen of anderszins te wijzigen.

2014 Zeemanschapsprijs

De zeemanschapsprijs is weer uitgereikt op de ALV van 22 februari jongstleden. Nu is er iets vreemds aan de hand met deze prijs. De laatste twee jaar is hij nooit in het bezit gekomen van de winnaars. Geen teken van wijs gedrag van de wijze vrouwen. Als een prijs toegekend wordt, hoort hij een jaar lang te pronken aan boord van de winnaar. Sorry Erik Preat (2012) en sorry Han Julius (2013).

In 2014 sprongen Yvette en Gilbert met de Albatross er uit. Uit hun prachtige verslag in Scherp Gesneden over de Classic Week in Duitsland en Denemarken bleek hun zeemanschap: Ze hebben duidelijk oog voor wat hun schip wel of niet aan kan en baseren daar hun beslissingen op. Maar de wijze mannen waren ons voor met de uitreiking van de Huls.

De winnaar is uiteindelijk een persoon geworden, die de mogelijkheden en onmogelijkheden van zijn boot, maar vooral van zichzelf kent. Een man die met volle teugen geniet. Die voor hij vertrekt alles goed voorbereidt, met name de fourage en de weerberichten nauwkeurig volgt. Die de plannen van aanpassing aan zijn boot al klaar heeft voor rollator gebruik aan boord... eigen veiligheid eerst! Hij is vrijwel altijd aanwezig bij de evenementen van de VKSJ Noord.



Zeemanschapsprijs. Foto: Wim Groot

De winnaar voor 2014 is Cor Jansen van de Radboud. Cor, we verwachten nu wel een bevlogen verhaal in de volgende Scherp Gesneden.

Cora Jousma,
namens de wijze vrouwen

ADVERTENTIE



De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

Naast een zeer scherpe premie ook een aantal kenmerkende polisvoorwaarden:

- Geen aftrek nieuw voor oud onder voorbehoud
- Vaste waarde dekking onder voorbehoud
- 40% no-claim zonder terugval bij schade
- Eigen gebrek dekking meeverzekerd
- Gevolg schade eigen gebrek meeverzekerd • 5 miljoen WA-dekking

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!

Van der Post
ASSURANTIEKANTOOR

Presanella 3, 1060 NL Amsterdam, T: 020-6613410, E: info@postverzekert.nl



G.A. KROES & ZN
BOOTBOUWERS

038-3312684 0641190821
Frieseweg 4 8267AD Kampen
kroesbootbouwers@gmail.com
kroesbootbouwers.nl

Nieuwbouw hout
Ligplaatsen
Ontwerp
Restauratie
Onderhoud
Rondhouten
Motoren & techniek

Nieuwe Leden

In de afgelopen maanden heeft de toelatingscommissie twee schepen beoordeeld en toegelaten.

Eventide

De *Eventide*, een mahoniehouten s-spant van 10.03 meter ontworpen in 1953/1954 door Winthrop Warner werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Opeens ligt daar dan het verzoek tot inschrijving, met haast in verband met deelname aan Sail, van een schip dat wij van de Toelatingscommissie al wel zouden moeten kennen. Wat blijkt, het schip de *Eventide* komt inderdaad voor op de schepenlijst van de VKSJ, maar daar is het dan ook wel mee gezegd. Een 'slaper' dus. Een soort van 'Doorn Roosje' die nog wakker gekust moest worden. Dat laatste heeft eigenaar Hans van den Tol voor zijn rekening genomen!

Leunen op oude kennis was voor ons derhalve niet mogelijk. Gelukkig heeft de eigenaar niet alleen werk gemaakt van het opknappen van de *Eventide*, hij heeft ook zijn documentatie van de achtergrond van schip en ontwerper op orde. Dat maakt ons werk prettig. We weten dan waar we het over hebben en zo nodig ook waar we het zoeken moeten. Sterker nog, we kunnen ons beperken tot een korte bloemlezing uit de ingezonden informatie. De heer van den Tol verdient in deze veel lof. Ging het met andere inschrijvingen ook maar zo!

EVENTIDE



De *Eventide* is van het type Warner 33 Starlight Cruising Sloop, waarvan er eerst een zevental (the seven sisters) en later nog één werd gerealiseerd. Allemaal op verschillende werven. De *Eventide* werd als eerste gebouwd.

De Warner 33 is een echte cruiser, die goed zeilt, hoewel ze een klein beetje weg heeft van een motorsailer. Ze lijkt ons uitstekend geschikt voor een eindeloze cruise langs de Inland Waterways aan de oostkust van de Verenigde Staten, maar een mooie oceaantrip kon ze blijken de documentatie ook goed aan.

Inrichting en uitrusting zijn vooral gericht op comfort, zowel onderdeks als ook aan dek. De bezeling is gericht op gemak en effectiviteit. De keefok op een boom, daarvoor een rolgenua op een eigen stag en een spi of halfwinder daar weer voor en erboven.

Het grootzeil is met een spruit naar de achterzijde op de spiegel geschoot, de giek blijft ruimschoots vrij van het achterstag. Door het aangehangen roer aan de vrij verticale spiegel is er rondom de kuip ruimte voor grote bergplaatsen. De opbouw is elegant met een deckhouse, de patrijspoorten zijn bescheiden, zoals het hoort op een zeegaand jacht. Het interieur is uitgebreid en comfortabel.

Warner was een gekend jachtontwerper, afgestudeerd aan het MIT. Hij had zijn eigen ontwerp bureau. Nadere informatie over Warner is te vinden in de *Wooden Boat* nr. 75 en in het standaardwerk *The Encyclopedia of Yacht Designers*. Wat we nog niet weten, zoeken we immers op!

De *Eventide* is inmiddels grotendeels in oude glorie hersteld

en de eigenaar hoopt met haar te kunnen deelnemen aan Sail. Wij hopen dat dit gaat lukken. Wij zien de *Eventide* als een prachtige representant van de jachtbouw uit de jaren vijftig. Een geslaagd ontwerp, dat goed is gebouwd en na 60 jaar weer in topconditie is teruggebracht. De *Eventide* valt in de categorie Classic van de VKSJ.

Wij feliciteren de eigenaar Hans van den Tol met zijn mooie schip en hopen schip en bemanning te mogen verwelkomen bij de evenementen die de VKSJ organiseert.

Voltreffer

Ook de *Voltreffer*, een stalen s-spant van 11 meter, type Breeon ontworpen door Frans Maas in 1964 met als eigenaar Harry Adema werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "De naam Breeon is afgeleid van de samentrekking van de woorden 'breed' en 'ondiep'. Er zijn relatief veel schepen van dit ontwerp gebouwd. In zijn tijd was de Breeon een succesvolle racer, die op het grote water goed vooruit kon, ondanks zijn voor die tijd grotere breedte in combinatie met een geringere diepgang. Je zou zeggen dat dit de invloed was van de Amerikaanse CCA-rule, maar het was wat prozaïscher: Men wilde een schip hebben dat ook geschikt was voor de wat ondiepere Westerschelde en het IJsselmeer. Frans Maas was een goede wedstrijdzeiler, met name op het ruime sop, die er ook niet vies van was zijn kennis van de plaatselijke wateren rond Breskens te benutten: De Breeon was zeer geschikt voor de Zeeuwse wateren. Waar de voorloper van de Breeon, de *Fortunella* de typische kenmerken vertoonde van het RORC schip uit de 60er jaren, relatief smal en diep met een groot gewicht voor de lengte, was de Breeon meer een modernere conceptie. Ballastaandeel werd geofferd voor vormstabiliteit.

Nu terug naar de Breeon *Voltreffer*. Een mooi traditioneel schip, gebouwd in 4 mm staal, met een mooie opvallende v-spant in het voorschip ten behoeve van goed gedrag in golven en een meer dragend achterschip met ronde waterlijnen. Omdat de verticalen achterin mooi gestrekt zijn loopt het schip goed en laat het zijn water goed los. Voorwaarde is een beperkte hellingshoek onder zeil.

De geringere diepgang en het relatief lage ballastgewicht verhouden zich met het wat lage aspectratio van het tuig. Je kunt je voorstellen dat je met de Breeon niet moet knippen en dat een klein knikje in de schoot goede vaart geeft en het verliezen beperkt.

De *Voltreffer* is door de eigenaar in prachtige staat teruggebracht. De romp is strak en voor-



VOLTREFFER

zien van een mooi verfsysteem. De houten opbouw is kaal gehaald en weer voorzien van een mooie laklaag. De rondhouten (aluminium) zijn opnieuw gespoten. Zo gepresenteerd is de *Voltreffer* inderdaad een *voltreffer*. Een mooi klassiek zeiljacht dat een goede ambassadeur is voor de jachtwerf Heerlien en Adema te Workum.

Dat Frans Maas zijn vak verstond als ontwerper en bouwer is genoegzaam bekend. Toch is het altijd weer verrassend om zo'n schip als de *Voltreffer* in volle glorie te zien afgebeeld. Het schip is met zijn mooie evenwichtige lijnen, de klassieke voor en achtersteven een lust voor het klassiekers minnend oog. De zeilers aan boord vinden een mooie en prettige accommodatie, terwijl aan dek voldoende ruimte is om te werken.

De *Voltreffer* is een representant van de Nederlandse jachtbouw van de 60er jaren. Duidelijk was dat men kon concurreren met de 'grooten van overzee', zoals Buchanan, Clark en Olin Stephens. De *Voltreffer* wordt, gelet op haar leeftijd ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ.

Wij wensen Harry Adema met de *Voltreffer* veel vaarplezier binnen de VKSJ gelederen.

Wij heten beide toegetreden leden namens de VKSJ van harte welkom!

Ericus Gerhardus 'Ricus' van de Stadt (1910-1999), ontwerper van klassiekers

Deel 4, Innovaties

In dit deel over de klassieke ontwerpen staat de mens, de ontwerper centraal. Wat maakt dat Van de Stadt zoveel invloed heeft gehad op het ontwerpen van zeiljachten? Na drie artikelen over de stalen Tulla's, de houten Zeevalk en de polyester Pionier is het tijd om de optelsom te maken van de carrière van Van de Stadt. Is hij echt de pionier in jachtontwerpen geweest?

Die vraag is niet eenvoudig te beantwoorden. Het oeuvre van Van de Stadt is veelomvattend en dan bedoel ik niet alleen zijn ontwerpen. Er is nog meer om te beoordelen, bijvoorbeeld zijn wetenschappelijke aanpak, zijn samenwerking met opdrachtgevers en zijn samenwerking met andere jachtontwerpers. Verder moeten we ook kijken naar materiaal- en vormontwikkeling en de technische vooruitgang. Laten we maar bij het begin, zoals ik dat zie, beginnen.

Van klassiek via gevoel naar klassiek

Vanuit een klassieke ontwerptraditie heeft Van de Stadt zijn eigen signatuur gevonden. In dat proces heeft hij vele nieuwe klassiekers ontworpen, waarvan een groot aantal nu nog op het water te vinden is. Ontwerpers zoals Watson, Fife, Nicholson en Herreshoff, onder vele anderen, gingen in hun tekeningen zeer geleidelijk te werk. Uitgaande van een delicate balans tussen lengte, breedte, gewicht, ballastpercentage, zwaartepunt en zeiloppervlak kwamen zij door slechts kleine wijzigingen aan te brengen tot nieuwe ontwerpen. Het was een 'gevoelskwestie'. Het zijn de ontwerpen die we nu als het summum van klassiek beschouwen.

Introductie van wetenschap

Van de Stadt zocht naar een meer wetenschappelijke aanpak, van ontwerpen op gevoel naar ontwerpen op basis van rekenen, om het versimpeld voor te stellen. "Mooie en vloeiende lijnen werden nog lang als belangrijkste voorwaarde gezien voor een snel schip". Systematisch rekenwerk speelde in die tijd een beperkte rol; Van de Stadt heeft daarin verandering gebracht. Hij had grote behoefte aan wetenschappelijke gegevens, omdat hij schepen met betere prestaties wilde ontwerpen, niet met kleine stapjes, maar met grote sprongen vooruit. Gesteund door Kees Bruynzeel zocht Van de Stadt de hulp van ingenieur Rösingh. Die had gebruik gemaakt van de resultaten van J-klasse jachten om een rekenkundige methode te vinden om de snelheid van jachten te voorspellen. Ook deed hij sleepproeven in Wageningen. Dat sprak Van de Stadt aan. Gezamenlijk hebben ze het vinkielconcept ontwikkeld. Dit is het meest aansprekende resultaat, maar in zijn algemeenheid is deze meer systematische

benadering van het ontwerpen van zeiljachten een significante breuk met het verleden.

Ontwerpen binnen een meetformule

Een nieuw ontwerp moet haast altijd sneller zijn dan een eerder ontwerp, dat is in ieder geval de wens van veel opdrachtgevers die aan races meedoen. Ontwerpen verschilden veel van elkaar en een eerlijke vergelijking van de gezeilde resultaten was niet mogelijk. Eigenaren en opdrachtgevers vonden dat onbevredigend en geleidelijk zijn meetformules ontstaan om tijdens wedstrijden schepen beter met elkaar te kunnen vergelijken. Van onderling vergelijken hebben jachtontwerpers al snel de mogelijkheden onderkend om door een bepaald ontwerp optimaal te profiteren van de formule en daardoor goede wedstrijdresultaten te behalen. Van de Stadt was zo'n ontwerper, die vooral gebruik wist te maken van de meetformule van de Royal Ocean Racing Club (RORC), de Engelse tegenhanger van de Cruising Club of America (CCA) en de Duitse Kreuzer-Racer (KR) formule.

Een fraai voorbeeld is het 5-meterjacht Trial. Van de Stadt heeft in samenwerking met ingenieur Rösingh geëxperimenteerd met het klassieke ontwerp van de 5-meterklasse, zodat het volgens de RORC-formule gemeten kon worden. Dat leidde tot een uitstekend wedstrijdacht. De belangrijkste aanpassingen waren de bijna cirkelvormige spanten om het natte oppervlak te verkleinen en een dikke korte kiel met een smal roer direct achter de kiel, met een verticale roerkoning. Daardoor kon de romp scherper worden getekend. Nog maar een kleine stap verwijderd van de vinkiel.

Invloedrijke opdrachtgevers

In het voorgaande is de naam van Kees Bruynzeel al gevallen. Samen met Simon de Wit hebben zij als opdrachtgevers een uiterst belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van succesvolle jachten. Simon de Wit heeft opdracht gegeven voor het ontwerpen van de Tulla's en Kees Bruynzeel liet zijn hechthout gebruiken voor de bouw van de Valk en de Zeevalk. Bruynzeel was in die tijd directeur van de Bruynzeel Deurenfabriek in Zaandam en wilde de kwaliteit van zijn hechthout bewijzen. Omdat hij ook graag zeilde kwam hij als vanzelf bij Van de

Stadt terecht. Bruynzeel was net zo gedreven als Van de Stadt en de combinatie tussen deze twee mannen leidde tot het gebruik van een nieuw bouw materiaal, nieuwe bouwtechnieken en als gevolg daarvan nieuwe rompvormen: hechthout, gebruik van stringers naast spanten en knikspant rompen. Onderliggende gedachte was dat lichtere schepen sneller zijn.

Een andere opdrachtgever was Simon de Wit. Hij is verantwoordelijk voor de bouw van de Tulla's. De Wit wilde comfortabele toerjachten waarmee ook goede resultaten behaald konden worden in RORC-zeeraces. Was dat niet al moeilijk genoeg, Van de Stadt moest, in opdracht, ook concessies doen aan de diepgang van de Tulla I en II omdat De Wit ze achter zijn huis wilde kunnen 'parkeren'. De Tulla I, de stalen s-spant, kreeg een diepgang van 1,45 meter. Latere opdrachtgevers hebben eigen voorkeuren in het basisontwerp laten verwerken. De Odin IV bijvoorbeeld heeft een diepgang van 1,90 meter. De Tulla II werd een rondspant met een vinkiel en balansroer, de verbeterde versie van de Tulla I. Misschien speelde het mee dat het allemaal Zaankanters waren, maar het staat onomstotelijk vast, dat laten de ontwerpen duidelijk zien, dat de invloed van deze opdrachtgevers heeft geleid tot allerlei vernieuwingen op het gebied van materiaalgebruik, rompvormen en kleinschalige seriebouw. Van de Stadt bleek in vele opzichten een pionier in jachtontwerpen.

Technische ontwikkelingen

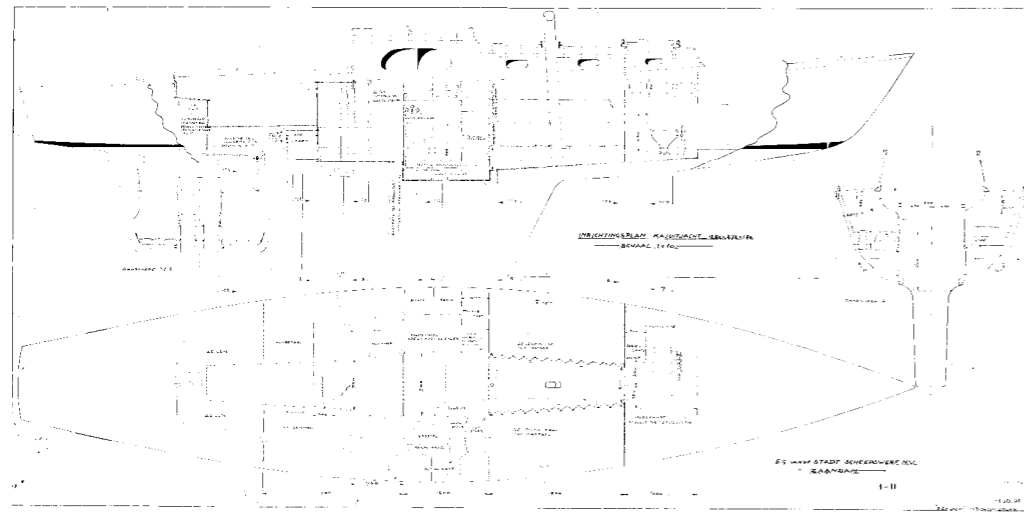
Dan wordt het nu tijd om naar de techniek te kijken. Een aantal zaken zijn het vermelden waard. Met het nieuwe bouw materiaal hechthout (gelamineerde platen) kon op een andere manier gebouwd worden, veel lichter dan op de traditionele manier. Een stijve romp werd bereikt door stringers toe te passen, die over de spanten in de lengterichting werden aangebracht. Gelijktijdig deed de vinkiel zijn intrede, bijna als vanzelf omdat de s-spant als rompvorm werd losgelaten. De Zeevalk is daarvan een goed voorbeeld. Van de Stadt heeft de Trial gebruikt om onderzoek te doen naar de bruikbaarheid van het concept van de vinkiel. Kort heeft Van de Stadt geëxperimenteerd met een trimroer of trimflap aan de achterkant van de vinkiel, maar dat bleek in de praktijk niet goed te werken. Het geeft aan dat hij altijd op zoek was naar nieuwe technische mogelijkheden om beter en sneller te kunnen zeilen. Natuurlijk paste Van de Stadt meerdere bouwmaterialen toe. Naast de bekende en genoemde heeft hij ook schepen van aluminium ontworpen; ontwerpen die veelal binnen de ontwerpjaargrens van klassieke schepen, 1970, vallen. De variatie aan materialen, vormen en schepen was groot in de periode tussen de Tweede Wereldoorlog en het midden van de zestiger jaren. Mede door de technische vooruitgang kon er in serie worden gebouwd en werden schepen goedkoper.



GEWIJZIGD ONDERWATERSCHIP

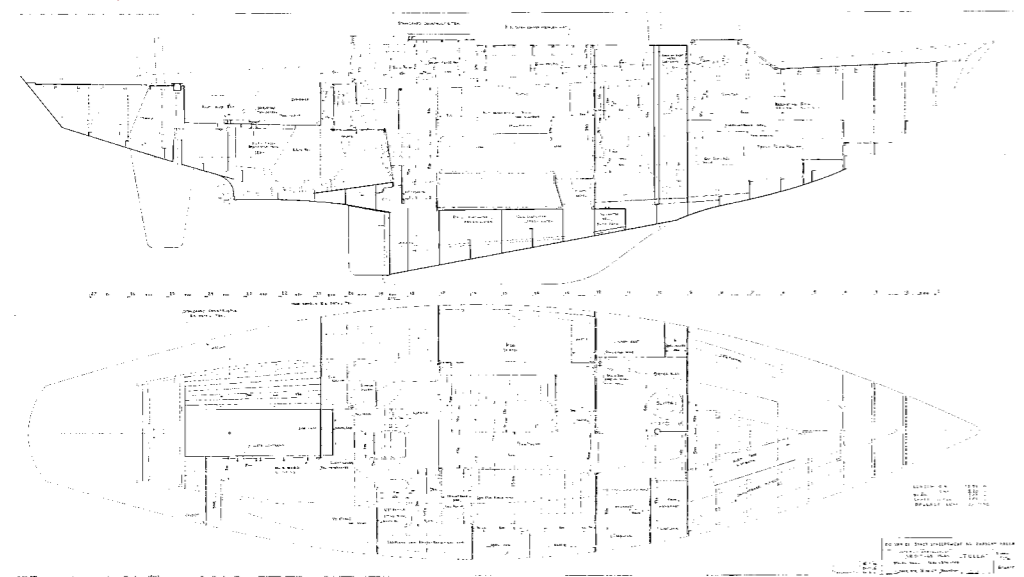
TRIAL IN 1945





ZEEVALK, KNIKSPANT MET VINKIEL EN TRIMFLAP

TULLA II, RONDSPANT MET VINKIEL EN TRIMFLAP



Solist of niet?

Je zou uit het voorgaande kunnen afleiden dat Van de Stadt het allemaal alleen heeft gedaan, als solitaire magistrale ontwerper. Echter het omgekeerde is het geval. Van de Stadt werkte in het tekenbureau van de werf samen met getalenteerde jonge ontwerpers, die verantwoordelijk waren voor meerdere ontwerpen die onder de naam Van de Stadt zijn gebouwd. De Zeevalk was vooral het werk van Jaap Meijer, de Pionier van Willem Akkerman, die ook veel van het tekenwerk voor de Tulla I heeft gedaan (op basis van schetsen en aanwijzingen van Van de Stadt zelf). Andere bekende namen onder de tekenaars zijn Dick Zaal, Koos de Ridder en Kees van Tongeren. Akkerman heeft later samen met Klaas Kremer de werf Het Waarschip opgericht. De andere tekenaars zijn op enig moment hun eigen weg gegaan en hebben eigen naam gemaakt. Het is de kracht van Van de Stadt geweest om meerdere mensen en kwaliteiten samen te voegen en tot grote resultaten te komen, waarvan er enkele in de eerdere artikelen zijn beschreven.

De watersport toegankelijker

Van de Stadt, pionier in jachtontwerpen, waar of niet waar? Ik ben van mening dat dat waar is. Hij heeft het aangedurfd om het gebaande pad te verlaten en met creativiteit het ontwerpen van zeiljachten te benaderen. Vele van zijn ontwerpen zijn in deze serie onbesproken gebleven. Van de Stadt heeft met zijn creativiteit en wetenschappelijke aanpak, die minstens zo belangrijk is geweest, de zeilsport steeds een stapje verder gebracht. Dat niet alles lukte is logisch, maar zijn 'over all' verdienste is dat hij de watersport voor een groter publiek toegankelijker heeft gemaakt en tegelijkertijd vele nieuwe klassiekers aan de voorraad heeft toegevoegd.

Jeroen Montauban

Bron

E.G. van de Stadt. Pionier in jachtontwerpen, Willem Akkerman, Theo van Harpen en Jan Briek, Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2001.

Evenementen 2015 Van de Wedstrijdcommissie



Foto: Wim Groot

In de vorige Scherp Gesneden stond de agenda van onze evenementen in 2015. In de vorige Spiegel der Zeilvaart heb ik ook een complete pagina kunnen wijden aan onze evenementen. Moeizaam tikkend op mijn pc kwamen er steeds zinnen uit die leken op wat ik al in de Spiegel had geschreven, maar minder goed liepen. Na lang zoeken en steeds opnieuw beginnen dacht ik dat het Ei van Columbus soms inderdaad heel simpel is. Hierbij dus gewoon nog een keer de tekst uit de Spiegel, die sowieso door veel te weinig VKSJ-leden wordt gelezen, aangevuld met wat extra informatie over onze evenementen op het IJsselmeer. Hierbij dus:

“De VKSJ heeft de laatste jaren met een flinke dip in de opkomst bij de evenementen te maken gehad maar in 2014 leken de leden weer de weg naar de juiste havens gevonden te hebben. Bij de Sluitingstocht in Hoorn deden ruim 30 schepen aan de wedstrijd mee en wat voor de wedstrijd commissie minstens even zo belangrijk was, is dat men het wedstrijdveren steeds serieuzer neemt. Dat moest ook nodig want dit jaar wordt weer de Dutch Classic Yacht Regatta (DCYR) in Hellevoetsluis georganiseerd. Een groot internationaal evenement met aanbrengraces en tochten vanuit zowel Noord Holland als Engeland waar de fraaie, gaffelgetuigde schepen van de Engelse (en de Nederlandse) Old Gaffers Association zowel op het water als in de haven een mooi historisch tintje geven, terwijl de strak gelakte, slanke rompen en lange masten van de ‘echte’ scherpe jachten goed te bekijken zijn vanaf de lange kades van de binnenhaven van Hellevoetsluis.

Er is een uitgebreid sociaal programma, maar waar het op de DCYR vooral om gaat zijn de wedstrijden. De DCYR is een regatta en geen festival. Vier dagen lang wordt er op het Haringvliet in een groot aantal klassen fanatiek wedstrijd gezield. Door de opkomst van de grote evenementen in de Middellandse Zee zou men bijna vergeten dat de DCYR al vanaf 1989 bestaat en internationaal ooit een trendsetter was wat betreft haar uitgebreide wedstrijdprogramma. Het is daarom ook jammer dat het evenement het met een zeer beperkt budget moet doen door een gebrek aan sponsorgelden. De DCYR zal in 2015 gehouden worden van 22 t/m 26 juli maar de aanbrengraces starten enkele dagen eerder. Zie www.dcyr.nl en hun Facebook pagina voor meer informatie.

Een paar weken later van 14 t/m 16 augustus kan men weer aan de bak met de Classic Flevo Race in Enkhuizen waar om de Ventis Cup wordt gestreden. De winnaar van vorig jaar, de 6 Meter Zephyr, zal er zeker weer bij zijn, alsmede een keur van de mooiste en grootste maar vooral snelste scherpe jachten uit de vloot van de VKSJ. Vorig jaar waren er 15 deelnemers maar de organisatie hoopt dit jaar op nog meer schepen en het evenement verdient ze ook! Er waren toen twee 6 Meters, een 7 Meter, twee 8 Meters, een 9 Meter en een 10 Meter. Verder een 50m2 Seefahrtkreuzer, een 75m2 Nationale Kreuzer Klasse en zes ‘gewone’ klassiekers. Echt een topveld en het wordt tijd dat ook buitenlandse scherpe jachten dit evenement ontdekken. De Koninklijke uit Muiden zet een strakke wedstrijdorganisatie neer met mooie banen, terwijl de aanwezigheid van een flinke vloot wedstrijdzeilende rond- en platbodems het décor compleet maakt. Zie www.flevorace.nl voor meer info.”

Tot zover de Spiegel.

Omdat dit een stukje is van de Wedstrijdcommissie beperk ik mij naast de hierboven genoemde kaskrakers tot de drie evenementen van de VKSJ op het IJsselmeer: Openingstocht (23-25 mei), Verjaardag (13-14 juni) en Sluitingstocht (26-27 september). De Openingstocht met Pinksteren zal zich helemaal ten noorden van ‘de dijk’ afspelen en met een oversteek naar Stavoren zal er bij de wedstrijden echt genavigeerd moeten worden. In Edam met de Verjaardag kunnen we juist banen met leuke, korte rakken en veel windvariatie verwachten, omdat het in die hoek lekker vol ligt met bruikbare boeien. De Sluitingstocht tenslotte in Hoorn is traditie getrouw altijd het drukst en ook traditiegetrouw is er wind, soms zelfs te veel maar laat dat u niet afschrikken en kom!

De Wedstrijdcommissie staat te popelen om 2015 tot een bijzonder jaar te helpen uitgroeien, maar daarvoor hebben we uw aanwezigheid nodig! Dus komt allen. Gooi de trossen los en ga varen. Die extra lagen lak komen wel van de zomer als u ergens lekker voor anker ligt.

Ron Valent,
namens de wedstrijdcommissie

Restauratie

Boreas, een 'Bruinvisch' ontwerp van A. Beekman uit Rotterdam

Dit keer een verslag van een nieuw lid, dat met een inspirerend restauratieverslag zijn ervaring in de club wil delen. Enthousiast begonnen, maar na een langdurige stop door vrienden over de streep getrokken, om de restauratie uiteindelijk succesvol te voltooien.

De heer A. Beekman, van de gelijknamige werf, deed in 1936 mee aan een door het Verbond uitgeschreven prijsvraag. Gevraagd werd een schip te ontwerpen van 8.00 m. lengte, 2.00 m. breedte, 1.00 m. diepgang en met ongeveer 25 m² zeiloppervlakte. Bijzonder was, dat geopperd werd, dat het winnende ontwerp mogelijk een wedstrijdklasse zou worden. Snelheid, beweeglijkheid, zeewaardigheid en goede toereigenschappen werden vereist. Twintig ontwerpen werden ingediend en beoordeeld. Het bekroonde ontwerp werd het 'Zeepaardje' van Baron van Hoëvell en Jan Schröder. Tweede werd het ontwerp 'All Round'. De 'Bruinvisch' kreeg een eervolle vermelding omdat het volgens het Verbond een uitstekend toerjacht was. De heer Beekman heeft vier 'Bruinvischen' gebouwd.



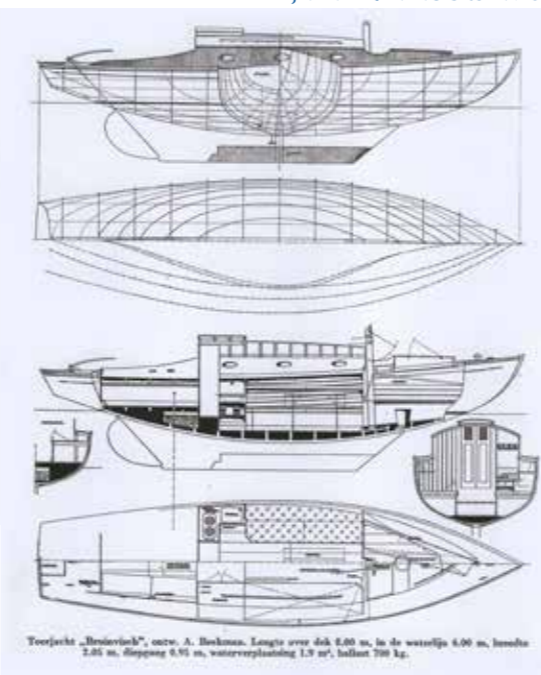
DE BOREAS VOOR DE RESTAURATIE

Ada Kerkstra ontving begin dit jaar een uitgebreid restauratieverslag van de Boreas. Zij vroeg mij het verslag aan de hand van een interview wat persoonlijker te maken en in te korten. Het oorspronkelijke verslag, met de uitgebreide documentatie, zal bij

ZEILPLAN BRUINVISCH



LIJNTEKENING BRUINVISCH



de restauratieprijscommissie worden ingediend. Ik ben dus naar Malden onder Nijmegen gereden om Engbert en Nanny Huibers te ontmoeten en hun verhaal op te tekenen. Aangekomen in Malden, bij een klassiek boerderijtje, schuren en een vriendelijk blaffende hond, maak ik kennis met het gezin Huibers.

De mensen achter de restauratie

Een verhaal van zo vader, zo zoon en zo kleinzoon

Engbert: Mijn grootvader was aannemer in Wadway, West-Friesland. Mijn vader heeft een bouwkundige opleiding gehad en is via Ouderkerk a/d Amstel en Groenlo uiteindelijk in Nijmegen terecht gekomen. Hier is hij een architectenbureau begonnen. Hij heeft altijd gedroomd van varen en zeilen, en wilde heel graag een eigen schip bouwen. Om zijn droom te realiseren, heeft hij hier in Malden dit boerderijtje met de schuren gekocht en het opgeknapt. Net voor deze aankoop heeft hij in Nijmegen, in de woonkamer van de eengezinswoning, de uitslagen van zijn 8.30 m. lange stalen jacht gemaakt. Het bouwen van het schip en tegelijkertijd de restauratie van de boerderij was een hele klus. Als tiener wilde ik ook al een boot bouwen en mijn vader heeft mij hier in ondersteund. Ik heb op de Hiswa in 1972 de tekeningen van een Vrijheidsklasse bij het Verbond gekocht voor 35 gulden. Drie jaar lang heb ik mijn vakanties met de familie opgeofferd om mijn Vrijheidje de Bouwvakker te bouwen. Gezeild had ik nog nooit. Tijdens mijn diensttijd is de Bouwvakker, met hulp van collega soldaat de Ridder, die gelukkig zeilervaring had, aan het Veerse Meer tewatergelaten. Hier leerde ik voor het eerst zeilen.

Nanny: mijn eerste zeilervaring is door Engbert gekomen. Tijdens onze verkering mocht ik van mijn ouders, onder begeleiding van mijn broer en een vriend van Engbert, met de Bouwvakker mee uit zeilen in Friesland. Ik kijk nog altijd met veel plezier terug op deze ervaring. Voor mij betekent zeilen, weg van de weg en veel vrijheid, genieten met de Bouwvakker op het water. Nanny over Engbert: Mijn man is de drijvende kracht achter onze vele projec-

ten. Karakteristiek is zijn liefde voor hout, "Hout moet" is een levensmotto voor Engbert. Bijzonder aan hem is ook, dat als het te moeilijk wordt, hij het laat afweten, maar met een zetje wordt het project toch wel voltooid. Tijdens de restauratie van de Boreas gebeurde dit natuurlijk ook. Hij heeft toen bij de zeilvereniging in Heumen, samen met anderen, een jeugdzeilschool opgericht, waar onze kinderen hebben leren zeilen. Dit resulteerde in vriendschappen met Wim Wennekes en Robert Kokke. Met zijn drieën hebben ze de restauratie weer opgepakt en hebben zij het schip weer tewater gekregen.

Hoe zijn jullie op deze idyllische plek terecht gekomen?

In 1985 zijn we getrouwd. Nanny kwam uit Vught en werkte in het ziekenhuis in Den Bosch als microbiologisch analist. We zijn toen in Vught gaan wonen. Toen Engberts vader stopte, hebben we de door hem gerestaureerde boerderij overgenomen en is Engbert hier zijn eigen architectenbureau begonnen. Nanny werkte nog steeds in Den Bosch. Onze kinderen Manon, Teije en Alja zijn hier opgegroeid. Engberts vader hield een schuur uit de verkoop en heeft daar nog jaren aan zijn droom gewerkt. Helaas is door zijn te vroege overlijden het schip nooit tewater geraakt.

Hoe is de Boreas in jullie leven terecht gekomen?

In de zomer van 1996 gingen we op vakantie naar Heeg, met de Vrijheid en een net opgeknapt Piraatje. Rondkijkend in de jachthaven, viel mijn oog op een houten kajuitzeilboot met het bordje: "Te Koop". Na de vakantie bleef het scheepje mij achtervolgen. Ik sprak erover met Nanny. Zij had vooral veel bedenkingen, maar uiteindelijk stemde ze toe en is een aankooptraject gestart. De oorspronkelijk veel te hoge vraagprijs daalde in de herfst, toen de eigenaar opnieuw met winterstallingskosten werd geconfronteerd. Ik heb het schip op het droge geïnspecteerd en wist toen dat mij veel werk te wachten stond. Uiteindelijk, in het begin van 1997, is de koop gesloten en heb ik het scheepje op



IN EERSTE INSTANTIE WORDT ONDER EEN AFDAK AAN DE BOREAS GEWERKT



HET IS DUIDELIJK DAT ER VEEL MOET GEBEUREN



WRANGEN, SPANTEN EN EEN AANTAL GANGEN WORDEN VERVANGEN

een vroege zondagmorgen, op een tandem-asser van de autoambulance, met een vooraf vervaardigde bok, naar huis gebracht. Hier werd het scheepje onder een speciaal voor dit doel gemaakt afdak geplaatst en kon het project beginnen.

Wat was het plan?

Simpel gezegd, was er geen plan. Door aan het werk te gaan zou duidelijk worden wat er moest gebeuren. In de zomer van 1997 heeft Nanny het hele schip, met brander en krabber, ontdaan van alle verflagen. Rot kon nu worden getraceerd en ook reparaties uit het verleden werden zichtbaar. Duidelijk werd dat de kielbalk rond de roerkoning verrot was. Rond de vijftien gangen zouden vervangen moeten worden. Zeventien eiken spantjes waren gebroken of verrot en de spiegel was niet al te best meer. Dit alles is op een traditionele wijze vervangen.

De uitvoering van de restauratie

Wat was jullie aanpak?

Ik heb toen een kleine hoeveelheid nieuw mahonie gekocht, precies genoeg voor de restauratie en ben aan het werk gegaan. Het oude hout dat vrijkwam en nog bruikbaar was, is hergebruikt. Dit hield de kosten laag en de originaliteit hoog. Zagen, schaven en pasmaken ging voorspoedig en is hier thuis gedaan. Een gedeelte van de kielbalk en het hele vlak zijn met nieuwe gangen vervangen. Maar toen kwamen de spanten aan de beurt!

HET KAJUITDAK IS GESLOOPT



Wat bedoel je daarmee?

Ik had geen idee hoe ik het stomen van spanten moest aanpakken. Extra moeilijk was dit doordat het dek nog goed was en op de boot is gebleven. Het kajuitdak was verwijderd, het interieur er uit gehaald, binnen was de kale romp toegankelijk gemaakt. Maar hoe krijg je de spanten erin?

Tegelijkertijd begonnen we ons huis te verbouwen, mijn bedrijf slokte veel energie op en ik startte bij de zeilvereniging in Heumen, samen met Wim, een zeilschoolproject op de Kraayenbergse plassen, om kinderen te leren zeilen. De boot van mijn vader was na zijn overlijden verkocht en de schuur waarin hij aan zijn schip werkte heb ik gekocht. Uiteindelijk is in 1999 de Boreas in deze schuur geplaatst. Daarna is er vijf jaar lang slechts sporadisch aan het schip gewerkt.

Via de Watersportvereniging Maas en Waal leerde ik eerst Wim en later Robert kennen. Gezamenlijk hebben we toen voor de zeilschool een grote BM opgeknapt. Hierbij is het plan ontstaan om elke dinsdagavond aan de Boreas te gaan werken. We zijn in 2005 begonnen met het maken van een stoompijp, om zo te experimenteren met het houtstomen. De stalenpijp verloor te veel warmte en het stomen lukte niet goed. We hebben toen een stoomkist geleend en dit werkte wel. Met een fles wijn per spant, als vergoeding, zijn we aan de slag gegaan. Een mal, vastgemaakt op een plaat, werd gebruikt om de spanten, na het stomen, een week te fixeren. Vers hout met een goede rechte draad boog het makkelijkst, gedroogde eiken latten waren lastig te buigen. Het oude spant werd verwijderd, de binnenzijde kaal geschuurd en stofvrij gemaakt en het nieuwe spant geplaatst.



LIJMEN VAN NIEUW KAJUITDAK



NIEUWE BALKEN VOOR HET KAJUITDAK WORDEN GEMAAKT

Wat is er met het interieur gebeurd?

Het oude interieur was er zorgvuldig uitgehaald en is zoveel mogelijk teruggeplaatst. Het kajuitdak is vernieuwd met twee plaatjes 4 mm. okoume hechthout. De zijden van de kajuit zijn verfraaid met een essen rand.

Wat voor motor is er in geplaatst?

Ongeveer 10 jaar geleden heb ik een oude motor, een Arone (Fiat) diesel gekocht. Naast de kiel zat een eenvoudig fundament. Waarschijnlijk was deze voor een aggregaat gemaakt. De oude diesel is zonder revisie op een nieuw fundament geplaatst. De schroefas is vernieuwd.

Wie heeft de elektrische installatie verzorgd?

Een kennis uit de zeilvereniging heeft een nieuwe bescheiden elektrische installatie aangelegd.

Hebben jullie nog wel eens werk uitbesteed?

We hebben zoveel mogelijk zelf gedaan. Roestvrijstaalwerk, zoals roerbeslag en nieuwe kielbouten, zijn door een bekende van ons gemaakt. Dit houdt het betaalbaar.

Hoe hebben jullie het project gefinancierd?

De aankoop is met eigen geld gedaan. Nanny reageert fel en resoluut: "Er wordt voor dit soort projecten geen cent geleend".

Verder wordt er vooral gerestaureerd en gemodificeerd met gebruikte en historische materialen.

Hebben jullie de restauratie gedocumenteerd?

Eerst met een analoge camera en later een digitale camera is het vele werk vastgelegd. Nanny heeft een fotoboek van het project gemaakt. Het verslag is door Engbert geschreven.

Wat zijn de ervaringen met het schip na de tewaterlating?

In de zomer van 2013 is het schip feestelijk, onder grote belangstelling bij de watersportvereniging, gedoopt en te water gelaten. Kinderziekten, zoals lekkages, zijn uiteindelijk opgelost. We hebben in 2013 op de Maas en de Kraayenbergse Plassen gevaren. Vanwege de vele niet beweegbare bruggen hebben we besloten het schip bij Kroes in Kampen te leggen. Hier is de IJsseldelta en het Ketelmeer ons vaargebied. In 2014 hebben we voor het eerst een grote vakantietocht op het IJsselmeer gemaakt. Op de vierde vakantiedag, van Enkhuzen naar Hoorn, brak de mast en zijn we naar Hoorn gesleept. We zijn een ervaring rijker. Nu, met een nieuwe mast, gaan we het seizoen van 2015 in.

Heb je een advies aan lezers van Scherp Gesneden?

Ik gun elke VKS'er net zoveel plezier als Robert en ik beleven, aan onze uitjes aan botensloperij 't Harpje van Bram van der Pijl in Enkhuzen. Vele klassieke scheepsonderdelen zijn hier werkelijk voor bijna niets te koop.

Hoe heb je de afhandeling van de verzekering na de mastbreuk ervaren?

Gelukkig dekte de verzekering het terug slepen naar Kampen. Volledige vervanging, bij het niet meer kunnen herstellen van de mast, werd niet gehonoreerd. De oude mast bestond uit twee aan elkaar gelijmde spruce delen. De lijmmaad had het begeven. Mijn vader had het hout voor de mast van zijn boot al gekocht, maar is er helaas nooit aan toegekomen om zijn mast te maken. Met het inbrengen van het materiaal van mijn vader, vergoedde de verzekering het maken van de nieuwe mast. De nieuwe mast, die nu de Boreas siert, is bij Kroes gemaakt. Het afhandelen van schade via de verzekering blijft een onaangename stressvolle bezigheid.



DE FEESTELIJKE TEWATERLATING

Wat is in grote lijn, het tijdpad van de restauratie geweest?

- In de zomer van 1997 zijn we begonnen.
- In 1999 waren alle gangen vernieuwd en moesten de spanten aangepakt worden.
- In 1999 is de boot ook in een schuur geplaatst met een hijsmogelijkheid (Loopkat).
- Stagnatie periode door onervarenheid, verbouwingen in huis, mijn architectenbureau opbouwen, kinderen die aandacht en zeilles nodig hadden, etc.
- Het werk aan de spanten is rond 2007/2008 met behulp van Wim en Robert, de zeilschoolvrienden, weer opgepakt.
- Romp in de epoxy gezet en op 31-12-2010 gekeerd.
- Kiel en doodhout aangepakt. Boreas is rond Kerst in 2012 weer op zijn kiel geplaatst.
- In de zomer van 2013 is het schip te water gelaten.
- In 2014 is de schroefas geplaatst en is de inboord operationeel.
- In 2014 bij Kroes in Kampen gaan liggen. Mastbreuk tijdens de eerste grote reis.
- In 2015 wordt het zeilplan gewijzigd. Er komt een 7/8 tui-gage op met diamant verstaging en een rolfock.

Ik hoop dat Engbert en Nanny, maar ook Robert en zijn vrouw, nog lang plezier van de Boreas zullen hebben. Met veel bewondering kijk ik terug op het gesprek met dit ondernemende, vindingrijke, nieuwe lid. Engbert en Nanny, van de Boreas, die met heel weinig middelen een succesvolle restauratie hebben afgerond.

Gerrit Klooster

Waterkampioen nr. 511, 512 en 513 uit 1936 illustreren de bekroonde en eervolle ontwerpen van de uitgeschreven ontwerp wedstrijd.

Enkele cijfers en materialen

L.o.a.:	8.00 m.
L.w.l.:	6.00 m.
Breedte:	2.00 m.
Diepgang:	1.10 m.
Waterverplaatsing:	1900 kg
Ballast Gewicht:	700 kg, gietijzer

Zeiloppervlak: Grootzeil: 19.00
Fok: 5.0 m2

Huid: 16 mm. mahonie
Spanten, stevens en kielbalk: eiken
Dek en kajuit: hechthout in de witte lak, met een blank essen kajuitrandbelijning

Rondhouten: spruce
Lengte mast: 9,80 m, doorvaart hoogte 10,60 m.
Giek lengte: 4.40 m.

Motor: Arona (Fiat) diesel 11pk.
Schroef: vaste 3 blads schroef

De Restauratie van Boreas in beeld

FOTO'S: NANNY EN ENGBERT HUIBERS

Tussen de gangen werden latten gelijmd



Onderwaterschip werd met een glasmat versterkt



Gebroken mast op weg naar Hoorn



Vernieuwen doodhout, kiel(bouten) en roer



Binnen- en buitenkant van de romp in epoxy gezet



Gat boren voor schroefas

De Klassieke Trukendoos

De vorm van een schip en de betekenis voor de zeewaardigheid (deel 8)

Maarten Lampe beschrijft in zijn interessante artikel 'De vorm van een schip; de betekenis voor de rating' (SG 2013 nr. 2 en nr. 4) de relatie tussen het snelheidspotentieel van het (niet planerende) jacht en haar onderwatervorm en waterverplaatsing. Kort door de bocht: hoe lichter, hoe langer, hoe gestrekter onder water en hoe smaller, hoe sneller.

Denk bijvoorbeeld aan de Draak, de Scherenkruiser, de diverse Meterklassen en de enorme J-klassers. Lichtgebouwde langgestrekte, smalle jachten met forse overhangen in de boeg en de hek en lange masten met torentuig. De focus in het ontwerp ligt op snelheid onder helling (waterlijn wordt langer) en hoogte aan de wind. Het type boot waar de VKSJ indertijd voor is opgericht. Dit snelheidspotentieel komt vooral tot zijn recht op vlak water. Op open onbeschermd water, op volle zee dus, met golven en kans op slecht weer worden er hele andere eisen aan de vorm en de zwaarte van de constructie van de boot gesteld. Daarom is het interessant dit thema "De vorm van een schip" ook te bekijken vanuit het optiek 'zeewaardigheid'.

Van werkschepen onder zeil naar jachten onder zeil

Zo'n honderd jaar geleden had je werkschepen onder zeil die weken, zo niet maanden op volle zee verbleven. 's Zomers en 's winters en vaak onderbemand en meestal aan de lagerwal. Ik denk aan de Pilot Cutters aan de Engelse (Bristol), Franse (Le Havre) en de Noorse westkust. De vorm van deze werkschepen was het eindresultaat van een proces van natuurlijke selectie, van survival of the fittest. Ze waren zeer zwaar gebouwd, waren breed in verhouding tot hun lengte en hadden weinig tot geen overhang in de boeg en de hek. De mast was kort met gaffel. Een heel ander type boot dus. De schipper/pilot voer voor eigen rekening en risico. Wie het eerst bij de klant was, kreeg de klus. Daarom was snelheid ook van belang. Maar zee kunnen houden onder de zwaarst mogelijke omstandigheden, in de winterstormen aan de lagerwal, was een dominante vereiste. Toen rond de eeuwwisseling de mechanisatie doorzette, kwamen er vele Pilot Cutters op de markt. Amateur yachties zagen hun kans en de fase van pleziervaart begon voor deze werkschepen. Een bekend voorbeeld was de Bristol Channel Pilot Cutter Dyarchy van Roger Pinckney, commodore van de Royal Cruising Club. Eric Hiscock heeft op deze boot zijn eerste zeemijlen gemaakt. Toen Roger wat ouder werd, werd deze boot

hem te zwaar en heeft hij aan Laurent Giles, jachtontwerper in Lymington, gevraagd een ontwerp te maken met alle kwaliteiten van zeewaardigheid van Dyarchy maar minder zwaar. Tenslotte bleef de boot 's winters in de haven. Dat is Dyarchy 2 (1939) geworden. Een prachtige stoere platgat S-spant langkieler. Deze boot heeft model gestaan voor een stijl in jachten met een zwaar accent op zeewaardigheid. De spin-off in Engeland was de Vertue-serie en de Wanderer-serie. In Nederland hebben de ontwerpen van Gait Kroes evenals mijn eigen Gladys, ontworpen door Henk Lunstroo, een vergelijkbare rompvorm. In Amerika tekende John Alden volgens dezelfde lijnen. Denk aan de beroemde Svaab van zijn hand. Diverse van deze jachten hebben succesvolle wereldomzeilingen gemaakt.

Zware S-spant favoriet

Alle genoemde jachten zijn platgat S-spant langkielers met een oplopende voorvoet en weinig overhang. De S-spant-vorm is voor sterkte in constructie optimaal. De krachten op de romp en de kiel verdelen zich over de gehele romp. Nergens is puntbelasting. Ook geeft de S-spant door de vloeiende overgang der volumes een mooie vloeiende beweging in zeegang wat de leefbaarheid boven en onder dek bevordert. Koken, slapen, verplaatsen boven en onder dek; alles gaat gemakkelijker. De boot vaart zeevriendelijk. De lange kiel draagt ook bij aan deze zeevriendelijke beweging en maakt de boot koersstabiel. De gespreide massa maakt dat niet ieder golf de boot uit koers brengt. Denk aan de schaatster in razendsnelle pirouette die plotseling stilstaat als ze haar 'massa' (een been en beide armen) naar buiten brengt. De overhangen in de boeg en de hek moet kort zijn. De boot gaat anders in golflslag slaan

en wordt afgestopt, gaat verlijeren en wordt koers-instabiel. Bijliggen in dit type schepen is een genoegen. In Gladys ging ik gewoon naar bed als ik eenmaal veilig bijlag. De boot ligt 'vast' en zorgt voor zichzelf. Ook moet het zeegaande jacht in tegenstelling tot het vlakwater jacht voldoende massa hebben. Zelfredzaamheid vereist extra spullen. Op een langere zeereis praat je dan al snel over zo'n 1.500 kg. De te lichte boot kan dit extra gewicht niet aan. Weegt de boot 5 ton dan is 1.500 kg 30 %. Dat is te veel. Ze zinkt in. Ze zal niet meer varen aan de wind. Is de boot 10 ton dan is deze extra belading opeens maar 15 %. Dat maakt nogal verschil. Het zeegaand jacht moet dus voldoen aan andere eisen dan het jacht dat alleen op vlak beschermd water vaart. Andere eisen, andere schepen.

Lengte loopt

Er is één overeenkomst. Voor beide typen geldt: lengte loopt. Natuurlijk allereerst omdat als de waterlijn langer is, de maximum rompsnelheid groter is. Maar er is nog een andere reden. Dit heeft te maken met stabiliteit. Stel je wilt een jacht verschalen tot bijvoorbeeld twee maal zo groot. Dat kan niet zomaar twee op één. Want de stabiliteit zal 16 maal groter worden (volume x arm; $2x2x2x2$), terwijl het hellend moment bij gelijke windkracht maar 8 maal groter wordt (zeiloppervlak x arm; $2x2x2$). Dit betekent dus dat de langere boot stijver is en minder breedte nodig heeft. Daardoor zal hij sneller varen. Lengte loopt zowel op vlak water als op zee.

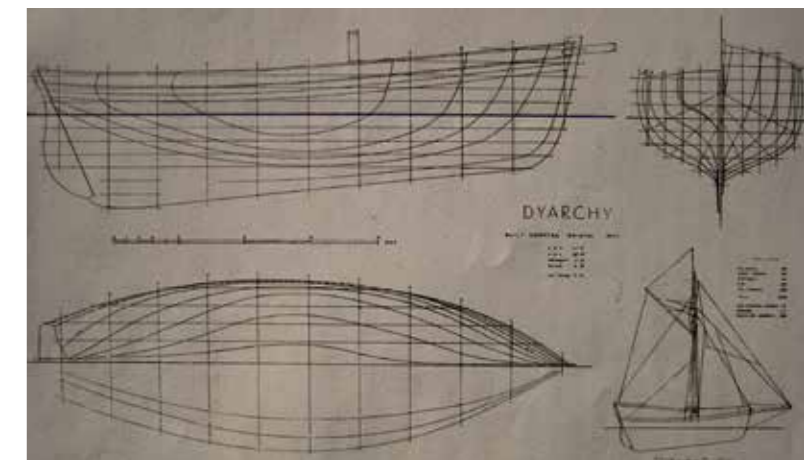
Dick Huges, Leeuwarden, 1 mei 2015
sygladys@gmail.com



J-klasser in aanbouw. Lange overhangen



Pilot Cutter



Lijnenplan van Dyarchy

Bronnen:

1. SCHERP GESNEDEN nr 2 en 4 in 2013: "De vorm van een schip en de betekenis voor de rating".
2. ZEILEN juni 2010: "Lange Kielen, Lange Reizen": over voor- en nadelen van S-spant langkielers.

3. ALK WATERSPORT: "De Wind liet ons de Wereld zien": over een zeilreis rond de wereld via zowel de tropen als extreme breedtes met een S-spant langkieler.
4. WATERSPORTMEDIA: "Klassiek Zeemanschap in de Praktijk": over ervaringen met een S-spant langkieler tijdens een solozeilreis rond de wereld.

Op schrift gestelde bewondering voor de illustrator van het zeilende leven

Dreams and their realisation. Early sketches and illustrated articles of Arthur Briscoe for the Yachting Monthly

Al langere tijd loop ik rond met het idee om over enkele van mijn (bootjes) fascinaties iets meer te schrijven (ik heb er vele). Om mij te verdiepen in een aantal interessante zaken, feiten uit te zoeken en samen te brengen en daar een mooi boek van te maken. Afgelopen winter kwam er een aantal zaken samen en kreeg ik de geest. En nu is het zover, mijn eerste boek is een feit. Hopelijk volgen er meer.

Al toen ik zo'n tien jaar geleden de eerste tekeningen van Arthur Briscoe (A.B., 1873-1943) zag, in boeken en tijdschriften, vond ik ze fantastisch. Maar de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik ze lang niet allemaal direct begreep. Laat ik het uitleggen.

Met het verzamelen van oude zeilboeken kwamen ook de oude tijdschriften. Met name de Yachting Monthly. Ik zocht daar naar achtergelaten sporen van mijn boot maar vond veel meer. Ik vond reisverhalen, technische verhandelingen, correspondenties, lijnenplannen, cartoons en schetsen, te veel om op te noemen. En deze vinden en lezen is één, ze duiden en in de tijd plaatsen is soms iets anders. Vele correspondenties en onderwerpen liepen jarenlang door in de vele uitgaven. En als je dan een willekeurig deel in handen krijgt en begint te lezen kun je er soms geen touw aan vast knopen. Voor sommige onderwerpen dien je een besef te hebben van de moraal en technische (on)mogelijkheden in die tijd. Zo ook voor sommige illustraties.

Pas veel later, na veel meer tijdschriften bestudeerd te hebben lukte het mij de diverse verhalen en de 'ziel' van die tijd beter te doorgronden.

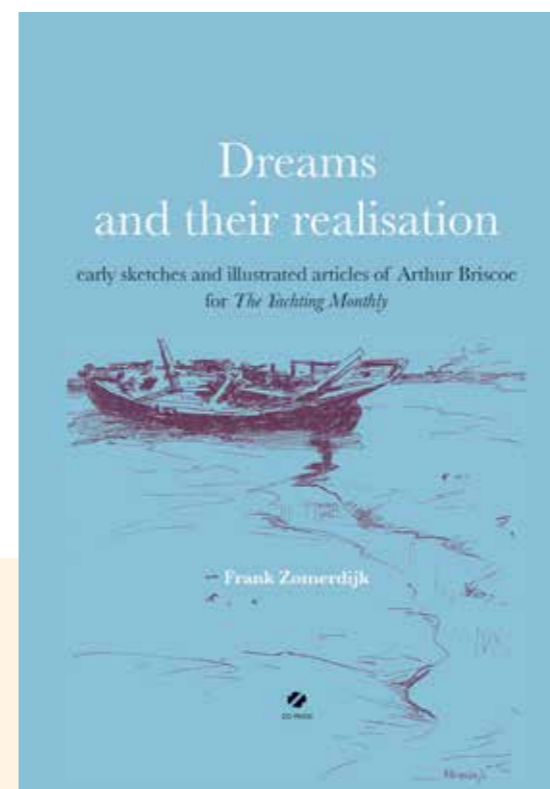
Naast de schetsen van A.B. ontdekte ik zijn verhalen en die van andere auteurs. Bij één daarvan bleek het later te gaan om een 'Nom de Plume' van A.B. Hij schreef dus onder verschillende namen. En na verder zoeken bleek hij niet de eerste de beste.

A.B. kwam uit een rijk milieu en hoefde eigenlijk niet te werken voor zijn geld. Hij leefde zijn levenlang voornamelijk van toelagen en later van de erfenis van zijn ouders. Na zijn studie

(schilderkunst, o.a. bij de toen beroemde Académie Julian in Parijs) werkte hij even als illustrator onder de invloed van Burne-Jones, maar al snel wilde hij in frissere kleuren schilderen en trok naar de kust in Essex. Daar in Maldon krijgt hij veel zeilende vrienden en gaat ook de jonge A.B. vanaf ongeveer 1895 zeilen. In 1899 is hij een van de 'founding members' van de Blackwater Sailing Club. In 1902, net getrouwd, verruilt hij zijn 3 tons Doris voor de 9 tons Vera, in 1892 gebouwd onder de naam Tewke (nu de Vera of Wivenhoe en lid van de Nederlands OGA). Hij schetst en schildert het zeilende leven, zowel van de pleziervaart als de grote 'square riggers' en de vissers, voor wie hij een grote bewondering heeft.

In mei 1906, als het tijdschrift The Yachting Monthly (Y.M.) voor het eerst verschijnt is A.B. een zeiler met ervaring die lange tochten maakt met zijn vrouw (een uitzondering in die tijd) naar Falmouth, Frankrijk, België en naar en door Nederland. In 1906 heeft hij ook zijn eerste solo tentoonstelling in Londen met aquarellen van het leven op zee. En die blijven niet onopgemerkt bij het grote publiek. In dat jaar verschijnen enkele van deze aquarellen in de Y.M. Al snel daarna levert hij bijdragen in de vorm van Illustraties, cartoons, rijk geïllustreerde reisverhalen, technische verhalen (onder de schuilnaam 'Clove Hitch') afgewisseld met komische (autobiografische) verhalen over zijn belevenissen aan boord van 'square riggers' en barges, en over zijn geliefde Blackwater. In 1908 laat hij een nieuw schip bouwen, de Golden Vanity, waarmee hij zo'n twintig jaar lang de gehele Noordzee en het Kanaal zal bezeilen, zomer en winter.

Het boek 'Dreams and their realisation' behandelt de meest interessante verhalen en illustraties die hij van 1906 tot aan de Eerste Wereldoorlog voor Y.M. heeft gemaakt. Na de Eerste Wereldoorlog brak hij bij een nog groter publiek door met zijn schilderijen en vooral zijn etsen. Dit is het werk dat veel is gepubliceerd en tentoongesteld en waar hij beroemd om is geworden. Het is zijn vroege werk waarvoor tot nu toe bij mijn weten nooit veel belangstelling is geweest.



Het boek bevat vele paginagrootte, prachtige en soms erg komische illustraties die hij maakte, vaak thematisch. Maar ook de vele levendige geschreven artikelen zijn voor klassieke botenliefhebbers erg interessant en herkenbaar. Ze geven een mooi beeld van het zeilende leven honderd jaar geleden. Voor ons Nederlanders zijn de twee grote artikelen over zijn bezoek aan en het varen door Nederland erg interessant en herkenbaar. Met illustraties om van te watertanden.

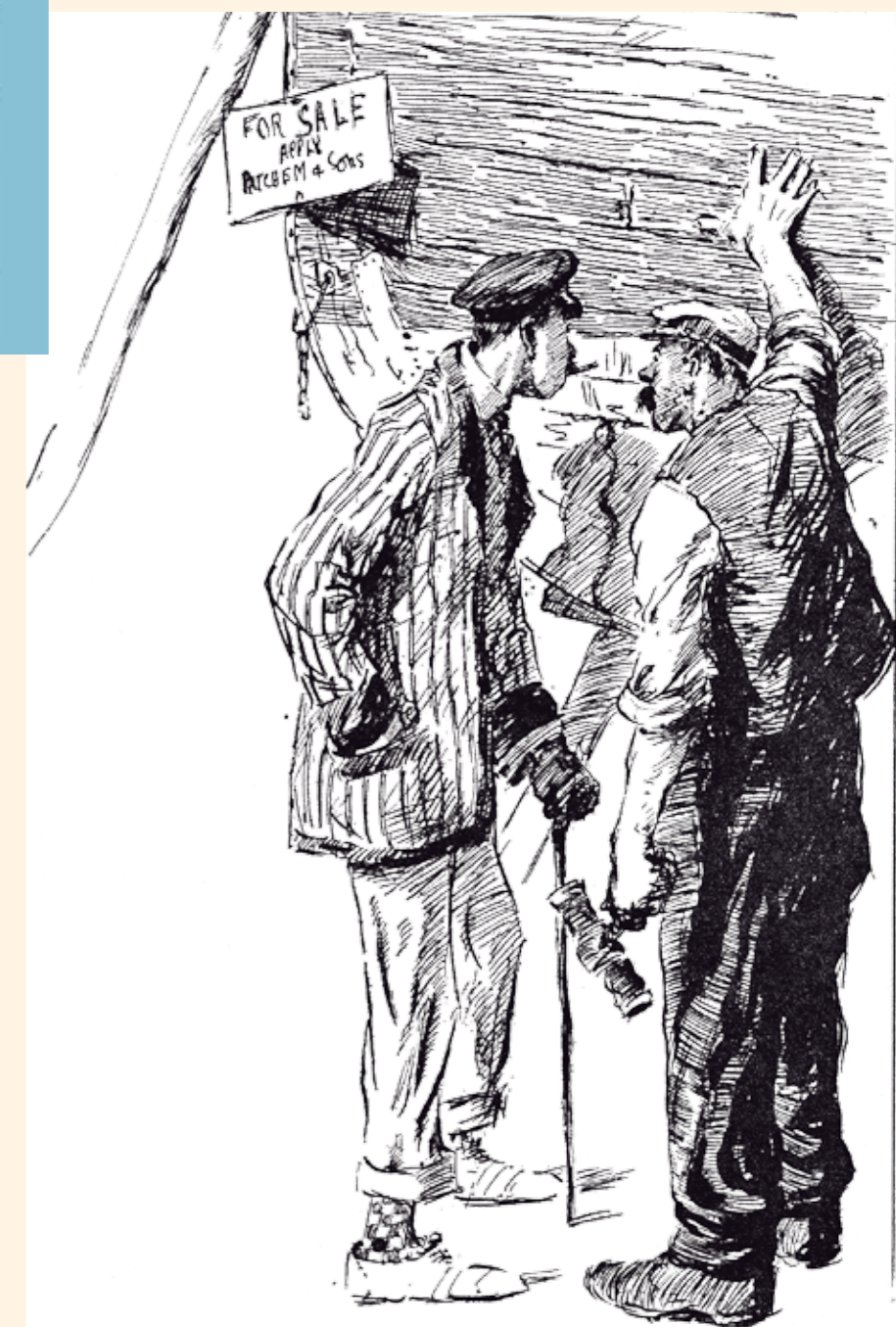
Tijdens de Eerste Wereldoorlog nam A.B. dienst en werd kapitein op een patrouillevaartuig. Zijn bijdragen aan het tijdschrift gingen gewoon door, maar uiteraard minder frequent en anders van karakter. De oorlog en meer specifiek de marine werd zijn onderwerp. Na de oorlog leverde hij nog jaren zijn bijdragen maar de tijden waren veranderd en zijn werk voor Y.M. werd een herhaling van zetten voor een nieuwe generatie zeilers. Het waren zijn eerste jaren voor de Y.M. en tevens de laatste jaren van een tijdperk – dat vaak als het gouden tijdperk van de pleziervaart wordt genoemd – dat A.B. de opmerkelijkste en mooiste bijdragen aan het blad heeft geleverd. Die zijn samengebracht in dit boek.

Frank Zomerdijk

Dreams and their realisation, early sketches and illustrated articles of Arthur Briscoe for the Yachting Monthly

136 pagina's hard cover. Taal: Engels
binnenkort verkrijgbaar via Frank Zomerdijk (ZO press)
Prijs: € 21,50 + € 3,45 verzendkosten (maar ophalen mag ook)

Mail mij voor meer info en voorintekening: info@zozo.nl



THINGS WE HAVE ALL MET.—The Likely Buyer.

Scherp Gesneden Estafette

De Scherp Gesneden is een blad voor, maar zeker ook dóór ons allemaal. We maken allemaal wel eens iets mee, of we doen bepaalde kennis en ervaring op die binnen de vereniging gedeeld zou kunnen worden. Toch zijn het vaak dezelfde mensen die de moeite nemen om iets te schrijven. De Scherp Gesneden Estafette serie brengt daar verandering in.

In deze serie artikelen wordt steeds iemand anders uitgenodigd om ons te informeren over iets. De keuze van het thema is helemaal vrij. Aan het eind van het artikel geeft de schrijver of schrijfster het stokje over aan de volgende deelnemer aan de estafette; de auteur benadert daarvoor zelf de volgende auteur.

In dit nummer een artikel van de webmasters van de nieuwe VKSJ-site: Joke Scholte en Hans Steinraht van de Ollie.

Roestbikkers, websitebouwers en vooral levensgenieters

Zo zit je op de rand van een kade in het havengebied van Amsterdam naar een totaal verwaarloosd, maar wel sierlijk dobberend bootje te staren, en voor je het weet koop je je eerste slijptol en sta je een stukje staal van 2 cm bij 2 cm uit het onderwaterschip van datzelfde scheepje te slijpen.

Wellicht herkenbaar, dat stukje is uiteindelijk een gat geworden dat een winter lang als ingang dienst deed en waar een grote kerel door naar binnen kon stappen! Na een paar jaar slopen, hakken, bikken, slijpen, lassen, enz. zijn we inmiddels aan onze derde slijptol toe. Zo zijn wij aan onze Ollie gekomen.

In eerste instantie dus gekocht omdat we het wel leuk vonden om een bootje te hebben, maar gaandeweg werden we steeds verliefder op onze stalen S-spant Cinderella van 8.60 m.

Ollie (die toen nog Rommel heette) heeft ongeveer zes jaar lang dienst gedaan als tuinhuis op de werf van Martin en Tineke Bakker aan de IJsselmeerdijk. Toen Ollie voor het eerst uit het water werd gehesen, dachten we aanvankelijk dat we een vergiet hadden gekocht; nou, dan weet je het wel hè?! Dat werd dus zes jaar lang bijna elke zaterdag naar de werf om te klussen, maar vooral ook om lekker buiten bezig te zijn; dat was direct al het fijne van het hebben van een boot. Na een ochtendje bikken en hakken gingen we dan op het dek zitten met een biertje en fantaseerden we over de (lange) tochten die we van plan waren met ons scheepje te maken.

In die tijd zochten we ook het internet af naar soortgelijke scheepjes en verhalen. We kwamen toen de website van de VKSJ tegen. We zagen dat er meer mensen met deze 'ouwe bootjes tik' rondliepen en zijn meteen lid geworden.

Eindelijk was het tijd om Ollie weer te water te laten. De binnenkant was helemaal leeg en het dek geschilderd, tijd om het onderwaterschip bij scheepswerf Teerenstra in Den Helder te laten stralen. De tewaterlating verliep wonderlijk: Probeer nooit een schip waar een brede kiel met ballast aan hoort te zitten, zonder ballast het water in te laten. Ollie kieperde bijna om...



Ollie

Lekker plonsen



De nieuwe webmasters



Genieten in de polder

In 2006 ging Ollie serieus het water in. Het vervallen scheepje was weer een heus schip! Nu nog een ligplaats vinden voor ons waterwonder. Die vonden we in Lelystad (of all places...) en er zat nog een leuk huis met een heerlijke tuin bij ook. En zo wonen wij, dankzij Ollie, tot onze eigen en ieders verbazing alweer ruim acht jaar met enorm veel plezier in Lelystad, na meer dan twintig jaar in hartje Amsterdam te hebben gewoond.

Wat maakt het zo leuk om in Lelystad te wonen? Lucht, ruimte, groen en heeeeeeel veel water natuurlijk! Vanuit onze achtertuin varen we zo met Ollie het IJsselmeer op. Wat wil je nog meer? Heel erg ver zijn we weliswaar nog niet gekomen, maar we genieten volop! Hier enkele hoogtepunten:

- Parkhaven uit, rechtsaf en na 300 meter het anker laten vallen om na een verfrissende duik de barbecue aan te steken en een flesje wijn open te trekken.
- Het jaarlijkse VKSJ-feestje in Schokkerhaven; super gezellig en een jaarlijks terugkerend hoogtepunt (dobberen en plonsen bij het slijpdepot is uiteraard een vast onderdeel).
- Weekendjes Amsterdam, Edam, de Blocq van Kuffeler en Volendam.
- Rondjes Enkhuizen – Medemblik – Stavoren, Ketelmeer – Blokzijl – Zwarte Water, en zelfs een keer naar Texel.

Absoluut hoogtepunt was toen we in 2010 met de VKSJ naar Amsterdam Sail mochten. Echt geweldig om met Ollie in onze 'moederstad' te liggen, en nog wel op loopafstand van de plek waar we hem ooit gevonden hadden! Maar nu dan wel in volle glorie en temidden van een aanzienlijke vloot vergelijkbare, prachtige, vrolijke en eigenzinnige schepjes in dat hele grote feest dat Sail Amsterdam nu

eenmaal is. We hebben van de eerste tot de laatste seconde genoten van het spektakel, de gastvrijheid van de VKSJ'ers, de vlootshow aan boord van de stoere Seneca van Frank, het gedoe op het water, de bbq bij de marinekazerne, het vuurwerk en de herrie. We hopen dan ook van harte dat we dit jaar weer mee mogen.

En wie weet waar Ollie ons nog meer heen zal voeren als we ooit die tijd echt aan onszelf hebben! Grootse wereldreizen verwachten we niet direct, want daarvoor ontbreken bij mevrouw Ollie de zeebenen een beetje. Bovendien zijn we allebei ook veel te graag in ons huisje in de polder, vraagt het (moes)tuinieren de nodige tijd en aandacht en zijn we ook nog eens dol op kamperen met tent of met onze laatste aanwinst, een Poolse mini-caravan.

Bouwen van de VKSJ-site

En de vrije uren zijn helaas beperkt, want er moet in huize Steinraht gewoon ook nog steeds gewerkt worden voor de kost! We bouwen onder andere websites. Ons webdesignbureau ArtoFakt bestaat al sinds 2000, hetzelfde jaar waarin we de Ollie kochten. Toen we hoorden dat de VKSJ op zoek was naar een nieuwe site, hebben we eerst een demonstratie gegeven van onze eigen ideeën. Vervolgens hebben we een offerte uitgebracht en toen de kogel door de kerk was, zijn we samen met het bestuur om de tafel gaan zitten om de wensen en uitgangspunten verder uit te werken. Kort gezegd komt het erop neer dat de nieuwe site een podium moet bieden voor VKSJ-leden (oud EN jong) om ideeën, tips en ervaringen met elkaar uit te wisselen. Zo kunnen we er gaandeweg samen een mooi digitaal kenniscentrum van maken waarin we met elkaar zoveel mogelijk informatie, kennis en kunde bij elkaar brengen over al onze schitterende, scherpe klassieke scheepjes. Ook moest de achterkant eenduidiger worden gemaakt en moesten we zo veel mogelijk de oude data intact zien te houden.



Hoogtepunt: Deelname aan Sail Amsterdam

Al met al was het best een bereklus omdat er in de oude site heel veel data op verschillende plekken en op verschillende manieren 'verstop' zat. Dat is overigens niet ten nadele van de oude site hoor, zo gaat dat nu eenmaal vaak: Als een site wat langer draait, komen er steeds meer toeters en bellen aan en weet niemand op het laatst nog precies hoe de vork in de steel zit.

In ieder geval hebben we een flinke opschoonactie gedaan en zaken opnieuw ingedeeld en ingericht. Sinds februari is de nieuwe website live. Hij is nog niet helemaal af, maar we zijn een heel eind op weg en de meeste kinderziektes zijn inmiddels verholpen. Een van de dingen die hoog op ieders verlanglijst staat, is de mogelijkheid om gegevens van mede-leden op te zoeken. Daar zitten vanuit privacy-overweging wel wat haken en ogen aan, maar er komt binnenkort zeker een contactmogelijkheid. We houden jullie op de hoogte via de site en de online nieuwsbrieven.

Heb je wensen, tips of ideeën voor de site? Laat het ons weten via webmaster@vksj.nl!

Het estafettestokje wordt opnieuw doorgegeven aan Ronald Grootjen, eigenaar van de jachtwerf G.A. Kroes te Kampen.

Denktank Toekomstvisie

In 1957 werd de Fiat 500 voor het eerst gebouwd en is tot 1975 in productie gebleven. Het bleek een enorm populaire auto te zijn waar uiteindelijk bijna 3,5 miljoen stuks van zijn gebouwd. Het was een autootje waar een doorsnee Italiaan schijnbaar prima in zat, maar een Noord-Europeaan van gemiddelde lengte had er een stuk meer moeite mee. Ook bleek het een nogal onderhoudsgevoelig wagentje te zijn. De motor was niet erg betrouwbaar en roestvorming sloeg al snel toe.

Desondanks bereikte het een soort cultstatus en wordt het tegenwoordig gezien als een echte klassieker. In Europa en zelfs in Amerika en Australië zijn de nog resterende auto's vaak lid van speciale Fiat 500 clubs.

Anno 2015 en ondanks alle goede zorg en investeringen in restauraties neemt het aantal toch zienderogen af. De clubs zien een gestaag teruglopen van het aantal actieve leden die nog een echte originele Fiat 500 hebben. Wat te doen? Doorgaan met een steeds kleinere club

die trouw is aan de oorspronkelijke doelstelling, klein maar fijn dus, met de kans dat de club uiteindelijk zelfs zal ophouden te bestaan; of, op zoek gaan naar leden met auto's die wel een beetje lijken op de 500, zodat de club weer zal gaan groeien? Een dilemma!

In 2007, exact 50 jaar na de eerste Fiat 500, kwam Fiat met een retro versie van de 500. Eigenlijk mooier, comfortabeler, sneller en zeker veiliger als auto dan het origineel. Al snel werden de clubs met oude Fiat 500 leden met een probleem geconfronteerd. Eigenaren van de Retro 500 melden zich aan als lid! Die eigenaren bleken vaak ook nog hele aardige mensen te zijn die ook met liefde over hun auto spraken. Ja, ze hadden vaak eigenlijk liever zelfs een echte oude gehad maar onderhoud was duur en tijdrovend en ondanks forse investeringen bleven de motoren onbetrouwbaar en de schuifdakjes lekken. Dus min of meer noodgedwongen kozen ze voor de nieuwe versie.

Wat nu vroegen de besturen en leden van de



"klassieke Fiat 500" clubs zich af? Die nieuwe 500 leek wel op een klassieke 500 maar was hij het wel? Natuurlijk was het best wel een mooie auto en natuurlijk was het ook nog steeds een echte Fiat, maar was het wel een klassieke Fiat 500 zoals zij die voor ogen hadden toen ze de club oprichtten? Was het gewoon niet beter om een kleine club te blijven met een duidelijk herkenbare uitstraling? Die nieuwe 500 kon wel een eigen club oprichten en dan konden we ook samen dingen organiseren want die retro mensen waren ook heel aardig en gezellig! Zo kon je toch een haven een beetje vol krijgen en dat was ook wel leuk.

Uiteindelijk besloot men dus om die Retro 500 eigenaren niet tot de club toe te laten maar hen wel te helpen met het oprichten van hun eigen club. Ook werd duidelijk het voornemen gesteld om regelmatig samen evenementen te organiseren en kennis uit te wisselen, want de ontwerpers van de Retro 500 waren tenslotte ook de ontwerpers van de originele geweest.

En waarom staat dit stukje in de Scherp Gesneden en wat heeft dit met de VKSJ te maken? Welnu, op de laatste ALV stelde ik de vraag of de keuze om polyester schepen toe te laten wel een verstandige was geweest, zeker nu er ook een speciale vereniging voor polyester klassiekers (BKPI) is opgericht. Of het niet een beetje vreemd is dat we concurreren met wat eigenlijk een zuster vereniging is, waar we al regelmatig evenementen samen mee houden? Ook stelde ik de vraag of het wel zo erg was dat de club niet meer groeide en zelfs kromp? Als de kwaliteit maar gehandhaafd blijft, stelde ik. Ik vertelde dat de tendens in de internationale klassieke scene juist een steeds verdergaande zoektocht naar originaliteit en een steeds grotere waardering voor oude schepen is en dan gaan wij juist onder het mom van "we moeten groeien" een tegengestelde koers varen? Tot mijn vreugde en verbazing kreeg ik naar aanleiding van mijn toespraak reacties uit de zaal van mensen die zich in mijn woorden kon vinden.

Ik ben lid nummer 6 of 7 en was er dus bij toen wij in 1982 in Volendam de club oprichtten. Ik heb ook een halve mensenleven in het bestuur van de VKSJ gezeten en weet dus als geen ander hoeveel tijd en energie het huidige bestuur in hun onbezoldigde, en soms ondergewaardeerde, vrijwilligerswerk stopt. Het was dan ook zeker niet mijn bedoeling om tijdens die ALV het bestuur, dat een duidelijke mening heeft over de toelating van polyester schepen, hiermee te overvallen. Maar de reactie van de zaal was duidelijk en daarom heb ik om de aanwezige druk van de ketel te halen daar voorgesteld om dit jaar een denktank in het leven te roepen, met voor- en tegenstanders van polyester. Die gewoon alles rustig op een rijtje zet en gaat nadenken over welke koers wij als club, de leden zelf dus, nu echt willen varen.

Ik zou heel makkelijk een denktank kunnen samenstellen waarvan de eindconclusie al vast staat. Daar hebben we echter helemaal niets aan. Hierbij dus een oproep aan de leden om zich bij mij te melden voor deze denktank.

We kunnen beginnen met een uitwisseling van gedachten via de mail (rh.valent@gmail.com) waarbij ik de plechtige belofte doe dat ik iedere mail doorstuur aan iedereen die aan de discussie mee doet. Ook Jack Sparrow uit de Scherp Gesneden is welkom al wil ik hem wel waar schuwen dat hij dan uit de anonimiteit zal moeten treden en daarbij rekening moet houden met de scherpte van de zwaarden van andere leden die zijn/haar opmerking: "dat de watersport in Nederland tot bloei kwam toen de Wibo's, Dompkruisers en Waarschepen op de markt kwamen" te stompzinig vonden voor woorden. Ik heb zelfs gehoord dat sommige van hen die zwaarden extra scherp aan het slijpen zijn. Waarom zou "een verstandig bestuur" van een tijds- en materiaal gebonden gedachte, waarvoor ik meteen in het begin lid geworden ben, met zijn tijd mee moeten gaan? Blijft een vereniging die van oude bootjes houdt "in het verleden hangen" als het van oude bootjes blijft houden?

Als laatste een opmerking. Ik heb geen hekel aan polyester schepen. Integendeel. Ik kom net terug uit Zweden waar ik naar een schitterend 14 meter lang polyester scherp jacht heb gekeken. Een mooie s-spant waar ik helemaal verliefd op ben. Maar ik zou er lid mee worden van de BKPI en niet opeens de gedachten waar ik al 33 jaar als lid van de VKSJ mee loop, overboord gooien en pogen ermee lid te worden van de behoudsvereniging VKSJ.

Ron Valent

ADVERTENTIE

F. & Doe
Kon. Julianalaan 7,
1774 AX Slooldorp
T/F 0227-581849
Mobiel 0651-272-185
info@leospar.nl
www.leospar.nl

Scheeptimmerwerk
Sterker
Innovatiever
Sterlijker

Leospar®
Masten en
Rondhouten
Sterker
Lichter
Stijver

Blokken
Sterker
Innovatiever
Sterlijker

Licht en probleemloos zeilen

Jachtwerf Rexwinkel

NUMANSDORP

Veerweg 3-5 3281 LX Numansdorp info@jachtwerfrexwinkel.nl 0186 650 410



ADVERTENTIE



HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp is de deskundige partner voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht. Op onze nieuwe en moderne jachtwerf, met 50-tons botenlift en 12-tons hijskraan, zijn klassieke jachten bijzonder welkom.

Grote klussen, kleine klusjes, op grote en kleine jachten. Houtwerk, techniek, motoronderhoud, polyesterreparaties, teak dekken, osmosebehandelingen, alles is mogelijk. Of alleen winterstalling, met de geruststellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik... U bent van harte welkom!

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL

Boordrecept

Worteltartaar

door Marjan Fortuin

Het is Koningsdag. Nederland kleurt vrolijk oranje. Terwijl ik het gevoel heb, dat alle klassiekers al weer tip top in het water liggen en iedereen aan het varen is, ben ik nog bezig met kwast en roller. Langzaam kleurt het dek van de Illusie stralend wit. Wat zou de Koning vanavond eten? Er werd iets gefluisterd over Dortse fricandellen. Ik krijg zin in biefstuk tartaar met wortelsalade. Dat doet me denken aan die, nu nog verre, Belgische- en Franse kusten. Jammer, de winkels sluiten vroeg op deze zonnige feestdag. Dan maar geen vlees vandaag. Opeens schiet me een recept te binnen, dat via, via, via, gepikt is, van een restaurant in New York. Worteltartaar! Een koningsmaal. Heerlijk! Oranje!

Feestelijke maaltijd!
Marjan Fortuin

Ingredienten:

- 4 wat grotere wortelen
- 2 gesnipperde sjalotten
- 2 el peterselie
- 1 eidooier
- 6 ansjovisfilets, fijngesneden
- 1 el kappertjes, fijngesneden
- 1 el pittige mosterd
- 1 tl Worcestershire saus
- Evt. 100 gr Hollandse garnalen, of stukjes gebakken vis

Bereiden:

Rasp de wortelen en meng ze met de andere ingrediënten (behalve de garnalen of de vis). Vorm van het wortelmengsel op ieder bord een tartaartje. Garneer met de garnalen of de vis.



ADVERTENTIE



Westhavendijk 10, 3241 LP Middelharnis
tel. +31 (0) 187 483 790
info@vanvlietzeilen.nl

WWW.VANVLIETZEILEN.NL



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

Algeraburren 29 8711 BR Workum T0515 54 32 56 E info@heerlienedema.nl

WWW.HEERLIENADEMA.NL

50 tinten zeilen

Helaas zult U de Zwarte Parel, om met de DCYR te spreken, het water niet dun zien zeilen tijdens dit 2 jaarlijkse spektakel. De reden is een simpele. Ik ben namelijk genoodzaakt mijn schip te verbouwen en ik zal u uitleggen waarom.

Eind jaren 50, net voor de seksuele revolutie, ben ik geboren. Dat was de tijd, dat men in Nederland het woord sex nog niet in de mond durfde te nemen. (Ik weet dat het seks moet zijn, maar zeg nou zelf, sex klinkt toch veel prettiger?) Zeg maar eens X of KS. Wat klinkt nu aangenamer? X doet mij denken aan een rondborstige, getinte Italiaanse schone met zo'n zwoele stem. KS doet mij denken aan een platte, bleke Engelse, met zo'n scherpe onaangename stem...maar dit terzijde.

In de tijd dat ik gemaakt ben, had mijn vader een 16m2. Toen hij verkering kreeg met mijn moeder, nodigde hij haar uit om een weekendje mee te gaan zeilen. Echter, in die tijd was samen een weekend op stap gaan en niet getrouwd zijn not done. Dus, toen mijn oma van dit plan hoorde, vroeg ze aan mijn vader hoe ze dat dan deden met slapen. Mijn vader antwoordde daarop: "Nou mam, dat is geen enkel probleem. Jenny slaapt in de boot en ik slaap op de steiger". Waarop mijn oma vroeg: "Maar is dat dan niet koud jongen?"

Gelukkig zijn de tijden veranderd. Was het voor mannen al geen probleem om over seks te praten, tegenwoordig doen de vrouwen niet meer voor hen onder en dan niet 'gewone' seks, nee, de kinky variant is helemaal in. Laatst was de première van "Fifty shades of grey", waar alleen vrouwen naar toe mochten en wat gebeurde er? Voor het eerst in de geschiedenis van de Nederlandse film waren alle premières in heel Nederland uitverkocht!

Dit is de reden dat ik de Zwarte Parel ga verbouwen. U zult ongetwijfeld weten dat ik de wereldzeeën alleen bevaar en ik zou eigenlijk wel graag een Italiaanse schone als bemanningslid willen. In mijn jonge jaren kon je zo'n dame lokken met rozen, chocola en een vlotte babbel. Maar dat blijkt niet meer te werken. Tegenwoordig moet je als man je vrouwelijke kant tonen!!!! Afwassen, strij-

ken en naar de Jumbo gaan om de weekendboodschappen te doen en als er dan nog wat tijd over is, mag je met je tweede liefde, in sommige gevallen de eerste... een paar uur gaan zeilen.

Dit geldt dus ook voor het onderwerp waar ik dit verhaal mee begon, de seks. Sowieso is dat in een klassiek scherp jacht vaak wat moeilijker, neem alleen al de gescheiden slaappleatsen. Maar goed, voor alles is een oplossing. Dus ook dit probleem losten wij zeilers altijd wel op. Maar ook dit is voor de dames van nu niet meer genoeg. Kinkyseks is tegenwoordig het credo. Tenminste, als ik af ga op het succes van het boek en de daarop volgende film, '50 Tinten grijs'.

Vandaar de verbouwing van mijn schip. Daar komen mijn problemen boven water. Ik heb alle harpen, sluitingen en kettingen nodig voor de verbouwing van mijn slaaphut. Een haak hier, een ketting daar, een balk zus en ga zo maar door. Dat alles om de vrouwen van nu het naar de zin te maken. Uiteraard moet ik daar nog wat spullen voor aanschaffen. Maar dat wat ik nodig heb, verkoopt de gemiddelde watersportwinkel niet en moet ik daarvoor dus naar de plaatselijke sexshop.

Nu voel ik mij daar niet zo op mijn gemak, Zeker niet als de uitbater van deze winkel aan mij de vraag stelt, of ik voorkeur heb voor de leren zweep of voor de knoet. Ik vond het toch prettiger om naar Jamin te gaan en de vraag te horen: "Wilt u Mon Chérie of Ferrero Rocher?"

JACK SPARROW

Bezoek aan de **Albert** Verslag van een winterevenement

Foto's: Akko Kalma

Op 7 maart hebben we een bezoek gebracht aan de vrijwel geheel gerestaureerde Albert, een East Coast vissersmack. De restaurateurs Gosine Broersen en Peter Kruitwagen ontvingen ons gastvrij met koffie en koek in de loods in Lelystad. Het was zeer aangenaam weer en dat was waarschijnlijk de reden dat er minder mensen kwamen dan opgegeven. Een tegenvaller. Het programma daarentegen was geweldig. Aan de hand van foto's van de verschillende stadia van de restauratie vertelden Peter en Gosine hoe en waarom ze de verschillende onderdelen van de restauratie hadden aangepakt. Erg interessant voor iedereen met of zonder timmerhandjes. De fotoreportage liet zien dat het wel een heel andere boot was die Nederland binnenkwam. De verkoper beweerde dat het schip droog was en dat klopte. Ze stond vol met regenwater! Het schip is uit Engeland op een dieplader naar de loods gebracht. Daarna begon het denkwerk en de restauratie. Een klus die twaalf jaar duurde.

Daarna mochten we aan boord kijken. De motor was even van zijn plaats om een nieuwe betere hydraulische pomp te plaatsen, die de schroeven aandrijft. Het interieur was bijna helemaal klaar, compleet met een geïnstalleerde kachel, een kombuis met kookstel en oven en veel kasten, maar vooral de ruimte vond ik geweldig. Het is aan alle onderdelen af te lezen dat hier vakkundig is getimmerd. Een prachtig panelen schot zorgt voor een aparte navigatieruimte, die via het dek ook te bereiken is. Iedereen van het gezelschap was vol lof over de restauratie en allerlei onderdelen werden grondig bekeken, zoals de diverse gebruikte houtsoorten, het hang en sluitwerk, de motorinstallatie met twee schroeven en dus ook twee schroefassen met afdichtingen, de dekluiken op het achterdek en de schuifluis van de kajuit.

Het meeste indruk maakte op mij de productie van de mast en rondhouten die in een andere loods lagen, vol met klemmen om de lijm te drogen. Daarna worden ze in vorm geschaafd. De mast is 14 meter lang en daar komen dan de giek, gaffel en kluiverboom nog bij. Dat vergt nog wel wat schaaf en schuur uurtjes. En dan nog strak in de lak.

Ik kan niet anders zeggen dan dat het een leerzame middag was met een fantastische ontvangst en een erg lekkere lunch. De 'Stew' moet zeker als recept in de Scherp Gesneden gepubliceerd worden, hij was in één woord geweldig. Peter en Gosine bedankt!

In Scherp Gesneden nummer 1, 2013 is een restauratieverslag met veel foto's van de Albert gepubliceerd door Gerrit Klooster, maar in het echt is het nog veel indrukwekkender. Maar u krijgt nog een tweede kans: Als u naar de DCYR gaat, komt u zeker de Albert en haar bemanning tegen!

Kees van Aalst



Peter geeft uitleg over het restauratieproces



Luisen en dek worden uitvoerig bekeken



Mast en rondhouten in wording



Constructie mast

ZEILMAKERIJ MOLENAAR
ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

producent en leverancier van topmerken

Zeilmakerij Molenaar / Quantum Noord Oost
Kerkstraat 31, 9001 AB Grou [Frl] • Tel: 0566 - 62 13 13

contact:
Pierre Modderman 06 21 26 03 90 • Jaap Jongmsa 06 54 64 68 98
info@zeilmakerijmolenaar.nl

QUANTUM
DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND

VERKOOP EN LEVERINGEN GESCHIEDEN ONDER DE VOORWAARDEN VAN DE SZS WELKE ZIJN GEDEPONEERD TER GRIFFE VAN DE ARKNOSSMIDTSCHEIDRECHTBANK TE UTRECHT OP 4 SEPTEMBER 1992 ONDER NUMMER 205/92.

Colofon

Voorzitter Hans Brinkman	06-10219956	voorzitter@vksj.nl
Secretaris Sander Bakker	06-50442192	secretaris@vksj.nl
Penningmeester Marianne de Wit	06-22532959	penningmeester@vksj.nl
Bestuursleden Kees van Aalst Willem van Dam Vacature		kees.van.aalst@online.nl wvandam@tiscali.nl
Ledenadministratie Chiel Zumpolle		leden@vksj.nl
Toelatingscommissie Govert Munter Dick ten Cate Maarten Lampe	071-3018041	toelating@vksj.nl
Wedstrijdcommissie Noord Klaas Troost Peter van Dam Hielke Jousma Ron Valent		wedstrijd@vksj.nl
Technische commissie Benno Rexwinkel Gerrit Klooster Fred Schotman Ron Valent		techniek@vksj.nl
Evenementencommissie Noord vacature		
Evenementencommissie Zuid Marc de Nies	06-47940377	evenementenzuid@vksj.nl
Ratingcommissie Maarten Lampe Gilbert de Bruin Sander Bakker	071-3018041 020-4422103 015-3612710	rating@vksj.nl
Redactiecommissie Scherp Gesneden Ada Kerkstra Jeroen Montauban Marjan Fortuin	0517-852508	sg@vksj.nl sg@vksj.nl sg@vksj.nl
Webmasters Joke Scholte Hans Steinraht		website@vksj.nl
Webredactie Vacature Robert van der Bilt		webredactie@vksj.nl
Ereleden Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt, Frans van Leeuwen, Gas Jongeneel		
Websites VKSJ www.vksl.nl DCYR www.dcyr.nl		
Grafisch ontwerp Rosalie Arendsen www.rosaliearendsen.com		
Druk Grafisch servicebureau Ruparo, Amsterdam		

Epifanes maakt 't af



EPIFANES
Yacht Coatings

Bezoek onze website voor informatie of bel naar de Epifanes helpdesk 0297-360366 voor gericht advies van onze verdeskundigen.

www.epifanes.nl

Advertentie tarieven VKSJ 2015

De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

1. het verenigings magazine "Scherp Gesneden" (SG)
2. de website van de vereniging, <http://www.vksj.nl>

Tarieven voor de Scherp Gesneden in combinatie met de website

Pagina binnen A6 + logo homepage	€ 150
Pagina binnen A5 + logo homepage	€ 200
Pagina binnen A4 + logo homepage	€ 300
Achterpagina buiten A4 + logo homepage	€ 350
Alleen website, logo homepage	€ 125
Vraag & Aanbod, SG + web	€ 100*
Vraag & Aanbod van leden/donateurs	Gratis**

Tarieven gelden voor een kalenderjaar

Magazine Scherp Gesneden

Oplage:	minimaal 4 uitgaven per jaar, verspreiding 370 leden/relaties
Prijs:	per kalenderjaar of per nummer (jaartarief / 4)
Aanlevering:	full-color, pdf 300 dpi of in, afwijkend in overleg met redactie
Contact:	redactie SG, email: sg@vksj.nl

Website www.vksj.nl

Bezoek:	circa 200.000 hits en 7000 visits per maand
Prijs:	per kalenderjaar of per periode (= jaartarief * dagen/365)
Plaatsing:	advertentie 202/74 pix rechts op de homepage
Aanlevering:	in .jpg of .doc formaat, anders: overleg met webredactie
Contact:	webredactie: vacature, Jan Kraak en Robert van der Bilt email: webredactie@vksj.nl

Financiële afhandeling rekening

ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 80005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer:	40534055

* Niet-Leden adverteren voor 100 euro op de website www.vksj.nl in de rubriek vraag & aanbod en een keer in de "Scherp Gesneden", onder voorbehoud van passendheid en ruimte volgens de redacties.

** Leden en donateurs adverteren gratis op de website www.vksj.nl in de rubriek vraag & aanbod en een keer per jaar in de "Scherp Gesneden", onder voorbehoud van passendheid en ruimte volgens de redacties.

VENTIS

S C H E E P S T I M M E R W E R K



Na een uitgebreide refit ligt de "Nicole Maria" te pronken aan de Ventis steiger.

Restauratie klassieke jachten
Rondhouten en zwaarden
Dekken en stuurhutten
Interieurbetimmering
Brasker Masten

VENTIS
Enkhuizen Holland
0228 31 25 42
info@ventis.nl
www.ventis.nl

Traditie en Innovatie
Houten masten
gieken en gaffels

BRASKER MASTEN



Enkhuizen Holland
0228 32 20 31
info@braskermasten.nl
www.braskermasten.nl