

Restauratie

God en Godin

Scherp Gesneden Estafette

Polyester

to be or not to be

Klassiek zeemanschap

in de praktijk

nr
01

Scherp Gesneden

JAARGANG 33, APRIL 2015

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

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2015

1 – 2 mei

Vier werven dagen in Arnhem.

Historische Scheepswerf C. A. Meerman.
Demonstraties en voordrachten.

Opgeven bij Peter Hamer, phamer461@zeelandnet.nl

23 – 25 mei

Pinksterweekeind Aalsmeer,

georganiseerd door WV Aalsmeer in samenwerking met de VKSJ.

Opgeven: kees.van.aalst@online.nl

23 – 25 mei

VKSJ Openingstocht, Enkhuizen - Stavoren - Enkhuizen.

Mogelijk samenwerking met BKPJ op laatste dag. Inschrijven: vksj.nl

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

Flevorace,

Enkhuizen. Externe wedstrijd met VKSJ-klasse. Inschrijven: www.flevorace.nl

19 – 23 augustus

Sail Amsterdam

Opgeven bij kees.van.aalst@online.nl
ivm de beschikbare kade ruimte

28 – 29 augustus

24 uren 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

Jeuken uw handen ook al weer om de zeilen te hijsen? Nou, bij mij wel. Zodra de M van maart in de maand is, dan ben ik niet meer te houden. Nog even de mast schuren en lakken en dan steken we van wal. Het water dat langs de romp van de White Haze bruist, wat een genot! De zomerplannen zijn al gemaakt: een rondje Ierland wordt de uitdaging. In de pilot lees ik dat de enige zekerheid die je aan de Ierse kust hebt is dat het weer onvoorspelbaar is. Dus dat klinkt veel belovend, waardoor mijn handen nog harder gaan jeuken en ik amper meer in staat ben dit redactioneel te schrijven.



Als u de agenda van komende zomer bekijkt, dan valt er voor klassiek scherpe jachten veel op het water te genieten. Naast de bekende VKSJ-evenementen, Flevorace en 24-uren is 2015 ook het jaar van de Dutch Classic Yacht Regatta in Hellevoetsluis en SAIL Amsterdam. Bij die laatste twee worden ook aanbrengraces georganiseerd. Op de evenementen is het van belang dat de VKSJ-schepen herkenbaar zijn. Dus vraag voor uw verjaardag, moeder- of vaderdag een nieuwe VKSJ-wimpel. Het enige dat de gulle gever hoeft te doen is de aankoopprijs op het banknummer van onze penningmeester Marianne te storten, waarna het cadeautje bij u thuis wordt bezorgd.

Omdat Gerrit Klooster niet in staat is zichzelf te interviewen, heeft Marjan Fortuin die rol deze keer van hem overgenomen om de restauratie van de God en Godin voor het voetlicht te brengen. De God en Godin, een houten overnaads kielmidzwaardjacht, werd in 1970 gebouwd bij Kroes in Kampen en is de laatste jaren door Gerrit en Ineke grondig onder handen genomen. Ze ziet er nu weer als nieuw uit. Ook in de Scherp Gesneden Estafette komen eigenaren van een 'Kroesboot' aan het woord: Hennie van Dijk en Jeanette Meijberg. Zij zeilen met de prachtige Scyth De Blauwe Reiger.

Jeroen Montauban vervolgt zijn serie over de ontwerpen van Ricus van de Stadt. Dit keer schrijft hij over de Pionier, een polyester scheepje van 9.00 meter, dat vooral bekend werd doordat Herman Jansen er in de jaren zeventig solo mee rond de wereld zeilde. Het boek van Herman Jansen 'De horizon zeilde mee, dag na dag...', met prachtige illustraties van Gerard van Straaten, is een bestseller geworden. Maar ook het VKSJ-lid Dick Huges zeilde in zijn stalen s-spant Gladys solo onze aardbol rond en navigeerde tijdens die tocht op traditionele wijze. Een bewonderenswaardige prestatie! Over zijn sextant-navigatie en andere onderwerpen heeft hij al geschreven in de Klassieke Trukendoos in Scherp Gesneden. Nu heeft hij ook een boek geschreven over zijn wereldreis met als titel 'Klassiek zeemanschap in de praktijk'. En Jan Ottenhof doet in dit nummer verslag van zijn tocht met de Boreas, een Marken 1, door de kanalen van Medemblik naar de Middellandse Zee. De Boreas ligt nu in Barcelona en Jan is van plan om de komende jaren daar de kusten zeilend te verkennen. Over zijn tocht binnendoor heeft hij het boek 'Met de Boreas de heuvels over' geschreven dat rijk geïllustreerd is met foto's. Dus alweer twee cadeautips!

Namens de redactie wens ik u het komende seizoen veel zeilplezier met gunstige wind toe.

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Inhoud

Bestuursseinen	4
Dutch Classic Yacht Regatta 2015	5
Nieuwe leden	6
Ontwerper van klassiekers Deel 3, de Pionier	8
Boordrecept	10
De restauratie God en Godin	11
De restauratie in beeld God en Godin	16
Langzaam genieten met de Boreas binnendoor naar de Middellandse Zee	18
Scherp Gesneden Estafette Bootjes gekken uit Kampen	22
Restauratieprijs	25
Waarom de VKSJ lid wil blijven van de FONV	26
Klassiek zeemanschap in de praktijk	27
Polyester to be or not to be	28
Column De VKSJ op de HISWA	29
Colofon	30

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

Foto cover: De Gladys, waarmee Dick Huges solo rond de wereld zeilde

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

Bestuursseinen

Geen tijd voor een winterslaap

Terugkijkend op het afgelopen jaar, kunnen we stellen, dat 2014 een jaar was waarin veel is gebeurd. De evenementen, waarvan een aantal samen met de Behoudsvereniging voor Klassieke Polyester Jachten werd georganiseerd, zijn drukker bezocht dan in 2013. Ze zijn vlekkeloos verlopen en verdienen herhaling. Uiteraard kan het altijd nog beter. De voorstellen tot verbetering zal het bestuur, waar mogelijk, doorvoeren.

Financiële zijn we een zeer gezonde vereniging en hoeven we ons in dat opzicht geen zorgen te maken. Wel is het zo, dat veranderde wet- en regelgeving en de BTW-verhoging, op de balans merkbaar aanwezig zijn.

Helaas hebben verschillende leden hun schip verkocht en kunnen daardoor geen lid meer zijn van de VKSJ. Sommigen hebben het lidmaatschap omgezet naar een donateurschap en zijn op deze manier de vereniging trouw gebleven. Maar we hebben er ook nieuwe leden bij gekregen. Hierdoor is er ten opzichte van 2013 geen merkbare terugloop in het ledenaantal.

2015 wordt een jaar met veel activiteiten, waarbij de energie van de vrijwilligers behoorlijk op de proef zal worden gesteld.

Op de Algemene Leden Vergadering is een overweldigende hoeveelheid informatie op de leden losgelaten, waarbij de veranderingen in statuten en huishoudelijk reglement de meeste tijd in beslag namen. Ook hebben we moeten constateren dat het aantal aanwezige stemmen onvoldoende was om veranderingen te kunnen doorvoeren. Een tweede ALV ronde, indien we de statuten willen aanpassen, moet dan ook

gepland worden. Het is dus, uit democratisch oogpunt, van essentieel belang dat dit ledenaantal gehaald wordt, zodat de minderheid de meerderheid niet zal regeren.

De nieuwe website, gepresenteerd op de ALV, wordt langzaam tot leven gewekt en zal de komende periode voor ieder lid toegankelijk gemaakt worden. Om de eerste keer in het nieuwe systeem te kunnen komen, ontvangt u een nieuw wachtwoord. Uiteraard bent u daarna vrij om uw oude wachtwoord weer te gebruiken.

Ook kwamen de winteractiviteiten, de afhandeling van het VKSJ-registerplaatje, de Hiswa Klassiek, Sail Amsterdam, de DCYR en aanbrengrace aan de orde. Naast deze extra activiteiten staan ook nog de jaarlijkse wedstrijdweekenden van Pinksteren, de verjaardag- en sluitingstocht op het programma. Een druk jaar voor de organisatoren.

Ik verzoek een ieder dan ook om zich ruim voor aanvang van de evenementen aan te melden, zodat de desbetreffende organisatoren vroegtijdig weten met hoeveel schepen ze rekening kunnen houden. Graag verwelkomen we mensen, die willen helpen bij het verzorgen van de borrel en hapjes tijdens de evenementen.

Tot ziens op het eerstkomend evenement.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

Overlijdensberichten

“Keer je gezicht naar de zon en de schaduw zal achter je vallen”

Aan het begin van dit jaar bereikte ons het droeve nieuws dat Kari Lampe-Koets op 5 januari is overleden. Kari was de echtgenote, steun en toeverlaat van Maarten Lampe, de VKSJ-rating specialist. Ook is Maarten lid van de toelatingscommissie van de VKSJ. Wij wensen Maarten en zijn familie alle sterkte om dit verlies te kunnen dragen.

Ook kregen we het trieste bericht dat het VKSJ-lid Floris Wijnbergh van de Facet op 8 januari is overleden. Floris was nog maar 48 jaar. Wij wensen zijn familie heel veel sterkte met dit verlies.

Bestuur, leden en donateurs van de VKSJ

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.

Dutch Classic Yacht Regatta 2015

Beste leden,

Van 22 tot 26 juli 2015 is het weer zover: Ik reken op zo'n 130 oogverblindende klassieke scherpe zeiljachten, die gaan varen rond het Zuid-Hollandse Hellevoetsluis, op het water van het Haringvliet, tijdens de 14e Dutch Classic Yacht Regatta. Een niet te missen evenement voor iedereen met hart voor varend schoon en maritiem vermaak.

Het programma volgt in het algemeen de lijnen die al sinds 1989 succesvol zijn gebleken. We hebben van Rijkswaterstaat de beschikking gekregen over het hele Haringvliet, van brug tot dijk. Mogelijk zullen we een paar langere races uitzetten.

Omdat er in het verleden nogal wat commentaar gekomen is op de wedstrijdleiding en het eten, hebben we dit in 2013 anders aangepakt. We hebben toen WV Elfhoeven bereid gevonden om met 10 man de wedstrijden te begeleiden, zodat alles fair & square kon verlopen. Tevens hebben we een chef-kok gevonden die voortreffelijke maaltijden heeft geserveerd.

In 2015 komt dezelfde wedstrijdcommissie en hebben we geregeld dat we perfecte verse maaltijden van Marqt krijgen tegen zeer scherpe prijzen, zodat het niet meer loont om naar AH te gaan en zelf te koken. Iedere avond muziek in de tent staat ook op het programma. We zijn met de gemeente in contact om iets leuks te regelen.

We hebben nu overleg met de havens Willemstad en Steenberg, om u, voorafgaand aan de DCYR week, te kunnen herbergen. Hylke Jousma heeft toegezegd om een aanbrengrace te organiseren. Dit zal te zijner tijd worden gemaild.



De kick-off van de Dutch Classic Yacht Regatta wordt in mei in Amsterdam gepland. De kosten voor deelname bedragen als volgt:

Bootlengte:	tot 8 meter , 100 euro
	8+ tot 12 meter, 125 euro
	12+ meter, 150 euro

Dit is inclusief professionele wedstrijdleiding, ligplaats, walstroom, toiletten, douches, een mooie tent en niet te vergeten... een gratis ontbijt!

Om dit feestje te kunnen realiseren moeten er minimaal 40 schepen van de VKSJ deelnemen. Omdat we geen sponsoren meer hebben, is het voor de organisatie belangrijk om in een vroeg stadium te weten wie er mee doet. Dan kunnen we dit ook meedelen aan de gastvrije havens. Daarom verzoek ik u vriendelijk om mij per ommekeer te laten weten of u meezeilt. Binnenkort is de website van de Dutch Classic Yacht Regatta weer online waar u zich kunt registreren. Mochten er vragen zijn dan graag een mail naar: mvanloosbroek@inad.nl

Tot de 22e juli!

Marcel van Loosbroek
voorzitter Dutch Classic Yacht Regatta

Een goed vaarseizoen begint met een nieuw wimpel!

U wilt het vaarseizoen toch ook weer goed beginnen? Geen VKSJ-rafels aan uw mast. U kunt uw nieuwe wimpel bestellen bij de penningmeester door het verschuldigde bedrag, behorende bij de door u gewenste wimpel, over te maken naar IBAN NL39 INGB 0005 5612 98 t.n.v. Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (voluit geschreven, geen afkorting). Als u bij de omschrijving duidelijk uw naam zet met de bootnaam en dat het om een wimpel gaat, krijgt u de wimpel thuis gestuurd.

De standaard wimpel ongeveer 40 x 60 cm kost euro 12,50 inclusief verzendkosten. Voor de grotere boten onder ons, vanaf 13 meter, hebben we een grotere wimpel 70 x 100 cm besteld. Deze kost euro 22,50 exclusief de verzendkosten.

Omdat deze nog binnen moeten komen zijn de verzendkosten nog niet bekend. Zodra we die weten komt het op de site te staan.

Met een nieuwe wimpel vaart u het hele seizoen er weer netjes bij en laat u tijdens evenementen als de Dutch Classic Yacht Regatta en SAIL Amsterdam, maar ook elders op het water (trots) zien dat u lid bent van de VKSJ.

Marianne de Wit,
Penningmeester

Nieuwe Leden

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

Albatros, oorspronkelijke naam Brandaan

De *Albatros*, een stalen s-spant van 8,35 meter ontworpen in 1963 door Baron van Höevell werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Opdrachtgever, Dhr. P. Nieboer uit Wormerveer, liet het casco in 1969 bouwen bij de casco scheepsbouwer dhr. Willem van Est op de werf Warmerdam aan de Lagedijk te Penningsveer gelegen aan de Mooie Nel. Op deze werf werden overigens in het verleden nog twee VKSJ-schepen gebouwd: De Dirkje in 1952 en de Porzana Carolina in 1955. Het interieur werd in mahonie uitgevoerd en afgetimmerd door een scheepstimmerman die werkzaam was bij van de Stadt. De zeilen zijn gemaakt bij Schokker in Volendam met zeilnummer NKK 8. De boot kreeg de naam Brandaan. De tweede eigenaar werd dhr. P. Pasterlang uit Zaandam, opgevolgd door dhr. A.W.J van de Flier uit Amsterdam. De huidige eigenaar de heer Gijs Vogelaar kocht de Albatros in 1982 en voorzag haar later van een 13,4 Kw sterke dieselmotor en onderhield haar zoals zij er nu uit ziet."

De beoordeling: "De Albatros is een stalen s-spant met overhang uit de zestiger jaren. Een s-spant heeft een bewerkelijk rompvorm. Het vereist veel vakmanschap om zo'n romp te kunnen maken. Dat uitte zich destijds in de prijs. Het waren in die tijd dure schepen, bestemd voor de beter gesitueerden. De ontwerper van Höevell had een goed oog voor mooie lijnen wat zich dan ook uit in een mooi ogende zeeg, met de juiste vrijboordhoogte verhouding en passende voor- en achteroverhang. Ook de opbouw is in de juiste proporties. Natuurlijk zijn goede zeileigenschappen door Baron van Höevell niet vergeten. Wat niet wegneemt dat zijn ontwerpen uit die tijd toch vaak wat loefgierig waren. Ondanks haar beperkte omvang naar huidige maatstaven werd zij toen met haar 8,35 m lengte verkocht als een ruime gezinsboot voor een gezin met twee kinderen en geschikt voor het varen op ruim water. De Albatros ziet er keurig en verzorgd uit, zij voldoet aan alle eisen die de vereniging stelt en valt in de categorie Classic Historical. Wij wensen de heer Gijs Vogelaar veel zeilplezier toe en zien U graag terug op onze zomerevenementen en bij de winteractiviteiten."

ALBATROS



Undine

Ook de *Undine*, een houten One Off, afgeleid van de Volksboot, ontworpen door de heer Beer en gebouwd in 1966 door de Hudson werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Met de aanvraag voor toelating van de Undine hebben we te maken met een bijzondere One Off. De eigenaresse, mevrouw Hymke Spanjaard heeft bij haar aanvraag uitgebreide informatie over het schip en haar historie verstrekt zodat een beschrijving van dit scheepje en de achtergrond ervan een kwestie is van herhalen. Zo wordt verteld dat de moeder van mevrouw Spanjaard in 1966 met het lijnenplan van een Noorse Volksboot naar de werf De Hudson in Overschie is gegaan. Daar heeft ze met de werfeigenaar de heer Beer de nodige veranderingen / extra wensen doorgenomen. Die bestonden uit een strijkbare mast, een binnenboord motor en een zelflozende kuip. Volgens de heer Beer zou het plaatsen van een motor het

ALBATROS



vrijboord verlagen waardoor hij voorstelde er een extra gang op te zetten. Dit werd door de moeder van mevrouw Spanjaard niet goedgevonden omdat zij dacht dat de lijn hierdoor uit het scheepje werd gehaald. De oplossing hiervoor werd gevonden door elke gang een paar cm te verbreden waardoor extra vrijboord werd verkregen met handhaving van de lijn. Verder vond de bouwer dat het scheepje wat steviger geconstrueerd moest worden. De spantafstand werd verkleind naar 15 cm in plaats van de 20 cm van de Volksboot.

Het is een mooi scheepje geworden dat vast en zeker aan de opdrachtgeefster veel zeilplezier heeft verschaft. De bijgeleverde foto's tonen een mooi blankgelakte romp en opbouw. Het dak van de kajuit en het voorluik zijn eigenwijs groen geschilderd maar dat misstaat absoluut niet. De blank gelakte rondhouten en de mooi gesneden zeilen completeren het geheel. Mevrouw Spanjaard vertelt dat het eigendom van de Undine stilzwijgend is overgegaan van moeder op dochter en dat daar dus geen jaartal aan vastzit. Haar moeder vaart nog steeds mee. Wat mooi dat een schip zo binnen de familie doorgegeven wordt. Menige VKSJ-er zal daar jaloers op zijn. In 2000 is het gehele dek vervangen aangezien het oude dek begon te delamineren. In 2012 zijn alle gangen uitgefreesd en gekit om de romp weer waterdicht te maken en deze winter staat de boot bij Rexwinkel om de kuip te vervangen en ook de nodige spanten. Uit deze aanpak blijkt duidelijk dat de eigenaresse het behoud van dit scheepje hoog in het vaandel heeft staan.

De Undine is een van de Noorse Volksboot afgeleid stevig gebouwd scheepje. Het voldoet ruimschoots aan de vormgevingscriteria die de VKSJ stelt aan toelating. De Undine wordt ingedeeld in de Classic klasse.

Wij hopen mevrouw Spanjaard met haar Undine regelmatig te ontmoeten op de diverse VKSJ-evenementen.

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

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
- Gevolgschade 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

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

Deel 3, de Pionier

In dit deel over de klassieke ontwerpen staat de Pionier centraal, het vijfenvijftigste ontwerp van Van de Stadt uit 1959. "Pionier in jachtontwerpen" is de titel van het boek over Van de Stadt, dat de belangrijkste bron is van deze serie, dat kan geen toeval zijn. Los van eerdere ontwerpen, waaronder de eerder beschreven Tulla's en de Zeevalk, is de Pionier misschien wel zijn meest spraakmakende ontwerp.

Klassiek in polyester

Een betaalbaar zeiljacht met goede zeileigenschappen, want daarvoor staat de naam Van de Stadt garant, dat met een relatief nieuw bouw materiaal in seriebouw kon worden geproduceerd. Polyester gaf Van de Stadt de gelegenheid om zijn klassieke vormtaal verder uit te werken, zonder op de esthetiek in te leveren.

Innovatie wordt betaalbaar

Polyester maakte de watersport financieel bereikbaar voor een grote groep geïnteresseerden, die voorheen daarvoor niet de mogelijkheden hadden. Nieuw was polyester, toen Van de Stadt de Pionier ontwierp, niet meer. Al tijdens de Tweede Wereldoorlog werden in Amerika boten van polyester gebouwd. Begin jaren vijftig volgde ook Nederlandse werven.

Minder vaklui voor meer boten

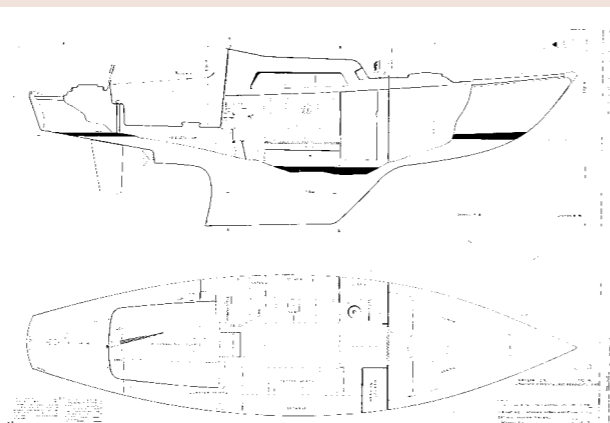
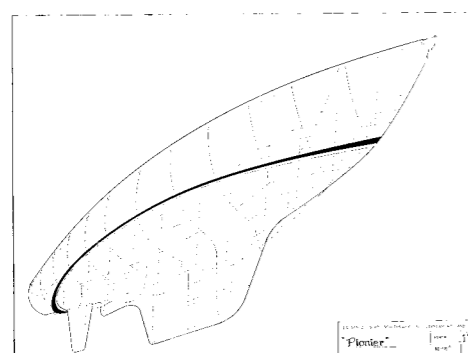
Van de Stadt had eerder geëxperimenteerd met polyester, hij presenteerde op de Hiswa van 1955 de Stern. Net zoals de Valk de weg voor de Zeevalk plaveide, deed de Stern dat voor de Pionier. Langzaam kwam er meer vraag naar grotere boten en omdat de bouw van mahonie te duur werd en er minder vakmensen waren die nog in hout konden bouwen, wilde Van de Stadt zijn positie op de markt veilig stellen, in weerwil van de eveneens opkomende concurrentie. Zijn initiatief om met polyester te experimenteren was een uiting van zijn nooit aflatende aandacht voor innovatie.

Van recht naar rond

Het moest een jacht worden van negen meter en daarvoor moesten vele problemen worden opgelost, want Van de Stadt bevond zich op relatief onbekend terrein. Alle constructieve elementen moesten worden uitgevonden. Van de Stadt ging naar Amerika om ervaring op te doen, maar werd daar helaas niet veel wijzer. Terug in Nederland nam hij het ontwerp geheel zelf ter hand. Belangrijkste verschil met het ontwerpen van houten jachten was, dat het maken van rechte randen en hoeken veel tijd en geld zou kosten en technisch ingewikkeld was. Om die reden besteedde Van de Stadt veel aandacht aan esthetische en vooral praktische en goedkopere rondingen.

De voortzetting van klassieke ideeën

Het resulteerde onder andere in de sterk afgeronde kajuit en een gewelfde kap in plaats van een schuifluik. Verder ronde luiken zonder scharnieren die met elastische banden werden vastgemaakt, en nog waterdicht ook. Deze vormelementen leverden een zeer herkenbaar schip op, zelfs een tot op de dag van vandaag opvallend schip. Daarbij koos Van de Stadt voor een onderwaterschip met een vinkiel en een balansroer, wat hij voor het eerst met succes had toegepast bij de Zeevalk en later bij de Tulla II. Daarnaast kreeg de Pionier een masttoptuigage, populair bij zeilers en eenvoudig bij seriebouw. Met zijn geringe breedte sloot de Pionier goed aan bij eerdere klassieke ontwerpen.



Een bijzondere Pionier was de Sounion, die Van de Stadt voor zeezeiler Herman Jansen in 1968 bouwde. Jansen had de Pionier uitgekozen om een reis rond de wereld te maken. Volgens Van de Stadt zelf was gebleken "dat dit type aan de eisen voor een solotocht rond de aardbol zou voldoen, ondanks de geringe lengte. Het was onkenterbaar, goed uitgebalanceerd, met windvaanbesturing zeer koersbestendig, de constructie oversterk". Jansen zeilde zonder grote problemen rond en voltooide daarna nog een aantal Atlantische oversteken. Het reisverslag van de wereldomzeiling door Herman Jansen is in een stripverhaal verschenen met de titel "De horizon zeilde mee, dag na dag ...".



TEKENING GERARD VAN STRAATEN



Ontwerp, prijs en eigenschappen

Van de Stadt zou Van de Stadt niet zijn, als hij niet naast een goed zeilend ontwerp ook aandacht zou hebben voor de kans op goede wedstrijdresultaten. De Pionier had een gunstige RORC-rating. In de zomer van 1959 deed de Pionier 'vers van de pers' mee aan de Flevo Race en werd winnaar in zijn klasse. Zo'n groot polyester schip was een noviteit, de Pionier werd al snel populair, mede door zijn gunstige prijs. Ook zat de economie tijdens de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog mee; de Pionier was een 'instant' succes. Dat succes leidde in 1970 tot het ontwerp van een grotere versie, de Pionier 10, met een lengte van 9,70 meter. Beide schepen hebben een ontwerpjaar dat toelating tot de VKSJ mogelijk maakt. Laten we proberen om er een paar binnen te halen.

Lengte over alles:	9,10 m
Lengte waterlijn:	7,32 m
Breedte:	2,40 m
Diepgang:	1,40 m
Zeiloppervlak:	41,50 m ²

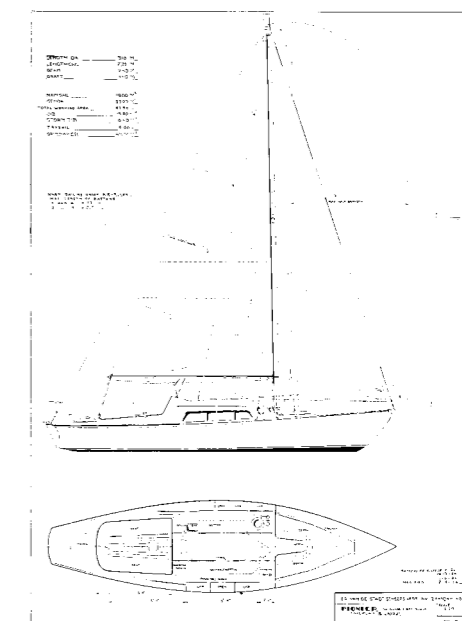
Jeroen Montauban

Bronnen

E.G. van de Stadt. Pionier in jachtontwerpen, Willem Akkerman, Theo van Harpen en Jan Briek, Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2001.
Elisabeth Spits, Nederlandse jachten 1875-1975, Walburgers, Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, 2007.
Herman Jansen, De horizon zeilde mee, dag na dag ..., Uitgeverij Hollandia, Haarlem, 3e druk 2000.



FOTO THEO KAMPA



Boordrecept

door Marjan Fortuin

Help de Koraalduivel aan zijn eind!

Even een uitstapje naar Aruba, om daar de zeilwedstrijden van de Sunfish klasse te volgen. Weliswaar geen klassiekers, maar polyester open racebakjes. Geweldig om ze over die kobalt blauwe oceaan te zien scheuren. Zodra de scheepjes uit het zicht zijn, steken wij ons hoofd onder het oppervlak van dit gigantische tropische zeeaquarium. Maar pas op! Sinds kort zwemt hier de Koraalduivel of Lionfish. Deze vis hoort in de Pacific, maar heeft zijn weg gevonden naar de Atlantische Oceaan. De vis heeft zeer giftige stekels en kan hiermee pijnlijke steken uitdelen. Koraalduivels eten alles wat los en vast zit. Ze verschalken alle soorten jonge vis en vernielen het koraal op het rif. Ze planten zich voort als konijnen en hebben slechts de Groene Murene als natuurlijke vijand. Kortom, ze zijn een groot gevaar voor het marine leven in het Caraïbisch gebied.

Ingrediënten:

350-500 gr visfilet (liefst Koraalduivel) in blokjes
sap van 1/2 limoen
sap van 1/2 citroen
1/2 rode ui
1 kopje verse tomatenblokjes
1 mespunt chilipoeder
1 tl zout
snuf oregano
tabasco of cayennepeper

1/2 kopje koreanderblaadjes
1 avocado
tortillas of tortillachips

Er zit maar één ding op! Vangen, die Koraalduivels!
Voorzichtig schoonmaken! En meteen de pan in!

Duivels lekker!
Marjan Fortuin

Bereiden:

Doe alle ingrediënten (behalve koreander, avocado en tortillas) in een glazen of aardewerken schaal.
Meng goed door elkaar. Laat het afgedekt 1 uur rusten op een koele plaats.
Dan roeren en nog een paar uurtjes laten rusten.
Serveren met schijfjes avocado en de koreander.
Tortillas erbij eten.

Sunfish bootjes



Restauratie

God en Godin,

een kielmidzwaardjacht van Kroes uit 1970

Als Gerrit Klooster boven de daken van Enkhuizen een houten mast ziet uitsteken, dan moet hij daar even naar toe. Zo kwam hij bij ons aan boord van de Illusie. In Scherp Gesneden van december 2013 had Gerrit de restauratie van ons schip uitvoerig beschreven. Bij een kop koffie kwamen we al snel op de restauratie van zijn eigen schip de God en Godin. Een verslag van dit project mag natuurlijk niet ontbreken in de Restauratie serie. Dus ging ik de uitdaging aan om voor één keer de rollen om te draaien en een poging te wagen om Gerrit en zijn vrouw Ineke Deen te interviewen en hun restauratieverhaal van de God en Godin, een ontwerp van de Gait Kroes, op te tekenen. Maar eerst kort de geschiedenis van de beroemde werf in Kampen.

De bouwers: G. A. Kroes en Zonen Bootbouwers

In 1910 begon Gerrit Albert Kroes, de vader van Gait en Siem zijn masten, blokken en pompenmakerij in Kampen. Hij had het vak geleerd bij Ten Dam, eerst in Kampen en is toen met dat bedrijf mee verhuisd naar Zaandam. Hierna volgde een leerperiode bij scheepswerf de Jong in Vlaarding.

Gerrit Albert, zelf een watersporter, zag in de late twintiger jaren van de vorige eeuw zijn kansen in de beginnende watersport liggen. Het afsluiten van de Zuiderzee en de voorgenomen inpolderingen, deden de vraag naar masten en blokken afnemen. J.P.G. Thiebout was na het faillissement van zijn werf "de Amstel" naar Zwolle teruggekeerd en nam al snel deel aan het Kamper watersportleven, waar hij met zijn schoenertje de Zeeslang in Kampen ging liggen.

Gerrit Albert Kroes werd al snel de huisleverancier van verschillende Kamper watersporters, waaronder Thiebout en de Kamper zeilvereniging. Hij besloot begin dertiger jaren een eigen jachthaven te beginnen aan de Spoorkade in Kampen. In 1939 werd het Ganzendiep van de IJssel afgesloten en Gerrit Albert begreep meteen wat voor kans dit hem bood. Hij kreeg toestemming om daar zijn jachthaven en bedrijf naar toe te verhuizen. Zijn kinderen Gait en Siem zijn hier spelenderwijs met boten opgegroeid. Gait leerde, 's avonds na het werk op de werf, scheepstekenen en kreeg vaak bijles van Thiebout in Zwolle. Siem volgde een opleiding aan de machinistenschool (scheepswerktuigkundige) in Zwolle. De oorlog verstoortte Siems dromen om te gaan varen. Hij vond werk als machinist van het nieuwe stoomgemaal van Urk. Gait werkte tijdens de oorlog als karteerder in de pas drooggelegde N.O. polder.

Een van Gait's eerste ontwerpen, de Stormvogel, werd in 1942 door zijn vader gebouwd voor de heer J. Zwart uit Zwolle, de latere opdrachtgever voor de Zevensprong.

Na de oorlog kwam (inmiddels waren Gait en Siem medefirmenten) tot en met het begin van de tachtiger jaren het hoogtepunt van de werf. Gait en Siem, nooit in elkaars vaarwater zittend, vormden een complementair paar. Eén plus één maakt drie. Hoewel bekend van de Boemerang, Jupiter, Scyth en Scandinavische Volksboten, is hun werk veelzijdiger. Gait ontwierp vele stalen schepen. Ook het ontwerp van de Zevensprong is niet zo bekend. Toch zijn naar dit ontwerp drie schepen gebouwd. Nooit hebben Gait en Siem meegedaan aan de massaproductie van schepen. Veel van hun markante, vaak overnaadse houten schepen, waren one-off's.

In 2010 bestond het bedrijf 100 jaar. De dochter van Siem heeft ter gelegenheid van dit jubileum een boekje uitgegeven. Hierin lezen wij dat in die periode 165 schepen zijn gebouwd. Na Gait en Siem is Nico Bakker in januari 2000 met de werf doorgegaan. In juni 2014 is de werf overgedragen aan Ronald Grootjen.



Het museale haventje met de werf bestaat dus nog steeds. Gait is overleden. Siem, bijna blind, leeft nog en woont met zijn vrouw in zijn ark aan de andere kant van de dijk en bewaakt van daaruit zijn erfgoed.

Een schip op maat gemaakt

In 1969 kreeg Gait Kroes van de hierboven genoemde heer J. Zwart, een ijzer- en staalhandelaar uit Zwolle, de opdracht om de Zevensprong te ontwerpen en te bouwen (bouwnr. 136). De heer Zwart was vader van zeven zonen. Met dit aantal is de naam natuurlijk snel gevonden! Waarschijnlijk wilde de heer Zwart, met zijn lengte van 1.95 meter, graag een schip waarin hij zich goed kon bewegen. Een kajuit met stahoogte van 2 meter en een lang tweepersoonsbed/kooi in de kajuit. Een comfortabel ruim schip voor de Nederlandse wateren. De verhoudingen zijn die van een platbodem met scherpe uiteinden. De breedte geeft veel ruimte en zorgt voor de vormstabiliteit van de ondiep stekende romp. De Zevensprong heeft nog twee zusterschepen. De Dodona uit 1973 (bouwnummer 139) en de Gouden Grendel uit 1976 (bouwnummer 142) hebben dezelfde rompvorm en dezelfde tuigage. De opbouw van de Dodona is lager dan die van de Zevensprong en de Gouden Grendel. De Gouden Grendel ligt nu te koop bij Kroes onder de naam Charybdis.

GOD EN GODIN (OORSPRONKELIJK ZEVENSPRONG)



GERRIT EN INEKE OP HET GERESTAUREERDE SCHIP



In 1994 worden Gerrit Klooster en Ineke Deen tweede eigenaar van het schip. Na bijna 25 jaar verhuist de Zevensprong van Kampen naar Enkhuizen. De naam wordt veranderd in God en Godin.

De mensen achter de restauratie

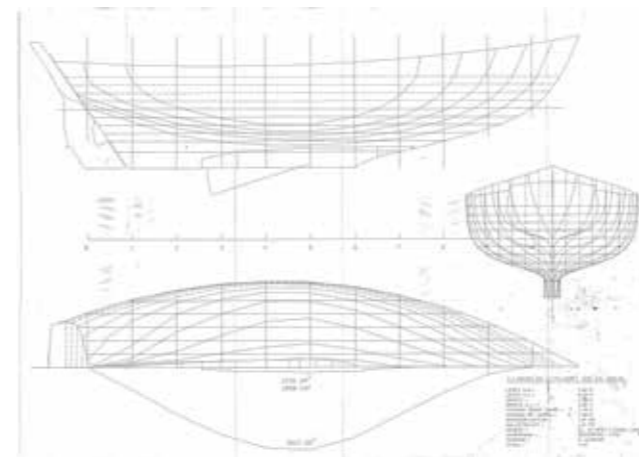
De trein brengt Jaap en mij door een verdrinken Noord-Hollands landschap naar Enkhuizen. De regen komt met bakken naar beneden. Verschil tussen de lucht en het water van de haven is er niet. Maar Gerrit staat ons op te wachten bij het station. De regen speelt geen rol meer, we voelen ons meteen thuis. Hoe anders ziet de haven van Enkhuizen er 's winters uit. Nauwelijks jachten aan de kade, nu vinden de charterschepen beschutting in het stadje. Gerrit en Ineke wonen in het oude centrum. We stappen binnen in een ogenschijnlijk oud en authentiek huis. Niets is minder waar. Het huis is door Gerrit en Ineke zelf ontworpen en gebouwd. Je ziet dat hier met heel veel passie en liefde wordt gewerkt en gewoond. God en Godin horen hier ook bij. Gerrit was beton en staal-constructeur bij een groot Ingenieursbureau/Aannemer in de petrochemische industrie. Ineke onderwijzeres. Gerrit werkte in Haarlem, maar is altijd in Enkhuizen blijven wonen. Hun zoon en dochter wonen niet meer in Enkhuizen. Zij zijn niet zulke watersporters als hun ouders. Ze vinden het leuk om een keer mee te varen, maar het zijn geen zeilers. De kleinkinderen vinden het heerlijk om met oma en opa aan boord te zijn. Wie weet slaat de passie op hen over?

Hoe zijn jullie in de watersport beland?

Gerrit: Ik ben opgegroeid in Enkhuizen, aan de rand van het water. Ik werd lid van een watersportverenigingetje en mijn eerste zeilervaring deed ik op in een piraatje. Daarna ging ik bij de waterpadvinders en klooiden een beetje rond in een stalen Lelievlet. Al snel zeil je dan op het IJsselmeer, wel helemaal tot aan de EZ KG1-ton! Voor zo'n jochie was dat een behoorlijk tocht. In die tijd voeren er nog niet zoveel en zulke grote plezierjachten rond. Het waren vaak mooie klassieke scheepjes. Ik bouwde, toen ik 16 jaar was, samen met mijn vader een Vrijheid. Het scheepje ligt nog steeds op de zolder van de schuur. Je eerste zelfgebouwde boot, daar kun je niet zomaar afstand van doen! Een leven zonder bootjes kan ik mij niet voorstellen. Ineke: Ik had totaal geen watersportachtergrond. Maar toen ik Gerrit leerde kennen moest ik natuurlijk ook mee zeilen. Ik vond het heerlijk! Vanaf dat moment werden alle vakanties op het water doorgebracht. Eerst in de Vrijheid en later kochten we een kwarttonner. Een Waarschip 725. Hiermee voeren we met de kinderen op het IJsselmeer en op de Waddenzee. Het leven op de boot en het zeilen vind ik erg leuk, maar ik ben niet zo gepassioneerd als Gerrit.

Wat is jullie favoriete vaargebied?

Wij varen heel graag naar de Wadden, maar Friesland is misschien wel het favoriete vaargebied. Daar kunnen we heerlijk voor anker liggen en van de rust genieten. Maar een stadje bezoeken is ook erg leuk. Nu we met pensioen zijn en niet meer aan de weekenden gebonden zijn, is het geweldig om, zodra het mooi weer is, te gaan varen.



LIJNENPLAN GOD EN GODIN

Voor het schip de loods inging werd eerst de romp ingemeten met een landmeetkundig instrument, een Total station. Dit instrument meet punten op de romp en legt deze vast d.m.v. hoeken en afstanden. De rompvorm werd zo in drie-dimensionele punten vastgelegd door mijn schoonzoon Fokko de Vries, landmeter van beroep. Bij mijn werkgever werd met een 3-D Cad tekenprogramma uit de gemeten punten een lijnenplan getekend.

Het dek

Het teakdek werd verwijderd. Het was om de 20 cm geschroefd. Een enorme klus om het er af te halen. Bij de wandputtingen bleek het hout compleet verrot te zijn. De hechthouten plaat onder het teak bleek volledig verpulverd. De balkwegering aan stuurboordszijde was door zwammen aangetast. De gelamineerde dekbalken delamineerden en waren bij dekdoorvoeringen aangetast. Boegspriet, ankerlier en spinnakerblokbevestigingen waren aan het rotten. Dat viel even tegen! De bovenste gang van de romp vertoonde zachte plekken. Piet Bouhuis uit Durgerdam werd geconsulteerd en hij rade aan de bovenste 3 cm van de gang af te zagen en er een nieuwe mahonie lat met moderne lijm op te lijmen. Vele dekbalken moesten opnieuw worden verlijmd. Een aantal werd vervangen. Het nieuwe dek bestaat uit verschillende lagen: een 12 mm dikke plaat okoumé hechthout, aan beide zijden in de epoxy gezet, daarop een glasmat ingesmeerd met epoxy en tenslotte de afdeklaag van nieuwe 12 mm dikke teakdelen. De wandputtingdoorvoeren werden zeer zorgvuldig dicht gemaakt. Eef Sikkema van de Meubelschool, assisteerde eerst, maar toen hij naar Canada vertrok hielp Andre van Rijswijk. De nieuwe teakdelen werden uit een gekochte teakstam gezaagd, geschaafd en gefreesd. Zelf maakte ik een drogenaastuk voor het potdeksel. Een mooi stukje handwerk.

Hoe is God en Godin in jullie leven gekomen?

Gerrit: Als jonge jongen was ik al onder de indruk van de mooie Kroesschepen. Op het Waarschip werd het een beetje krap. De Zevensprong lag al een tijd te koop. De heer Zwart was overleden en de zeven zonen wilden het schip verkopen. We hadden er al vaak naar gekeken en contact gehad met de familie. Zij wilden het Waarschip, met een echt toilet!, eventueel overnemen, als wij de Zevensprong zouden kopen. Maar ja, je koopt niet zomaar een groot schip. Toen ik voor mijn werk drie maanden in Thailand zat, werd de gedachte aan het schip steeds sterker. Maar ook werd de twijfel steeds groter. Uiteindelijk heeft Ineke de knoop doorgehakt om het te kopen. Ineke: Ik zag de liefde en passie van Gerrit voor dit schip en hoe graag hij het schip wilde hebben. Ik vond dat we het daarom gewoon moesten doen. Zeker ook, omdat het Waarschip kon worden ingeruild. Wel jammer dat ik tijdens de afwezigheid van Gerrit eens even goed had opgeruimd en daarbij dat mooie toilet, pronkstuk en lokkertje van de onderhandelingen, had weggemikt!

Waarom veranderden jullie de naam van het schip?

De naam Zevensprong hoort bij de familie Zwart. Voor ons moest het God en Godin zijn. Onze kwarttonner had ook al deze naam. Naar een prachtig gedicht van Leo Vroman. Dit gedicht is de leidraad in ons leven. Een deel van het gedicht is te lezen op pag.66 van 'Klassieke Jachten, Schoonheid uit het verleden'.

Het restauratieproject

Was er een restauratieplan?

Na 8 jaar varen moest er aan het ruim dertig jaar oude schip het een en ander opgeknapt worden. Het idee was als eerste de romp in te meten en een lijnenplan van het schip te maken. Bij Kroes en in het Amsterdams Scheepvaartmuseum was dat niet meer aanwezig. Als tweede prioriteit moest het dek aangepakt worden, teak er af en daarna besluiten, hoe verder te gaan. De vervanging van de motor was het grote derde punt, de oude motor was er al uitgehaald bij het uit het water halen in 2002. Chronologisch is het volgende gebeurd:

Het inmeten

In de winter van 2002/2003 werd gestart met de restauratie. Alles in eigen beheer. De broer van Ineke, Vok is aannemer en God en Godin kon bij hem in Grootebroek in de loods staan.



VERROT HOUT ROND DE WANDPUTTING



DROGE NAADSTUK BIJ HET POTDEKSEL

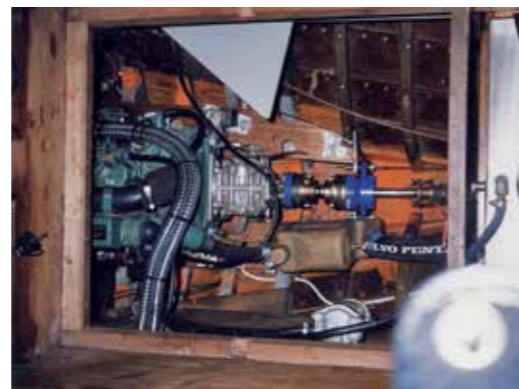


AANGETASTE DEKBALKEN

VERHUIZEN NAAR BROEKERHAVEN



NIEUWE MOTOR, HOMOKINEET EN SCHROEFAS



PROEFZWAARD VAN HOUT



DE KAALGEHAALDE ROMP WORDT SPIEGELGLAD GELAKT

De extra brede (6cm) teaklatten, lat voor lat gepast en op het dek geschroefd. Vervolgens is het gehele dek weer verwijderd, zodat de sikaflexkit als lijmlaag kon worden aangebracht. Daarna werd het teak definitief weer vastgeschroefd. De naden zijn afgekit met Sikaflex.

In de herfst van 2004 werd het schip naar de loods van Vermeulen in Broekerhaven gebracht, omdat Vok zijn loods wilde opknappen. Het dek was toen klaar, de motor stond er in, maar nog niet ingebouwd.

Welke werkzaamheden zijn daar nog uitgevoerd?

De motor

De oude benzine Universal (Atomic 4) werd vervangen door een nieuwe diesel, een Volvo Penta 2030. De motor was tweedehands, maar gloednieuw. De vorige eigenaar was een schip aan het restaureren en had de motor alvast gekocht. Pas na 3 jaar was de inbouw aan de beurt. Toen bleek dat de motor in de fabriek met verkeerde olie was ingelopen, maar de garantieperiode was al voorbij. Na uitspraak van de rechter heeft de Volvo-dealer de motor alsnog terug moeten nemen. Na revisie was hij weer goed voor God en Godin. Ook werd een nieuwe schroef, schroefas, homokineet en een nieuwe tank geïnstalleerd.

Tip: Houdt rekening met de garantieperiode bij aanschaf van een nieuwe motor!

De kuipvloer

Na plaatsing en installatie van de motor werd er een nieuwe kuipvloer aangebracht.

Het zwaard

Met een knik in de schoot is God en Godin een goede zeiler, maar aan de wind wreekt zich het niet diepstekende zwaard en het relatief geringe zeiloppervlak. Het oude zwaard was zwaar gecorrodeerd en niet echt te hergebruiken. Een nieuw zwaard bood dus de mogelijkheid het zwaard te vergroten tot een diepte van 1.85m. Voordat het definitieve nieuwe zwaard uit 2cm dik staal werd gemaakt, is er eerst een proefzwaard van hout gemaakt.

De bestaande midzwaardkast is verbouwd om het nieuwe gro-

tere zwaard te omhullen. Het ballastblok is ontroest en is in de epoxyteer gezet. Dit is niet helemaal egaal geworden, waardoor het zwaard in de zwaardkast knelde en daardoor moeilijk kon worden opgehaald. Om het euvel te verhelpen moest het zwaard worden bijgewerkt. Het was achteraf misschien slimmer geweest om een nieuwe zwaardkast te laten maken. Maar het vergroten van het zwaard heeft wel tot verbluffende resultaten geleid.

De elektrische installatie

De elektrische installatie is vernieuwd. Naast een nieuw schakelpaneel en nieuwe zekeringsautomaten is de hele bekabeling vernieuwd. Er is tegelijkertijd een bescheiden 220 V installatie aangebracht. Nieuwe accu's en een acculader zijn geïnstalleerd. Ook is er een radio/C.D. speler en een koelkastje geplaatst. Het meeste installatie werk is verricht door Elmer Volgers.

Romp

De romp is kaal gehaald, in de mahonie beits gezet en opnieuw gelakt met Sikkens 2-componenten poly-urethaanlak. Met een 1-componentenlak is het afgelakt.

God en Godin kan weer te water. Hoe zal ze zich daar nu gedragen?

Aan het eind van de zomer van 2005 ziet God en Godin er weer als nieuw uit en kan ze eindelijk weer het water in. Nu moet duidelijk worden of het vergroten van het midzwaard inderdaad effect heeft op de zeileigenschappen. Inderdaad zeilt het schip, ook hoog aan de wind, een stuk sneller. Dit blijkt wel uit de resultaten tijdens de DCYR in 2007. Maar het blijft met weinig wind lij-gierig.

Wat heb je daaraan gedaan?

Daarom werden in 2009 de voorzeilen, 2 fokken, vernieuwd en een jaar later werd de bezaansmast opnieuw verlijmd en verlengd. Op deze mast kwam een nieuw zeil. Hiermee werd de eerste prijs veroverd tijdens de Flevorace. De grote mast was in 2012 aan de beurt. Ook deze werd opnieuw verlijmd en verlengd. Een behoorlijke klus. Het jaar daarop siert een nieuw grootzeil de God en Godin.

Lest (niet zo) best

Je zou zeggen dat het hele schip nu wel door onze handen is gegaan. Eén onderdeel was nog niet aangepakt. Dat kon ook nog wel even wachten. Er moet toch ook gevaren worden! Zo voer ik vorig jaar van Enkhuizen naar Andijk om daar de mast er op te zetten. De mast lag nog plat over het schip. De voorste steun stond op het lage kajuitdak. De tocht verliep goed, tot aan de vuurtoren De Ven. Daar veranderde de golfrichting en dat bracht de mast uit evenwicht. Het voorste kajuitdak, dat nog eens vervangen zou moeten worden, was niet sterk genoeg. De steun ging er dwars door heen. Er zat niets anders op dan voorzichtig terug te varen naar Enkhuizen en nog maar even verder te gaan met klussen!

Hoe is de financiering gegaan?

We hebben met een open begroting gewerkt. De materialen en onderdelen werden met eigen geld aangeschaft. Natuurlijk hebben we naar goedkope oplossingen gezocht. De motor kon tegen een redelijke prijs worden gekocht. De elektrische installatie daarentegen viel duur uit.

Nooit spijt gehad van jullie beslissing?

Tot nu toe genieten we volop van het schip. We kijken met heel veel plezier terug op al die tochten die we met de God en Godin hebben gemaakt. De stahoogte en de grote bank in de kajuit, te

danken aan de afmetingen van de heer Zwart, maken het leven op het schip zeer comfortabel. God en Godin ziet er prachtig uit. Na de restauratie vaart het geweldig, beter dan het ooit gedaan heeft!

Sneller dan gedacht is het tijd om afscheid te nemen en weer terug te gaan. Net als op de heenweg, gutst de regen langs de ramen van de treincoupé. Maar nu is het anders. Nu ken ik het verhaal van twee mensen die zich laten leiden door de liefde voor elkaar, het leven en hun schip de God en Godin.

Marjan Fortuin

Foto's restauratie: Gerrit Klooster

Lijnenplan: Opnieuw ingemeten en getekend door Gerrit Klooster

Er is veel geschreven over de werf van de Gebroeders Kroes, maar de meest recente literatuur is te vinden in:

- Waterkampioen nr. 2 van 1996,
- Spiegel der Zeilvaart nr. 5 van 2001.
- Spiegel der Zeilvaart nr. 6 van 2014.
- 1910-2010 Een eeuw vakmanschap door Klaas Doorgeest.

Enkele cijfers en materialen

L.o.a.:	9.82/10.60 m.
L.w.l.:	8.30 m.
Breedte:	3.25 m.
Diepgang:	1.10/1.60 m.
Waterverplaatsing:	7000 kg
Ballast Gewicht:	2000 kg

Zeiloppervlak:

a/d wind 55 m2

Romp:

mahonie

Spanten:

eiken

Wrangen:

gegalvaniseerd staal

Ballast:

gietijzer

Rondhout:

SitkaSpruce

De Restauratie van God en Godin in beeld

FOTO'S: GERRIT KLOOSTER

Vervangen dek en laag kajuitdak



God en Godin is sneller geworden



Langzaam genieten

Met de Boreas binnendoor naar de Middellandse Zee

Met mijn Boreas de heuvels over, naar de Middellandse Zee. Ik droomde daar al heel lang van, maar er waren altijd redenen om het níet te doen. Geen tijd want er moest gewerkt worden...

Was mijn Marken 1 wel geschikt voor zo'n tocht binnendoor? Kon-den we niet beter naar een groter en moderner jacht uitkijken, voor we verder en ruimer vaarwater op gingen zoeken? Twijfels genoeg dus, maar zijn die er niet altijd? De overtuiging dat het er een keer van moest komen werd er niet minder om en zo kwam het dat ik in het najaar van 2013, op weg naar De Klerk Jachtservice in Medemblik waar Boreas in de loods lag te overwinteren, opeens dacht: waar wacht ik nou eigenlijk op? Het schip was in prima conditie, mijn werk als tekstschrijver stond inmiddels op een laag pitje (en kon trouwens ook makkelijk aan boord) en ook thuis konden mijn vrouw en twee dochters me best een paar weken missen. Ik zag de azuren vergezichten al voor me en terwijl ik in de natte herfstkou nog eens om mijn fraaie S-spant heen liep was de beslissing opeens genomen: ik ga het doen en snel ook. Vertrek: mei 2014. Volgend voorjaar dus, zo nam ik me voor.

Maar eerst was er nog wel wat werk aan de winkel. Ik had geen koelkast aan boord en die moest er wel komen als ik naar het zuiden ging. Samen met Peter de Klerk vond ik de ideale plek daarvoor in de lange kiel, mooi onzichtbaar weggestopt onder een luik in de vloer en op de koelste plaats van het schip om zoveel mogelijk stroom te sparen. Het werd een erg zuinige compressor met koude-accu die ook bij temperaturen boven de dertig graden fantastisch werkt, weet ik inmiddels uit ervaring. Een zonnepaneeltje om de accu's op peil te houden leek dan ook wel handig, maar wel een die je makkelijk weg kunt nemen om het klassieke aanzien niet te veel te verstoren. En een marifoonantenne op de reling moest er ook komen nu de mast plat moest voor deze tocht. Die mast was trouwens sowieso een probleem, want met voor en achter een paar meter kwetsbaar gelakt hout durfde ik in mijn eentje al die sluisen niet door. Dus heb ik maar door de zure appel van de extra kosten heen gebeten en hem over de weg naar Port Napoleon laten brengen.

De Boreas stamt nog uit de tijd dat een zeiljacht zijn motor zo min mogelijk gebruikte. Een zeilschip met hulpmotor, daar hebben we het eigenlijk over. Nu ik ruim een maand elke dag op die motor moest kunnen vertrouwen, was mijn trouwe diesel daarom een punt van zorg. Vooral omdat we het hebben over een exemplaar uit het bouwjaar van de Boreas, 1967 dus. Ik moet bekennen dat ik even heb overwogen om 'm toch maar te vervuilen voor een nieuwe Yanmar of zoiets. Een vorm van geestelijke ontroefing waar ik me achteraf trouwens ernstig voor schaam: nadat m'n Volvo Penta MD 2 een paar gereviseerde verstuivers en dynamo had gekregen, heeft hij de hele reis geen slag overgeslagen.



Door de tunnel



Overal stootwillen

Overnachten in
Mouzon



Op 12 mei ging ik in Medemblik van wal. Staande aan de helmstok in de stromende regen met een paraplu boven mijn hoofd, een ouderwets silhouet in een grijze Hollandse polder. En terwijl ik langzaam vertrouwd raakte met het idee dat dit trage voorbijgaan van de oevers nu tot de laatste sluis bij Port Saint Louis du Rhône zou gaan duren, liet ik de route die ik had uitgestippeld nog maar eens door mijn hoofd gaan. Van Medemblik via Akersloot naar Amsterdam, over De Vecht door naar Utrecht en daarna Den Bosch. Dan de Zuid-Willemsvaart naar Weert en Maastricht, langs Luik en Namen de Belgische Ardennen door en bij Givet de Franse grens over. Vervolgens over het Canal de l'Est langs Verdun en Toul richting de Vogezes, voorbij Epinal waar de grootste 'sluisdichtheid' van de route op me wachtte. Daarna zou het stroomafwaarts een stuk sneller gaan, over de Saône en Rhône langs Mâcon, Lyon, Avignon en Arles naar Port Saint Louis en over zee naar Port Napoleon waar de mast op me wachtte.

Het werden 33 dagen, 1600 kilometer en 250 sluisen. Maar dat zegt eigenlijk niets. Het werd vooral een tocht waar ik zo van onder de indruk was, dat ik er een boek over heb geschreven. De gebieden waar je doorheen vaart, vooral de Ardennen en Vogezes, zijn van een woeste pracht. Maar het is vooral ook het trage genieten van alles om je heen met hoogstens een knoop of vijf waar ik erg blij van werd. De geleidelijkheid waarmee je het landschap ziet veranderen, huizen en dorpen die eerst typisch Belgisch en dan langzaam Frans worden, de mensen die je tegenkomt, hun taal, hun cultuur, hun kerken en hun keuken, het dringt allemaal pas goed tot je door als je er de tijd voor neemt. Doe je dat zoals ik

solo, dan ben je trouwens zelden alleen op jezelf aange-
wezen als je dat niet wilt. Klassieke schepen zijn steeds
zeldzamer, zeker op een route als deze en overall waar je
aanlegt zijn er mensen die daar op af komen. Bovendien
vaar je door al die sluisen vaak gelijk op met anderen,
soms dagen achtereenvolgend, en dat heeft mij een aantal bij-
zonder leuke ontmoetingen opgeleverd. Dat je elkaar in
die sluisen dan ook een beetje kunt helpen is natuurlijk
een bijkomend voordeel. Want ik geef toe, om ze in je
eentje te doen is niet overal even makkelijk. Ik heb er uit-
eindelijk een uitstekende methode voor gevonden en die
staat uitgebreid beschreven in mijn boek.

Inmiddels heeft de Boreas in Port Napoleon haar mast
weer terug gekregen. Met mijn vrouw Nahna en onze
dochters Emma en Sanne als bemanning zijn we van-
daar aan onze zeilvakantie begonnen, langs de Franse
en Spaanse kust richting Barcelona. Na vier dagen ver-
waaid te hebben gelegen in Port-Saintes-Maries-de-la-
Mer omdat de Tramontana maar bleef blazen, zetten we
eindelijk koers naar de Golfe de Lion. Al na enkele uren
kregen we gezelschap van een school dolfijnen, echt een
fantastische ervaring. Het was schitterend zeilen met
onze Marken 1, met haar lange kiel en slanke romp voel-
de ze erg stabiel op de lange deining na de harde wind.
Maar het was ook best oppassen want de Golfe de Lion is
berucht om haar onberekenbare weer en we wilden het
graag een beetje gezellig houden.

Dus voeren we de weken daarna van haven naar haven richting Spanje langs een kust die steeds ruiger en mooier werd. We waren vooraf gewaarschuwd voor de prijzen van de havens en het risico dat er soms geen ligplaats te vinden zou zijn. Maar met een slank jacht van beperkte afmetingen heb je daar weinig last van. We konden overal terecht en ook het liggeld viel ons reuze mee. En dan heb ik het niet eens over de nachten die we voor anker hebben gelegen in de sprookjesachtig mooie baaien van de Costa Brava: die waren meestal gratis.

Boreas heeft nu een voorlopige ligplaats gevonden in de Port Olimpic in Barcelona. Daar overwintert ze op de kant, in april ga ik erheen voor het nodige onderhoud (wel nodig met al dat zout!) en daarna zien we verder. Dus wie weet: volgend jaar een nieuw verslag in Scherp Gesneden?

Jan Ottenhof

Met de Boreas de heuvels over is te bestellen via <http://boreas.ccvshop.nl> voor Euro 19,95 (excl. verzendkosten), of verkrijgbaar bij de nautische boekwinkels Datema en Harri in Amsterdam.

Het water zakt snel in de sluis



Mooie kasteeltjes in de buurt van Namen



Uit: Met de Boreas de heuvels over

Etappe 17: Commercy – Toul 31 mei

Als ik opsta ben ik er helemaal klaar voor: 17 sluisen en een tunnel van 866 meter, dat kon nog best wat vertraging op gaan leveren. Dus vertrek ik om half negen om precies bij de eerste sluis te liggen als die gaat draaien (sommige tics uit je werkende leven raak je natuurlijk ook op een reis als deze niet kwijt). Met de afstandsbediening in de ene en mijn onvolprezen sluishaak in de andere hand passeer ik vlot sluis na sluis. Na vijf stuks komt het Canal de la Marne au Rhin Ouest in zicht en ik denk nog: “We hebben het tempo er lekker in zitten zo.”

Dat moet je nooit denken natuurlijk. Net als ik het kanaal wil opdraaien schuift er een Frans binnenvaartschip, zo'n spits die vanwege zijn afmeting is genoemd naar ingenieur Freycinet die deze sluisen heeft ontworpen, voor mijn neus het kanaal op. Merde! Dat wordt dobberen achter die bak terwijl ik me net had verheugd op tien kilometer dóórvaren. Ik heb toch niks beters te doen dan zijn dieselwalm inademen, dus pak ik de kaart er maar eens bij. Is er ergens een breder stuk waar ik zou kunnen passeren? Ik ontdek een 'point de tournage' over een kilometer of acht. Maar de Fransman is me voor en meldt zich via de marifoon. Hoewel ik hem slecht versta, weet ik hem uit te leggen dat ik hem bij Lay St-Remy zou willen passeren. “Pourquoi là?” blijft over van de elektronische woordenbrij uit het speakertje in mijn kuip. Ojee, die gaat me er vast niet langs laten. Maar dan word ik opnieuw verrast door de Franse vriendelijkheid op deze wateren: hij neemt gas terug en schuift naar de kant, als ik hem voorbij vaar weet ik niet hoe enthousiast ik mijn duim op moet steken.

De tunnel komt in zicht, zoals gezegd bijna een kilometer lang maar goed verlicht dus dat valt mee. Het schijnt dat er bootjes zijn die omkeren als ze ervoor liggen, ik kan me daar weinig bij voorstellen. Maar ja, je zult maar claustrofobisch zijn. Waar ik meer opgewonden van kan raken is het feit dat de SLUIZEN hier omkeren! Dat we voor het eerst dus niet meer OMHOOG schutten maar OMLAAG. Ik verklaar mij nader.

Als je omhoog schut, staan de deuren in het midden van je af. Ze worden dan door de druk van het water tegen elkaar gedrukt en sluiten daardoor nog beter als die druk groter wordt. Je kunt dat op de kaart ook zien, de vinkjes bij de sluisen wijzen van je af. Ik vind dat een prachtig mechanisme, maar voor de Boreas en zijn schipper heeft het vooral een bijzonder plezierig effect. Ik had het er al eerder over, omhoog schuttend kom je in een sluis tussen meters hoge kademuuren waarboven je de bolders vanaf de Boreas niet eens kunt zien. Gaat het

naar beneden, dan vind je die bolders op dekhoogte naast je voeten zodat je er in alle rust voor en achter een lijn omheen kan leggen en onder het zachtjes vieren van de touwen tijdens het theezetten kunt wachten tot je weer verder kunt. Ik realiseer me trouwens dat dit voor het overgrote deel van mijn verdere tocht naar Port Saint Louis zo zal blijven (het keert nog wel een paar keer, maar ik zit hier dicht bij het hoogste punt). En ik zal niet ontkennen dat ik daar na 16 sluisen (jawel, ik ben vandaag over de helft) wel een beetje blij mee ben!



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 Bennie van Dijk en Jeanette Meijberg van de Blauwe Reiger

Bootjes gekken uit Kampen

Mijn vader had zelf een platbodem gebouwd, een Schokker, bij een boer in een oude melkstal niet ver van ons huis. Daar gingen wij als gezin veel mee weg, onder andere naar het Ketelmeer, het Zwarte water en de IJssel delta. Vanaf dat

moment raakte ik waarschijnlijk al besmet met het zeilvirus. Ik was ongeveer 11 jaar, toen ik zelf een zeilbootje wilde hebben. Uiteindelijk kreeg ik een Canadese kano, met zwaarden en een emmerzeiltje en moest het daar mee doen. Nou hier leer je echt in zeilen.

Wij woonden niet ver van de jachtwerf G.A. Kroes, bekend van houten overnaadse prachtige schepen als de Scandinavische Volksboot en de Scyth. Al tijd wanneer ik naar, of van school, of richting Kampen ging, kwam ik daar langs. Mijn aandacht werd steeds naar die prachtige schepen getrokken. Of wanneer wij via de IJssel van en naar Kampen voeren en één van de 'Kroes' schepen zagen varen, droomde ik ervan ooit eens zo'n schip te mogen bezitten. Mijn vader hielp mij meteen van de droom af met de woorden: "Jongen, dit ligt niet in ons bereik. Je mag er alleen maar naar kijken."

Geduld is een schone zaak

Enige jaren later werd ik door de heer H. Bremer uit Kampen, toen eigenaar van de Volksboot Blauwe Reiger, later Isala, uitgenodigd om met hem een zeiltocht te gaan maken. Nu kwam mijn droom een klein beetje uit. Niet in het bezit, maar wel mogen genieten, van de fantastische zeileigenschappen van deze geweldige boot. Ik zou geduld moeten hebben bleek later.

Het zeilen zat mij terdege in het bloed en bloed kruipt waar het niet gaan kan. Mijn eerste echte boot was een houten punter. Wat genoot ik van dit prachtige vaartuig en ik heb hier jaren mee gevaren. Dit is namelijk een prachtig en geschikt scheepje om vooral in de IJssel delta te zeilen. Daarna kwam ik in het bezit van een stalen kajuitschouwrtje van zo'n 8,50 meter. Het schouwrtje werd verkocht en een stalen s-spant, een geklonken Lemster zeekruiser kwam ervoor in de plaats. Dit was een opknapper en werd doorverkocht.

Het zware werk

In die tijd werd er in Kampen een botterstichting opgericht. Jarenlang heb ik met bidders gezeild. Deelgenomen aan diverse evenementen, zoals de oostwal, zuidwal, Elburger botterdagen en de visserijdagen in Workum. Dagtochtjes met mensen en natuurlijk ook privé. Bijvoorbeeld in de winter-

maanden, zolang er nog geen ijs lag, heerlijk een zaterdag- of zondagmiddag er op uit.

Ineens konden wij, mijn vrouw Jeanette en ik, een stalen spitsgat s-spant kopen, 8,50 m. lang, geklonken en wel uit 1934. Het scheepje was gebouwd in Gluckstadt aan de Elbe. Hier hebben wij een aantal jaren heerlijk mee kunnen zeilen. Niet alleen het vaargebied rondom Kampen maar ook het IJsselmeer werd dun gevaren.

Een Scyth van Kroes, een jongensdroom

Jurgen Huizinga, een bekende punterfreak en eigenaar van de Scyth Scylla, vertelde ons, dat de Scyth de Blauwe Reiger te koop lag. Dat was nog eens een goed bericht. Een Scyth, een schip van de werf Kroes binnen handbereik. Mocht het dan toch zo zijn dat mijn jongensdroom uit zou komen? Samen met Nico Bakker, van de werf Kroes, op naar Warmond, waar de Blauwe Reiger haar thuishaven had.

Ja, als je dan zo'n schip ziet liggen, dan ben je al verkocht. Een week later met Jeannette de Scyth bekeken, zij kon nog roet in het eten gooien. Maar ook zij, bekend met het fenomeen Kroes schepen, was meteen verkocht aan dit schip. De Blauwe Reiger moest weer naar Kampen komen. En dat gebeurde ook. Wij zijn nu de trotse bezitters van de Scyth De Blauwe Reiger. Wat een genot om hier mee te mogen werken en varen. Vanaf het vroege voorjaar tot het late najaar. Recreatief, diverse zeilwedstrijden in verenigingsverband en de 24 uren race.

En dan ook nog verliefd op een oude punter

De Pollux, de stalen spitsgat, was snel verkocht, evenals de zalmschouw, die wij ook nog hadden. Want het wordt wel erg veel. We hebben namelijk nog een schip in ons bezit.

Dit schip is een stalen punter uit 1911. Deze punter is in 2006 gekocht en was in zo'n staat dat velen er alleen maar een hoop schroot in zagen. Maar ik was er 'verliefd' op. Vele uren van restauratie (ruim 60% vervangen) zijn er in gaan zitten, om dit schip weer in de vaart te krijgen en te houden. Alles weer geklonken, bun, plecht etc. Zelfs Jeannette heeft helpen klinken. In 2011 hebben wij hem weer helemaal in authentieke staat terug gerestaureerd en in 2014 onder zeil in de vaart gebracht.

Kort nadat wij de Scyth hadden gekocht hebben we ook nog een houten Deense Junior aan de vloot toegevoegd. Het mooie scheepje lag weg te kwijnen in Spakenburg en

We geven het estafettestokje door aan Ronald Grootjen, eigenaar van de jachtwerf G.A. Kroes te Kampen.

dat kon ik niet laten gebeuren. De junior opgehaald en opgeknapt. Wij beseffen echt wel dat het wel erg veel is, drie schepen, vooral het onderhoud. Maar als alles weer netjes geschilderd is, de zeilen er weer tip top op staan, dan is het echt genieten.

Natuurlijk kunnen wij niet met alle schepen tegelijk varen, maar familie en vrienden gebruiken de Deense Junior en de punter ook en beleven er veel plezier aan. Dat is dan dubbelop genieten.

Ik kom nog veel bij de werf Kroes. Inmiddels is Nico Bakker met pensioen, maar de nieuwe eigenaar, Ronald Grootjen en zijn vrouw, zetten het bedrijf op dezelfde voet voort. Gelukkig wel, want er gaat iets magisch van uit. Al die mooie schepen van Kroes. Als ik, zoals nu, in de winter, bij hun naar binnen loop en naar die prachtige modellen kijk, dan wordt ik er warm en heel blij van.



De punter die door Bennie en Jeanette volledig werd gerestaureerd



De Blauwe Reiger

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 geruistellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik... U bent van harte welkom!

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL

Restauratieprijs

Op de ALV van februari dit jaar is besloten opnieuw werk te maken van de restauratieprijs, als aanmoediging van behoudswerk dat gezien kan worden als kern van de doelstelling van de VKSJ.

Om in aanmerking te komen voor de prijs moet een verslag worden ingediend, waarin duidelijk wordt omschreven **hoe** de werkzaamheden zijn uitgevoerd, vergezeld van foto's die dat illustreren. De restauratie moet dus af zijn en het schip moet alweer te water zijn.

De prijs, een geldbedrag van Euro 500,- wordt uiteraard alleen uitgereikt voor een substantiële en goed uitgevoerde restauratie. Onderstaande commissie beoordeelt of dat het

geval is aan de hand van dat verslag. Ook een voorwaarde voor het toekennen van de prijs is dat er een artikel in Scherp Gesneden is geplaatst. Uiteraard zal dit korter moeten zijn dan het verslag zelf. Doel hiervan is spreiding van kennis over restauratieperikelen. Aanmeldingen moeten liefst (maar niet noodzakelijk) in een vroeg stadium naar deze commissie worden gestuurd.

We zullen proberen enkele prijswinnende verslagen uit het verleden te achterhalen en als voorbeeld op de website te plaatsen. Als iemand nog zo'n verslag heeft zouden we dat graag daarvoor gebruiken.

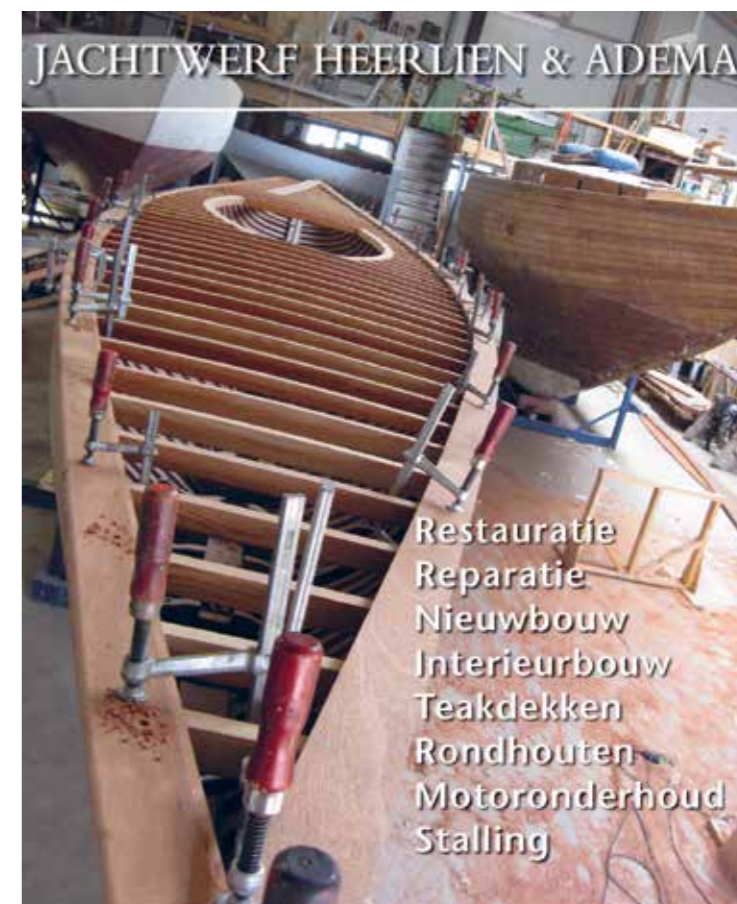
De restauratieprijscommissie:
Akko Kalma, Hielke Jousma, Hugo Kroeze
Mailadres: restauratieprijs@vksj.nl

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

De Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen in zwaar weer

Waarom de VKSJ lid wil blijven van de FONV

Dit jaar is op de ledenvergadering besloten om lid te blijven van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV). De FONV zat afgelopen jaar in zwaar weer. De voorzitter haakte af en de man die het register op poten zou zetten is er mee gestopt. De penningmeester factureerde afgelopen jaar de contributie niet. Reden genoeg om het lidmaatschap te heroverwegen.

Toch zijn er een aantal redenen om door te gaan met het lidmaatschap.

- Het lidmaatschap geeft de VKSJ de mogelijkheid kosteloos op de Hiswa te staan, in de Klassieke Schepen hoek;
- De overheid erkent alleen de FONV als gesprekspartner voor behoudsorganisaties en niet de afzonderlijke organisaties;
- Een erkenning als Varend Monument en het realiseren van een Nationaal Register Varend Erfgoed wordt door de FONV uitgevoerd;
- De VKSJ wordt alleen op grote nautische evenementen uitgenodigd als het lid is van de FONV, zoals bijvoorbeeld Sail Amsterdam;
- Faciliteren voor het behoud en in de vaart houden van klassieke schepen kan alleen via de FONV. Met faciliteren bedoel ik niet te veel bemoeienis en regelgeving vanuit de overheid, maar het voor elkaar krijgen van belastingaftrek voor onderhoud, het zorgdragen voor voldoende aantrekkelijke ligplaatsen, of de mogelijkheid van goedkoop tanken. Toenemende regelzucht maakt het varen met historische schepen soms onmogelijk, zoals het mogelijk gaan verbieden van vetgesmeerde schroefassen, het varen met stoomschepen op de Rijn en Waal, etc. Alleen via het FONV kan men hier in meepraten en in regelzucht uitzonderingsmogelijkheden voor elkaar krijgen.
- Er is een nieuwe enthousiaste voorzitter benoemd, die hopelijk de federatie weer tot leven weet te wekken. Positief is, dat het elektronische blad "Scheepspost" al van de grond is gekomen.

Vrijwilligers gevraagd

De VKSJ, als behoudsvereniging van klassieke scherpe jachten heeft dus duidelijk baat bij een goed draaiende FONV. De stichting Stamboek Rond en Platbodemjachten en de VKSJ zijn beide goed georganiseerde organisaties, die al veel behoudswerk hebben verzet. De bedoeling is, dat dit in een landelijke organisatie wordt ondergebracht, die door vrijwilligers wordt 'bemand'. Dit is meteen het heikele punt van een organisatie als de FONV. De veelal oudere leden van de behoudsorganisaties ontbreekt het aan vaardigheden en kennis, om met digitale apparaten en systemen, zaken voor elkaar te krijgen. Een ieder, die tijd en zin heeft en vaardig is op dit gebied, wordt ontzettend welkom geheten bij de FONV.

Misschien is het goed om te beseffen dat onze boten lid zijn en dat de eigenaren slechts verantwoordelijk zijn voor het in goede staat en in de vaart houden van onze schepen. Om onze historisch waardevolle schepen te behouden en te laten voortbestaan is een stem in de FONV noodzakelijk.

Gerrit Klooster

De Gladys, een stalen s-spant van 10.40 meter, ontworpen door H. Lunstroo, Amsterdam/Castricum



Klassiek zeemanschap in de praktijk

De trouwe lezers van Scherp Gesneden kennen het VKSJ-lid Dick Huges van zijn leuke leerzame artikelen in de Klassieke Trukendoos, die de afgelopen jaren in ons lijfblad zijn verschenen. Dick zeilde solo rond de wereld in zijn klassiek scherp jacht Gladys en navigeerde op traditionele wijze. Een bewonderingswaardige prestatie. Over zijn wereldreis heeft hij nu een boek geschreven met als titel: Klassiek zeemanschap in de praktijk. Op de achterkant staat het volgende: "Een reis rond de wereld in een zeilboot is en blijft een groot persoonlijk avontuur. Dick Huges zeilde alleen de wereld rond. Hij beschrijft aan de hand van zijn reisverhaal lessen die onontbeerlijk zijn voor het oceaanzeilen. Zijn vaarstijl: 'old school'. Dus, nog met sleeplog, kompas, sextant, dubbelfokken, stuurzeilen en windvaan. Allemaal geteste en bewezen technieken van het klassieke zeemanschap. Tegenwoordig, nu e-zeemanschap de norm is, is dat bijzonder. Maar klassiek zeemanschap werkt altijd. Ook als de e-techniek onverhoopt uitvalt. Het brengt je thuis omdat de schipper zelf de geïntegreerde boordcomputer is. Dat maakt een groot verschil, zowel technisch als psychologisch.



In dit reisverhaal beschrijft Dick de lessen die de oceanen hem geleerd hebben. Lessen voor iedere zeiler die de kustlijn verlaat. En... klassiek zeemanschap geeft inzicht, voldoening en gemoedsrust. "It satisfies your soul".

Volgens mij een aanrader voor iedereen die van klassieke schepen, zeilavontuur en traditionele navigatiemethoden houdt.

Ada Kerkstra

Dick Huges. *Klassiek zeemanschap in de praktijk*, 2015.

ISBN 978.94.91201.02.8. Prijs: Euro 18,95

Te koop bij L.J. Harri, Amsterdam, in nautische boekwinkels of tijdens de watersportbeurzen in het voorjaar.

Verzenden: door overmaking van Euro 23,95 (incl. Euro 4 verzendkosten) op: IBAN : NL12 INGB 0007 4599 77 t.g.v. L.J. Harri, Amsterdam, o.v.v. *Klassiek Zeemanschap*.

Ook te bestellen op www.watersport-e-boek.luondo.nl. Eveneens als E-boek (Euro 9,95)

ADVERTENTIE

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

Polyester to be or not to be

Onlangs was ik op de algemene ledenvergadering van de VKSJ. Uiteraard was ik incognito anders krijg ik weer allerlei gesprekken met mensen die ook een bootje hebben, nimmer buiten Nederland zijn geweest, maar toch de moed hebben deze bezoeker van de wereldzeeën te adviseren hoe ik de Zwarte Parel moet zeilen.

Na de inleidende beschietingen over de nieuwe statuten waarbij ik mij bleef verbazen over het feit dat mensen die een bepaald idee of mening zijn toegedaan, als een soort Cato Maior deze mening als wetmatig zien waar onder geen beding plaats is voor anders denkkenden. Met enige fantasie zou je ze de IS-strijders binnen de VKSJ kunnen noemen...

Als voorbeeld wil ik de discussie over het al dan niet accepteren van schepen gebouwd van polyester aanhalen. Een aantal jaren geleden heeft de vereniging besloten dat polyester schepen, indien ze aan een aantal criteria voldoen, lid kunnen worden van de VKSJ.

Mij lijkt dat een verstandige keuze, zeker als de vereniging over een aantal jaren nog wil bestaan. De redenen om polyester schepen te accepteren zijn legio. Ook u heeft kunnen constateren dat het overgrote gedeelte van de mannelijk hoofdbedekking er niet was of grijs, ik meende zelfs een rollator in de gang te zien staan en er stond een 45 km autootje op de parkeerplaats. Met andere woorden wij zijn een uitstervend ras, mensen die hun schip lakken, schilderen en onderhouden zijn er nog maar mondjesmaat.

De moderne zeilers, uw en mijn kinderen, hebben daar geen zin meer in of tijd voor. Ze willen zeilen en weinig of geen onderhoud plegen, dus kopen ze een polyester jacht of nog liever huren er één. Kijkt u ook maar eens hoeveel houten en stalen schepen er te koop zijn, ze zijn nagenoeg onverkoopbaar.

Het getuigt mijns inziens dan ook van weinig inzicht als men polyester schepen gaat weigeren. Bovendien staat de K in VKSJ voor klassiek en ik heb het in de Dikke van Dale opgezocht, klassiek heeft geen enkele relatie met materiaal... Klassiek staat voor tijdloos, bewezen kwaliteit en mooi, al is dat laatste uiteraard altijd in the eye of the beholder.

Ik hoorde iemand op de vergadering met verve betogen dat hij van de 22 ledenvergaderingen er 21 was geweest maar juist in die ene dat hij er niet was, er besloten is polyester schepen als lid te accepteren. Echter als hij er wel was geweest, zo zei hij heel stoer, zou deze beslissing over zijn lijk genomen dienen te worden. Welnu dat laatste was nog het minste probleem geweest, mijn zwaard is immers altijd geslepen...

Wat mij overigens nog meer verbaasde is het feit dat men overweegt de Flyer toe te laten tot de VKSJ als deze een aanvraag zou indienen. De moverende redenen zouden zijn dat dit schip veel heeft betekend voor de watersport in Nederland. Ik heb zelden grotere onzin gehoord, de Flyer heeft niets bijgedragen aan de watersport. Het lijkt mij dat een miljonair die met een op maat gemaakt schip met een aantal andere welgestelden rond de wereld zeilt geen rolmodel is voor mensen die met veel liefde hun klassieke schepen koesteren. Overigens is de Flyer ook van aluminium...

Naar mijn mening is de watersport in Nederland tot bloei gekomen toen de Wibo's, Snekermeers, Dompkruisers, Waarschepen en de van de Stadt ontwerpen op de markt kwamen. Zeilen werd toen voor een grote groep mensen bereikbaar. Echter deze zeilers met dit soort schepen kunnen geen lid worden...

Ik heb eerder al geschreven dat er naar mijn mening over 15 jaar geen watersport meer is zoals wij die nu kennen. Wil deze vereniging tegen die tijd ook nog bestaansrecht hebben, dan lijkt het mij verstandig om wat soepeler te zijn ten aanzien van moderne bouwmaterialen.

Overigens vraag ik mij af indien er over een jaar of 20 geen polyester schepen meer gebouwd worden maar alle nieuwe schepen van kevlar zijn, of polyester dan klassiek blijkt te zijn. Immers iets wordt toch het meest gewaardeerd als het er niet meer is.

Daarom gaat een verstandig bestuur/vereniging met zijn tijd mee en blijft niet in het verleden hangen. U heeft toch ook kunststof zeilen, roestvaststalen beslag en niemand heeft toch nog manilla schoten?

Weet wel, u en ik zijn eindig maar de vooruitgang niet.

JACK SPARROW

Column De VKSJ op de Hiswa, een vloek of een zegen?

Van de Beurs Klassieke Schepen naar de Hiswa is een grote overgang. De combinatie van een wereld van behoud en restauratie met een commerciële wereld wringt. Aan de ene kant is naamsbekendheid en ledenwerving het doel van de aanwezigheid op deze beurs, aan de andere kant gaat het eveneens om naamsbekendheid met verkoop als gevolg. Twee totaal verschillende doelgroepen worden naar de beurs gelokt.

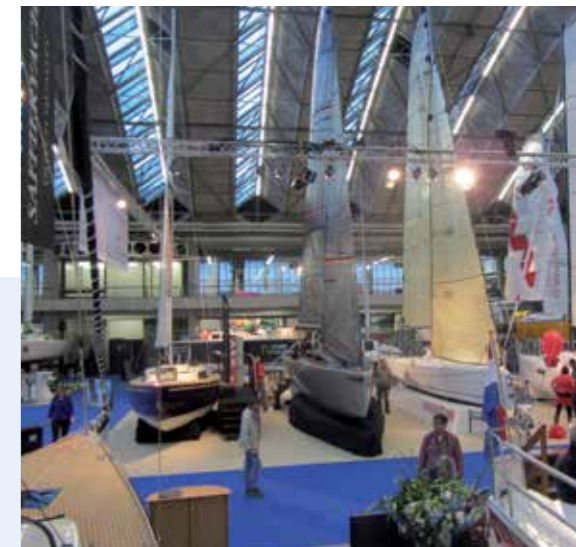
Om dat verschil gaat het in dit stukje. Los daarvan is ook nog eens het karakter van de 'droge' Hiswa al enige tijd aan het veranderen. Er is steeds minder aandacht voor zeilen en zeilschepen (in alle verscheidenheid), motorboten en 'funspots' krijgen letterlijk meer ruimte, dat is wat het publiek klaarblijkelijk wil. Oud hout en staal is leuk voor het onderscheid (!), maar meer ook niet. Over wat dat voor de VKSJ betekent kom ik zo terug.

De stand van de VKSJ stond in de uiterste hoek in één van de hallen van de Rai, omgeven door organisaties als Botterbehoud, FONV, Oude Glorie, een salonboot en onder meer een Lemsteraak. Als moderne noot werd een open zeilboot getoond die was ontworpen naar het gedachtegoed van Herreshoff. Oh ja, laat ik niet vergeten dat er een oude houten 5,5 meter klasse en een moderne polyester tegenhanger te zien waren. Voor de liefhebber was het een karig aanbod. Los daarvan, was het vooral de sfeer van de Beurs Klassieke Schepen die ontbrak.

Met de jaren wordt onze stand steeds professioneler. Pedro en Marianne de Wit hebben een mooie, rolbare, 'receptie' gemaakt waar het promotiemateriaal op kan liggen, in bewaard en vervoerd kan worden. Fraaie foto's op een scherm laten de klassieke zeilwereld in al zijn pracht zien. De medewerkers namens de VKSJ zijn zeer enthousiast in hun contacten met belangstellenden, mogelijk potentiële leden. Tegenover de stand stond ter illustratie de Rombo, een mooi gerestaureerde zeilende bakdekker naar een ontwerp van J. Loeff uit 1929. Helaas trek je daarmee niet meteen nieuwe leden aan. Ondanks alle inspanningen gaat er weinig dynamiek uit van onze presentatie.

De VKSJ heeft te maken met drie verschillen: die tussen oud en nieuw, tussen motor en zeil en tussen ledenwerving en verkoop. Het is een legitieme vraag voor de vereniging of de Hiswa wel het juiste podium is. Met die vraag krijgen we de Beurs Klassieke Schepen niet terug, maar misschien wel duidelijkheid over waarom we op de Hiswa staan en wat we kunnen doen om onze aanwezigheid te gebruiken om meer volk te trekken. Nu is de Hiswa voor de VKSJ een losstaand evenement. We zouden moeten proberen om de 'droge' en 'natte' Hiswa onderdeel te maken van een bredere aanpak om onze naamsbekendheid te vergroten en meer leden te werven. Dat zijn we als behoudsvereniging aan ons zelf verplicht. Het bestuur moet initiatieven in die richting ontwikkelen en leden enthousiast maken om die initiatieven uit te voeren. We moeten eigenaren van varend scherp klassiek erfgoed niet de kans geven om de VKSJ te negeren.

Jeroen Montauban



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 Jongma 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 ARKBOSSCHENRECHTBANK TE UTRECHT OP 4 SEPTEMBER 1992 ONDER NUMMER 201/92

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 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 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
Eredelen 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

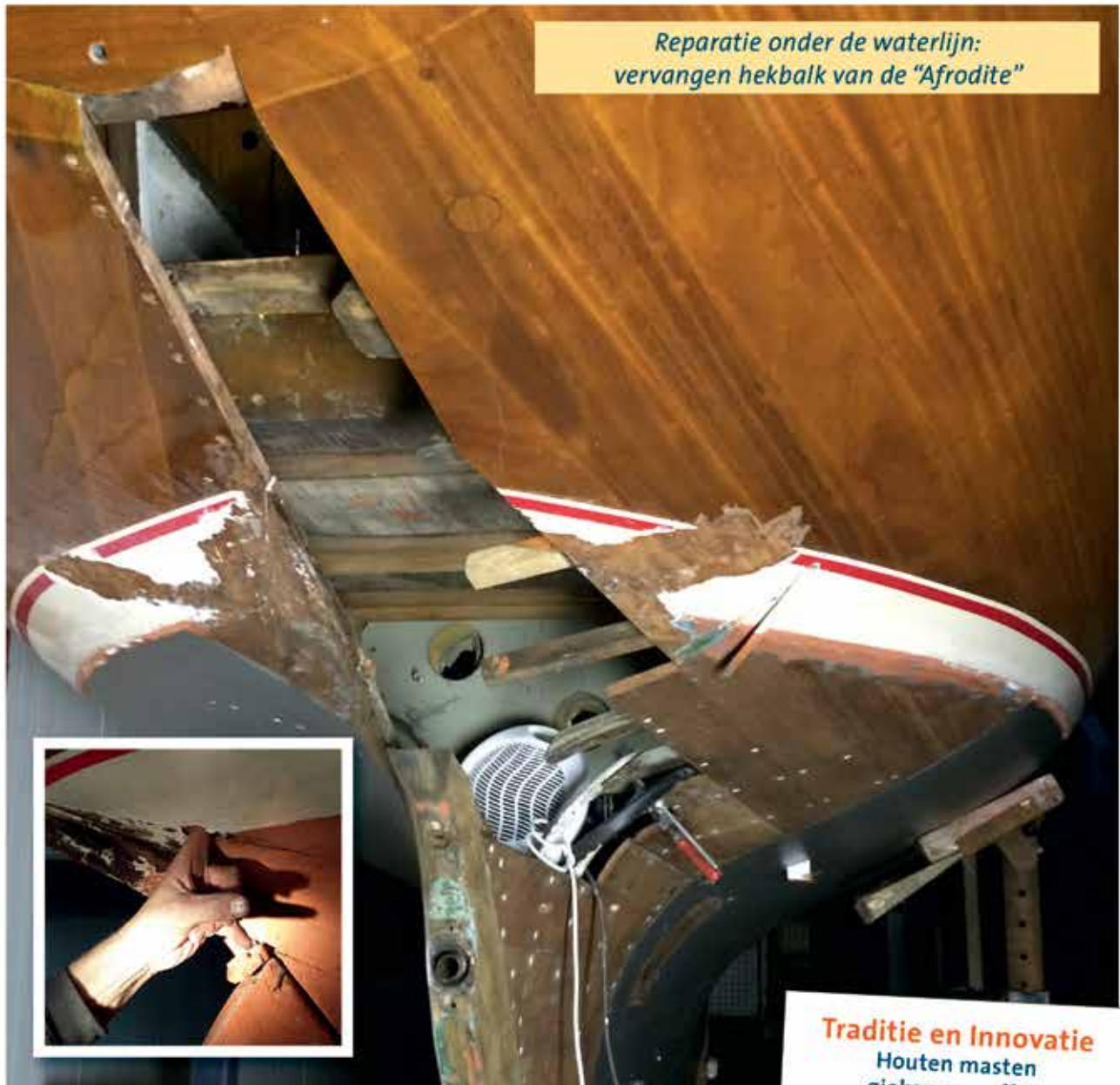
ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 80005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer:	40534055

* 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



Reparatie onder de waterlijn:
vervangen hekbalk van de "Afrodite"

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