

Scherp Gesneden

nr
01

JAARGANG 32, MAART 2014

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

Het werk van Jaap van der Weijden
Restauratie

SG estafette, Jack's Helden

Met de Vlieter
rond Groot-Brittannië, deel 2

Dirkje
Een familie schip



Agenda in 2014

5 – 9 maart 2014

Hiswa Klassiek, Amsterdam
Voor meer info hiswarai.nl

23 maart 2014

Lezing over zeekaarten.

Nautische Boekhandel Datema,
Prins Hendrikkade 176/50,
1011 TC Amsterdam.
Inschrijven datema-amsterdam.nl

**Voorlopig zijn de volgende
zomerevenementen bekend:**

7 – 9 juni 2014

VKSJ Openingsweekeind Noord
in Enkhuizen met Pinksteren

7 – 9 juni 2014

Pinksterweekeind Aalsmeer

voor wie liever niet het IJsselmeer op wil.
WV Aalsmeer in samenwerking met de
VKSJ. Inschrijven vksj.nl

Overige evenementen:

21 – 22 juni 2014

Gouda Waterstad.

Groots festival rond museumhaven in
Gouda. goudawaterstad.nl

3 – 6 juli 2014

Sail Harlingen.

De Tallships Races deelnemers doen
Harlingen aan. thetallshipsracesharlin-
gen2014.com

**Voor nadere informatie,
kijk op VKSJ.nl**

ADVERTENTIE

Ruparo verzorgt drukwerk en vormgeving v
an Tijdschriften Boeken Affiches Bro
chures Folders Rapporten Ansichtkaarten Posters Geboortek
aartjes Visitekaartjes Brochures Canvasprints Mailings Log
o's Websites Foto's op groot formaat Covers Rapporten Resty
lingen Briefpapier Flashmovies Verpakkingen Tijdschriften
Boeken Affiches Brochures Folders Rapporten Ansichtkaarte
n Posters Geboortekaartjes Visitekaartjes Brochures Canvas
prints Mailings Logo's Websites Foto's op groot formaat Cov



www.ruparo.nl

REDACTIONEEL

Vol ongeduld zit ik deze week te werken aan uw lijfblad. Wanneer ik naar buiten kijk, zie ik een zonovergoten Noorderhaven. Mijn handen jeuken om het onderwaterschip van de White Haze van een nieuwe laag antifouling te voorzien, zodat we weer kunnen zeilen. Tussen de regels door fantaseer ik over een prachtige tocht deze zomer, waarin we alle uithoeken van de Lofoten willen verkennen. Maar ja, de plicht gaat voor het meisje.



Helaas heeft Maud Kieft de redactie verlaten. We vinden dat erg jammer en willen haar op deze plaats bedanken voor de goede samenwerking en haar tomeloze inzet in het afgelopen jaar.

In dit nummer maken we kennis met Jaap van der Weijden, die van zijn hobby zijn beroep heeft gemaakt. Hij restaureert prachtige Zweedse klassiekers, om ze vervolgens aan liefhebbers te verkopen. Een voorbeeld van hoe een jongensdroom in vervulling kan gaan. Een van zijn schepen was de blikvanger bij de VKSJ-stand op de Hiswa.

Ook iets jongensachtig heeft het artikel van Jack Leijnsink in de Scherp Gesneden Estafette. In navolging van de televisieserie 'O'Hanlons helden', schrijft hij over zijn helden: Shackleton, Tenzing en Jan Wit. Met zijn laatste held heeft hij ook een persoonlijke band. Jan Wit zeilde twee keer met zijn mooie stalen s-spant De Bastaert van Campen solo rond de wereld. Niet via de saaie passaatroute, maar langs beruchte kapen als Kaap Hoorn, Kaap de Goede Hoop en Kaap Leeuwin. Verder zeilt hij regelmatig naar koude oorden als Spitsbergen en Jan Mayen.

Verder heeft Gerrit Klooster de geschiedenis van de Dirkje vastgelegd, een bekend schip binnen de VKSJ dat al zestig jaar in bezit is van de familie Munter. Dat is natuurlijk heel bijzonder, te meer omdat het schip er nog steeds piekfijn uitziet. De vader van Govert, de huidige eigenaar, liet de romp in 1952 bouwen voor fl. 1.000,- en maakte vervolgens zelf de onderdelen.

Nog meer geschiedenis in dit nummer. Eerde Beulakker promoveerde twee jaar geleden op een studie naar de geschiedenis van pleziervaren in Nederland. Helaas is Eerde, veel te vroeg, een jaar later aan een fatale ziekte overleden. Jeroen Montauban las het proefschrift 'Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis.' en rapporteert daarover, waarbij hij ook de betekenis van deze unieke studie voor de VKSJ belicht.

Het weer lonkt nog steeds, dus ik zou zeggen: "Allemaal maar snel het water op, want dan kunnen we ons, om met Eerde te spreken, met onze schepen weer onderscheiden!"

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Inhoud

Evenementen	2
Bestuursseinen	4
Nieuwe Leden	6
Zeilwedstrijden 2013 einduitslagen	8
Kielen, zeilvoering en rating	9
Behoudsvereniging Klassieke Polyester jachten	10
Het werk van Jaap van der Weijden Restauratie	12
Het zeilseizoen komt eraan foto pagina	16
SG Estafette Jack's helden	18
Dirkje Een familie schip	20
Met de Vlieter rond Groot-Brittanië	24
Onderscheid is er Eerde Beulakker en de VKSJ	29
Colofon	31

Foto cover: De Alfred Mylne ketch Thendare
foto: Ron Valent

Bestuursseinen

Tweeduizenddertien is nat en koud begonnen en heeft het schilderwerk erg in de weg gezeten, zodat veel schepen laat klaar waren. Dit heeft duidelijk invloed gehad op het aantal deelnemers van de openingstocht. Maar desondanks was het een gezellig samenzijn in Aalsmeer en Enkhuizen.

De VKSJ-verjaardag is uitgebreid gevierd met een wedstrijd en een enorme barbecue ter afsluiting. De sluitingstocht die samen met de BKPJ werd gevierd, was bijzonder geslaagd en afgesloten met een gezamenlijke maaltijd in de Karperkuil in Hoorn. Alle bezoekers vonden dit voor herhaling vatbaar en aan dit verzoek zullen we graag voldoen.

In 2013 hebben we helaas, door betalingsachterstand, afscheid moeten nemen van totaal twintig mensen zowel donateurs als leden. Gelukkig hebben we er een aantal bij gekregen waardoor het ledenaantal rond het getal 230 blijft liggen.

De Nieuwjaarsreceptie is door een groter aantal leden en donateurs dan vorig jaar bezocht en wederom gehouden op de Pollux.

Op de ALV van februari 2014 zijn een aantal belangrijke beslissingen genomen zoals het weer toetreden tot de FONV en een aanzet tot het aanpassen en in lijn met de wet brengen van statuten en het huishoudelijk reglement. Uiteraard kunnen deze pas na goedkeuring door de ALV in werking treden. De beslissing om de website te vernieuwen is ook genomen en wordt de komende maanden in gang gezet, waarbij de verwachting is dat de nieuwe website in het derde kwartaal operationeel zal zijn.

De Klassieke Schepenbeurs wordt dit jaar gehouden in de RAI als onderdeel van de Hiswa en heeft voor veel leden een enorme berg werk opgeleverd. Er wordt een schip op de stand gebracht, maar daarvoor moet er van de gemeente Amsterdam een goedgekeurde loopbrug gebruikt worden en die hebben we niet. Een hoofdbrekend probleem: maken, kopen en dan de goedkeuring. Een voor de VKSJ onuitvoerbaar en onbetaalbare situatie. Gelukkig is Marimat Nederland BV, de producent en leverancier van stabiele, drijvende steigers, golfbrekers, en loopbruggen ons te hulp geschoten en heeft een loopbrug voor onze Hiswa stand ter beschikking gesteld, waarvoor we hun zeer dankbaar zijn.

Nu het mooie weer er weer aankomt, gaat het kriebelen en worden er voorzichtig plannen gemaakt hoe en waar naar toe te varen. De evenementencommissie is druk bezig met de voorbereidingen en het bestuur zal u op de hoogte houden.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER



De VKSJ-stand op de HISWA

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
Chiel Zumpolle
Kerkstraat 12, 3211 AS Geervliet

Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2014 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.

ADVERTENTIE

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA

Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

Jaap van der Weijden
Onderhoud en verkoop

www.woodensailclassics.com

KLASSIEKE ZEILBOTEN
Altijd diverse gerestaureerde klassiekers
in voorraad zoals:
Kustkruisers, Spitsgatters en Daysailers'

Jaap van der Weijden, Herenweg 45 a, 1433-GV Kudelstaart
Tel +31 297328557 Mob +31 655511606 Email: jaapvdweijden@gmail.com

F. Doe Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,
1774 AX Slootdorp,
T/F 0227-581849
Mobiel 0651 272185
info@leospar.nl
www.leospar.nl

Leospar®
Masten en
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

VAN VLIET ZEILEN

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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

Nieuwe Leden

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

Boreas

Over de *Boreas* met als eigenaar Engbert Huibers, een karveel gebouwde Bruinvisch met een lengte van acht meter, ontworpen en gebouwd door A. Beekman in 1936, schrijft de toelatingscommissie het volgende: "Het ontwerp werd getekend in het kader van een prijsvraag, uitgaande van het Verbond, waarbij gevraagd werd een niet te langzaam kruisertje met 25m2 doek te ontwerpen.

De Bruinvisch werd tweede, achter het Zeepaardje van G.W.W.C. Van Höevell en Jan Schröder, omdat de beoordelaars vonden, dat het snelheidspotentieel van de Bruinvisch wat beperkt was. Nu is het met het ontwerpen van met name kleine kajuitjachten een kwestie van geven en nemen. Mooie slanke en gestrekte lijnen die snelheid geven, leiden over het algemeen tot beperkte ruimte binnen en andersom, ruimte heeft zijn prijs in mindere snelheid. De *Boreas* krijgt nu haar origineel gebouwde inrichting weer terug, met kastjes en kooien langsscheeps en twee hondekooien, met daartussen een lage kast en een kombuisje. Het vlak is vernieuwd, alle wrangen zijn vervangen (eikenhout), 17 gestoomde eiken spanten, epoxy impregnering binnen en buiten, buitenzijde onderwaterschip met glasvezel. Essen randframe in kajuit ten behoeve van het kajuitdak (60 mm verhoogd). Gietijzeren kiel aan zeven nieuwe RVS bouten. Etc. etc. Een hele klus."

Boreas

Ook de *Boreas*, een stalen s-spant werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Met de aanmelding van de *Boreas* van de heer Robert Smit verwelkomen wij de derde *Boreas* in ons bestand. De naam *Boreas* verwijst naar het rijk van de goden, waar *Boreas* de god van de noordenwind was. Weten we meteen waarom de verkleuring van de noordelijke hemel als gevolg van de zonnewind de *Aurora Borealis* heet. Waar de aanmelding van een schip allemaal toe kan leiden....

Deze *Boreas* is een ontwerp van Alan Buchanan, die in zijn eentje verantwoordelijk was voor ontwerp en bouw van ongeveer de helft van de stalen zeiljachten die in Nederland na de oorlog werden gebouwd. Niet alleen had Buchanan een fijne neus voor de wensen van de Nederlandse watersporters. Hij had ook een heel goede ingang bij de Nederlandse jachtbouwers die maar al te graag hun expertise wilden tonen in het licht doch sterk bouwen van kleinere stalen zeiljachten. Eerder tekende Buchanan vooral houten jachten, waarvan er ook enkele in de VKSJ-gelederen varen, maar in de jaren 50 van de vorige eeuw werd dat een al te kostbare aangelegenheid.

De *Boreas* is door Huisman in Ronduite gebouwd, hetgeen een predicaat van kwaliteit inhoudt. Het is een sierlijk schip geworden, waarbij romp en opbouw (incl. klein deckhouse) mooi in balans zijn."

Draak 37

Deze houten draak ontworpen door Johan Anker in 1929, is een vader-en-zoon restauratieproject; mooier kan je het eigenlijk niet bedenken. De boot moet nog een passende naam krijgen, de toelatingscommissie vindt het verstandig om daarmee te wachten tot het project afgerond is.

"Hoewel een draak een oud ontwerp is, is het zeilen ermee ook vandaag de dag werkelijk een feest, en wil je eigenlijk daarna nooit meer een andere boot, wat de zeileigenschap-



ELSA

pen betreft. Ze wordt dan ook wel eens een "zeilende Bugatti" genoemd; waarvan elke klassieker-minnend-persoon weet dat dit misschien wel de meest fantastisch rijdende heren-automobil ooit geweest is... We wensen als commissie vader en zoon Grootjen een heerlijke restauratie-voltooiing toe: er is geen betere methode te bedenken om tevens een goede onderlinge verstandhouding te verkrijgen, met als beloning en eindresultaat een fantastisch zeilende herenboot!"

Elsa

In het toelatingsrapport lezen we het volgende: "Met de aanmelding van de *Elsa* (10.25 meter) komen we in aanraking met een wel heel bijzonder en langgerekt (af)bouwproject met als basis het originele ontwerp van de Noordzee, een ontwerp van E.G. van der Stadt uit 1963. Dit Noordzee ontwerp was getekend met een karveel gebouwde s-spant romp en was voorzien van een typische jaren 70 opbouw waarin de behoefte aan stahoogte een leefruimte was opgenomen zonder dat het teveel afbreuk deed aan de esthetische lijnen van het geheel.

De romp van het schip is gebouwd in Portugees Oost Afrika, het latere Mozambique, door een Nederlandse bedrijfsleider van een plantage. Vlak voor het uitbreken van de revolutie aldaar in 1975 is het onafgebouwde schip verscheept naar Nederland. Het betrof de kale romp, zonder dek, opbouw kiel of roer. De heer Maarten Lindenbergh heeft het schip in 2009 aangekocht nadat hij het in Lelystad had ontdekt. Volgens eigen zeggen deed het toen dienst als bloembak. Van 2009 tot 2013 heeft hij het geheel opgewerkt tot een zeer mooi uitzienend en naar alle waarschijnlijkheid goed zeilend jacht. Hij heeft de wrangen, webspanten, dekspanten, het dek, de opbouw en de kuip erbij gemaakt en gemonteerd. Er is daarbij zoveel als mogelijk uitgegaan van de oorspronkelijke tekeningen van Van der Stadt, maar de opbouw en kuipconstructie is wezenlijk anders geworden. Hierbij heeft de heer Lindenbergh de aanvankelijk bedoelde opbouw met doghouse vervangen door een lage korte opbouw tot aan de mast. De kuip is ongeveer van dezelfde maat gebleven, de gangboorden zijn breder gemaakt en de mast is anderhalve meter hoger geworden. Ook het roer en de kiel zijn door hemzelf gemaakt en gemonteerd. Het is een loden kiel geworden daar waar het oorspronkelijke ontwerp voorzag in een gietijzeren kiel. Met de genoemde aanpassingen, de lichtere opbouw en de loden kiel is het zwaartepunt van de *Elsa* ongetwijfeld lager komen te liggen waardoor de mast kon worden verlengd om een groter zeiloppervlak te verkrijgen."

Sandee

De toelatingscommissie schrijft het volgende over de *Sandee* van Willem de Boer, een stalen s-spant met een lengte van 11.02 meter, ontworpen door Van der Stadt in 1949:

"De *Sandee*, is een Tulla II in 1964 gebouwd in yawl uitvoering, kort gezegd een tweemaster waarbij de achterste mast zich achter het roer bevindt. Een prima concept in die tijd met als achterliggende gedachte: kortere en strijkbare masten, meer mogelijkheden met de zeilvoering, bijvoorbeeld een extra zeil tussen de beide masten in. Bij snel zeil verminderen, het grootzeil naar beneden en doorgaan. Echter, de bezaansmast, waarvan de giek buiten de boot uitsteekt en alles wat er bij hoort neemt toch heel wat achterdekruimte in beslag, maar dat nam men toen op de koop toe. Met alle voor en nadelen hiervan behaalde Simon de Wit met zijn schip Tulla jarenlang prachtige resultaten en overwinningen.

De tijd schrijft voort, inzichten veranderen en ook de *Sandee* ontkwam niet aan deze trend. Het blijkt dat één mast efficiënter is dan twee, de reefsystemen zijn sterk verbeterd, de bezaansmast en wat erbij hoort verdwijnt. Voor is een rolreefstelsel geaccepteerd. Kortom de *Sandee* is een handzaam schip geworden, dat met een kleine bemanning prima gevaren kan worden, mits goed getrimd. Het is bijzonder dat de originele bezaansmast bewaard is gebleven, je weet maar nooit wat de toekomst ons biedt. Verder zijn de slechte delen in de huid vervangen en is een complete nieuwe kuip aangebracht inclusief nieuwe rvs loospippen. Het teakhouten dek is grondig aangepakt, motor met uitlaat gerenoveerd en alle elektra vervangen. Het hele schip staat aan de buitenkant in de twee componenten verf. Samengevat, de *Sandee* ziet er piekfijn uit, bij goed onderhoud kan zij nog vele jaren mee."



SANDEE

Wij heten alle nieuwe toetredende leden namens de VKSJ van harte welkom!



BOREAS

DRAAK 37



Einduitslagen zeilwedstrijden 2013

Jongeneel Cup

	schip	Eigenaar	Punten
1	Blue Bird	F & J Kraak	224.22
2	Sarcelle II	Fam. van Dam	211.91
3	Argo Navis	P. De Wit	161.03
4	Odin IV	Jeroen Montauban	158.54
5	Muschka	Ramon van Leeuwen	123.60
6	Panna Wodna	Arthur Viguurs	109.87
7	OHO	Marc de Nies	105.37
8	Gladoor	Joost Bernsen	100.58
9	Angödomen	Chris ten Hoopen	91.10
10	Boreas	Jan Ottenhof	78.90

Willem Fortuin Cup

	schip	Eigenaar	Punten
1	Erik de Rode	Hielke Jousma	197.77
2	Fladderak	W. Groot	141.07
3	Scaramouche	Gijs Mulder	131.88
4	Jan van Gent	H. Troost	116.35
5	Coppelstock	Teun van Dijk	115.96
6	Felicia	Hans van Haastrecht	97.60
7	Sirius	Hans Mani	93.49
8	Stormvogel	Roel Moens	90.67
9	Pimpernel	Jan Cees van Rijckevorsel	89.67
10	RIGEL	Jorissen	89.07

Line Honours 2013

	schip	Eigenaar	LH
1	Blue Bird	Freek Kraak	20
2	Sarcelle	P. van Dam	20
3	Argo Navis	P. De Wit	25
4	Odin IV	J.U.B. Montauban	26
5	White Haze	Ada Kerkstra	28

Voor de volledige uitslagen en de uitslagen per wedstrijd, kijk op www.vksj.nl

Namens de wedstrijdcommissie, Klaas Troost

ADVERTENTIE

ZEILMAKERIJ MOLENAAR
ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

producent en leverancier van topmerken

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

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

QUANTUM
LATE DESIGN BOAT

DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND

VERKOOP EN LEVERINGEN GESCHIEDEN ONDER DE VOORWAARDEN VAN DE SZS WELKE ZIJN CEDIPONERED TER CRIFFIE VAN DE ABRONDISSEMENTSRECHTSRAK TE UTRECHT OP 4 SEPTEMBER 1992 ONDER NUMMER 205/92

Kielen, zeilvoering en rating

In het laatste nummer van 2013 heeft Maarten Lampe ons geleerd wat de effecten zijn van het gewicht op de rating. Nu vertelt Maarten over rompvormen en zeilvoering.

Romp en kiel

Er is nog steeds verwarring over het door ons in de rating gehanteerde begrip 'lange kiel'. Dat is waarschijnlijk het gevolg is van het veelgebruikte woord "langkieler", waarmee wordt bedoeld dat het roer aan de achterzijde van de kiel is bevestigd. Om nog meer spraakverwarring te voorkomen:

- een schip met een steile steven en een rechte kiel van voor tot achter (roerkoning) heeft een kotterkiel (factor 0,98);
- een schip met een kiel waaraan het roer is bevestigd heeft een lange kiel (factor 1);
- een schip met de kiel en het roer gescheiden, heeft een korte kiel, met het roer aan een scheg (factor 1,025) of een, geheel vrijhangend, balansroer (factor 1,05).

De rating blijft onveranderd, alleen de benaming is aangepast aan het gangbare spraakgebruik. Naast kielvormen zijn er ook spantvormen waartussen we onderscheid zouden kunnen maken. We hebben daar tot op heden nog geen ratingaspect van gemaakt, hoewel dat eigenlijk zou moeten. We zijn voornemens voor rondspant boten en (Multi) knikspant mee te rekenen dat zij een aangebouwde kiel hebben en daardoor in relatie tot de waterverplaatsing een geringer nat oppervlak kennen en ook de ongunstige waterverplaatsing ter hoogte van de kielaanzet missen. Wij schatten het effect ervan op een waarde van 1,01, welke als additionele factor moet worden opgenomen in de ratingformule.

Zeilvoering

Zeilers zijn inventief, wedstrijdzeilers zijn pragmatisch en regels zijn interpreteerbaar. Rating en wedstrijdcommissie moeten helder zijn en omdat zeilers inventief zijn, is ook een strenge houding ten aanzien van heldere regels nodig.

Over aan de wind 'bezeiling' is geen discussie. Een grootzeil is een grootzeil en de schipper bepaalt zelf of hij of zij reeft dan wel het topzeil aan dek houdt. Helemaal helder. Als voorzeilen mag men binnen de rating zonder spinakervergoeding met alles varen waarmee je ook opkruist. Slimme mensen willen dan zonder spinaker rating voor de wind (tegelijkertijd) alle fokken hijsen waarmee ze aan de wind kunnen varen, maar dat zijn slimme mensen, die zeker slim genoeg zijn om de bedoeling van de regel te begrijpen. Die bedoeling is dus niet een wedstrijd zeilen hijsen, maar een wedstrijd zeilen onder de rating die van toepassing is; zonder spinakerrating voor je alleen met je aan de wind zeilen, PUNT!

Daar staat tegenover dat je met een spinakerrating meer mag. Je mag een spinaker gebruiken, een genaker en natuurlijk mag je een ze genua hijsen en deze vlinderen. Als het zinvol is mag je binnen je spinaker ook een fok laten staan. Dat is allemaal vrije keus, met de voorwaarde dat je onder spinakerrating vaart.

Nu zijn er naast spinakers (voor de wind en ruime wind) die op een boom worden gevaren (boomlengte = J-maat) ook genakers (ruime wind en halve wind) die van het boegbeslag worden gevaren. Je ziet ook genakers die op een spriet worden gevaren, maar daarmee wordt de J-maat overschreden. Tot slot zijn er inmiddels ook Code-o voorzeilen (halve wind en bij de wind) die van het boegbeslag worden gevaren en soms ook van een spriet, waarmee dan de J-maat wordt overschreden, met gevolg voor de rating, omdat de voordrie-hoek groter wordt. Deze opsomming maakt duidelijk dat er voor alle niet-kruisrakken inmiddels bijzeilen zijn, die over vrijwel het gehele spectrum van koersen aanzienlijke snelheidswinst genereren. Tenminste dat is de claim van de zeilmakers. Zeilers die menen dat die winst marginaal is, hebben er kennelijk toch een lieve duit voor over om die voordelen te realiseren tegen de per saldo eigenlijk te lage penalty van de enkele spinakerrating. We willen daar op de volgende manieren mee omgaan.

- Met de spinakerrating mag men of met spi of met genaker varen. Voor de wedstrijd moet één van beide worden gekozen. De Code-o is een moderniteit die in principe niet bij de klassiekers thuis hoort.
- Wil men zowel de spi als de genaker in één wedstrijd kunnen zetten gaat de spinakerrating met een factor 1,012 omhoog.
- Wil men per se ook nog een Code-o willen kunnen zetten, dan gaat de spinakerrating nog eens met een factor 1,012 omhoog.
- Voorafgaand aan de wedstrijd (evenement met wedstrijdserie) moet dit bij de wedstrijdcommissie te worden aangegeven.

Tenslotte nog een heel belangrijk aspect. In het ratingsysteem zijn naast maten en gewichten ook uitrustingsaspecten meegerekend. Het kan niet zo zijn dat met een boot wordt gevaren waarvan elementen die wel in de rating zijn verdisconteerd, verwijderd of gewijzigd zijn, dan wel dat elementen die niet zijn verdisconteerd wel worden gebruikt, zoals bovenstaande extra voorzeilen. In die gevallen zal bij constatering uitsluiting en diskwalificatie volgen.

Maarten Lampe
Gazell

Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten

Een introductie

Even voorstellen, BKPJ is de naam; Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten. We vinden het een eer en een uitdaging om ons als vereniging van polyester klassiekers voor te stellen in de Scherp Gesneden, een blad dat toch van oudsher de spreekbuis is van klassiek staal en hout minnend Nederland.

De BKPJ is opgericht in 2011 en heeft volgens de statuten tot doel "het bevorderen van het behoud van- en varen met klassieke polyester schepen". Hoe is de vereniging ontstaan? De initiatiefneemster, onze huidige voorzitter, was in het bezit van een Nicholson 43, die na drie jaar restauratie weer in topconditie was teruggebracht. Ze was in de overtuiging in het bezit te zijn van een klassieker, maar met een polyester schip bleek het toch niet zo eenvoudig aansluiting te vinden bij een behoudsvereniging. Navraag op internet leerde dat meer bezitters van polyester schepen-op-leeftijd deze ervaring deelden. Zo ontstond een groepje van gelijkgestemden; mensen die het klassieke aspect van hun polyester schip zodanig belangrijk vonden, dat ze, bij ontbreken van een vereniging om zich bij aan te sluiten, zelf een vereniging besloten op te richten.

Bij het oprichten van de vereniging werden we geconfronteerd met twee belangrijke, om niet te zeggen existentiële vragen. De eerste vraag was welke polyester schepen het predicaat "klassiek" verdienden en dus in aanmerking zouden komen voor toelating. Natuurlijk kun je over deze vraag eindeloos debatteren, op basis van esthetische of technische argumenten of, zoals (te) veel gebeurd, op grond van emotie. Gelukkig hebben we veel steun gehad van Gert van Soest die binnen de toelatingscommissie van de VKSJ een schat aan ervaring heeft opgebouwd. Met advies van Gert zijn we tot duidelijke criteria gekomen; de grens voor het oorspronkelijke ontwerp is gelegd bij 1970, het begin van het IOR tijdperk. Het bouwjaar moet dan voor 1980 liggen. Uitzonderingen zijn mogelijk mits het ontwerp voldoende terug te voeren is op klassieke- c.q. RORC lijnen.

Een tweede vraag waarmee we van buitenaf werden geconfronteerd was: polyester en klassiek, gaat dat wel samen? Dat lijkt zeker het geval. Het eerste polyester jacht dat in Nederland werd gebouwd was de Pionier van E.G. van der Stadt in 1959, zo'n halve eeuw geleden dus. Dat was het begin van een, historisch gezien, belangrijke ontwikkeling in de jachtbouw. Seriebouw en de daarmee samenhangende verlaging

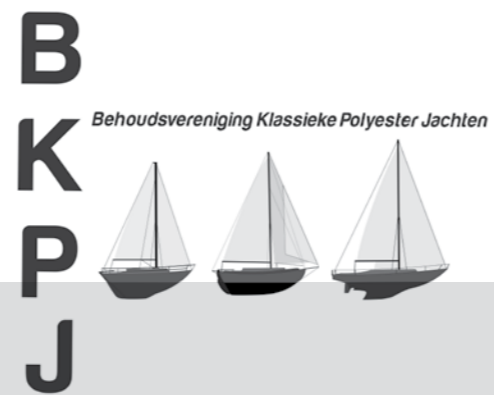
van de kostprijs maakte de watersport voor een breder publiek toegankelijk. Toch leidde de introductie van polyester niet direct tot abrupte veranderingen in de ontwerpen. Veelal werden (nagenoeg) identieke ontwerpen in zowel polyester als hout of staal uitgevoerd. Hierbij valt te denken aan Breeons, Trintels/Trintella's of aan de Engelse Vashti class. Inmiddels heeft de ervaring geleerd dat de ontwerpers die voor veel van de schepen in ons ledenbestand tekenden garant staan voor het klassieke karakter daarvan. Niet alleen Nederlandse ontwerpers als Van der Stadt en Frans Maas maar ook Sparkman and Stephens, Holman and Pye, Philip Rhodes, Alan Buchanan, Bill Tripp, Olle Enderlein en John Alden staan in ons schepenregister vermeld.

Opvallend is verder dat de diversiteit van de ingeschreven schepen erg groot is; van de circa honderd ingeschreven schepen zijn maar enkele typen meer dan twee keer vertegenwoordigd. Dat onderscheidt ons duidelijk van de Federatie Polyclassic zeiljachten, een stichting waarbij klasse-organisaties van polyester jachten van veelal hetzelfde type zijn aangesloten.

Misschien vormt de oprichting van de BKPJ zelf wel het beste bewijs dat ook polyester schepen aanspraak maken op het predicaat "klassiek". Scheepsontwerpen en bouwmaterialen beginnen als noviteit, worden met gezonde scepsis ontvangen en moeten zich in de praktijk zien te bewijzen. Alleen wat bewezen goed is zal op ook op lange termijn nog worden gewaardeerd. Het oprichten van een behoudsvereniging voor polyester schepen is, denk ik, een duidelijke "blijk van waardering".

We hopen op verdere groei van de contacten met zusterverenigingen als VKSJ en OGA en gaan ons ook in het vierde jaar van ons bestaan inzetten voor de belangen van klassieke (polyester) schepen en hun eigenaren.

*Namens de BKPJ,
Ruud Fontijn, secretaris*



Foto's: Marc Dorleyn



Een Vashti ontworpen door Alan Buchanan en een Rival 32 van de hand van Peter Brett gezusterlijk naast elkaar



Het werk van Jaap van der Weijden

In november ben ik bezig geweest om wat advertenties te verkopen voor Scherp Gesneden. Het idee was om twee zeilmakers en twee restaurateurs te vinden die bereid waren te adverteren. De zeilmakers waren snel gevonden. Restaurateurs werd een wat moeizamer verhaal, maar is uiteindelijk toch gelukt. Tijdens die zoektocht liet Kees van Aalst de naam Jaap van der Weijden vallen. Jaap zou tijdens de Hiswa met een prachtig klassiek jacht de stand van de VKSJ verfraaien. Ik had nog nooit van Jaap van der Weijden gehoord en mijn interesse was gewekt. Op de Nieuwjaarreceptie ontmoette ik de heer van der Weijden en maakte een afspraak voor dit interview. Maar Jaap ging ijszeilen in Duitsland met wat clubleden van zijn ijszeilvereniging "de Westeinder" en er moest een nieuwe datum geprikt worden. Begin februari ben ik naar de Herenweg in Kudelstaart gegaan en heb hem daar geïnterviewd.

De man achter het restauratiewerk

Hoe komt het dat ik met een levenslange ervaring als watersporter nog nooit van jouw restauratiewerk had gehoord?

Ik ben inmiddels vijftig, maar pas tien jaar geleden ben ik met mijn restauratiebedrijf begonnen. Ik heb geluk gehad en kon door omstandigheden in 2004 van mijn hobby mijn werk maken. In het boek van de VKSJ ter ere van het vijftigjarige bestaan van de vereniging is een artikel over mijn werk gepubliceerd en ik heb een aantal keren op de klassieke botenbeurs in Enkhuizen, maar ook in Bremen gestaan.



JAAP MET EEN VAN ZIJN ZWEDSE SCHONE DAMES

Dus je was watersporter?

Ik woon al mijn hele leven aan de Westeinder. Gekloot met bootjes heb ik al vanaf mijn achtste. Mijn eerste echte bootje was een twaalfvoetsjol, waarin ik wedstrijden zeilde. Maar eigenlijk ben ik een toerzeiler.

Wat heb je gedaan voor je in 2004 dit bedrijf begon?

Ik ben wat zoekende geweest in mijn werk. Tot mijn twintigste ben ik actief geweest met het intimmeren van polyester schepen. Ik kocht een polyester romp in Engeland, timmerde die in, tuigde het schip en vervolgens verkocht ik het in Nederland.

Na het trouwen met mijn vrouw Engelen zocht ik wat vaster werk. Mijn vader had een kwekerij hier aan de Herenweg en ik ben in zijn bedrijf aan het werk gegaan. Het bedrijf heb ik later overgenomen en uitgebreid. Ik heb het vooral gezocht in het kweken van bijzondere soorten, zoals exotische bladplantjes, varens en orchideeën. Deze planten kweekte ik voordat ze massaal op de markt kwamen. Mijn broer die in Zuid-Amerika werkt had een goed oog voor bijzondere soorten en attendeerde mij daar op. Ik heb ook een weefselkweek voor laboratoriumproeven met varens gedaan en uitgangsmateriaal gekweekt.

In 2004 werden de bestemmingsplannen in Kudelstaart gewijzigd. De geluidscontouren van Schiphol speelden hier een belangrijke rol in. Mijn burencollega-kwekers en ik konden niet meer uitbreiden. Veel opvolging hadden we ook niet. Gezamenlijk zijn we toen opgetrokken en hebben de grond aan een projectontwikkelaar verkocht. Ik heb de twee kassen achter het huis uit de verkoop gehouden en ben hier aan mijn liefhebberij begonnen, het restaureren van houten klassiekers.

Ben jij de enige watersporter thuis?

Mijn vrouw vindt zeilen alleen leuk op een mooie zomerdag met niet te veel wind. Ik heb een zoon en een dochter, maar beiden zijn geen gepassioneerde watersporters. Mijn kinderen zijn wereldburgers. Zo is mijn dochter in Buenos Aires getrouwd en

DE WERKPLAATS



ONDER HET CASCOVER KOMT EEN PUNTGAAF KAJUITDAK TE VOORSCHIJN



woont nu in Gent. Na haar bruiloft hebben mijn vrouw en ik een prachtige reis in Zuid-Amerika gemaakt, richting Ushuaia en Vuurland. Mijn zoon werkt in de ICT en woont in Amsterdam maar zit momenteel in San Diego, Californie. Hij reist veel voor zijn werk.

Wat deed je tijdens je werk als kweker aan watersport?

Ik heb een bescheiden ligplaats aan het meer hier in Kudelstaart, waar ik altijd wel een motorbootje of zeiljachtje had liggen. Mijn mooiste watersportbelevissen in die tijd zijn met mijn vriend Olaf Stevens geweest. Hij is een glaskunstenaar die veel werk in Zweden heeft. Hij heeft ook een kustkruiser in Stockholm liggen. Ik heb vaak wekenlang in Zweden met hem en zijn boot gezeild. Het is werkelijk fantastisch om met zo'n schip te varen in het gebied waar hij voor ontworpen is namelijk beschutte kustwateren. Hierdoor heb ik een redelijk inzicht in het Zweedse klassieke watersportgebeuren gekregen.

Wat maakt Zweedse klassiekers zo bijzonder?

De ontwikkeling in de jachtbouw is daar niet door de Tweede Wereldoorlog onderbroken geweest. Uitstekende ontwerpers als Knud Reimers, Tore Holm, Estlander, Bertil Bothen en Olle Enderlein hebben voor die tijd technisch zeer vooruitstrevend ontwerpwerk verricht en er zijn vele prachtige houten klassiekers gebouwd in klassen zoals de Scherenkruisers, de Neptunes, de Mälars, de Kostertype jolle, de Winga Kryssare, enz. Houten schepen gaan in het droge Zweedse klimaat veel langer mee dan bij ons. Een zestig, zeventig jaar oud schip verkeert vaak nog in een bijzonder goede staat. Ik ga vaak naar Zweden om klassiekers te bekijken en te kopen. Het is de kunst om ondanks de vaak wat verwaarloosde staat, het schip te kunnen beoordelen op zijn structurele waarde.

Verrichtte restauraties

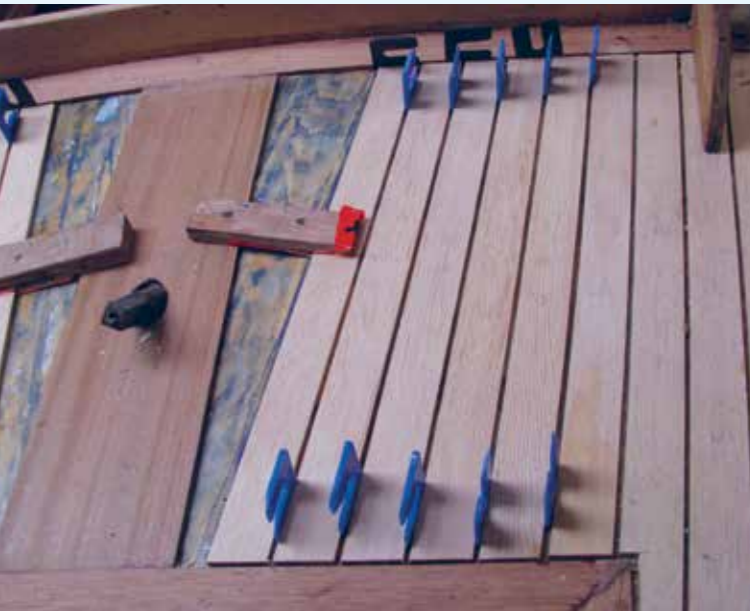
Kun je een algemene indruk geven van je restauratiewerk?

De afgelopen tien jaar heb ik ongeveer vijftig houten klassiekers in Zweden gekocht, ze meestal zelf opgehaald, gerestaureerd en weer verkocht. Bij dat restauratiewerk moet je denken aan het soms vervangen van een gang, of enkele spanten, vaak het compleet verwijderen en vernieuwen van het dek, aan inbouw van een binnenboordmotor en een kleine elektrische installatie en een nieuwe set zeilen.

Soms heeft een aankoop meer verborgen gebreken dan je in eerste instantie inschat en moet er meer werk worden verricht. Over het algemeen is het dus het kaal halen van de huid en het opnieuw in de verf of lak zetten van de huid. Een dek is vaak slecht maar als het verwijderd is, zijn de dekbalkjes en de wegering nog puntgaaf. Een nieuw dek maak ik uit een hechthouten onderplaat met daarop grenen deeltjes gelijmd en de naden gevuld met zwarte epoxy, een zogenaamd Zweeds blank dek. In combinatie met mahonie geeft dit een mooie klassieke uitstraling.

Hoe ga je om met het risico van een schip kopen, opknappen en het weer verkopen?

Mijn website www.woodsailsclassics.com is mijn voornaamste verkoopinstrument. De naam geeft veel hits via Google voor mensen uit de hele wereld die geïnteresseerd zijn in houten klassieke zeiljachten. Wat oudere mensen uit de hele wereld, die net als ik een passie hebben voor dit soort schepen komen hier langs en kopen vaak het schip waar ze voor komen kijken. Ik heb mijn schepen verkocht aan o.a. een Rus, een Tasmanier, een Maleisiër en veel aan Duitsers. Het Zuid-Duitse merengebied en de Rijn zijn aantrekkelijke gebieden voor dit soort schepen. De Rijn en de Wolga hebben aangrenzende overloopgebieden in de vorm van meren, zoals bij ons langs de Maas, waar prachtig gezeild kan worden. Tot nu toe is het mij steeds gelukt mijn schepen te verkopen. Hoewel ik aan de Westeinder woon en werk is de



gehele wereld mijn verkoopterrein. Een goede internetsite is dus reuze belangrijk. Op dit moment betaal ik Google, om bij hout, zeil en klassiek op de eerste webpagina te verschijnen.

Heb je veel in je bedrijf moeten investeren?

Dat valt eigenlijk reuze mee. Ik heb uit een failliete boedel een combinatie vlak-vandikte bank gekocht, een zaagmachine had ik al. Verder gebruik ik veel handgereedschap, veel daarvan was er al en als het nodig is koop ik het. Goede schuurmachines zijn van wezenlijk belang. De twee kassen waren er al, een is verbouwd tot werkplaats en de ander is als stalling en opslag in gebruik.

Hoe pak je het over het algemeen aan, wat doe je zelf en wat besteed je uit?

Ik werk in principe alleen. Het hout/timmerwerk, het schilderwerk, motoren inbouw en klein elektrisch werk kan ik alleen. Staalwerk, waar nodig voor beslag en motoren revisie besteed ik uit.

Bij ingewikkelder scheepstimmerwerk waar meer mankracht bij nodig is, zoals bij het leggen van een teak of Zweeds dek huur ik iemand in. Rond de Westeinder zijn voldoende ZZP- specialisten aanwezig die mij dan bij kunnen staan. De kunst blijft om datgene wat echt noodzakelijk is te vervangen. Als een deel van een gang of een stuk doodhout rot is, hoeft niet de hele gang of al het doodhout vervangen te worden. Met de huidige lijmen en elastische epoxies kan ontzettend veel. Hierdoor kunnen de schepen weer behouden blijven voor de toekomst.

Een illustratie van Jaap's restauraties is de Mälär 25, en wat algemene informatie over de Mälars

Momenteel restaureert Jaap een Mälär 25, een uniek exemplaar Nr. 1 met een lodenkiel en een grenen romp.

De Mälaren zijn meren die vanuit Stockholm 150 km het binnenland in gaan met duizenden eilanden. Door de verschillende

typen boten die meevoeren in de wedstrijden, was er behoefte aan een eenheidsklasse die de bekwaamheid van de stuurlieden pas echt liet zien. Daarom is toen de eerste eenheidsklasse van Zweden ontstaan, te weten de 'scherenkruiser' klasse. In deze klasse werden zeiloppervlak, romplengte en een aantal andere bouwregels gedefinieerd. Een klasse met deze bedoeling werd ook verlangd op de Mälaren. Enige andere voorwaarde was dat de kosten van dit nieuwe boottype relatief erg laag moest zijn, zodat veel mensen zich er één konden veroorloven. Aan het eind van de jaren '20 had Gustav Estlander een ontwerp klaar liggen voor de, tot op heden nauwelijks veranderde, Mälär 22. Met dit ontwerp bleek Gustav een goed ontwerp te hebben gekozen. De Mälär 15, 25 en 30 volgden. De Mälär 25 getekend door Erik Nielsson in 1947 is een geslaagde combinatie van een gematigd ontwerp met enig comfort en behoud van de goede zeilprestaties. Deze boot was zeer geschikt om op de grote meren, de Mälaren, bij Stockholm tussen de vele eilanden te zeilen. Ook was dit type geschikt om als familieboot te gebruiken, omdat het voorzien was van een kleine kookplaats en vier slaapplekken. Van dit ontwerp zijn er tot 1960 ongeveer honderd gebouwd. De meesten op de Kungsors werf en meestal in mahoniehout, zelf heeft Jaap er vier gerestaureerd. Tussen al de retro klassiekers blijven deze ware klassiekers echte blikvangers met uitstekende zeileigenschappen.

Er is voor de verschillende Mälars een maximale onderlijk maat voor de genua, alsmede een maat voor de ronding daarvan. Bij de Mälär 25 is het totaal zeiloppervlak niet GZ + 85% voordriehoek, maar is de voordriehoek (kruisfok) voor 100% ingecalculerd.

Ik heb grote bewondering voor Jaap's levenswijze. Er zijn niet veel mensen die hun leven zo veranderen en van hun hobby een succesverhaal weten te maken. Ik hoop komende zomer eens een zeiltochtje te maken in een van zijn schitterende Klassiekers.

Gerrit Klooster

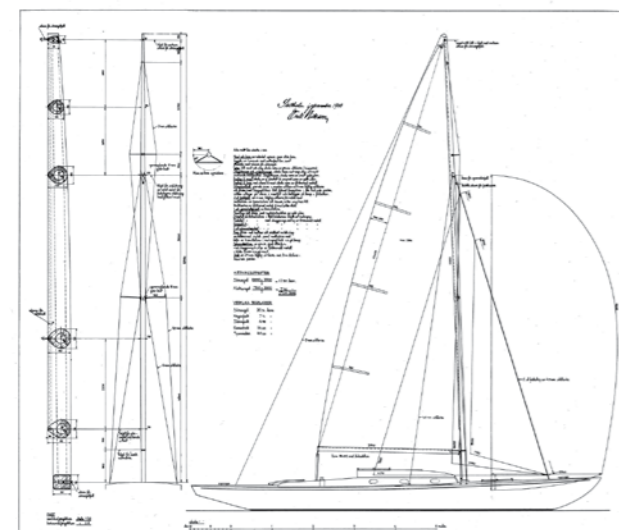


MÄLAR 25 NA DE RESTAURATIE

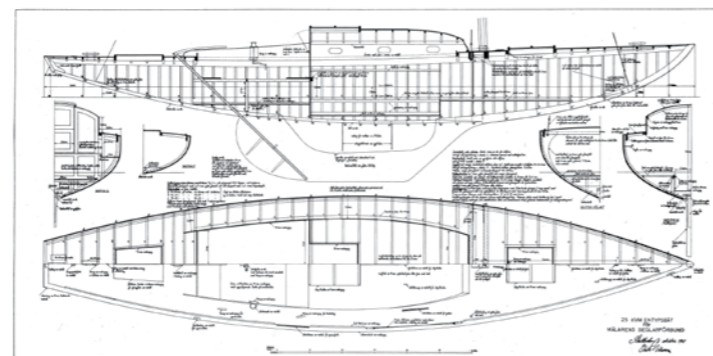
MÄLAR 25 WEER ONDER ZEIL



PRACHTIG NIEUW DEK



ZEILPLAN MÄLAR 25



LIJNTEKENINGEN MÄLAR 25

	Mälär 15	Mälär 22	Mälär 25	Mälär 30
l.o.a.	7.92 m.	9.50 m.	10.00 m.	11.50 m.
l.w.l.	6.01 m.	6.08 m.	7.28 m.	7.64 m.
Breedte	1.81 m.	1.80 m.	2.00 m.	2.06 m.
Diepgang	1.18 m.	1.28 m.	1.30 m.	1.40 m.
Gewicht	1250 kg.	1450 kg.	2210 kg.	2350 kg.
Ballast Gewicht	680 kg.	780 kg.	1100 kg.	1230 kg.
Zeil opp. Voordriehoek, 85%	4.98 m ²	4.75 m ²	7.6 m ²	6.76 m ²
Zeil opp. Grootzeil	10.01 m ²	17.25 m ²	17.4 m ²	23.24 m ²
Totaal Zeil Opp.	15 m ²	22 m ²	25 m ²	30 m ²
Ontwerpjaar	1950	1928	1946	1930
Aantallen schepen		137	100	120
Ontwerper	Oskar Scheling	Gustav Estlander	Erik Nielsson	Lage Eklund

FOTO'S: RON VALENT

Het zeilseizoen *komt eraan!*



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 Jack Leisink.

Jack's *helden*

Naar aanleiding van de serie "O'Hanlons helden" ben ik voor mezelf eens nagegaan wie ik eigenlijk tot mijn helden reken. Het moesten in ieder geval mensen zijn met een passie en liefde voor het doel en de manier waarop zij dit doel wilden bereiken.

Shackleton

Met stip op de eerste plaats zet ik Ernest Shackleton. De verhalen over zijn pogingen om als eerste de Zuidpool te bereiken hebben me altijd mateloos geïntrigeerd. Met name de barre tocht die hij ondernam in de James Caird, een reddingssloep van 7 meter, die hij had gereed van zijn expeditie-schip de Endurance nadat dit door het ijs, waarin het gevangen zat, was gekraakt. Hij heeft toen om hulp te halen voor de rest van de bemanning onder bizarre omstandigheden 800 mijl gezeild van Elephant Island naar Zuid Georgië, waar een walvisbasis was, over de ruigste zeeën ter wereld, met golven die door constante westenwinden worden opgestuwd tot grote hoogte omdat ze nergens meer door land worden afgeremd. In totaal heeft hij drie maal een expeditie ondernomen naar de Zuidpool en Boudewijn Büch schrijft in zijn inleiding in het boek "South" dat niemand

het ooit kouder heeft gehad dan Shackleton. Ter illustratie een citaat: "In de tent is het donker en koud, en ik lig te rillen in een bevroren slaapzak. Het bont aan de binnenkant is één ijsmassa. Je hoort het geknisper van ijs en even later vallen de druppels op je hoofd. Er vormt zich langzaam een plasje onder je lichaam", enz., enz.

Tenzing

Op twee zet ik Tenzing de sherpa die samen met Edmond Hillary als eerste de Mount Everest beklom. Zonder zijn kennis van de Himalaya, fysieke mogelijkheden en behulpzaamheid was Hillary nooit op de top gekomen. Terwijl hij door zuurstofgebrek volledig uitgeput op de top staat voelt hij de liefde voor de berg: "Ik voelde geen angst, daarvoor hield ik teveel van de Everest. Op dat grootse ogenblik waarop ik mijn hele leven had gewacht beschouwde ik de berg niet als een levenloze massa steen maar als een warm, vriendelijk en levend wezen". Hij had toen al deelgenomen aan zeven(!) expedities om de top te bereiken. Heerlijk om over al deze koude avonturen te lezen bij de houtkachel met een lekker glas wijn onder handbereik en in de wetenschap dat je comfortabel met Ans in een lekker warm bed kunt kruipen.

Wit

Op drie Jan Wit. Sommigen van jullie zijn misschien op zijn lezing voor de VKSJ geweest een jaar of vijftien geleden in Amsterdam en weten over wie ik het heb. Ik ontmoette Jan de eerste keer zo'n veertig jaar geleden toen ik in Ketelhaven een stoere stalen s-spant wilde kopen met een lengte van een kleine 10 meter, een ontwerp van Gait Kroes maar uiteraard niet op zijn werf gebouwd, ze bouwen immers alleen in hout. Het was midden in januari en er lag een dik pak sneeuw. De eigenaar Jan de Graaf had de asla van zijn potkachel-tje van voor tot achter over het dek en de kuip uitgestrooid. "Liever een beetje rommel dan dat ik mijn nek breek". Dat was even wennen voor iemand als ik die voornamelijk met open boten had gezeild met prachtig gelakte dekjes. Welkom in de wereld van de no nonsense zeilers, zo voelde ik me. Tegenover het schip dat ik uiteindelijk ook gekocht heb, lag een zusterschip, met dat verschil dat dit kits getuigd was. Ook daar brandde de kachel en waren mensen aan boord. Op mijn vraag of ze de hele winter door voeren werd bevestigend geantwoord. En toen ik wilde weten waar ze zoal heen voeren kreeg

ik te horen dat Jan Wit die zomer solo naar Jan Mayen was gezeild. Had ik nog nooit van gehoord en wist niet waar dat lag. Bleek tussen Spitsbergen en IJsland te liggen. Het was stormachtig weer toen hij daar aankwam en kon niet aan land; hij is toen maar weer terug gezeild. Ook werden er met dit schip reizen naar de Lofoten en de Shetlands gemaakt, al dan niet samen met Paula zijn echtgenote. Het werd afgedaan alsof het tochtjes naar Enkhuizen waren. Dit typeert Jan Wit. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Henk de Velde heb ik nog nooit een interview met Jan Wit gelezen in een watersporttijdschrift, terwijl hij inmiddels al wel dertien(!) keer in de schoolvakanties (hij was leraar en is inmiddels gepensioneerd) naar Spitsbergen is gezeild, vier maal naar New Foundland en last but not least twee maal solo de wereld rond is gezeild langs Kaap Hoorn, waarvan de eerste keer met een stop in Tasmanië, de laatste keer non stop. Hiervoor werd onbetaald verlof opgenomen en werd hij slechts gesponsord door Paula die ook in het onderwijs werkzaam was. Deze tochten werden ondernomen met een groter schip, gebouwd begin jaren tachtig van de vorige eeuw, maar dat zeker bij de VKSJ een ereplaats zou krijgen vanwege haar prachtige lijnen en prestaties.

Koopmans

De Bastaert van Campen is een stalen s-spant, kits getuigd, ontworpen door Dick Koopmans, echter op verzoek van Jan geheel aangepast aan de lijnen van een Kroes-ontwerp door een sierlijkere stevenlijn, geen ronding in het dek en veel meer zeeg. Lengte over dek 11.87 meter, breedte 3.59 meter en diepgang 1.80 meter met een waterverplaatsing van 14 ton, gebouwd bij Visscher in de Zande bij Kampen. Jan heeft het casco zelf in zijn tuin afgebouwd. De aluminium masten zijn van Rondal uit Vollenhove waarbij speciale aandacht is geschonken aan de bevestiging van de verstaging aan de masten, namelijk niet door haakterminals, maar door aangelaste zware platen waaraan de stagen met bouten verbonden zijn. Jan vertelde dat hij meerdere malen plat is geslagen maar dat alles erop is blijven staan zonder schade. Hij roemt de fantastische eigenschappen van een koersstabiel schip, met name als er weer eens door een breker achterin, de windvaan van zijn zelfstuurinrichting afgebroken was en deze vervangen diende te worden.

Petje af

Als mensen hem keer op keer vragen waarom hij voor de tweede keer solo rond is gegaan zegt hij "dat het verleidelijk is om de prestatie van de eerste keer te evenaren en eventueel te verbeteren en dat je alleen van die verleiding af kunt komen door er aan toe te geven". Om een zo authentiek mogelijk gevoel te krijgen, zoals de zeelieden uit de grote zeiltijd, navigeert hij uitsluitend met een sextant, sleeplog en een kompas. Zijn liefde voor het zeilen wordt geïllustreerd door het feit dat hij over het laatste deel van zijn tweede reis rond de wereld meldde: "Na de evenaar hebben we (hij praat altijd over we, het schip en hij), geen lopende winden meer gehad, terwijl er daar normaal westelijke winden waaien, dus twee maanden kruisen en voldaan Plymouth binnen gelopen". Ook maakte hij dat zelfde jaar nog een tocht naar Jan Mayen samen met Paula, waarvan hij zei met veel gevoel voor understatement: "om weer een beetje onder de mensen te komen, ik snap die solozeilers niet". We filosoferen nog tot slot van ons gesprek over zeilers die dit soort tochten ondernemen en daarbij volledig vertrouwen op de elektrische apparatuur waarmee hun jachten zijn volgestouwd, meestal opgesteld bij de kajuitin-

gang waar je er gemakkelijk door een schuiver van je schip tegenaan kunt vallen en de boel beschadigen, nog buiten het vocht en het zout gerekend. We halen herinneringen op aan de tijd dat ik ook alleen met gegist bestek, je had niet anders, naar Engeland zeilde en dat de voldoening over een correcte navigatie bij aankomst veel sterker was dan tegenwoordig. Maar ik vind eerlijk gezegd een GPS toch wel heel handig. Als ik een foto van hem wil maken om bij dit stuk te plaatsen blijkt weer eens Jan zijn bescheiden aard. Hij wordt er verlegen van en heeft moeite dit te weigeren. Geheel in de stijl van O'Hanlon had ik graag op kosten van de VKSJ bijvoorbeeld bij Kaap Hoorn zelf foto's van een paar imponerende golven willen maken, maar denkend aan het zuinige gezicht dat onze penningmeester Marianne ongetwijfeld zou trekken heb ik dit plan maar verworpen en zijn de foto's bij dit stuk van Jan zelf, ook niet verkeerd overigens. Geweldig dat iemand zo vol is van verlangen om dit soort tochten te maken en dat dan ook meer dan waar maakt, een geweldig mens. Mijn petje is al jaren af.

Jack Leisink,
Compaen



Harde wind en hoge golven in de Furious Fifties

De Bastaert van Campen en haar schipper kozen niet voor de saaie pasaatroute



Ik geef het estafettestokje door aan ... Nico en Elyn van de Priscilla

Een familieschip DIRKJE

Ik ken in Nederland maar weinig familieschepen. Bij de Rond- en Platbodems is de boeier Constanter een bekend familieschip en al meer dan honderdvijftig jaar in het bezit van de familie Halbertsma. Binnen de VKSJ ken ik Dirkje als familieschip. Meer dan zestig jaar is het schip reeds in het bezit van de familie Munster. Hier volgt het bijzondere verhaal van Dirkje.

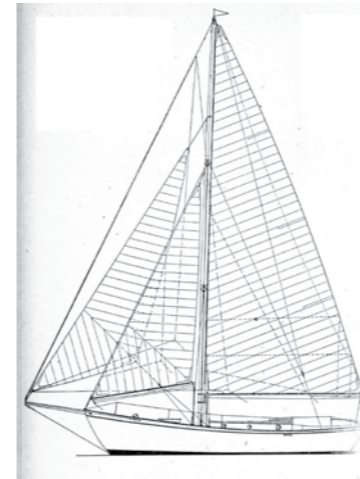
Naoorlogse ontwikkeling

Dit verhaal begint aan het einde van de Tweede Wereldoorlog. Het IJsselmeer was nog een groot binnenmeer. Elberg, Harderwijk en Spakenburg waren nog echte havensteden. Het woord jachthaven kwam nog niet voor in de dikke Van Dalen. Wie gekeken heeft naar het programma "Na de bevrijding" heeft enigszins een beeld van die tijd gekregen. Watersporters waren toen zeer bijzondere mensen. Zij die het beoefenden, herkenden elkaars schepjes aan het silhouet op de horizon. Voor de meeste mensen was het toen overleven en bootjesmensen werden gezien als een soort waterzigeuners.

De vader van Govert (de huidige eigenaar van Dirkje en zoon van) Piet Munter (1912-2006) was zo'n waterzigeuner. Deze ondernemende jonge man woonde in Beverwijk en is zoals toen gebruikelijk was op zijn twaalfde gaan werken. Hij had snel door dat kennis macht is en begon een opleiding aan de Technische Avondschool. Piet kon als kind al goed vrij tekenen en schilderen en maakte prachtige olieverfschilderijtjes. Uiteindelijk is hij tekenaar-constructeur geworden bij de Plaatwellerij in Velsen-Noord. Voor de oorlog is hij getrouwd met Dirkje en in 1937 kregen ze hun eerste kind, een dochter, Diewertje. In 1942 kwam het tweede kind, een zoon die de naam Govert kreeg. In de oorlog heeft hij een mahoniehouten grote BM gebouwd en dit schepje vernoemd naar zijn dochtertje. Het schepje kreeg zeilnummer 13, haar geboortedag.

Piet wilde ook in de schrale naoorlogse jaren vooruit, verkocht zijn BM en kocht een zeven meter lange overnaadse zeilsloop met binnenboordmotor voor fl. 2.000,-. Deze boot kreeg de naam "Vrijheid" en hiermee zeilde hij vanuit Uitgeest op het Alkmaardermeer. Vakantie, wat toen voor de meeste mensen onbereikbaar was, bracht het gezin door aan de binnen zuidzijde van de kleine sluis in IJmuiden. Tijdens zo'n vakantie in 1951 ontdekte Piet dat je bij de bekende sloepenbouwer Rijke en Mulder de onderdelen en tekeningen van het jacht "Lumey" kon kopen voor tweehonderd gulden. De Lumey is een ontwerp van Jonas Kwaak (1910-1987). Jonas was tekenaar bij Wilton-Feijenoord in Rotterdam en tekende in zijn vrije tijd jachtjes. In de Waterkampioen van april 1943 staat een artikel van zijn hand met zijn ontwerpen Beyaert en Lumey.

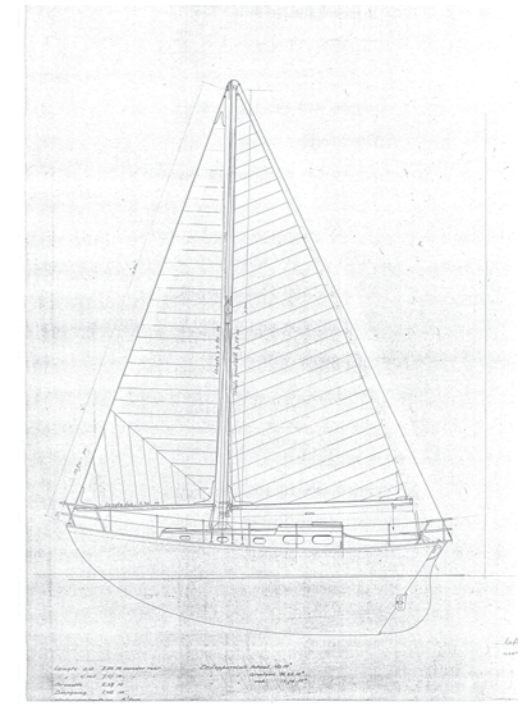
Onze Piet was op een idee gebracht en zag mogelijkheden. Govert heeft van zijn vader alle tekeningen, rekeningen, gedachten en ideeën bewaard en koestert dat als: "Het archief van de Dirkje". Daar is een schriftje bij, wat in 1951 begint en waarin Piet zijn gedachten ordent en de bouw van een type Lumey op fl. 5.500,- begroot. Daarna bestaat Piet's leven uitsluitend nog uit werken en de bouw van Dirkje. Hoe organiseerde Piet de realisatie van zijn droom? Hij had een gezin met twee kinderen en leefde in een bijzonder magere tijd. Aan de andere kant was hij handig, kon veel zelf, was een Pietje Precies en zag nergens tegen op. Organiseren kon hij goed en mede door zijn werk had hij verstand van vele zaken. Zijn eerste belangrijke beslissing was de Lumey te verlengen. Hij besloot de spanten vijf centimeter verder uit elkaar te zetten, waardoor de lengte 8.85 meter werd en de kuip en inrichting naar zijn wensen konden wor-



Oorspronkelijk zeilplan Lumey



Zeilplan ontworpen door Piet



Huidige zeilplan

den aangepast. De kajuit werd verlengd en de mast werd op de kajuit geplaatst. De boegspriet moest komen te vervallen.

Een zeilschepje bestaat uit vele onderdelen, zoals de romp, dek met kajuit en inrichting, tuigage en zeilen en een motor. De volgende verhalen getuigen van Piet's passie en van zijn inventiviteit rond het realiseren van de Dirkje.

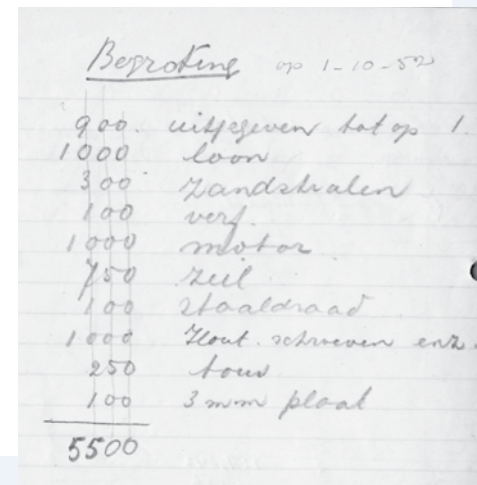
De romp

De zoektocht naar een werf die de romp moest gaan maken begon. De startende jachtbouwers W. v/d Est en T. Verdonk in Penningsveer kwamen met een aantrekkelijke aanbieding. Het contract heeft Govert nog in zijn archief. Voor fl. 1.000,- wilden de heren de bouw aannemen. Alle materialen inclusief gas, zuurstof en elektroden werden aangeleverd.

In januari 1952 werd met de bouw begonnen. Piet en zijn zontje Govert fietsten elke zaterdag naar Penningsveer om als opzichters het bouwen te begeleiden. Al snel kwam de ware scheepsbouwervaring (vrijwel nihil) van de heren naar boven. Dat botste met het uiterst precieze karakter van Piet. De spanten werden dus in zo'n weekend door Piet en Govert preciezer herplaatst. Hier ligt de basis voor een strokende romp. Nieuwe discussiepunten ontstonden al snel rond de steven en de spiegel. Piet wilde een mooie ronde boeg en een afgeronde overgang van spiegel naar romp. De bouwers vonden dit te veel extra werk en het was volgen hun niet echt nodig. De nodige ervaring met het maken van uitslagen en mallen had Piet in zijn werk opgedaan. Hij vervaardigde dus voor de bouwers kartonnen mallen. Op deze wijze werd de boeg in de juiste ronding beplaat. Alle huidplaten zijn met de hand in vorm geklopt op een zandbed. Het resultaat is inderdaad een prachtig strokende stalen romp geworden.

Het potdeksel is ook een verhaal rond Piet's eigen zienswijze. Een teakhouten potdeksel werd te duur gevonden, een gaspijp zou teveel roest opleveren. Uiteindelijk is het een afgekeurde roestvast stalen condensor pijp geworden, die gevonden werd op een sloep. In de vijftiger jaren was de overgang van rvs naar gewoon staal in de scheepsbouw niet toegestaan (slechte lassen), maar is tegenwoordig geen probleem en ook op Dirkje is het nooit een probleem geworden.

In de zomer van 1952 is het schepje te water gelaten, zonder te zijn geballast. Een naam was er nog niet, dus werd er "Sally Sinken" op geschilderd. Piet hield een toespraakje over bouwen en samenwerken waarop de bouwers reageerden met: "Munter, je was geen gemakkelijke man, maar we hebben veel van je geleerd". Een grote verrassing volgde voor Piet en de bouwers toen het schepje in het water lag en dreigde om te vallen, het miste zijn stabiliteit door de ontbrekende ballast. Sally Sinken werd geballast met korte betonnen heipalen en naar



De begroting van Dirkje in 1952



Dirkje en Lumey

Govert met de documentatie



de kade van de Plaatwellerij gesleept, waar het op de kant is gezet. Hier is het gestraald, in de verf gezet. De rest van het staalwerk, zoals de kuip en het roer, werd door Piet zelf gedaan. De motor met schroefas, schroef en drinkwatertank zijn hier ook gemonteerd. In de zomer van 1953 is het weer te water gelaten en vond het zijn ligplaats in Uitgeest bij van Tol, Jachthaven Noord, voor de verdere afbouw.

Het dek en de kajuit

Ondertussen zat ondernemende Piet niet stil. Het dek moest van massief teak gemaakt worden en de zijden van de kajuit moesten ook in teak uitgevoerd worden. Met materiaal werd in die tijd anders omgegaan dan nu. De materiaalpost in een begroting was hoog en er was een levendige handel in gebruikte en gesloopte materialen. Bij de werf Prudentia N.V. Arie Rijsdijk

en Zonen te Hendrik-Ido-Ambacht vond hij een partij eerste klas Java teakdekbalken van een gesloopt oorlogsschip. Door de balken doormidden te zagen hield hij 1 1/4 inch teakhouten delen over. Hiermee is het dek, nadat hij het volledig uitgetekend had, gemaakt. De kajuitzijden werden bij de "Java" Deurenfabriek in Velsen gekocht. Hij heeft twee prachtig gevlamde delen uitgezocht. De kajuitspantjes werden van essen gemaakt en het kajuitdak van een balk van Amerikaans grenen uit een klooster. Het hout liet hij op maat zagen en schaven. Voorbewerkingen zoals ramen zagen en zwaluwstaartverbindingen van kajuitbalken naar kajuitzijden maakte hij zelf. Alle aangeleverde onderdelen zijn door de gebroeders van Tol uit Uitgeest aangebracht. Jaren geleden zei Dirk van Tol tegen Govert terwijl ze bij de Dirkje stonden te praten: "Wat was je vader akelig precies. We konden alles zo in elkaar zetten, het leek wel Lego. Zoiets hadden we nog nooit meegemaakt." De twee grootste uitgezaagde ramen zijn bewaard gebleven. Govert heeft ze gebruikt als inlegstukken in de nieuw gemaakte kersenhouten kajuittafel.

Tuigage en zeilen

Piet was inmiddels aan het einde van zijn financiële mogelijkheden gekomen. Proactief als hij van nature was, had hij al in februari 1952 een gebruikte druppelvormige mast en giek gekocht van de heer Steigstra uit Aalsmeer. De vraagprijs was fl. 210,-, maar hij heeft hem uiteindelijk gekocht voor fl. 100,-. Om de 13 meter lange mast met giek naar Beverwijk te transporteren werd van fietswielen een mallejan gemaakt. Heen en weer op de fiets van Beverwijk naar Aalsmeer, met de mast en giek in balans in de mallejan. Zijn broer was mee en regelde het verkeer op de kruispunten. De mast werd opgehangen onder de dakgoot van de burens en het puzzelen van wat het moest worden begon. Hier is Piet niet uitgekomen, de mast was te zwaar, te lang en uiteindelijk niet bruikbaar. In oktober heeft hij bij Van der Neut in Alphen a/d Rijn een prijs gevraagd voor een nieuwe mast,

Na zestig jaar, nog steeds in volle glorie



giek en fokkeboom met het beslag. Voor fl. 650,- kon Van der Neut dit leveren, maar dat kon Bruin niet trekken en hij besloot om het schip voorlopig maar als motorboot te gebruiken.

In september 1956 werd op zo'n motorboottochtje de werf van Van de Stadt in Zaandam bezocht. Rondsnuffelend op de werf zag hij een mast liggen, die met een aantal geringe aanpassingen prima zou voldoen. De mast bleek te koop en was afkomstig geweest van een Tulla van Simon de Wit. Hij was van Sitka Spruce gemaakt bij Van der Neut. De mast werd ingekort en het beslag werd door Piet zelf van rvs gemaakt.

Wat nog ontbrak waren de zeilen om uiteindelijk te doen waar het scheepje voor gemaakt was, namelijk zeilen. In 1955 had hij al een gebruikt grootzeil gekocht van een U-klasse boot voor fl. 195,-. In juli 1957 is het schip met mast, nieuw gemaakte giek en fokkeboom naar Kerskens in Aalsmeer gevaren. Hier is de mast getuigd, het grootzeil vermaakt en een nieuwe fok gemaakt. Dit alles, dus schoten, vallen, stagen, blokken, werk aan de zeilen en alles monteren is voor fl. 819,85 gedaan.

De motoren van de Dirkje, de afgelopen 60 jaar

Onderstaande tabel illustreert het opgevoerde vermogen waarvan Dirkje gebruik kan maken. Opmerkelijk is dat het vermogen van de motoren toeneemt maar het gewicht afneemt.

- 1952-197

06 pk scheepsdiesel, Merk C.L.M. type 302 (1500 omw/min). Tweedehands 1 cilinder 2 tact diesel uit 1938. In de cilinder bewogen twee zuigers wat de motor trillingvrij maakte. De motor woog 190 kg. Het starten ging met een slinger. Een accu was in die tijd niet aanwezig in de Dirkje. Koken en verlichting werkten op butagas.

- 1970-1995

16,5 pk Volvo Penta diesel, type MD 2 (2300 omw/min). De motor had een gewicht van 170 kg. en dreef een linkse schroef aan. Een accu was voor starten noodzakelijk en de verlichting werd elektrisch.

- 1995-heden

29 pk Volvo Penta 2030, 3 cilinder diesel met een Perkins blok (3600 omw/min). De motor heeft een gewicht van 130 kg. en drijft een rechtse schroef aan.

Bij elke motor vernieuwing is een nieuwe schroefas en schroef nodig geweest. Het buitenlager is nog nooit vernieuwd.



Vader Piet en zoon Govert winnen de prijs voor een bijzondere prestatie tijdens de DCYR 2005

De Dirkje in aanbouw



De te waterlating verloopt niet vlekkeloos

Piet's voorkeur in 1952 ging uit naar een diesel. Voordelen daarvan zijn bedrijfszekerheid, minder gevoelig voor vocht en het gesloten brandstofsysteem. Brandstof verdamping vindt dus niet plaats, waardoor er minder gevaar voor brand en ontploffing is. Nadeel is de prijs, zeker als je ook nog een trillingvrije diesel verlangt. In een te koop staande parlevinker vond hij wat hij zocht. Een veertien jaar oude Franse, trillingvrije, echte scheepsmotor stond in het scheepje. De parlevinker werd voor fl. 750,- gekocht. De motor werd er uit gehaald en het schip weer voor fl 350,- verkocht. Thuis in de winter van 1952/1953 werd de motor gereviseerd, krukas geslepen, de drijf-stanglagers opnieuw ingegoten en nieuwe zuigerveren gemonteerd. Govert's moeder vond dat er een vervelende diesel lucht in huis hing, maar Piet vond het wel meevallen en aan de kinderen werd niets gevraagd. Jaarlijks moesten de uitlaatpoorten worden schoon gemaakt. De motor werd dan van zijn fundatie gehaald, de kajuit ingetrokken, het nodige werk gedaan en weer teruggeplaatst. Govert wil graag voor geïnteresseerden de bijzondere techniek van deze motor toelichten.

En dan het water op!



Dek layout van de Dirkje



In 1970 hebben Govert en Piet gezamenlijk de nieuwe Volvo Penta geplaatst. Hierbij zijn as en schroef ook vernieuwd. In 1995 heeft Govert de Volvo Penta MD 2 vervangen door een modern Volvo Penta 2030 (Perkins Perama). De noodzakelijke revisie van de motor was daardoor niet nodig en de startmotor/dynamo combinatie leverde een vermogen van maximaal 90 Watt.

Wat zou Piet geleerd hebben uit zijn ambitieuze project?

De grote verrassing voor Piet was het ontbreken van stabiliteit door het missen van de ballast. Zijn grootste teleurstelling was de aankoop van een te lange en te zware mast. Meer dan bijzonder zijn de belangrijke besluiten die hij nam tijdens de realisatie van zijn project, zoals de verlenging van het schip, het stralen van de romp, de bijzondere keuze voor de eerste dieselmotor en het zelf ontwerpen van het tuigplan. Uiteindelijk heeft hij een uniek scheepje gemaakt wat nog steeds uitstekend voldoet.

Het intensieve gebruik van Dirkje

Tot 1979 heeft de boot altijd in Uitgeest gelegen bij van Tol. Er werd op het Alkmaardermeer gezeild. Tijdens vakantie werd er vanuit IJmuiden gevaren. Ze hadden een visserijnummer aangevraagd en gekregen: de IJ 383 (Dirkje). Met de Dirkje en een zelf gemaakt sleepnet met borden probeerden ze wat te vissen. Door het nummer hoefden ze niet ingeklaard te worden bij de douane.

Vanaf 1979 ligt de Dirkje in Medemblik. Door de weeks gebruikten Piet en zijn vrouw Dirkje de boot als zomerhuisje. Govert en zijn vrouw Lilian met hun dochters Brenda en Miriam zeilden in het weekend dan met de boot. Govert en Lilian hebben met hun schip tochten naar Zeeland, de Franse en Belgische kust, de Engelse Oostkust en Denemarken gemaakt. In de winter ligt het schip in een loods bij Zaadnoordijk in Uitgeest. De Dirkje wordt nog steeds intensief en met veel plezier gebruikt. Goverts en Lilians kinderen zijn inmiddels getrouwd en ze hebben vijf kleinkinderen. Kleinzoon Thijs zit al bij de zeeverkeners. De hoop is dus op Thijs gevestigd om Dirkje als familieschip te kunnen houden.

Het schaalmodel

Piet Munter blijft een opmerkelijke man. Hij kon niet stil zitten. Na zijn pensionering heeft hij nog een prachtig schaalmodel (1:10) van Dirkje gemaakt. De kajuitdaken zijn uitneembaar om het eveneens op schaal gebouwde interieur te kunnen bekijken. Het is een model van indrukwekkende museumkwaliteit geworden.

Ik hoop voor Govert en Lilian dat Dirkje een echt familie schip blijft en dat ook zij er nog lang van zullen genieten.

Gerrit Klooster

Met de Vlieter rond Groot Britannië



DE VLIETER, GETEKEND DOOR BEN COLLINS,
OOK DEELNEMER AAN DE RCB

Deel 1 van dit verhaal eindigde in Crinan aan de westkant van het Crinan kanaal. We lagen daar met zes van de twintig schepen die de Round Britain Challenge voltooiden. De andere deelnemers verzamelden zich in Stornaway op het eiland Lewis in de Buitenste Hebriden om vervolgens via de Shetland eilanden te zeilen. Wij kozen voor het Caledonisch kanaal.

Na Crinan zijn wij naar Craobhaven gevaren. Dit gaat via de Dorus Mor, een beruchte doorvaart vanwege de kolkende stroom. Aan het begin van deze reis had ik een boekje aangeschaft met de titel *Fearsome Passages* en daarin wordt de Dorus Mor ook genoemd. Vrij veel schepen in dit gebied zijn vernoemd naar deze spannende doorvaart. Toen wij de Dorus Mor passeerden was het bijna doottij, maar evengoed stond er nog een behoorlijke stroming waardoor je als het ware opgepakt en volledig van je koerslijn afgedrukt werd. Mooie ervaring, bij volle eb of vloed staat er 6 tot 8 knopen stroom.

In Craobh Haven werden we opgewacht door de organisatie van de festiviteiten in Loch Melfort die de volgende dag waren gepland. We kregen uitleg over de ankerplaats en wel of niet betrouwbare meerboeien. We waren vroeg, wat mooi uitkwam want Hammy, mijn vrouw, was per trein onderweg naar Oban. Ik kon een auto lenen en was mooi op tijd om haar, met pruik op, uit de trein te zien stappen. Een overwinning voor haar en voor mij de beste reden om de route via het Caledonisch kanaal te nemen. In Loch Melfort hadden we een ankerplaats achter een zalmwekerij, een prachtig plekje waar ik best had willen blijven om de komende jaren de westkust van Schotland te bevaren. Een OGA-lid trakteerde ons bij hem thuis op een geweldige party, compleet met doedelzakmuziek en een band, samengesteld uit buurtbewoners. Met verder een BBQ, spelletjes en vooral prachtig weer en uitzicht over Loch Melfort. Wat zijn er toch mooie plekjes op de wereld!

Daarna door naar Oban, via de Cuan Sound, ook weer zo'n "fearsome passage", maar het was heel licht weer en we passeerden opnieuw met doottij. In colonne zigzagden we langs de rotsen in deze Sound, prachtig. Verder via de Sound of Insh en de Kerrera Sound naar Oban, prachtig weer en bezeild. In Oban wilden we naar de jachthaven, maar we zagen bekenden aan een

HAMMY ARRIVEERT PER TREIN IN OBAN



DE SLUIZENTRAP BIJ FORT AUGUSTUS IN HET CALEDONISCH KANAAL

boei, dus daar zijn we bij gaan liggen. We waren nu het contact met de overige schepen kwijt, maar zo ging het vaker gedurende deze reis. Er zijn een aantal havens waar je verwacht wordt en van alles is georganiseerd en daar tussendoor vaar je je eigen koers, trekt je dan eens met die op en dan met die, heel ongedwongen. Aan Oban hebben we goeie herinneringen van eerdere vakanties. Daarom zijn we er twee dagen gebleven.

Caledonisch Kanaal

De volgende officiële haven was Anstruther in de Firth of Forth en een klein rekensommetje leerde dat we niet te lang meer aan de westkust van Schotland konden blijven. Op 18 juni verlieten we Oban om via de Lynn of Lorn en Loch Linnhe richting Fort William te varen. Onderweg was het heel verleidelijk af te slaan naar een andere loch, bijvoorbeeld Loch Leven waar Glenn Coe aan ligt, maar we zijn doorgedaan naar Fort William met de bedoeling daar een nacht te blijven. Eenmaal bij Fort William bleek de wind ongunstig om te ankeren en er zijn geen aanmeermogelijkheden. Dus we gingen door. Nu konden we alleen nog naar Loch Eil. Je vaart dan voor de eerste sluis van het kanaal langs, waar de sluiswachter zo aardig naar ons stond te wenken dat we de sluis maar ingevaren zijn. Met spijt in het hart, de tijd aan de westkust van Schotland was veel te kort. Weken, zo niet maanden had ik hier nog wel rond willen zwerven. We mochten één nacht in de sluis van Corpach blijven liggen en moesten dan wegwezen vanwege een groep schepen die hier kwam. De volgende dag zijn we twee sluisen doorgedaan en afgemeerd voor de spoorbrug en de Neptunes Stairs. Hier was het rustig en zijn we twee nachten blijven liggen. Een mooie gelegenheid om Fort William en Mallaig te bezoeken. De sluisen van het Caledonisch kanaal zijn een stuk groter en moderner dan die van het Crinan kanaal maar ook hier gaat alles heel relaxt. Beroepsvaart is er nauwelijks meer, althans wij hebben niets gezien. De



FEEST BIJ EEN OGA-LID AAN LOCH MELFORT

Neptunes Stairs zijn acht sluisen achter elkaar. Op de wal staat een man die de landvasten aanpakt en met de boot meeloopt naar de volgende sluis om daar de landvasten weer vast te maken. Wel moeten we de landvasten vanaf de boot op tijd inhalen of vieren, anders komen we in de knoei met andere schepen of we hangen ons schip op. Het in of uitlaten van water in de sluis gaat best wel met geweld. We hebben zes dagen over het kanaal gedaan en veel mooie plaatsen gezien met als hoogtepunt Urquhart Castle. Het varen over de Lochs was mooi vanwege de natuur, maar ook vrij saai. Het enige stuk dat we konden zeilen was van Fort Augustus naar Urquhart Castle, maar toen regende het zo hard dat ik geen puf had zeilen te hijsen.



HET PRACHTIGE PLEKJE IN LOCH MELFORT

Treurige vissershavens

Op 24 juni namen we bij Inverness de laatste sluis met de mooie naam Clachnaharry. De sluiswachter liet ons niet gaan want het water was volgens hem te laag en we zouden te veel tegenstroom hebben in Kessock Road. Ik dacht eerst die man praat om te praten, maar toen we onder de brug richting Inverness Firth zaten hadden we behoorlijk tegenstroom en ik was blij dat we vrij waren van die enge pijlers. Het was prachtig zeilweer, vanuit de Inverness Firth de Morray Firth op. We zijn die dag tot Bucky gekomen, qua haven niet de beste keus, behalve dan dat de aanloop vlak langs rotspar-tijen in zee gaat en voor het strand langs beland je tussen twee hoge pieren. Ben benieuwd hoe het hier gaat met veel wind. Maar de haven zelf is triest, geen vissers meer, visafslag gesloten en veel leegstaande toeleveringswinkels. Volgens de man bij de benzinepomp is alles uitgeweken naar Fraserburgh en Peterhead, hij was zelf 52 jaar visserman geweest. De volgende dag wilden we Peterhead bereiken maar net om Kinnaird Head heen kregen we tegenstroom, we kwamen nog tot Cairnbulg Point maar toen was de vaart eruit en hebben Fraserburgh haven opgeroepen. In Fraserburgh liggen geen jachten, maar we waren welkom en kregen een mooi plekje tussen twee vissersschepen. En we kregen vis van de buurman.

Verrassende Schotse oostkust

Hammy wilde wel wat van de wal zien en pakte de bus. Aan het eind van de middag belde ze: "Ik ben in Stonehaven, prachtig plaatsje". Wij zaten daar nog een uur vanaf, dus het werd Stonehaven. De volgende haven werd Arbroath, met een mooie aanloop en een haven waar met hoogwater de sluisdeur dichtgaat. De havenmeester maande ons door te varen want hij mocht geen minuut van zijn schema afwijken! Ook weer zo'n mooie haven, je hoort vaak dat de westkust stukken mooier is dan de oostkust, maar ook aan de oostkust heb je ook talrijke mooie en rustige havens waar pleziervaart en kleinschalige visserij goed samengaan. Hier zagen we voor het eerst sinds onze aankomst in Oban weer OGA schepen. Hammy en Jan namen afscheid; Hammy moest terug naar Glasgow vanwege haar retourvlucht naar Amsterdam en Jan had een enkeltje Edinburgh - Amsterdam geboekt. Mijn oudste zoon Wilco was inmiddels met vriendin in Aberdeen gearriveerd, maar ze konden geen vervoer meer vinden naar Arbroath en arriveerden de volgende morgen. Meteen vertrokken vanwege de sluisdeur en om nog op tijd in Anstruther te komen maar dat lukte niet, het feestje was op een oud zeilschip en al om twee uur in de middag, wij kwamen pas in de avond aan. Daar heb je dan twee weken je best voor gedaan! In Anstruther vielen we droog, ik had gehoopt op hard zand om het onderwaterschip wat schoon te maken maar het bleek blubber te zijn. Jammer.



ZEEHONDEN VOEREN IN DE HAVEN

Daarna door naar Eyemouth. Dat was een feest, prachtige wind, samen met Morgaine achter Isle of May langsgeva-ren en daarna zoefden we met dubbel rif de Firth of Forth over. Eyemouth was ook weer een officiële haven en hier waren de meeste OGA 50 gangers weer verzameld. Naast het gebruikelijke feest kregen we een rondvaart met de LH179 Good Hope, een oude en prachtig gerestaureerde vissersboot. Schipper Johnny Johnson liet ons Abbshead van heel dichtbij zien en het kleine haventje van Abbshead. Hij liet zien waar zij schuilden bij onverwacht slecht weer en vertelde over de geschiedenis van Eyemouth. Onder andere over de ramp in 1881 waarbij 129 vissers verdrinken, waardoor de toekomst van het dorp volledig veranderde omdat alle mannen weg waren maar ook omdat het geld voor havenuitbreiding naar Peterhead ging. En dat was het voorlopig voor mij, Wilco en Pauline hebben het stuk naar Ipswich gezeild en ik ging naar huis. Omdat mijn bus pas over een uur ging heb ik stiekem gekeken toen ze de haven uitvoeren, dat doet je wel wat.

Over het stuk van Eyemouth naar Ipswich heb ik niet veel te vertellen, wel dat die twee een geweldige tijd hebben gehad en behoorlijk wat prijzen bij elkaar hebben gevangen. Ik stapte in Heybridge weer aan boord en daar kwam 's avonds ook mijn jongste zoon Leon op de fiets aan. De fiets werd in de pub verpatst en met z'n vieren hebben we met de wedstrijd meegedaan van Heybridge naar Brightlingsea. Daar een aantal dagen gelegen en in colonne de River Colne op naar Wivenhoe voor een BBQ en nog meer prijsuitreikingen. Terug in Brightlingsea namen Wilco en Pauline afscheid en kwam Jan Sniijders weer aan boord en na nog een nacht in Brightlingsea zijn we op 1 augustus via de Knoll, Middle Deep en Thames naar de Medway geva-ren. De meeste schepen gingen naar Waversham om daar met plaatselijke wedstrijden mee te doen. Ik wilde graag naar Chatham, Vlieter is hier in 1967 geweest voor de herdenking van 300 jaar de Ruyter zoals ze dat hier noemen. Een vorige eigenaar van Vlieter had me hier over verteld en ik wilde daar graag rondkijken. Ik heb er een stukje over geschreven op sailing by: <http://www.sailing-by.org.uk/content/reflections-chatham-1667-and-1967> <http://www.sailing-by.org.uk/content/dutch-medway-poem> <http://www.sailing-by.org.uk/content/vlieter-restored-dutch-classic>

In Chatham lig je in een voormalig dok van de marine, er zijn nu geen marine activiteiten meer maar een deel van de terreinen en gebouwen is museum geworden. Na Chatham zijn we de Thames afgeva-ren naar Ramsgate. Dit was onze volgende ontmoetingsplaats en voor veel schepen ook het punt waarop we rond Groot Britannië waren. Kortom, extra feest. Onze rondje heeft 68 dagen geduurd en we hebben 1970 mijl afgelegd. Maar dit was het nog niet, we moesten opnieuw het Kanaal op voor de finale in Cowes.

Op naar het eindfeest

Leon nam hier afscheid en wij door naar Cowes, gestopt in Newhaven, daarna naar Chichester Harbour waar Hammy weer aan boord kwam en door naar Portsmouth. Ons werd verzocht pas op 15 augustus in Cowes te zijn dus hadden we nog tijd om de Beaulieu River en Ly-mington te bezoeken, beide de moeite waard.

Op 15 augustus arriveerden we in Cowes waar het een drukte van belang was. Er was verwarring, we stonden niet op de lijst en later weer wel. Uiteindelijk kregen we een mooi plekje in de West Cowes Marina. Het hele weekend stond bol van de festiviteiten: van zeilwedstrijden, klompzeilen tot beste scheepshondverkiezingen. Wij deden niet mee met de wedstrijden, geen gaffel, maar ook omdat ik in Chichester harbour een fikse scheur in de mast had ontdekt. Daarom rustig aan, want ik wil wel met de mast overeind thuiskomen. We hebben de wedstrijd gebruikt om met de bus naar de Needles te gaan, waar we op de heenweg in het donker langs zijn geva-ren. Maar ook nu waren de Needles slecht te zien vanwege het weer, regen en harde wind. Ik was blij dat ik niet met de wedstrijden meedeed. Ook nog een museum be-zocht en Vlieter gevonden in het Lloyds register, wat ik erg leuk vond.

De laatste loodjes

Het zat erop. Hammy ging weer naar huis en wij maakten ons klaar voor de terugreis. Haast hadden we niet, waar we later spijt van kregen. De meeste schepen waren meteen vertrokken en hebben gunstige wind gehad. Wij hadden nog niet genoeg van de Engelse kust en zijn onder andere in het prachtige Rye geweest. Toen we op weg waren naar Duinkerken werd de wind noordoost en hebben we dagen moeten knokken om in Vlissingen te komen. Ik had het toen wel gezien met de zee en de rest zijn we binnendoor en over het IJsselmeer naar Makkum geva-ren.

Op 1 september kwamen we in Makkum aan. We hebben sinds ons vertrek op 20 april 2659 mijl afgelegd, er staan 490 waypoints in de plotter. We hebben een verstopt brandstoffilter gehad van het opvoerpompje naar de hoge tank, we zijn een puts kwijtgeraakt, we voeren de laatste weken met een geknapte lijmmaad in de mast en ons (elektrisch) toilet haperde. We hebben 372 motor uren gemaakt (veel hoor!) en 616 liter diesel getankt. Geen ongelukken gehad, nou ja, Jan heeft zijn zaklantaarn op z'n neus laten vallen en heeft een paar keer pleisters op wondjes aan zijn vingers moeten plakken. Ik vond het een geweldige reis, maar ben ook blij weer thuis te zijn!

Kees Brooshooft



IN EYEMOUTH KREGEN WE EEN RONDVAART MET DE GOOD HOPE

WILCO EN PAULINE ZEILEN UIT DE HAVEN VAN EYEMOUTH; EEN EMOTIONEEL MOMENT



KLOMPZEILEN IN COWES

Jachtwerf Rexwinkel

NUMANSDORP

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



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

ONDSCHIED MOET ER ZIJN

PLEZIERVAREN IN NEDERLAND, EEN CULTUURGESCHIEDENIS



EERDE BEULAKKER

Naast het schrijven van vele reisverhalen –fijn leesvoer voor een mooie avond op de boot– werkte hij aan het afronden van zijn proefschrift over de ontwikkeling van de pleziervaart in Nederland. Op 4 april 2012 is Eerde Beulakker gepromoveerd op het proefschrift “Onderscheid moet er zijn. Pleziervaart in Nederland, een cultuurgeschiedenis”. Het is een unieke gebeurtenis omdat niet eerder iemand de ontwikkeling van de pleziervaart heeft onderzocht. Naast een beschrijving van de ontwikkeling van scheepsontwerpen heeft Eerde Beulakker een beeld geschetst van ‘onze’ beleving van die ontwikkeling, van zeg maar, de hiërarchische verhoudingen die er blijkbaar in de watersportwereld zijn.

Nautisch kapitaal

In de kern gaat het proefschrift “Onderscheid moet er zijn” over wat hij noemt “nautisch kapitaal”. Iedere watersporter bezit zijn eigen ‘status’, een bezit dat zich onderscheidt ten opzichte van het nautisch kapitaal van andere watersporters. Die gedachte is gebaseerd op de theorie van de Franse socioloog Pierre Bourdieu, dat de hogere sociale klasse zich onderscheidt met een superieure smaak. De hogere sociale klassen beschikken over meer economisch en cultureel kapitaal en daar hangen volgens Bourdieu onze voorkeuren van af. Dat is volgens Eerde Beulakker ook in de pleziervaart zichtbaar als bijzonder deel van de maatschappij.

Pleziervaart ontstaat

De ontwikkelingen in de sociologische verhoudingen in de watersport die Eerde Beulakker onderzocht, koppelde hij aan de Nederlandse geschiedenis. Was varen in eerste instantie een hobby van de elite, een blijk van status, later nam in zeker opzicht de massa het water van de elite over. Voor die constatering heb je eigenlijk de Nederlandse geschiedenis sinds Prins Hendrik, de watersportprins (1820-1879) niet nodig, maar het is wel illustratief. Prins Hendrik kwam in 1841 met het idee om, naar Engels voorbeeld, een watersportvereniging op te richten. Dat idee vond geen gehoor. Wel slaagde hij erin om in Rotterdam in 1846 de eerste jachtclub van Nederland op te richten. Dat is overigens ruim tweehonderd jaar na de

Onderscheid is er

Eerde Beulakker en de VKSJ

Op 15 mei 2013 is in Leeuwarden Eerde Beulakker overleden. Voor iemand die zo genoot van de reizen met zijn boot, de Taeke Hadewych, is dat zeker te vroeg.

komst van de eerste jachthaven in 1622 in Amsterdam. De plezierschepen zijn natuurlijk in die periode sterk veranderd: van zijswaarden naar scherpe jachten. Eigenlijk komt halverwege de negentiende eeuw de VKSJ al in beeld.

Superieure smaak

De ontwikkeling van de pleziervaart gaat gelijk, maar omgekeerd evenredig, op met het goedkoper worden van het ontwerpen en bouwen van schepen (zowel zeil- als motorschepen). Was hout nog relatief duur, in Nederland kwam vooral staal in opkomst, later gevolgd door polyester. Seriebouw verving de unieke ontwerpen die we nu klassiek noemen. Niet toevallig liep die ontwikkeling parallel aan de toenemende welvaart van na de Tweede Wereldoorlog. Status lijkt verdwenen, iedere watersporter zoekt zijn heil in zijn eigen segment en geniet op zijn eigen manier, deelname is bereikbaar voor iedereen. Maar, de superieure smaak is niet verdwenen. Dat uitgangspunt is verantwoordelijk voor het ‘noodzakelijke’ onderscheid, nu deelname aan de pleziervaart in Nederland voor veel mensen financieel mogelijk is. Die superieure smaak vertaald zich in vele ontwerp- en belangenverenigingen, waarvan de VKSJ er één is.

Uitdaging

Een groot deel van het proefschrift gaat over scheepsontwerpen en het gebruik door verschillende lagen van de bevolking, die de hypothese van nautisch kapitaal en superieure smaak als reden voor onderscheid in de pleziervaart ondersteunen. Van “Spelevaren tussen 1622 en 1846”, via “Watersport op stand tussen 1846 en 1900” en “Een boot voor iedereen tussen 1900 en 1945” naar “De babyboomers steken van wal tussen 1945 en 2011”. Uiteindelijk, in hoofdstuk 12, gaat het over de titel “Onderscheid moet er zijn”. Dan komt de VKSJ ter sprake. In een egalitaire samenleving als de onze neemt de VKSJ een bijzondere plaats in waar het gaat om de superieure smaak. De aandacht voor het klassieke jacht is van belang om juist het egalitaire karakter van de pleziervaart te onderstrepen. Dat is tegelijkertijd de uitdaging en de valkuil van de VKSJ.

Onverstoorde balans

Eerde Beulakker schrijft over de worsteling met het begrip schoonheid, met het 'esthetische', in tegenstelling tot het uitgangspunt van 'form follows function'. In het jubileumboek "Klassieke zeiljachten. Schoonheid uit het verleden" (2007) wordt die worsteling belicht. Sinds de oprichting van de VKSJ in 1982 zijn esthetische criteria van essentieel belang voor het toelaten van schepen tot de vereniging, pas daarna kunnen de eigenaren lid worden. Het gaat om de "de onverstoorde balans", en schepen die een feest voor het oog zijn. Later zijn begrippen als behoud en authenticiteit geïntroduceerd als ambachtelijke tegenhanger van esthetische. Van een smalle belangenvereniging koos de VKSJ voor een bredere insteek. Pas de laatste jaren wordt de toelating verder opgerekt om meer inhoud te geven aan de begrippen klassiek en behoud. Polyester als bouw materiaal raakt ingeburgerd en ook beperkte serieproductie, zoals de onvolprezen Pionier van Ricus van de Stadt. Het aardige is dat Van de Stadt ook 'esthetische' klassiekers in hout en staal heeft ontworpen, waarmee hij misschien wel de meest 'klassieke' ontwerper is, die in de geleerden van de VKSJ ruim is vertegenwoordigd.

Goede smaak

Onderscheid moet er zijn. De VKSJ doet niet anders, alleen de laatste jaren wat ruimer. Het is een keuze van de vereniging om de toelatingscriteria te bepalen zoals ze zijn. Het bestaansrecht van de VKSJ bestaat bij het onderscheid ten opzichte van andere pleziervaarders. Waar de VKSJ nog niet uit is, is welke betekenis het woord klassiek in de naam heeft. Is klassiek tijdgebonden, zoals nu wordt toegepast, of voortschrijdend, waardoor de aandacht meer zal verschuiven in de richting van het behoud van markante ontwikkelingen in de pleziervaart. De discussie in de VKSJ gaat in plaats van over toelating eigenlijk over uitsluiting. Eerde Beulakker betoogt dat dat even goed gezien kan worden als een kwaliteit omdat onderscheid in onze relatief egalitaire samenleving (te) weinig waardering krijgt. Superieure smaak, althans zo gevoeld door enkelen, verdient ook een plaats in de collectieve beleving van de watersport in Nederland.

Esthetisch kapitaal

Voor de VKSJ is een andere begrip dan nautisch kapitaal misschien beter op zijn plaats. VKSJ-leden bezitten niet zozeer nautisch kapitaal als wel 'esthetisch' kapitaal, dat zich duidelijk onderscheid ten opzichte van anderen, en ook door die anderen daarom wordt gewaardeerd. De onverstoorde balans moet niet verkanseld worden. Daarin kan de VKSJ zich als behoudsvereniging onderscheiden, mits er op wordt gelet dat het begrip klassiek geen 'dood' begrip wordt, waardoor het ledental steeds verder terugloopt. Graag had ik hierover nog met Eerde Beulakker van gedachten gewisseld, maar daarvoor was helaas geen gelegenheid meer.

Jeroen Montauban

Inmiddels is er een rijk geïllustreerde handelseditie van het proefschrift verschenen: Eerde Beulakker. Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis.

Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2012.

Te Koop: De Swarte Beer

Stalen S-spant met teakhouten dek en opbouw

L.o.a.: 11,75 m
L.o.d.: 9,64 m
Breedte.: 2,76 m
Diepgang: 1,80 m

Varend Monument (Nederlands ontwerp en bouw)

Geklonken stalen S-spant met teakhouten dek en opbouw, volgens ontwerp van J. Kwaak, gebouwd in 1946 door de Gebr. Van Dam, Oude Wetering. Gerestaureerd in 1989/1991 op dezelfde werf. Afgelopen jaren is het schip goed onderhouden en is het nodige vernieuwd. In tegenstelling tot hetgeen vermeld is in het VKSJ boek is het interieur origineel m.u.v. de nat-weer-kledingkast, die vervangen is door een kaartentafel.

25 jaar hebben wij met plezier gevaren met *De Swarte Beer* en gezorgd voor behoud van dit *Varend Monument*. Na aankoop van een ander schip willen wij dit historisch schip (ook voor onze familie) aanbieden aan een nieuwe eigenaar.

Gezien mogelijk op termijn sloop de enige optie is, willen wij, nu het schip nog vaarklaar is, vragen wie bereid is onze "schat" verder te verzorgen.

Vraagprijs: nader overeen te komen

Gaarne overleg over een en ander,
Dirk De Munck, tel: 040 2860027



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 Ramon van Leeuwen (DCYR liaison)		kees.van.aalst@online.nl wvdam@tiscali.nl r.van.leeuwen@topdesk.nl
Ledenadministratie Chiel Zumpolle		leden@vksj.nl
Toelatingscommissie Govert Munter Dick ten Cate Maarten Lampe	071-3018041	toelating@vksj.nl
Wedstrijdcommissie Noord Klaas Troost Maurits van Sabben Hielke Jousma Ron Valent		wedstrijden@vksj.nl
Technische commissie Benno Rexwinkel technische vraagbaak Ries Lievens		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 Vacature	0517-852508	sg@vksj.nl sg@vksj.nl sg@vksj.nl
Webmaster Jan Kraak		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		

Advertentie tarieven VKSJ 2014

De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

- het verenigings magazine "Scherp Gesneden" (SG)
- 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

ADVERTENTIE



De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

- Naast een zeer scherpe premie ook een aantal kenmerkende polisvoorwaarden:
- Geen aftrek nieuw voor oud
 - Vaste waarde dekking • 40% no-claim zonder terugval bij schade
 - Eigen gebrek dekking meeverzekerd
 - Gevolgschade eigen gebrek meeverzekerd • 5 miljoen WA-dekking

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!

Van der Post
ASSURANTIEKANTOOR

Lekstraat 29, 1079 EL Amsterdam, telefoon 020 - 661 34 10, E-mail post_vd@euronet.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 mail: webredactie@vksj.nl

Financiële afhandeling rekening

ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 0005561298
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

Blokroosters van Guariuba



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