

Scherp Gesneden

nr
03

JAARGANG 31, OKTOBER 2013

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

Te gast bij de VKSJ-zeilwedstrijden
in Aalsmeer

DCYR 2013 in beeld

Hajo Olij
een vakman op het water

Bezoek aan de jarige
Old Gaffers Association

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Evenementen in 2013-2014

17 november 2013

Vrijwilligersborrel

Bij WV Aalsmeer
De betreffende leden krijgen nog een uitnodiging

30 november

Gezamenlijke activiteit van VKSJ, OGA en BKPJ

Meteopresentatie door de weerman Henk Huizinga, aanvang: 14.00 uur. In het Verenigingsgebouw van de Galgenveld Jachthaven, Zeedijk 4, Edam
Opgave verplicht: www.vksj.nl

19 januari 2014

Nieuwjaarsreceptie

van 15.00 uur – 18.00 uur
In de Pollux, Amsterdam

16 februari 2014

Algemene leden vergadering

Bij WV Aalsmeer

2014

Te verwachten winterevenementen:

- Bezoek aan het Scheepvaartmuseum Amsterdam
- Bezoek aan de oude ijszeilers in Monnickendam
- Een lezing over zeekaarten
- Knopen leggen

De data worden gepubliceerd op de website en in de volgende Scherp Gesneden.

Foto cover: Int 8 meter Svanefit, bij de bovenboei Flevorace 2013.
Fotograaf: Hajo Olij

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

ADVERTENTIE



www.ruparo.nl

REDACTIONEEL

Een gevoel van een eindeloze zomer. Dat heb ik sinds mijn jeugd niet meer gehad. Want in mijn herinnering was het vroeger zomers altijd mooi weer en kon je iedere winter schaatsen. Maar deze zomer was dat gevoel er weer. Drie maandenlang hebben Akko en ik met de White Haze een stedentrip gemaakt op de Oostzee met Sint Petersburg als absoluut hoogtepunt. Maar ook van Gdansk, Riga, Tallinn, Helsinki en Stockholm hebben we genoten. En dat alles onder een immer stralende zon. Terug in de Lage Landen volgde het toetje: Het sluitingsweekeinde van de VKSJ in Hoorn. Prachtig zeilweer, een prima georganiseerde wedstrijd en veel gezelligheid tijdens de Thaise maaltijd in de Karperkuil. De VKSJ-leden die er niet waren, hebben echt iets gemist!

Maar zoals u in dit nummer kunt lezen, zijn er deze zomer meer geslaagde evenementen geweest en is er volop gezeild met onze klassiekers. Verslag wordt gedaan van het gevarieerde Pinksterweekeinde in Aalsmeer, de bijeenkomst in Schokkerhaven en Maud Kieft was te gast bij de East Coast Classic in Engeland. Op de middenpagina staat een foto impressie van de Dutch Classic Yacht Regatta, waar meer dan honderd schepen wedstrijd zeilden op het Haringvliet.

Heel herkenbaar vind ik het artikel van Dick Hughes over de psychologische kant van het solo zeilen. Dit is voorlopig het laatste deel van de klassieke Trukendoos. Hierbij wil ik Dick heel erg bedanken voor zijn interessante artikelen en hopelijk komen er in de toekomst nieuwe stukken van zijn hand. Verder heeft Gerrit Klooster een aangrijpend interview gehouden met Hans Jonker over de restauratie van de Aquaviva. En tot slot maken we kennis met een vakman, die soms zijn leven waagt om onze schepen op het water prachtig te fotograferen.

Ik hoop dat we die eindeloze zomer nog even vasthouden, zodat we in het najaar nog mooie zeiltochten kunnen maken. Geniet ervan!

ADA KERKSTRA, REDACTEUR



Inhoud

Evenementen	2
Bestuursseinen	4
Van de penningmeester	5
Te gast bij de VKSJ-zeilwedstrijden in Aalsmeer	6
Het gewicht van een schip De betekenis voor de rating	8
VKSJ-Oost in Schokkerhaven	11
De Aquaviva Restauratie	12
DCYR 2013 in beeld	16
Mijn klassieke bibliotheek SG Estafette	18
Hajo Olij een vakman op het water	20
De Klassieke Trukendoos deel 7	23
Bezoek aan de jarige Old Gaffers Association	26
Boordrecept	30
Colofon	31

Bestuursseinen

Het wel en wee van de VKSJ

Terugkijkend op een koud en nat voorjaar met daarop volgend een weerbeeld dat bijna perfect te noemen was en nu begin september nog steeds is. In die periode is een aantal evenementen georganiseerd, waarbij het evenement in Hellevoetsluis door uiterste inspanning van het DCYR-team, onder leiding van Marcel van Loosbroek, toch nog uit de hoogte getoverd kon worden. Een welgemeende pluim voor dat team. Daarnaast zijn diverse schepen uitgezworven van St Petersburg tot de Franse kust en niet te vergeten het rondje Verenigd Koninkrijk. Dit was het WEL en nu het WEE.

Helaas bereiken ons berichten over startlicenties voor elk der opvarenden van een deelnemend schip aan een door een watersportvereniging georganiseerde wedstrijd. Zin of onzin? Zodra er grote belangen gemoeid zijn met het winnen van een wedstrijd zullen er altijd lieden zijn die de wet naar hun hand willen zetten en handelingen verrichten die in strijd met de wet of reglementen kunnen zijn. Over de licentie-eis voor elk bemanningslid zijn de kampen verdeeld. De een vindt het een beperking, want op het laatste moment een opstapper meemen kan dan niet meer, en classificeert een licentie voor elk bemanningslid als geldklopperij. De ander vindt dat je van iedere opvarende een doopceel moet aanleggen, om aan de hand van die informatie iemand te kunnen diskwalificeren. Je kunt je afvragen of dit ook van toepassing is op een behoudsvereniging die een wedstrijd organiseert waarbij de hoofdprijs een pot verf kan zijn?

Maar wat, indien u met een wedstrijd die onder auspiciën van een watersportvereniging georganiseerd wordt mee wil doen? Helaas moet je dan hun regels voor deelname accepteren. Dergelijke zaken zetten aan tot denken, maar zal de geest van de VKSJ niet beïnvloeden; het is en blijft een behoudsvereniging voor klassieke scherpe jachten. Met als hoofdprijs respect en waardering voor de energie waarmee de leden hun schip restaureren en onderhouden.

Laat liefde voor het klassieke scherpe jacht prevaleren.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

juliet

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 2013 zijn:

Deadline kopij

1 februari

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.

Van de penningmeester

Contributiebetalingen worden soms teruggestort

Een aantal keren heb ik een bericht van leden/donateurs ontvangen die, na overmaking van het contributie/donatie bedrag, datzelfde bedrag weer retour gestort kregen. Soms met een bijlage waarop staat dat naam en nummer niet overeen komen. Ik heb zelfs van iemand gehoord dat er bij stond dat de betreffende bankrekening was opgeheven. Dat zorgde natuurlijk voor de nodige commotie. Het blijkt dat deze mensen de naam van de vereniging niet goed invullen.

Het gaat alleen maar goed met de volledige uitgeschreven naam: *Vereniging Klassieke Scherpe Jachten*. VKSJ, penningmeester of M. de Wit snapt de ING bank niet. Bij contributie/donatie betalingen het lidmaatschapsnummer en het factuurnummer vermelden, ook ter voorkoming van fouten mijnerzijds.

Automatische incasso

Natuurlijk kunt u voor het gemak van ons allemaal een formulier voor automatische incasso invullen. Dit formulier kunt u aanvragen bij: secretaris@vksj.nl. Eind maart wordt het contributie/donatie bedrag dan automatisch van uw bankre-

kening afgeschreven. U hoeft nergens aan te denken en ik hoef geen herinneringen rond te sturen.

Deze week heb ik 44 *tweede* herinneringen gestuurd. Drie daarvan kwamen retour omdat het e-mailadres niet meer goed was. Deze zijn alsnog per post verstuurd. Dat doet mij er ook aan denken dat we ook het contact verliezen als u uw gegevens op de site niet actueel houdt. Als u verhuist, uw telefoonnummer verandert of uw e-mailadres wijzigt, dan graag op de site (vksj.nl/leden) uw persoonlijke gegevens aanpassen. Ik hoop dat we zo portokosten en communicatiestoringen kunnen voorkomen of opheffen.

Marianne de Wit
Penningmeester



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
ASSURANTIERANTOOR

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

ADVERTENTIE

Te gast bij de VKSJ-zeilwedstrijden in Aalsmeer

Al maanden tevoren verheug ik me op Pinksteren. Sinds een paar jaar mag ik meezeilen op de Zuidenwind van Ronald de Jongh. De Zuidenwind is een 75 jaar jonge Sneekermeerkruiser die met liefde onderhouden wordt en dat is te zien. Het voelt als een voorrecht om mee te mogen. We overwegen om vrijdagavond al naar de haven te gaan omdat het zo leuk is om alle boten te zien binnenlopen. De aanhoudende regen houdt ons tegen. Dan maar zaterdagochtend naar de haven.

Zaterdag

We genieten van de ontvangst met koffie en taart en zijn blij alle deelnemers te ontmoeten. Met plezier kijken we hoe Kees de wedstrijd baan toelicht. Er zijn grappen te horen over de mogelijkheid om vast te lopen bij het rondenvan het eiland. Op het laatste moment krijgen wij mee dat we een extra boei van de snelvaarbaan moeten rondenvan. Heeft iedereen dat wel gehoord? We kijken voor de laatste keer naar de weerberichten. Die voorspellen niet veel goeds. Veel regen. We besluiten met tegenzin de katoenen zeilen niet te hijsen en voor dacron zeilen te kiezen. De start is spannend. We zijn met onze eigen start bezig en merken weinig van wat er achter ons gebeurt. Later horen we dat enkele jachten wel erg innig bij de start waren. Dat krijg je met zoveel verblindende schoonheden op het water.

De wedstrijd baan laat ons het hele meer zien. Het is koud, erg koud, en met een afnemende wind duurt de wedstrijd voor ons lang. De voorspelde regen blijft uit en daarmee is de keuze voor de kleinere dacron zeilen minder goed. We zien onze concurrenten snel uitlopen. Het geeft ons tijd om uitgebreid te lunchen, waardoor we de koude beter kunnen trotseren. We hebben tijdens de wedstrijd telefonisch contact met de Fladderak om na het niet nemen van de boei de wedstrijd baan toe te lichten. We hebben pret. Net zo veel pret als andere zeilers die ons vragen of we misschien ergens een verkeerde afslag hebben genomen. Het finishschip, een prachtige Favorietkruiser, ligt geduldig op ons te wachten. Eindelijk we hebben het gehaald.

's Avonds is er een zalig en uitgebreid diner, gevolgd door een lezing van Dick Hughes. Als ex-deelnemer aan de Osttar, de moeder van alle solozeilraces, heeft hij heel wat te vertellen. De lezing gaat over astronavigatie met een sextant en over eenvoudig gemaakte zelfstuurinrichtingen. Ook hieraan is te zien hoeveel voorbereiding en vrijwilligerswerk er in dit perfect georganiseerde evenement zit. Het is tot laat erg gezellig in het clubhuis.

LEZING VAN DICK HUGHES (RECHTS)
OVER ASTRONAVIGATIE



AANKOMST IN AALSMEER



OP WEG NAAR JACHTWERF VAN DAM.
FOTO: WIM GROOT

Zondag

Ook de tweede dag is weer overal aan gedacht, we krijgen zelfs uitgebreide lunchpakketten mee. De wedstrijd baan wordt toegelicht. Twee korte wedstrijden. En het weer zit mee. Geen regenvoorspelling en een lekkere wind. De keuze gaat uit naar de katoenen zeilen. Zuidenwind loopt fantastisch snel. We zien zelfs de zon, we waren bijna vergeten hoe de zon op je gezicht voelt. Het doet ons goed. Na de finish is snel de tweede start. We moeten opletten: de vlaggen zijn erg klein. Het is weer dringen en met een paar vlagen levert dat spannende momenten op. Tijdens het rondenvan van een boei wordt er zelfs een liefdevol duwtje uitgedeeld. Het evenement is een succes en niets kan dit verstoren. De glimlach blijft van oor tot oor. De keuze aan welke kant van het meer we zeilen is bepalend voor de uitslag. We zien onze concurrenten net voor ons finishen, maar zijn tevreden met de uitslag. Op de prijsuitreiking, met de beroemde tegels van Frederik Hoogerhoud (Strien), voelt iedereen zich winnaar.

's Middags is er tijd om de prachtige jachten van dichtbij te bewonderen. Oogstrelend zijn de lijnen. Mijn zwak voor een klassieker wordt herbevestigd. Wim 'Fladderak' de Groot relateert mijn gevoel door op te merken dat het onderhoud ook veel tijd kost. Ik zoek rustig verder op internet naar schoonheden en het is wachten voordat ik aan mijn zwakte toegeef. 's Avonds ontpopt Ronald zich als keukenprins en zorgt dat we heerlijke frietjes met kroketten eten. De vrijwilligersploeg geniet met recht nog wat extra na.

Verrassingsuitje

Maandag blijken we met de motorboot van Bob naar Oude Wetering te varen om de jachtwerf van de gebroeders van Dam - van het beroemde zeiljacht de Sarcelle II - te bezoeken. De tocht is al fantastisch. De mist trekt langzaam op en de natuur ontluikt.

Op de jachtwerf worden we groots ontvangen. De heerlijke broodjes paling en zalm met koffie en thee staan al klaar. Vervolgens kijkt iedereen zijn ogen uit. Wat een techniek, wat een vakkennis. Ik raak niet uitgekeken. De hele familie van Dam beantwoordt geduldig alle vragen. We mogen alles zien: van de afdeling houtverwerking tot die van de metaalbewerking. Ik ben nieuwsgierig naar het verplaatsen van de schepen. De uitleg over het glijden over vetblokken, ingesmeerd met frituurvet, fascineert me.

Op de werf staan vele schitterende schepen. Achterin staat een houten Duitse U klasse geduldig te wachten op een restauratie. Wat een mooie lijnen. Een stalen Koopmans die meerdere keren de wereld heeft overgezeild, bevestigt de kwaliteit van de werf. Mijn mond gaat langzaam weer open van verbazing als ik aan het bezoek terugdenk. Wat een verborgen juweel van Nederlandse vakkennis. Ik zou nog uren kunnen blijven rondkijken en alles willen vragen. De tocht terug vindt plaats in mist en regen. Het maakt niet uit, we glunderen allemaal en genieten rustig na. We hebben een top weekend achter de rug en verheugen ons nu al op komend jaar.

LAURENS LAIMBOCK



WIM VAN DAM GEEFT UITLEG.
FOTO: WIM GROOT

Het gewicht van een schip

De betekenis voor de rating

Voor het eerst is er aandacht voor de invloed van het gewicht van schepen op de prestatiemogelijkheden, uiteraard in samenhang met de aspectratio van de tuigage en de correctie voor de 'levende' ballastfactor. Met zijn drieën vertegenwoordigen ze de grote veranderingen in de nieuwe rating van de VKSJ. Het gewicht moet worden ingevuld; bij gebrek aan gemeten gegevens moet het gewicht worden geschat. De twee andere factoren zijn een directe afgeleide van de gemeten maten. Het belang van de aspectratio voor de effectiviteit van het tuig is al lang bekend. Manfred Curry en H.C.A. van Kampen schreven er over. En het effect van volk met de benen over de loefzijde is ook duidelijk. Het vermeende gewicht, echter, van stalen schepen vraagt om een nadere beschouwing.

Stalen schepen versus houten schepen

Zijn stalen schepen echt zo zwaar als vaak wordt beweerd? Hoe kunnen we het gewicht van -stalen- schepen ontleden? Eerst maar eens een materiaalvergelijking. Bij gelijke lengte en breedte wordt de gewichtsverhouding tussen houten en stalen schepen bepaald door de huiddikte en het soortelijk gewicht van het gebruikte materiaal. Het soortelijk gewicht van staal en zelfs aluminium is hoger dan dat van hout (zie kader 1)

Soortelijk gewicht	Soortelijk gewicht	
	droog	nat
Mahonie	0.54	0.60
Lariks	0.64	0.78
Grenen	0.65	0.70
Eiken	0.70	0.80
Teak	0.75	0.80
Aluminium	2.8	n.v.t.
Staal	7.8	n.v.t.

KADER 1

Als het soortelijk gewicht wordt omgezet in huiddikte dan komt een houten romp van 22 mm dik overeen met een aluminium romp van ongeveer 5 mm. Een stalen romp van 3 mm dik komt echter overeen met een houten schip van 30 mm dik. Gaan we uit van een houten romp van 22 mm dik, dan is een stalen romp van 3 mm dik ongeveer 36% zwaarder; door minder constructieve versterkingen zal het in de praktijk op ongeveer 30% neerkomen. In deze vergelijking zijn dekconstructie, inrichting, uitrusting en tuigages niet meegenomen. Doe je dat wel dan kom je met een huiddikte van 3 mm waarschijnlijk op een 20 tot 25% hoger gewicht. Aanvangsstabiliteit door ballast en vormstabiliteit door breedte op de waterlijn blijft eveneens buiten beschouwing. Deze redenering gaat op voor de kleinere stalen schepen. Grotere houten schepen, waarvan de huiddikte meer bedraagt dan 22 mm zijn niet of niet veel lichter dan vergelijkbare stalen schepen van dezelfde lengte.



GAZELL KLAAR VOOR TEWATERLATING



ZEILPLEZIER OP DE GAZELL

De conclusie die hieruit valt te trekken is dat kleinere houten en stalen schepen wat betreft hun gewicht minder verschillen dan we geneigd zijn te denken. Maar, pas bij schepen van ongeveer 13,5 m lengte gaat het verschil weg en kan zelfs in het voordeel van stalen schepen uitvallen.

KADER 2

Folkbat als voorbeeld

Houten schepen zijn alleen dan veel lichter wanneer er een geringere huiddikte wordt toegepast dan gebruikelijk voor de maat van het schip. Bijvoorbeeld 14 mm (Folkbat) i.p.v. 22 mm. Hoe dikker de houten huid, hoe geringer het gewichtsverschil. Overigens is de gemiddelde huiddikte bij overnaadse bouw natuurlijk groter dan de plankdikte. Bij een romp met 12 gangen per zijde, is de gemiddelde huiddikte zo'n 20% hoger dan de plankdikte. Voor een Folkbat dus zo'n 17 mm.

Gegeven het totaalgewicht van de Folkbat van 2150 kg, met 1050 kg in de kiel, bij een lengte van 7,60 m, is een rompgewicht exclusief kiel te berekenen van 1100 kg. 900 kg daarvan is toe te rekenen aan rompschaal met dek en opbouw. De resterende 200 kg is toe te schrijven aan mast, giek, zeilen, lijnen, anker en overige uitrusting en inrichting.

Zou de Folkbat met 22 mm gemiddelde gangdikte gebouwd zijn, zou de rompschaal waarschijnlijk ca. 200 kg zwaarder uitgevallen zijn. Met andere woorden, een Folkbat met 22 mm huiddikte brengt 2350 kg op de weegschaal.

Wonder boven wonder komt dat dan weer aardig overeen met het gewicht van een Boemerang, die 15 mm overnaadse huidgangen heeft, maar waarin ook nog een inboardmotortje schuilt en een interieur met 4 slaappleatsen. Gewicht: 2470 kg.

In 3 mm staal gebouwd zou een Folkbat een rompschaal van ca. 1430 kg hebben ((900 kg + 200 kg) x 1,3), waardoor het schip bij gelijke ballast van 1050 kg en 200 kg voor tuig en uitrusting, een totaalgewicht van 2680 kg op de schaal brengt.

Zou deze Folkbat aangepast zijn aan het zwaardere gewicht van de romp en wat voller op de waterlijn zijn getekend ten behoeve van extra aanvangsstabiliteit, dan zou een deel van het extra rompgewicht in mindering kunnen zijn gebracht op de ballast van 1050 kg. Reken met 250 kg minder ballast i.v.m. bredere spantvorm. Met een resulterende ballast van 800 kg zou een totaal gewicht van 2430 kg resteren, bij een ballastpercentage van ca. 33%.

Dat lijkt opeens heel erg veel op waarden die passen bij Nederlandse ontwerpen voor kleinere stalen toerscheepen. Maar ook weer op de Boemerang en de iets grotere Jupiter. Vraag is natuurlijk of deze verhoudingen ook zijn door te trekken naar andere schepen en scheepstypen.

Door de gekozen huiddikte van stalen en houten schepen, de bouwwijze, door de rompvorm en ballast krijg je verschillen die er voor zorgen dat en zoveel verschillende schepen zijn. Maar, op enig moment willen de leden met hun mooie schepen wedstrijdes varen, dan moeten die verschillen door middel van een ratingformule kunnen worden weggepoetst. Daarvoor meten we maten, stellen we uitrusting en inrichting vast. En daarvoor willen we het gewicht weten.

Gewicht vaststellen door wegen of meten

Het is vaak niet bekend hoeveel een schip weegt. Daar kunnen meerdere redenen voor zijn: het gewicht is niet geadministreerd of de gegevens zijn verloren gegaan. Wellicht is het gewicht nooit vastgesteld of is het niet meer actueel door aanpassingen aan het schip. Welke methoden zijn er om naderhand het gewicht vast te stellen? De kraanbaas, die eens in de zoveel tijd het schip op de kant takelt, ziet dat het schip vele tonnen weegt. Maar ja, dat zijn andere tonnen dan die welke de waterverplaatsing respectievelijk het gewicht voor de rating bepalen. De kraanbaas weegt ook de wintertent en de volle brandstoftank. Verder hangt de baard er nog aan en worden de singels, de kabels en de interne weerstand van het systeem meegewogen. Het op deze manier verkregen gewicht is zeer onbetrouwbaar. Voor een betrouwbare weging moet je alle variabele en onzuivere waarden van het bruto kraangewicht aftrekken. Dat wordt in het algemeen niet gedaan en voor de rating is het raadzaam de 'kraanwaarde' met een korreltje zout te nemen.

Metten van het gewicht is ook mogelijk. De waterverplaatsing is af te leiden uit de scheepstekening. Waarschijnlijk heeft de ontwerper het gewicht of de waterverplaatsing al bepaald en is tijdens de bouw gecontroleerd of het ontwerp trouw is gevolgd.

Als toelichting de volgende informatie. Bij een groot aantal klassen was geen of slechts een minimum gewicht vereist (Nationale Kreuzer). Andere klassen kenden zoveel voorschriften met betrekking tot dimensionering van de romp en materiaalgebruik, dat een gewichtsvereiste als zodanig praktisch overbodig was (bijvoorbeeld bij mR klassen van de International Rule). Weer andere klassen gingen uit van gewicht gekoppeld aan de dimensionering van de romp (bijvoorbeeld bij de scherenkruisers).

Bij de RORC werd de waterverplaatsing niet gemeten, maar werd het (totaal)volumen van de romp benaderd, waarbij een groot volume leidde tot korting in de ratingformule.

Vaak ook was er geen eenduidige gewichtsaanduiding. Engelse schepen worden vaak in Thames measurement tons aangeduid. Dat geeft geen inzicht in het gewicht van de boot, hoogstens in de (totaal)volumemaat. De Duitse KR-meetreglementen, evenals de Zweedse Östersjö-reglementen, kennen bij gebrek aan een door weging of tekening bepaalde waterverplaatsing, een formule om het gewicht te schatten. Belangrijkste factoren zijn: de waterlijnopervlakte, de hoogte (inwendig) te meten ter plekke van het grootspant op 55% van de LWL, 1/8 uit het midden, van de waterlijnhoogte tot de scheepshuid en de huiddikte. Bij stalen schepen wordt dan een correctie toegepast voor de geringere huiddikte.

„Gewicht is belangrijk, maar alleen echt bepalend in relatie tot de factoren lengte, zeiloppervlak en vorm en de manier waarop die elementen in het ontwerp zijn samengevoegd.“

Bij de CR regels worden per klasse basiswaarden voor de verschillende maten als breedte en gewicht genoemd, waarbij voor afwijkingen naar boven en beneden correcties worden toegepast. De uiterlijke kenmerken en verhoudingen van de schepen zijn daardoor direct afgeleid van de zwaarte van de correcties. Door de individuele interpretatie van de ontwerper verschilde het ene schip veel van het andere. Het was verplicht om op de meetbrief van CR klasseschepen het gewicht te vermelden.

KADER 3

Eenheids- en constructieklassen

Kennelijk werd dit gegeven ook vroeger reeds belangrijk zo niet onmisbaar gevonden. Bij eenheidsklassen werd per definitie een minimum gewicht vastgesteld en bij constructieklassen was er ofwel een minimum gewicht ofwel werden aan het gewicht consequenties verbonden met betrekking tot de overige maatvoering. De Universal Rule van Herreshof was daarvan het eerste voorbeeld.

Gewicht is belangrijk, maar alleen echt bepalend in relatie tot de factoren lengte, zeiloppervlak en vorm en de manier waarop die elementen in het ontwerp zijn samengevoegd.

Afhankelijk van het regime waaronder het schip werd gebouwd of geklasseerd, varieert het gewicht, maar niet alleen dat. Ook de gewichtsverdeling tussen romp en ballast, de diepte van de romp en de plaatsing/diepte van de ballast variëren. Vormen en verhoudingen werden gekozen omdat er voordelen te behalen waren in de rating die groter waren dan het verlies aan snelheid, dan wel omdat voordelen in de snelheid konden worden gevonden die niet in de rating werden bestraft.

Gevolg was dat diegene die het beste de klasse/meetvoorschriften kon interpreteren, de meet- en rating regels kon uitbuiten. Gevolg was ook dat er zowel in de eenheidsklassen en in de constructieklassen sprake is geweest van een 'wapenwedloop'. De resultaten van het werk van al diegenen die mee hebben gedaan aan deze wedstrijd en ook van diegenen die dat niet deden, vormen samen de populatie van de klassieke scherpe jachten. In een volgend artikel zal ik op de oorsprong van de verschillende klassen en typen, zoals die voorkomen bij de VKSJ, dieper in gaan.

Zonder gewicht vaart niemand wel

Gewicht is van belang, omdat het de waterverplaatsing bepaalt. De waterverplaatsing zegt, in combinatie met de waterlijn lengte, iets over het snelheidspotentieel van de romp. Iets betekent dus niet alles, de vorm doet er ook toe, maar daarover in een volgend artikel meer. Het snelheidspotentieel van de romp is een gegeven, belangrijk is het om dat waar te maken.

Het resultaat wordt voornamelijk bepaald door de verhouding tussen zeiloppervlak, gewicht en de verhouding tussen zeiloppervlak en het nat oppervlak. Die geven inzicht in de verhouding tussen (wind)kracht en (water)weerstand. De laatste kent wrijvingsweerstand, golfweerstand en overige weerstand (denk aan golfslag en/of verlijeren). De wrijvingsweerstand wordt bepaald door de gladheid van de romp, het deel van de romp dat met het langsstromende water in aanraking komt en de snelheid van het schip. Met de snelheid neemt de wrijvingsweerstand toe.

De golfweerstand wordt bepaald door steilheid en de hoogte van het golfsysteem. De lengte van het golfsysteem (van golftop tot golftop, gemeten in de vaarrichting van de boot), correspondeert met de actuele snelheid van het schip. De golfweerstand neemt niet gelijkmatig toe, maar vertoont een soort bult, waar weinig schepen overheen kunnen komen.

Bij lage snelheden is de wrijvingsweerstand overheersend, bij hogere snelheden is de golfweerstand bepalend. Bij lagere snelheden is de verhouding zeiloppervlak en nat oppervlak van belang, bij hogere snelheden is dat de verhouding tussen lengte en gewicht en zeiloppervlak. Het vermogen om door de wrijvings- en golfweerstand heen te breken wordt bepaald door het samenspel tussen zeildragendvermogen en zeiloppervlak, de displacement/length ratio en tenslotte door de vorm van het schip. Daarbij speelt een goede verdeling van de waterverplaatsing over de lengte van het schip een rol, maar ook een mooi vlak of verticaal lossend achterschip. De verdeling van de waterverplaatsing over de lengte van het schip heeft niet alleen grote invloed op de weerstand bij hogere snelheden, het beïnvloedt ook de wijze waarop het schip zich onder helling gedraagt. Te weinig waterverplaatsing voor, laat de boot onder helling duiken terwijl het achterschip dan omhoog komt, waardoor het schip de neiging heeft uit het roer te lopen.

Het gewicht, de waterverplaatsing is dus een aspect dat erg bepalend is voor het vaargedrag van een zeilend vaartuig. Daarbij bepaalt de totale massa van het schip in relatie met de kracht van het zeil ook nog eens hoe snel het schip kan accelereren naar zijn (potentiële) maximum snelheid. Tegenover het voordeel van een laag gewicht voor het acceleratievermogen, staat het nadeel van het weinig doorzetten bij golfslag tegen of wegvallende wind.

MAARTEN LAMPE
GAZELL

VKSJ-Oost *in Schokkerhaven*

Sinds enige jaren organiseren Ab van Beek en ik een evenement voor de leden van de VKSJ die qua ligplaats meer georiënteerd zijn op het oostelijk deel van het IJsselmeer. Deze zomer vond het plaats van 5 tot 7 juli. Schokkerhaven ligt aan het Ketelmeer en heeft veel te bieden, zoals beschut vaarwater, talloze ankerplaatsen in een prachtige omgeving en niet in de laatste plaats een goed restaurant met redelijke prijzen.

Het was al jaren mijn wens om met mijn Zweedse Schone (Neptune Scherenkruiser) naar 'ons' evenement te gaan. Doordat de Ramspolbrug tussen het Zwarte Meer en het Ketelmeer inmiddels verhoogd is naar veertien meter kan ik nu zeilend onder deze brug door. Voorheen was de doorvaarthoogte maar zes meter en werd hij niet bediend voor schepen zonder motor. Dus zaterdagmorgen vroeg gestart in Genemuiden om op tijd voor de gezamenlijke tocht over het Ketelmeer te zijn. Goede wil aanwezig, maar helaas geen tot weinig wind. En wat er stond draaide zo ongeveer elke vijf minuten naar een andere richting. Spinnaker erop, genua eraf, boom erin en er weer uit, het houdt je wel lenig.

Geen telefoon bij ons (wie gelooft dat nog tegenwoordig) dus ik kon niet bellen dat ze maar vast moesten gaan varen voor een rondje om het Ketelmeer. Uiteindelijk rond half drie in Schokkerhaven waar het voor wat betreft de VKSJ uitgestorven was. Zoekend op het Ketelmeer zagen wij het profiel van een klassiek scherp jacht, de 6 Meter Hakahala van Jan Mateboer. Dus maar die kant opgevaren en al snel de anderen in beeld gekregen. De wind was inmiddels iets toegenomen en daardoor hebben we toch nog lekker gezield. Uiteindelijk telden we een tiental schepen waaronder de Argo Navis van onze penningmeester Marianne.

Heerlijk geborrel op de steiger, waarbij vermeld moet worden dat Theo Linssen van de Nepenthe, zoals ieder jaar, voor iedereen voortreffelijke witte wijn schonk. Iedereen ging mee uit eten en dat was erg gezellig. Dankzij het prachtige weer konden we daarna nog lang bij elkaar in de kuip zitten. Wim van de Fladderak had naar oud-recept Schokkermoppen gebakken en schonk daar ook iets kruiderigs bij waarvan ik me alleen nog herinner dat het erg plakte.

De volgende morgen voor ons geen gehaast om op tijd thuis te komen, maar alle tijd om met elkaar na te praten. Gelukkig stond er nu wel een lekker windje en zo zijn Ans en ik al kruisend weer richting Genemuiden gevaren. Erg leuk om weer eens geheel zonder motor te varen. Als je nou van een evenement houdt waarbij niets hoeft en het erg gezellig is, kom dan volgend jaar ook naar Schokkerhaven. Van harte uitgenodigd!

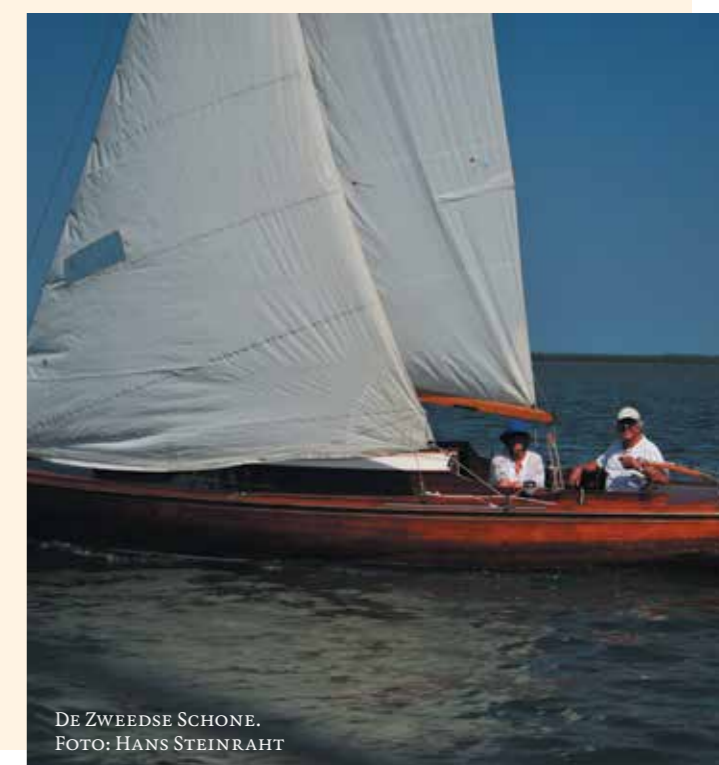
JACK LEISINK



WEINIG WIND OP HET KETELMEER.
FOTO: WIM GROOT



BORREL IN SCHOKKERHAVEN.
FOTO: WIM GROOT



DE ZWEDSE SCHONE.
FOTO: HANS STEINRAHT

De Aquaviva, een klassieker uit 1911

De Aquaviva is al eenendertig jaar onder verschillende namen een vaste kracht in de vereniging. Ook heeft ze al meerdere restauraties ondergaan. Als Second Lady was zij bij de eerste wedstrijd van de VKSJ in Volendam aanwezig, waarna ze onder de naam Helleveeg en in eigendom van Hans Kramer jarenlang deel uitmaakte van de vereniging. De huidige eigenaar Hans Jonker heeft een zeer bijzonder restauratieverhaal en doopte het schip Aquaviva.

Ik leerde Hans kennen tijdens het dertigjarig jubileumweekend in Enkhuizen. Het weekend dreigde door een tekort aan deelnemers niet door te gaan. Het actief benaderen van leden redde uiteindelijk een fantastische evenement. Een telefoontje was genoeg om de Aquaviva met Hans in Enkhuizen aanwezig te laten zijn. Daar kwam ik in contact met Hans en ik was onder de indruk van zijn verhaal. In Edam aan de Nieuwe Haven onder het toezicht oog van vrouwe Charitas ontstaat onderstaand verslag en krijg ik een fotoboek mee om dit verhaal te illustreren.

Waarvan ken je de VKSJ?

Ewout Akkerman, de eigenaar van de *Zilveren Kruis* leerde ik beginjaren tachtig kennen op de werf van Nicolaas Witsen in Alkmaar. Hij was een van de eersten die met zijn schip actief lid werd van de vereniging. Ik heb in die beginjaren veel bemand op de *Zilveren Kruis* en werd als het ware besmet met het VKSJ-virus.

HANS EN COBY,
MET HET WAKEND OOG VAN VROUWE CHARITAS



Hoe ben je watersporter geworden?

Als achttienjarige leende ik vaak een schakel op een trailer van een buurjongen om op het Alkmaardermeer alleen te gaan zeilen. Ik heb daar altijd erg van genoten. En zodra ik daar zelf toe in staat zou zijn wilde ik een boot kopen. Trouwen met mijn buurmeisje Loes, verhuizen naar Hoogwoud en het krijgen van kinderen maakten dat ik deze droom pas in 1983 realiseerde. De droom werd een Avance 27 van Peter Norlin, de Blue Stripes, in wedstrijdvoering. Met dit schip heb ik met Loes en mijn kinderen veel op het IJsselmeer gevaren en tegelijkertijd heb ik veel bemand op de *Zilveren Kruis*.

Wat vind je typerend voor die tijd?

Ik werkte als timmerman en behaalde ondertussen mijn papieren om als kraanmachinist aan de slag te kunnen gaan. De toenmalige eigenaar van Nicolaas Witsen wilde de werf nieuw leven in blazen en daardoor kon ik daar als kraanmachinist



KAJUIT EN DEK ZIJN VERWIJDERD

en manasje-van-alles aan de slag. Ik werkte dus in de watersportbranche en maakte de ontwikkelingen in de watersport van dichtbij mee, hetgeen mij vele kansen bood. In 1989 verkocht ik de Avance en kocht een Trintel, de Compaan. Het klassieke virus begon toen al te werken. VKSJ-lid kon je in die tijd nog niet worden met zo'n stalen schip. Hout, smal, lang en kruip door sluip door waren de selectiecriteria. Begin jaren negentig ruilde Hans Kramer de *Helleveeg* in voor een Amerikaans schip en kwam de *Helleveeg* voor de kant te liggen bij Witsen. Er kwam geen koper opdagen en in 1994 kon ik de Compaan inruilen voor deze klassieker uit 1911. Trots werd ik lid van de VKSJ. Het schip doopten we *Aquaviva* naar een meertje in de Dordogne, waar we een jaar eerder met elkaar een prachtige vakantie hadden gehad.

Heb je de Helleveeg nog gekeurd of laten keuren voor je ruilde?

Ik was er van overtuigd dat ik een gezonde klassieker met historie kreeg, waar wat extra onderhoud aan nodig was. De romp stond in het polyester, het interieur oogde gezond, de motor startte, maar de zeilen waren uitgezeild.

Wat wist je nog meer van het schip?

Ik kende het schip uit de beginperiode van de VKSJ. Frans van Leeuwen kende het schip nog van voor die periode. Hij dacht dat het zelfs nog in Indonesië had gevaren voor de Tweede Wereldoorlog. Het had toen een boegsprietje en een tweede mast en was yawlgetuigd met een aap. Men classificeerde het schip als een internationale 8 meter, maar ik denk dat het een 90 kwadraat is geweest. Die Leidse en Katwijkse jongens hebben het schip gepolyesterd, een meter van de kont afgezaagd en een stuurwiel met stuurkuip aangebracht.

Hoe verging je het zeilen met je nieuwe aanwinst?

Tot 1996 hebben we leuk gevaren met het schip. De 24 uren hebben we dat jaar niet kunnen afmaken omdat de genuarails uit het dek kwamen. In september van dat jaar wilde ik nog een weekend op het wad doorbrengen. Op vrijdagavond zijn we naar Den Oever gezeild om vandaar zaterdag verder te gaan. In de loop van de nacht werd ik ziek. Ik kreeg een opgezette nek en een dikke keel en besloot naar huis te gaan. Uiteindelijk bleek in het ziekenhuis dat ik gevoelig ben voor schimmelinfecties. Mijn conclusie was dat de *Aquaviva* hier de oorzaak van was. Ik heb een stuk van het plafond en toen nog een plafond verwijderd en ben me rot geschrokken. Van de herinnering aan de schimmels die ik toen zag, krijg ik nu weer kippenvel.

Het restauratieproject

Heb je toen nagedacht over een plan?

We waren inmiddels naar Edam verhuisd en ik werkte als kraanmachinist op een 100 tons kraan voor Plomp. De boot lag bij de watersportvereniging in Edam en daar zette ik in het najaar de schepen op de wal (het parkeerterrein), dus ook de *Aquaviva*. Een plan had ik niet, maar ik heb met een kettingzaag het dek en

de kajuit van de romp gezaagd en in een vuilcontainer gestort. Een tent van zeildoek over het schip moest het beschermen tegen weersinvloeden en ik kon beginnen aan het nieuwe dek.

Hoe verliep je restauratie?

Het voorjaar en de zomer van 1997 zijn zonder meer dramatisch voor mij geweest en dit heeft een grote invloed op het restauratieproject gehad. Mijn vrouw overleed aan de gevolgen van borstkanker en tegelijkertijd werden mijn beide kinderen ziek van een salmonellavergiftiging. De dreunen die ik toen kreeg zijn van enorme invloed geweest op hoe het verder is gegaan.

LEGGEN VAN EEN NIEUW DEK



EEN PRACHTIG NIEUW DEK

Hoe ging je verder?

Werken, werken en nog eens werken, heeft me als overlevingsstrategie op de been gehouden. De belangrijkste stappen die toen zijn gezet, waren het schip binnen in de loods van Ruud van Drunen krijgen en gewoon blind aan het werk gaan. Een waarschuwing kreeg ik, toen ik met de kraan op een file inreed en hem nog net op tijd in de berm kreeg. Ik heb Plomp gebeld, ben uitgestapt en naar huis gegaan. Ondertussen had ik Coby leren kennen. Mijn kinderen, schoonzoon en Coby waren een enorme steun in die tijd. Ziektewet, verlof en focussen op de restauratie hebben mij het verlies van Loes helpen verwerken tot het noodlot opnieuw toesloeg.

Wat bedoel je met noodlot?

Mijn schoonzoon overleed plotseling aan de gevolgen van een hersenbloeding. De shit begon dus nog een keer. Het werd dus weer werken, werken. Bij Plomp maakte ik dagen van vijf tot vijf en daarna werkte ik van zes tot twaalf aan de boot. Ik sliep er nog net niet. Anderhalf jaar lang heb ik zo geleefd. Uiteindelijk heeft het mij over de tragische gebeurtenissen heen geholpen. In het voorjaar van 2000 was het dan eindelijk zover. Ik was aan het einde van mijn fysieke mogelijkheden, maar het schip was klaar.

Hoe heb je na deze enorme inspanning weer een normaler leven gekregen?

Het voorjaar van 2000 is een feestelijke ontlading geweest. Het schip te water, veel positieve aandacht voor het resultaat en uiteindelijk zeilen met het bijna nieuwe schip. Het werd wennen aan een rustiger bestaan, maar varen vergoedde veel.

De uitvoering

Heb je nog werk uitbesteed?

De aanwezige mercedesdiesel is in Den Helder gereviseerd. Ik heb hem zelf weer in het schip geplaatst en aangesloten. De elektrische installatie is verzorgd door een gepensioneerde elektrische ingenieur, die er met veel plezier aan heeft gewerkt. Ruud van Drunen, inmiddels een vriend geworden, heeft geholpen met het lamineerwerk, zijn oude vak.

Hoe heb je het interieur bedacht?

Ik wilde in de kajuit stahoogte en rond het tafeltje kunnen lopen. Dit bepaalde dus de hoogte en grote van de kajuit. De lengte en de hoogte van de banken heb ik op mijn lengte (1,85 m.) gemaakt. Onder het aanrechtblok zit een 60 liter Vetustank, als compensatie voor dit gewicht heb ik de accu's aan de andere zijde geplaatst.

Heb je nog materiaal hergebruikt?

Het bestaande teak dek heb ik er zo goed mogelijk afgehaald. De oude delen zijn opnieuw geschaafd, gefreesd en hergebruikt. De oude mast en giek zijn kaal gehaald, opnieuw verlijmd en hergebruikt.

Hoe is de nieuwe dekconstructie gemaakt?

Op de nieuwe dekbalken is een zestien mm. dikke okoume hecht-houtplaat geplaatst. Op deze plaat is een glasmat in de epoxy aangebracht. Hierop heb ik met sikaflex het nieuwe teakdek gelijmd en geschroefd. Het kajuitdak is gemaakt van schrootjes met daarop een hechthoutplaat. Deze plaat is weer afgewerkt met een glasmat in de epoxy. De nieuwe kajuitbalkjes heb ik van sitkaspruce gelamineerd.



DE HELE KAJUIT WORDT VERVANGEN



BINNENZIJDEN VAN HET KAJUITDAK



RESULTAAT OM TROTS OP TE ZIJN

PLAATSING MOTOR



FEESTELIJKE TE WATERLATING



Enkele cijfers en materialen

L.o.a.: 13.45 m.	Huid: Mahonie en een glasmat in de polyesterhars
L.w.l.: 9.45 m.	Spanten, stevens en kiel: Eiken
Breedte: 2.80 m.	Dekbalken: Merantie en Mahonie
Diepgang: 1.85 m.	Rondhouten: Spruce
Waterverplaatsing: 10.000 kg	Lengte mast: 16.50 m.
Ballast: 5000 kg	Lengte giek: 4,80 m.
Zeiloppervlak:	Motor: Mercedes 40 pk.
Grootzeil: 38 m ²	Schroef: vaste 3 bladschroef
Fok: 39 m ²	
Genua: 52 m ²	
Gennaker: 135 m ²	

Hoe heb je de restauratie gefinancierd?

Een prettige bijkomstigheid, ondanks alle tragiek van het overlijden van Loes was dat er geld vrij kwam uit een levensverzekering, waaruit de restauratie is betaald.

Wie koos je als zeilmaker?

De inmiddels failliete T.D. sails uit Edam heeft een fantastische set nieuwe zeilen geleverd, bestaande uit een Grootzeil, Genua, High Aspect en Gennaker.

Heb je nog adviezen voor andere VKSJ-leden?

Mijn mast heb ik na het kaalhalen en opnieuw verlijmen in de epoxy gezet. Om het goed te doen heb ik er tien lagen opgebracht. Na vijf jaar bleek dat er toch beschadigingen aan zo'n laag komen en het inwateren dan begint. Er kan dan wel water in, maar heel slecht uit. Hij is opnieuw kaal gehaald en in de gewone lak gezet. Dit voldoet veel beter.



AQUAVIVA IN VOLLE GLORIE

Dit aangrijpende menselijke verhaal over dromen van een schip, het noodlot, verdriet, doorzettingsvermogen met uiteindelijk plezier heeft veel indruk op mij gemaakt. Ik hoop dat Hans en Coby er in slagen, een in België wonende Duitser als mede-eigenaar van het schip te interesseren, zodat ze nog lang plezier van de Aqua Viva kunnen hebben.

GERRIT KLOOSTER
FOTO'S SCANNEN EN BEWERKEN: TON PUT.

DCYR 2013 in beeld

foto's van Jet Idskes



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 of 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 schrijft telkens iemand anders een artikel. De keuze van het thema is helemaal vrij. Aan het eind van het artikel geeft de schrijver of schrijfster het stokje over naar de volgende deelnemer aan de estafette, die hij/zij zelf benadert.

In dit nummer een artikel van Frank Zomerdijk.

Mijn klassieke bibliotheek

Als een boekenliefhebber informatie zoekt...

Toen ik eind 2003 Ondina kocht stond ik voor een raadsel. Ik had een restauratieproject gekocht, gebouwd op een werf (Luke & co) die niet meer bestond en waarvan verdere informatie ontbrak. Zelfs in Engeland leek er, ondanks de bekendheid van de werf, niet veel meer te vinden. Wat er aan het schip gedaan moest worden was wel duidelijk. Maar hoe? Navraag bij VKSJ-leden leverde wel wat op, maar de adviezen liepen nogal uiteen. Gelukkig was het internet al aardig op dreef en kwam er steeds meer informatie online. In watersportbladen werd aandacht besteed aan oude, zeldzame bronnen, vaak boeken. Lang vergeten auteurs werden geciteerd over techniek, zeilvoering, wedstrijdzeilen en sociale aspecten. Via internet kon ik deze boeken opsporen. Boeken die voorheen zeldzaam en onbereikbaar leken, bleken nu in allerlei versies, drukken en talen verkrijgbaar. Mijn originele bronnen kwamen dus binnen handbereik.

In eerste instantie zocht ik alleen boeken uit de periode van Ondina's bouw. Herdrukken en staat van de boeken waren niet belangrijk. Het ging om informatie. Maar ik ben altijd al een boekenliefhebber geweest.

Mijn verzameling groeide. Naast technische boeken vond ik oude tijdschriften, reisverhalen, fotoboeken, bibliografieën, speciale uitgaven, gidsen, catalogi, brochures.... Ik zocht al snel de mooiere uitgaven. Inmiddels is dit uitgegroeid tot een kleine bibliotheek en vind ik nog maar zelden iets aanvullends. Ik heb mijn verzameling wel begrensd in tijd (± 1860-1940) en tot 'zeilende pleziervaart', met een paar uitzonderingen.

Mijn collectie bijzondere uitgaven

Bijzondere uitgaven zijn bijvoorbeeld een vroege uitgave van *The Riddle of the Sands* van Erskine Childers (1903) en van Slocum's *Sailing alone around the World* (1899). H.F. Speed's *Small yachts and Sailing Canoes* (1882) is een van mijn favorieten. Hij vertelt mooi en grappig over zijn zeilreizen, ook naar Nederland, in zijn kleine canoe yawls. Mijn exemplaar is door Speed aan McWhirter (de bouwer van zijn scheepjes) geschonken, met de complimenten van de auteur. Heel bijzonder is een aantal boeken uit de oude bibliotheek van Claude Worth - de Engelse zeiler en auteur - waaronder een eerste druk van Domizlaff's *Dirk II in Norwegen*. Dit exemplaar is door de auteur aan Worth geschonken en zijn begeleidende brief, waarin Domizlaff zijn bewondering en respect voor Worth betuigt en hem de inspirator voor zijn reizen noemt, is in het boek gelijmd. Dirk II kwam ik deze zomer in Cowes nog tegen en ik kon de eigenaar een scan van deze brief sturen.

Sommige zeldzame uitgaven zijn ter ere van speciale gelegenheden, zoals een boek over eigenaar Charles Paine en ontwerper Stanley Burgess na het winnen van de America's cup door hun Volunteer in 1887. Andere zijn standaardwerken, zoals die van Kemp, Fox en Loyds.

Ik heb veel 'travellogues', een vooral in Engeland populair genre, dat het midden houdt tussen een logboek, reisverhaal en reisgids. Frank Cowper begon in 1892 zijn 5-delige reeks *Sailing Tours* waarin hij in vijf jaar tijd iedere geul en kreek langs de Engelse en Noord-Franse kust verkende, in kaart bracht en omschreef, omdat hij de toen ge-

bruikte Admiralty Charts niet gedetailleerd genoeg vond voor jachten. Samen met Arthur Underhill, oprichter van de Cruising Club en schrijver van *Our Silver Streak* - een pilot gids voor de zuidkust van Engeland - was hij een pionier op het gebied van het maken van zeilgidsen. Mooie lectuur!

Veel succesvolle jachtontwerpers gaven boeken uit over hun werk, of het werd door anderen uitgegeven. In mijn collectie staan boeken over onder andere Abeking & Rasmussen, Maurice Griffiths, William Atkin, John Alden, Philip Rhodes, Herreshoff, GL Watson, Phil Bolger. Ook zeilers schreven biografieën of over de historie van hun schepen. Er is ook curiosa bij: oude logboeken en persoonlijke fotoalbums, een uitgebreide brochure van Herreshoff uit de jaren dertig, toeristenfolders van rond 1890, jaaruitgaven van clubs en een enkel stripverhaal (±1900).

Technische en historische hulp bij Ondina's restauratie

Een andere categorie zijn de technische boeken. Boeken specifiek over scheepsbouw, zeilen, gaffeltuig, spriettuig of over bepaalde scheepstypen. Boeken gewijd aan lijnenplannen, beslag of werven. Voor de restauratie van Ondina heb ik dit soort boeken het meest bestudeerd, met name om te leren over materiaalgebruik en constructiemethoden. Ik vond er spantenplannen voor het terugbouwen van de afgezaagde kont, welke materialen voor welk doeleinde het beste geschikt zijn, hoe je de maat en vorm van een gaffeltuig berekent, hoe je de zeilvoering van een langkieler bepaalt, etc.

Ondina is altijd Lloyds geregistreerd geweest. Daarin staan gegevens zoals de oorspronkelijke waterlijn lengte, zeiloppervlak, ontwerper, bouwer, informatie over eigenaren en clubs waar zij lid van waren. Via internet kon ik weer meer over deze eigenaren, de bouwer

en de werf te weten komen. Bij de werf staan alle daar gebouwde schepen, netjes gerangschikt, genoteerd. Zo kon ik 'zusterschepen' zoeken en overeenkomstige kenmerken met Ondina achterhalen.

Tijdschriften bleken een grote bron van informatie. Hierin werden lijnenplannen gepubliceerd en besproken en was er werfnieuws. De werf Luke & co kwam daar vanaf ±1890 in voor. In 1906 is daar Ciris gebouwd, net na Ondina en volgens nagenoeg dezelfde lijnen. In *The Yachtsman* werden deze lijnen gepubliceerd. Luke & co was in die tijd op haar hoogtepunt en hun lijnenplannen werden beschreven als een toonbeeld van goede en moderne ontwerpen. Door Ciris' lijnenplan te schalen en over de door mij gemeten en getekende Ondina te leggen kon ik ze vergelijken. De gelijkenis was verbluffend! Ik vond in tijdschriften reisverhalen met Ondina, ingezonden brieven van voormalige eigenaren en wedstrijduitslagen. Ik kwam informatie over andere VKSJ-schepen tegen. Dat heb ik vaak naar de eigenaren doorgestuurd. Over Luke & co heb ik uiteindelijk een Engelstalige Wikipedia pagina geschreven.

Indeling bibliotheek

Een van de problemen van een boekenverzameling is ruimte. In het fotoboek *Libraries* van Candida Höfer las ik het voorwoord van Umberto Eco over zijn ideale bibliotheek. Hij beschreef hoe men vroeger, onder andere uit ruimtegebrek, de indeling volgens een speciaal register op thema maakte en de boeken op grootte sorteerde. De bovenste planken dicht op elkaar en naar onderen ruimer. De boeken werden dus niet alleen naast elkaar maar ook boven elkaar gerangschikt voor een optimale vulling, met een register om alles terug te kunnen vinden. Niet de meest toegankelijke versie, maar wel praktisch.

Ook ik heb ruimtegebrek en heb deze indeling, de *Venetiaanse Bibliotheek*, overgenomen. Maar met de toegankelijkheid van mijn boeken valt het wel mee: iedere geïnteresseerde is van harte welkom in Rosmalen. En dat register, dat zit bij mij gewoon in mijn hoofd.

Frank Zomerdijk
Schip: Ondina (Luke & co, Hamble, 1906)

Inzage van een boek of een (zoek)vraag? Bel of mail voor een afspraak: 073 523 08 21, frank@ozozo.nl

Ik geef het estafettestokje door aan ... Fred de Jong van de Regina



Frank Zomerdijk



De indrukwekkende bibliotheek

Hajo Olij, een vakman op het water

Scheepsfotograaf Hajo Olij was bij de Flevorace 2013 in Enkhuizen in opdracht van Spiegel der Zeilvaart. Daar heeft hij prachtige foto's gemaakt van de deelnemende VKSJ-schepen. Een paar staan in het laatste nummer van Spiegel der Zeilvaart. Tevens zijn ze door dat tijdschrift op Facebook gezet en worden nu doorgelinkt door o.a. de VKSJ. Tijd om eens nader kennis te maken met deze vakman.

Het eerste wat mensen zich altijd afvragen als ze je bezig hebben gezien: Hoe doet hij dat, in dat rubberbootje? Eng dichtbij en dan ook nog prachtige foto's maken?

Ik ga vaak aan lij liggen, dat geeft mooiere foto's, maar het is ook veiliger want dan waai ik van het schip weg. Het licht moet natuurlijk wel mooi zijn, anders ga ik wel aan loef liggen, maar dat is risicovoller.

Ik lees na vijftientig jaar ervaring een wedstrijd wel redelijk. Meestal zie ik aan een fok of kluiver wat er gaat gebeuren. Er kilt iets en ze gaan waarschijnlijk overstag. Ik heb het meeste ervaring met platbodems, klippers en tjalken. Hun bewegingen kan ik goed inschatten. Jullie met je scherpe jachten zijn sneller en wendbaarder, dat is moeilijker. Soms zelfs redelijk onmogelijk, dan pak ik start en bovenwindse boei niet in één keer. Ik heb maar een klein motortje op mijn rubberbootje. Door de golven kan je vaak niet hard varen, dan zijn de opkruisende schepen er eerder dan ik. Gelukkig zijn er tegenwoordig veel wedstrijden met relatief korte rakken, dan pak ik de volgende passage.

Bij de bovenwindse boei komen de meeste over stuurboord aan. Wat dan link is, zijn de schepen die over bakboord aankomen, die zitten dan in mijn rug, die kunnen me verrassen. Of het zog van een voor de wind zeilende Lemsteraak, dat kan flink zijn. Als ik te dichtbij zit, heb ik een bak water binnen. Ik ben ook wel eens door een golf rechtstandig omhoog gezet, waarbij het even onduidelijk was of ik achterover zou klappen of dat ik naar voren zou terugvallen. Eng, bootje helemaal vol water. Ik zag zo mijn Blokker plastic containertje met apparatuur het water inschuiven. Kon het nog net pakken.

Als ik klaar lig, wacht ik op het goede moment: De opkomende golf of tot een wolk overtrekt, die de zon afdekt. Ik let niet zo op mensen, ik fotografeer het liefst de schepen. Alleen als een voordekker bijvoorbeeld bij de start op de boeg staat te wijzen, dat maakt het beeld spannender. Ik werk met spatwaterdichte cameras, niet echt waterdicht. Door vocht, intensief gebruik of veroudering, moet ik er elke twee jaar wel eentje vervangen.

Je bent fotograaf en tekstschrijver?

Ik schreef de rubriek de Erfenis voor Schuttevaer, het vakblad voor de binnenvaart. Ze besteden elke week aandacht aan een historisch schip, de geschiedenis en de eigenaar. Het was leuk om te doen, maar er is geen geld meer voor, veel bladen hebben het moeilijk. Ik heb in drie jaar zo'n 150 verhalen gemaakt. Ook over een aantal VKSJ-jachten: de Sea Nymph met Molly Vingerhoets en de Argo Navis van Pedro en Marianne de Wit. Ik vind schepen altijd interessant en de eigenaar is vaak enthousiast. Hoe iemand een oude motor weer aan de praat krijgt of hoe hij het schip in oude glorie herstelt. Die passie, dat verhaal wil ik dan vastleggen. Dat is een beetje ontstaan uit groeiende bijschriften bij de foto's. Die werden steeds langer, dus dan kon ik er net zo goed een stukje over schrijven.

Wat is je geschiedenis?

Hoe ben je scheepsfotograaf geworden?

Ik heb op de Kunstacademie in Groningen voor tekenleraar geleerd. Nooit echt iets mee gedaan. Mijn vader had me een camera gegeven. Maar technisch was fotograferen in die tijd op film en zonder ingebouwde lichtmeter, best lastig. Totdat ik een volautomatische camera kon kopen: een Praktica uit Oost-Duitsland. Dat ging beter. Ik was verkocht en wist dat ik fotograaf wilde worden. Ik ben naar Amsterdam



Varg III, ontwerp Johan Anker, 1926.
Foto: Hajo Olij

gegaan. Ik heb de grote krakersrellen gefotografeerd. Ed van der Elsen vond ik goed. Bij Willem Diepraam heb ik drie jaar in de doka gewerkt en veel geleerd.

Om rond te komen werkte ik 's nachts bij de PTT op het Centraal Station, postzakken sjouwen. Ik woonde toen al op een boot. Daardoor kreeg ik een fotografieopdrachtje voor een tentoonstelling van het Amsterdams Boten Comité, een actiegroep die het wonen op boten een positiever imago wilde geven. Via dat comité kwam ik in Hoorn bij een groot protest tegen de inpoldering van het Markermeer. Daar zag ik de eerste charterschepen zeilen. Dat was een leuke wereld. Door met gasten te zeilen, konden ze de opknappkosten van hun oude schip betalen. Ze hadden folders nodig om hun schepen vol te boeken. Maar het zakken sjouwen bij de post bleef jarenlang mijn belangrijkste bron van inkomsten.

Ik voer met mijn motorscheepje vaak naar de evenementen, de Strontrace, Beurtveer, Pieperrace, Klipperrace en ga zo maar door. Ik heb ook veel op de DCYR gefotografeerd. Dat liep niet lekker, want ik kon mijn schip niet goed kwijt, moest almaar verhalen en veel havengeld betalen. Jammer, maar aan boord had ik de doka. Zo kon ik snel contactafdrukken laten zien. Daar zaten hele mooie schepen tussen. De Rose des Vents herinner ik me nog goed, prachtig schip. De Hardy van een Engelsman, smacken en bawleys.

Ik ken alle namen niet zo goed, maar houten racers vind ik prachtig om te zien. Bij de Flevorace zeilden ook hele mooie houten racers. Ik houd van houten schepen, ik vind het mooi dat ze gered, opgeknapt en onderhouden worden.

Hoe ga je te werk?

Ik werk nu vanaf mijn kottertje, de Fotoboot, de EH26. Meestal moet ik in het weekend ergens zijn, dus ik heb maandag tot vrijdag om er te komen. Ik wacht op gunstige wind, want Amsterdam – Enkhuizen kost al gauw 60 euro diesel. Zeilen bespaart geld en ik geniet er ook nog van. In mijn kotter ben ik zelfredzaam. De computer en printer hebben stroom nodig, met een windmolen en zonnepanelen red ik het een paar dagen. Als het moet gaat de generator aan. Ik lig vaak voor anker, havengeld is duur en ik verdien niet veel.

De rubberboot wiebelt en draait, dus soms moet ik een beetje nabewerken. De horizon rechttrekken, een windmolen op de achtergrond wegstampelen, verder doe ik niet veel met Photoshop. Je ziet hoe het echt was bij mij. Mijn werk doe ik dus vooral in het weekend. Na een race gaat iedereen gezellig aan het bier, ik moet aan de slag. Vroeger de doka in, film ontwikkelen en contactprints maken. Nu importeer ik de RAW-bestanden in de computer en selecteer en bewerk de bestanden. Ik hoor de band en de gezels-



Aline IV.
Foto: Hajo Olij

ligheid om me heen, ze stampen over het dek, maar ik wil bij de prijsuitreiking wat laten zien. Want dan gaan mensen bestellen, dat is mijn brood. Het mooiste is natuurlijk als een foto van een charter met twintig opvarenden goed gelukt is, dan kon ik twintig afdrucken verkopen. Nu is dat anders geworden, iedereen fotografeert zelf met zijn i-phone, een afdruk is niet nodig, voor Facebook is al genoeg. Nu moet je echt met iets bijzonders komen. De uitdaging is groter, prachtig, maar de verdiensten kleiner!

Wat ik minder leuk vind is dat mensen vooral zichzelf willen zien. Heb ik een geweldige foto van een schip gemaakt, prachtige lijn, volle zeilen, mooi licht, geweldige streep water langs de boeg, zegt zo iemand dat zij alleen een foto wil, als zij er zelf opstaat. Dat begrijp ik nooit, als iemand mij fotografeert met de EH26, met vol tuig en mooi licht, dan zou ik de foto direct kopen. Niet mezelf in mijn rubberbootje, die heb ik al duizend keer ontvangen.

Ik wil graag een ouderwetse vakman worden. Als ik in opdracht werk, wil ik ook echt wat moois afleveren. Ik ben wel bang voor teveel routine, wil echt met een frisse blik blijven kijken. Ik ben wel eens moe, ik ben al 63. Als ik met rotweer een hele dag gevaren heb om op tijd bij een evenement te komen, ben ik kapot. Dan fotografeer ik de volgende dag op routine, maar liever niet. Ik wil alert blijven, mooi licht zien. De mooiste momenten, plaatjes vallen niet te regisseren, die krijg je van de Goden cadeau. Dat maakt dit werk ook zo leuk.

Maud Kieft

Voor verdere informatie:

www.defotoboot.com

Hajo Olij: 06-16714140

Geschiedenis Beurtveer en Strontrace 40 jaar: Fries Scheepvaartmuseum in Sneek, t/m 27 oktober 2013
Veertig jaar Visserijdagen in Workum: Jopie Huisman-museum in Workum, hele maand oktober

De Klassieke Trukendoos

‘Solo zeilen: Psychologische aspecten – droom en werkelijkheid’ (deel 7)

De psychologische drempel om voor de eerste maal het grotere onbeschermd water op te varen is best groot. Dit geldt zowel voor het IJsselmeer, het Wad of de Noordzee of nog verder. Deze ‘eerste-keer-drempel’ ervaart iedere zeiler maar voor solozeilers ligt hij hoger. Hij moet het immers alleen klaren. Zowel zeiltechnisch als psychologisch.

Zeker bij meerdaagse reizen moet hij zich los kunnen maken van onze natuurlijke neiging tot menselijk contact en overleg. Een enigszins onafhankelijke, mogelijk meer introverte oriëntatie is niet verkeerd voor de solist. Is hij meer een extrovert mensen-mens met behoefte aan voortdurend contact en interactie, dan is solozeilen waarschijnlijk niet zijn ding. Dan dreigt afzien.

Ikzelf ben, hoewel van nature een ‘loner’, geen solozeiler uit passie. Graag had ik met mijn echtgenote samen gevaren. Vooral om de belevenissen te delen. Maar dat zat er gewoon niet in. Dan maar alleen. Het went.

Voor het eerst alleen op zee

Mijn eerste echte solo-avontuur was in 1983. Alleen van de Shetlands naar Nederland. Een afstand van 450 mijl. Het was beslist een grote stap om de veilige haven van Lerwick te verlaten. Gelukkig stond er geen harde wind. Met de duisternis kwam echter de mist. Geen zicht en alles nat. En... we waren niet alleen. Vijf massieve orca's met een zwaard van ruim één meter zwommen blazend rondom de boot. Niet eventjes maar urenlang. Allemaal nogal sinister. Aan het voeteneind van mijn kooi stond een uitvergroete foto van mijn drie-jarige zoontje. Zijn lieve afhankelijke kinderblik en de confronterende werkelijkheid 'out there' was bepaald slecht voor mijn gemoedsrust. Vind ik dit leuk? Wat doe ik hier eigenlijk? Waarom ben ik niet gewoon thuis bij hem en haar? Ik heb de foto toen maar omgekeerd onder de matras gelegd. Hoewel een vorm van struisvogelgedrag, hielp het toch. Na enkele dagen ging het beter. We waren nog steeds niet vergaan, het zicht klaarde op, we maakten goede voortgang en mijn astro-navigatie begon te wennen. Ik kreeg er steeds meer vertrouwen in. Na vijf dagen voeren we Den Helder binnen.

Alleen de wereld rond

In 1999 vertrok ik voor een solo-reis rond de wereld, om mijn lang gekoesterde droom werkelijkheid te laten worden. Eindelijk had ik mij vrijgemaakt, was de boot in optimale conditie en had ik de nodige solo-ervaring. Dit moet lukken, dacht ik. Zeil-technisch was dat ook wel zo, maar na aankomst in La Coruña in Spanje zat ik niet goed in mijn vel. Normaliter heb



Orca's, een sinister gezelschap



Als een struisvogel legde ik de foto van mijn zoontje onder de matras. Beter voor mijn gemoedsrust

ik na een langere oversteek, geen enkele haast de wal op te gaan. Gewoon lekker ontspannen zitten in de kuip en de reis wat laten bezinken. Nu echter had ik een sterke behoefte om contacten te leggen en 'erbij te horen'. Op zich niets mis mee maar de drive was dwangmatig. Het was geen vrije positieve keuze maar ik moest.

Een week later, in een telefoongesprek met mijn vrouw vroeg ze: "Wanneer denk je dat je in Gran Canaria bent?" "Over een maand", antwoordde ik. "Hoezo?" "Nou", zei ze, "ik denk er over om je daar te komen opzoeken". Dat was een geweldig ogenblik. Alsof het licht aanging. Van het ene op het andere moment was mijn dwangmatige onrust verdwenen. Ik had opeens niemand meer nodig. Pas later realiseerde ik mij dat ik leed aan 'verlatingsangst'. Nooit gedacht, toch overkomen. Droom en werkelijkheid.

Varen in konvooi

Eveneens in La Coruña kreeg ik bezoek van een andere solozeiler. Een genaturaliseerde Zweed van mijn leeftijd en een arts-collega. Het klikte goed. Na een uurtje praten stelde hij voor om samen op te varen. Tjaa... Dat klinkt wel aardig, maar is in de praktijk lastig. Schepen verschillen, schippers verschillen. Dat 'samen opvaren' bindt en blokkeert. Werkt niet op zee. Daar voelde ik dus niets voor. "Nou", zei hij, "dan vaar ik gewoon achter jou aan. Dat kun jij mij niet verbieden." Nou ja zeg. En inderdaad, enkele dagen later toen ik uitvoer, voer mijn nieuwe vriend enkele honderden meters achter mij. Elk uur meldde hij zich ongevraagd op de VHF om te vertellen dat alles goed was aan boord. Wat een gezeur. Maar toch ga je je verantwoordelijk voelen. Na twee dagen had ik er genoeg van en heb hem afgeschud. We lagen veilig in de haven van Finisterre voor anker. Om vier uur 's ochtends ben ik vertrokken. Zoek het zelf maar uit.

Later kwam ik hem opnieuw tegen in Tenerife en zijn we weer verzoend. Nu is er na Tenerife alleen nog maar lege oceaan zodat ik benieuwd was wat hij ging doen. Ik heb hem geadviseerd niet alleen verder te gaan als hij daar niet aan toe is. Daar hoeft niemand zich voor te schamen. Gelukkig was hij verstandig en nam het vliegtuig naar huis en de boot bleef achter in Tenerife. Te koop. Zijn droom en zijn werkelijkheid. In bijna elke haven voor een lang traject kom je 'boten te koop' en gestrande zeilers, vaak solisten, tegen. Vaak met een baard en vaak met een verhaal waarom het medisch onverantwoord is om verder te varen. Of ze wachten op onderdelen die maar nooit komen. Een neut aan de bar en je hoort het hele verhaal. Gescheiden en huis en haard verkocht. Eens een droom en dan de werkelijkheid.

Psychische grenzen aan de grenzeloosheid

Ook ikzelf, hoewel beslist gemotiveerd, ontkwam niet aan de afvlakkende invloed van het alleen maar 'alleen aan boord' zijn. Een jaar na vertrek, ongeveer halverwege de Pacific werd ik geleidelijk aan zeil- en reismoe. Het continu onderweg zijn, werd me te veel. De beleving veranderde. Ik kreeg behoefte aan rust. Ook miste ik mijn echtgenote, mijn maatje, en ik miste de zingeving van het medische werk. Eigenlijk een vorm van heimwee. Mijn gedrevenheid voor de veiligheid en het onderhoud van de boot werd minder. Klussen werden uitgesteld. Ik was toe aan een pauze.

Daarom besloot ik het reisplan drastisch te veranderen en een 'break' van een jaar in te lassen. Op dat moment psychologisch een grote beslissing omdat ik mij mentaal heroriënteren moest. Niet meer in één keer rond maar in trajecten.

Na overleg met mijn echtgenote heb ik de boot toen achtergelaten in Nieuw-Zeeland en ben naar Nederland teruggevlogen. Na thuiskomst kon ik gelukkig als longarts-waarnemer weer aan de slag. Dit bleek een verstandige beslissing. We waren weer samen en alle reisindrukken bezonken en kregen een plaats. Er kwam weer rust en ruimte voor nieuwe ervaringen. De troebele vijver was weer helder geworden, zou je kunnen zeggen. De nautische drive kwam weer terug.

Deze formule van een jaar zeil-reizen en een jaar pauze thuis heb ik sindsdien gehouden. De wisselwerking tussen het leven aan boord en het leven op de wal onderhoudt de positieve spanning. Het één voedt het ander en omgekeerd. De boot bleef respectievelijk achter in Whangarei (Nieuw-Zeeland), Darwin (Australië), Simonstown (Zuid-Afrika) en is daarna nog vier jaar in Amerikaanse wateren geweest. In 2009 ben ik definitief teruggekeerd in Nederland na een in alle opzichten geslaagde soloreis rond de wereld die echter wel heel anders verlopen is dan ik had voorzien. En niet om technische maar om psychologische redenen. Nooit gedacht, toch overkomen. Mijn droom en mijn werkelijkheid.

DICK HUGES, LEEUWARDEN,
WWW.SEXTANTNAVIGATIE.NL
WWW.ZELFREDZAAMZEEMANSCHAP.NL

De Klassieke Trukendoos komt hiermee tot een voorlopig einde. Mocht iemand specifieke vragen of onderwerpen hebben waar ik, vanuit mijn langeafstand- en solo- achtergrond, misschien zinvol op kan reageren: shoot!



De boot bleef achter in Nieuw-Zeeland

.... en ik vloog naar huis



De Gladys, waarmee Dick solo rond de wereld zeilde

Een warm welkom thuis!



Bezoek aan de jarige Old Gaffers Association

De Old Gaffers Association, OGA, bestaat dit jaar 50 jaar. Dat werd gevierd met een rondje Great Britain zeilen (ongeveer 15 deelnemers) met onderweg een hoop feestjes en een groot eindfeest half augustus in Cowes. Uit Nederland voeren maar liefst zeven schepen de ronde (Kees Koomen met Snoopy voer hem zelfs contra), waaronder drie VKSJ schepen: de Morgaine (Fred Schotman), de Windflower (Han Julius) en de Vlieter (Kees Brooshooft). Van de Nederlandse OGA voeren de Windbreker, Cine Mara, Leonora III en Fred's gaffer Raven mee. Op de terugweg, vanaf Ipswich kreeg de Round Britain (RB) een wat ander karakter, alsof het rondje al volbracht was. De rem ging erop met een week lang deelname aan de East Coast Classics en nog één speechende burgemeester met aansluitend diner in Ramsgate. Daarna had de steeds groter wordende groep nog twee weken om naar Cowes te varen. Vanaf Ipswich tot aan Ramsgate was ik gast op Fred's 'vloot'. In een volgende Scherp Gesneden hopelijk een verslag van de ronde zelf door Kees of Fred.

Ik monsterde aan in Ipswich. Daar maakte ik kennis met mijn 'Raven-schipper' Sinja. Fred is kennelijk een ambitieuze man. Waar menigeen al bij één Round Britain vindt dat hij veel moet presteren en voorbereiden, had Fred het lumineuze plan met twee schepen te gaan varen. Nu vallen zijn vrienden, waaronder ik, uiteen in drie groepen: degenen die het af laten weten, de anderen die het ook af laten weten en dan nog een klein groepje dat het ook af laat weten. Kortom, Fred had niet veel bemanning om zijn twee schepen rond dat eiland te navigeren. En toen was daar Sinja, die meevoer met een ander en verliefd werd op de Raven. Ze was ervan overtuigd dat ze het aankon en deinsde niet terug voor een solotochtje van een paar honderd mijl. En bij haar kwam ik aan boord.

Op weg naar Wrabness deed ik mijn Raven/Sinja proeve. We hadden de wind tegen op de Orwell. Kruisen, een slag of dertig, met een fokkeschoot die elke slag vast kwam te zitten op een klamp. En Sinja en Maud die nog uit moesten vinden hoe ze in de relatief kleine kuip met zijn tweeën konden manoeuvreren. Mijn eigen, helaas, 80 kilo die dertig keer naar het voordek moest om de schoot van die pennenbank te halen. Kortom, aan het einde van de dag was ik geen drol meer waard. Eeuwig een grote mond, nu heel stilletjes. Zo stilletjes, dat ik de 'famous beachparty' op het strandje bij Wrabness aan me voorbij heb laten gaan. Vijftig schepen voor anker, tweehonderd man op een strandje rond een vuurtje en ik in het kuipje van de Raven. Rust....en een glaasje wijn.

Wedstrijden op tij

Na Wrabness zijn we naar de Walton Backwaters gevaren. Daar gingen we voor anker. De volgende dag was er een wedstrijd naar West Mersea, waarbij je zelf de gezeilde tijd noteerde. Wij moesten vroeg op om met tij mee op tijd in West Mersea te zijn. We werden daar om 13.00 uur voor de 'Fruits de Mer' verwacht. De grote schepen konden pas later weg, anders stond er te weinig water. De Vlieter, bijvoorbeeld, was te vroeg en heeft een uur vastgelegen bij de startboei. Wanneer Sinja en ik 's ochtends ons hoofd uit het luik steken is er geen Engelsman meer te zien. Ik had bij mijn 6 o'clock ochtendputs-plasritueel aan dek al een donkerbruin vermoeden gehad een gaffelzeil aan de horizon te zien zeilen. Wij stonden om half acht op. Leeg, die hele rivier. Maar we waren nog op tijd hoor, ging best goed. Beetje last van de tegenstroom in de Blackwater, maar nog net op tijd voor de 'Fruits de Mer'. Wel te laat voor de droge witte wijn. Had een zoete, gadver!

Volgende dag niet te laat opstaan, want we zouden meedoen aan de beruchte 'Ladieshelm' wedstrijd waarin elke boot door een dame moet worden gevaren. In Sinja's en mijn geval gemakkelijk dus, twee ladies aan boord! Fred lag met de Morgaine naast de startlijn geanker. Helaas, de dames leren het nooit en waren weer te laat. Het topzeil stond nog niet toen startschot viel.

Fred helemaal uit zijn bol op de Morgaine: 'Opschieten, omhoog dat zeil!' Niet eens als laatsten sukkelden Jut en Jul over stuurboord over de startlijn. Slagje over bakboord, stroom naar binnen, gun-

stig voor de X-boei, stroom werd misschien wat sterker, windshiftje misschien, ik weet het niet precies, maar toen we gerond waren en op weg naar boei twee lagen we op plek vier (van de 25 denk ik)! De wind trok wat aan, boot twee vergiste zich, voer naar een verkeerde ton en we lagen op drie! Als kleinste.

Onze oefening op de Orwell bleek niet voor niets geweest. De hele wedstrijd was een kruisrak naar Maldon. We hielden onze derde positie goed vast en kwamen strak na de Bona en de Orm over de finish. Ja beste lezertjes, jullie raden het al, Raven met Sinja aan de helm en Maud als fokkemaat werden op rating eerste!

Daarna afgemeerd in Heybridge Basin, waar we werden opgehaald door een dubbeldekker voor het gezellige diner in Maldon, city of mud. Wat een organisatietalenten toch, die East Coast Gaffers. Volgende dag een cruising wedstrijdje naar Brightlingsea. Helaas konden we pas laat uit het bassin vertrekken, hadden we aardig last van golven door wind tegen stroom en haalden we de uiterste finishtijd niet.



De belangrijke Old Gaffers Race



Dinghywedstrijd naar Wivenhoe



Afgemeerd in Wivenhoe



Ankerparadijs

De big and very important Old Gaffers Race

Op zaterdag was de echte wedstrijd. Er lagen schepen van een heel ander kaliber aan de drijvende steigers van Brightlingsea. Deze cup doet ertoe. Smacks zonder motor, de beruchte Fanny of Cowes was er opeens, grote schepen met heel veel bemanning. In totaal vijftig deelnemende schepen. Sinja en Maud, onderwijl een hecht topteam vormend, voeren al om half zeven uit, omdat er anders te weinig water in de haven zou staan.

Iedereen ging buiten voor anker, ontbijten, zeilen prepareren en wachtte gespannen op de briefing over de marifoon om 08.00 uur. Het werd Baan 3 van twintig mijl en om 11.00 uur de start. Gauw de boeien in de plotter zetten. Om half tien wilden we anker op, zodat we tijd genoeg hadden om alle zeilen te hijsen. Sommige smacks voeren rond met halfwinders waar visserman Lemsteraken nog u tegen zeggen, zenuwachtig heen en weer en over de marifoon werd de baan nog gewijzigd omdat bij een boei voor de grote jongens te weinig water stond. Kortom, nerves all over the place.

Om 10.00 uur was het laag water. Anker op. Shit, nee mud. Topteam Raven zat vast als een huis. Iets te dicht bij de oever geankerd. Motor op volle kracht. Een lachsalvo van een ander schip. De spanning vloeide weg. Slaapzakken konden weer opgezocht worden. Maak jezelf op 'for a day in the mud'. Ook leuk hoor. Overigens bleek 's avonds dat we toch nog wat gewonnen hadden: de 'Keep Bailing Trophy'. De laatste dag in Brightlingsea werd een 'Parade of sail' georganiseerd naar Wivenhoe. Dat is de Colne River omhoog varen, tot je niet verder kan. Met opkomend tij mee, en niet te laat, want valt droog, met vallend tij weer terug. In de korte tijd daar eet je een half

varken, drink je cider, luister je naar een band en krijg je nog een prijsuitreiking (dinghies hadden een wedstrijd erheen). Alles georganiseerd door de Wivenhoe Sailing Club.

Op naar de Swale

Na die fantastische East Coast Classics werd het iets rustiger. Na een dag verwaaid liggen zijn we naar de River Swale gevaren. Tussen de banken door. Ik voer mee op de Morgaine. Ik zei: 'Fred, we gaan precies met laag water over die bank heen. Kaartdiepte 1.60 meter, Morgaine 1.85 meter.' 'Mwah, mwah', antwoordde Fred. Ik vond het maar spannend. Maar er stond genoeg water want de Brandaen met een diepgang van 2.20 meter was er ook net overheen gegaan. Lekere stoere zeilers zijn we toch!

Op de Swale gingen we voor anker. Fred pruttelde met de Raven en zeven vrouwen aan boord naar Faversham om boodschappen te doen. Opkomend tij, dat wel. In Faversham wist Fred een kade. Het riviertje was op dat moment maar twee meter breed, geregeld zaten we al vast. Volgens Fred konden we verder varen. De zeven vrouwen dachten er anders over. De mud ook. Fred heeft op zijn schepen staan: Audeo et perficio. Ik waag en volbreng. Na twintig minuten vast in de modder, zei Leonoor: 'Hoe moet ik dit dan duiden? Ik waag en kom nergens?'

We bleven nog een dag in dat ankerparadijs op de Swale. De Morgaine en Raven vastgeknoopt aan de Brandaen. Tijd voor wandelen, wasjes doen en reparaties aan de boten. En de Windbreker redden die van zijn anker sloeg terwijl Edgar en Else aan het wandelen zijn. En nog eens de Windbreker redden en nog eens! Best fijn om met meer mensen te zijn die wat kunnen met een bootje. In totaal hebben we drie dagen op de Swale gebivakkeerd en er was bij laag water altijd wel een boot die ergens hoog en droog op een bank lag. En dat waren geen platbodems! Er was zelfs een man die om 10.00 uur 's ochtends vastliep en tot laat in de middag moest wachten. Hij had een tuinstoeltje uit zijn boot gehaald om die uren wat comfortabeler door te brengen.

Swale match

De Swale match werd georganiseerd door de Kent Sailing Association en was ongelofelijk leuk. Bij het palaver stond de werf vol met anarchisten, leek het. Een hoog gehalte aan baarden, oorpiercings, van die wijd uitgerekte oorlellen met een zwart sieraad erin. Geen Musto jas te zien, alleen maar oliegoed. En temidden daarvan een witte tent met een toporganisatie. Barges, oude gaffers, moderne gaffers, bermudans. Een tiental klassen streed om zijn Swale. Met hele harde stroom en een sterke wind mee naar buiten. Met hele harde stroom tegen en nog veel hardere wind tegen weer naar binnen kruisen. Een uitputtingslag. Sinja zeilde de wedstrijd met Fred als fokkemaat. Om 10.00 uur voeren ze weg, goed gevoed, monter, dubbel gereefd. Om 18.00 uur kwamen ze gebroken, uitgemergeld, grijs van moeheid terug. Maar voldaan. 's Avonds, prijsuitreiking tussen de oorlellen. Weer een heel varken aan een spit, een curry-veggie eettentje, een local beerbrewer en wel veertig enorme cups in de witte tent. Iedereen zag er nog veel woester uit dan de dag ervoor.

Fred en Sinja hadden gewonnen: De eerste prijs van de kleine gaffers en de prijs voor beste nieuwkomer. Daar hebben we nog een 'pale ale' opgenomen!

Naar Ramsgate

De dag erop zeilden we met mooi weer een relaxed tochtje naar Ramsgate. Om 18.00 uur begon het dinner, georganiseerd door een Ramsgate Oldgaffer. Tot in de puntjes. We mochten naadloos aanschuiven. Het was leuk om iedereen weer te zien. De meesten waren namelijk niet op de Swale geweest, maar naar Chatham gegaan. Iedereen was al vol van Cowes. Want dat werd hun volgende event, het grote eindfeest. Ik ging naar huis. Jammer hoor, want ik heb een toptijd gehad! Mede dankzij het weer en Fred natuurlijk! Waarvoor dank.

Overigens is de steiger langs de kademuur in Ramsgate in de inner harbour, volgens de organisator, niet meer van de haven, maar van het Scheepvaartmuseum daar. Dat museum vindt oude boten leuk en heft geen havengeld. Het proberen waard dus.

Maud Kieft

Kijk voor interessante achtergrondinformatie, zeilhistorie en links naar blogs (o.a. van de Vlieter) van de deelnemers aan de Round Britain op sailing-by.org.uk. Frank Zomerdijk van de Ondina heeft veel aan die leuke site bijgedragen.



Start van Fred en Sinja in de Swale Match



Boodschappen halen in Faversham



Boordrecept door Maud Kieft

Pasta uit je ijzeren voorraad

Koelkastloze klassiekers kunnen uit de ijzeren voorraad bijzondere pasta tevoorschijn toveren. Leer de Italiaanse benamingen voor de sauzen en je bent de masterchef van de ankerplek!

Wat is een leuk ijzeren voorraadje?

Blikken gepelde tomaten, olijfolie, tomatenpuree, gedroogde tomaten, doperwten, knoflook, ui, chilivlokken, strooipot parmezaan, kappertjes, gedroogde paddestoelen, Alpro soja cuisine (houdbaar en goede vervanger van slagroom!), blik Smac, gedroogde oregano, zwarte olijven zonder pit, gedroogde peterselie, pancetta of spek (grijs gebied, weken lang in een hete boot wordt dit toch minder ijzeren voorraad), mosselen uit blik, diervriendelijke tonijn uit blik en de pasta zelf uiteraard.

Verse ingrediënten als peterselie, ei, basilicum en parmesan leuken de boel natuurlijk enorm op. Thuis al een pesto in elkaar draaien helpt ook. Nee, niet die vieze en veel te dure kant-en-klaarpotjes! Een pesto maak je als volgt: Bos basilicum, knoflookteen, flinke plens olijfolie, handje iets geroosterde pijnboompitten, zout, peper en een hand geraspte parmezaan. Staafmixer erop en in een schoon potje doen.

Klaar! Dat blijft een week goed.

En welke pasta-variaties kunnen wij met ons ijzeren voorraadje maken?

- Maccheroni ai funghi porcini: gedroogde paddestoelen weken, snijden, even bakken met knoflook en spek, met tomaten uit blik of met room mengen, parmezaan.
- Penne all'arrabiata: paar tenen knoflook aanfruiten, chilivlokken erbij, tomaten uit blik erbij, 15 minuten pruttelen. Of aglio, olio e peperoncino: vergeet de tomaten! Slechts knoflook, olie, chili, parmezaan.
- Penne alle olive nere: gehakte olijven 15 minuten in room laten pruttelen, parmezaan.
- Rigatoni panna, pesto e pomodoro: room met tomaten laten pruttelen, pesto erdoor, parmezaan.
- Pasta alla Maud: knoflook in olie, gesneden gedroogde tomaten, kappertjes, gehakte olijven, parmezaan.
- Carbonara: pancetta/spek en knoflook in boter fruiten, gekookte spaghetti erbij, losgeklopt ei erdoor mengen, parmezaan.
- Amatriciana: pancetta bakken, ui erbij fruiten, tomaten en chilipeper erbij.
- Pasta panna, piselli e prosciutto: ui fruiten, doperwten en smac erbij, room, parmezaan.
- Spaghetti con il tonno: knoflook fruiten, tomaten erbij, tonijn erdoor, peterselie.

BON
APPETITI!

Colofon

Voorzitter <i>Hans Brinkman</i>	06-10219956	voorzitter@vksj.nl
Secretaris <i>Sander Bakker</i>	06-50442192	secretaris@vksj.nl
Penningmeester <i>Marianne de Wit</i>	06-22532959	penningmeester@vksj.nl
Bestuursleden <i>Kees van Aalst</i> <i>Willem van Dam</i> <i>Ramon van Leeuwen (DCYR liaison)</i>		kees.van.aalst@online.nl wvdam@tiscali.nl r.van.leeuwen@topdesk.nl
Ledenadministratie <i>Chiel Zumpolle</i>		leden@vksj.nl
Toelatingscommissie <i>Govert Munter</i> <i>Dick ten Cate</i> <i>Maarten Lampe</i>		toelating@vksj.nl
Wedstrijdcommissie Noord <i>Klaas Troost</i> <i>Maurits van Sabben</i> <i>Hielke Jousma</i> <i>Ron Valent</i>		wedstrijden@vksj.nl
Technische commissie <i>Benno Rexwinkel technische vraagbaak</i> <i>Ries Lievens</i>		techniek@vksj.nl
Evenementencommissie Noord vacature		
Evenementencommissie Zuid <i>Marc de Nies</i>	06-47940377	evenementenzuid@vksj.nl
Ratingcommissie <i>Maarten Lampe</i> <i>Gilbert de Bruin</i> <i>Sander Bakker</i>	0165-533753 020-4422103 015-3612710	rating@vksj.nl
Redactiecommissie Scherp Gesneden <i>Ada Kerkstra</i> <i>Maud Kieft</i> <i>Jeroen Montauban</i>	0517-852508	sg@vksj.nl sg@vksj.nl sg@vksj.nl
Webmaster <i>Jan Kraak</i>		website@vksj.nl
Webredactie vacature <i>Robert van der Bilt</i>		webredactie@vksj.nl
Ereleden <i>Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt, Frans van Leeuwen, Gas Jongeneel</i>		
Websites VKSJ www.vksj.nl DCYR www.dcyr.nl		
Grafisch ontwerp <i>Rosalie Arendsen</i> www.rosaliearendsen.com		
Druk <i>Grafisch servicebureau Ruparo, Amsterdam</i>		

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

Advertentie tarieven VKSJ 2013

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	€ 200
Pagina binnen A5 + logo homepage	€ 250
Pagina binnen A4 + logo homepage	€ 350
Achterpagina buiten A4 + logo homepage	€ 400
Alleen website, logo homepage	€ 150
Vraag & Aanbod, SG + web	€ 100*
Vraag & Aanbod van leden/donateurs	Gratis**
<i>Tarieven gelden voor een kalenderjaar</i>	

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: mw. M. Kieft, email: webredactie@vksj.nl

Financiële afhandeling rekening

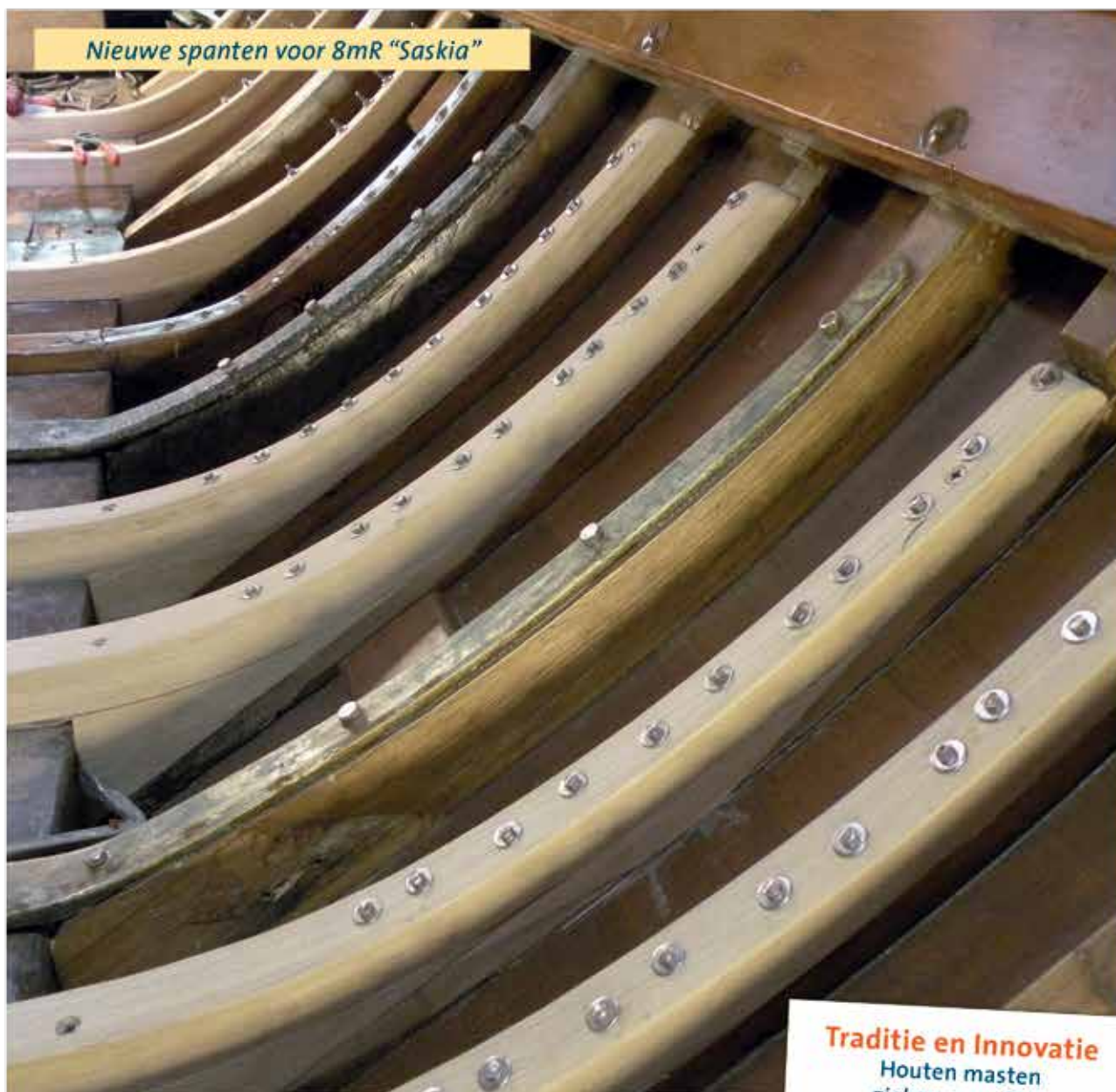
ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 0005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer:	40534055

* Niet-Leden c.q. donateurs 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



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