

# Scherp Gesneden

nr  
03

JAARGANG 32, OKTOBER 2014

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

## Restauratie

De Senhora do Mar

## De Scheldejol, deel 1

## De beleving

van een klassieke afwashulp

## De hulpmotor

Een nieuwe motor in een klassiek schip

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN



## 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!



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

**Foto cover:** De IJsvogel van wijlen Willem Stuurman heeft een nieuwe eigenaar.  
**Fotograaf:** Jeroen Montauban

ADVERTENTIE

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



[www.ruparo.nl](http://www.ruparo.nl)

## REDACTIONEEL

Tropische temperaturen boven de poolcirkel. Het noorden van Noorwegen werd deze zomer geteisterd door een hittegolf. Wekenlang zeilden we daar in korte broek en t-shirt. Volgens Noorse weerkundigen komt een dergelijke zomer slechts eenmaal in de 150 jaar voor. Akko en ik waren er helemaal niet op voorbereid. We hadden voornamelijk warme kleren mee. Gelukkig was het nog wel koud toen we op de schitterende Lofoten aankwamen met de White Haze. Na een barre tocht was het goed toeven bij de kachel in onze knusse kajuit. Maar binnen een paar dagen konden de fleecjacks en wollen sokken uit. Het was even wennen, maar eerlijk is eerlijk, we hebben genoten van de zonovergoten westkust van Noorwegen. Het was 'once in a lifetime'.



Ook in Nederland scheen de zon volop. Het is alleen jammer dat het mooie weer vaak gepaard ging met weinig wind. Wat dat betreft is de foto op de voorkant van dit nummer illustratief voor deze zomer: De genua van de IJsvogel hangt er futloos bij. Jeroen Montauban doet in deze Scherp Gesneden uit de doeken hoe je je onder dergelijke omstandigheden tijdens de vakantie toch kunt vermaken op je boot.

Goddank stond er wel wind tijdens het sluitingsweekeinde van de VKSJ in Hoorn. Onder een stralende zon werd er een leuke en prima georganiseerde wedstrijd gezeild. En 's avonds was het ouderwets gezellig in de Karperkuil, onder het genot van een heerlijke Thaise maaltijd en (vele) biertjes. De opkomst van twintig VKSJ-schepen is goed te noemen, maar het kan natuurlijk nog veel beter.

Verder vindt u onder andere in dit nummer verhalen van twee ex-leden, die nu donateur zijn. Jelle Joosse belicht in twee delen de geschiedenis van de Scheldejol, een scheepje dat na ruim honderd jaar nog steeds op de Nederlandse wateren zeilt. En in de Scherp Gesneden Estafette vertelt Rolien Besancon over haar zeilavonturen sinds ze de Alk verkocht. Ook gaat ze in op de voor- en nadelen van het niet hebben van een eigen schip. Ik vind het leuk dat ze door hun bijdragen laten zien dat ze de vereniging nog steeds een warm hart toedragen. Wellicht is dit een aanmoediging voor andere donateurs om ook eens in de pen te klimmen.

Ook wordt er uiteraard aandacht besteed aan onderhoud en restauratie. Gerrit Klooster interviewde deze keer Marcel van Loosbroek over zijn restauratieproject van de Senhora do Mar, een klassiek scherp jacht van ruim 14 meter. Vanwege nogal wat tegenvallers heeft de restauratie bijna twintig jaar geduurd. Over doorzetten gesproken! Jaap Booy schrijft over de problemen die hij ondervindt met de schroefas in de Illusie en vraagt om informatie en ervaringen van andere leden. Bezit u kennis of specifieke ervaringen op dit terrein, deel het dan met alle leden in het volgende nummer van Scherp Gesneden. Dan helpt u niet alleen Jaap, maar misschien ook een aantal andere eigenaren van klassieke jachten.

Tot slot raad ik u aan om nog snel een paar zeiltochten te maken, want voor u het weet is de mooie (na)zomer voorbij, gaat het schip weer de kant op en worden schuurpapier en kwasten te voorschijn gehaald. Dus hijs de zeilen en geniet ervan!

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

## Inhoud

Bestuursseinen	4
Nieuwe leden	6
De Koninklijke	9
Boordrecept Eten uit de puts	10
De Senhora do Mar Restauratie	11
De Scheldejol, deel 1 Een lofzang in korte verhaaltjes	18
SG Estafette Water-H <sub>2</sub> O-water-eau-wasser-aqua-vand	21
Pinksterwedstrijden In Aalsmeer	24
De beleving Van een klassieke afwashulp	26
De hulpmotor Een nieuwe motor in een klassiek schip	29
Colofon	31

# Bestuursseinen

## Zonder onderhoud raakt alles in verval

Alles wat zich tussen kiel en toplicht bevindt dient onderhouden te worden. Het geeft voldoening wanneer alle onderdelen goed functioneren, en er weer als nieuw uitzien. De ellende, pijn, kosten en de berg werk zijn dan snel vergeten.

Ook de zaken die niet gebreeuwd kunnen worden, zoals wetten, regels en voorschriften, vergen onderhoud. Deze worden in de regel door ambtenaren tegen het licht gehouden, opgepoetst, aangepast en na acceptatie door Tweede- en Eerste Kamer voorzien van Konings handtekening. Ziedaar, een nieuwe of aangepaste wet is geboren en alle onderdanen en bezoekers van ons koninkrijk dienen volgens de nieuwe regels te leven.

Zo zijn er wetten en regels die de handel en wandel van verenigingen vastleggen. Deze moeten, net als alle andere wetten, in de pas lopen met zowel de nationale regelgeving, als met de vele regels die vanuit Brussel worden gedictieerd.

De VKSJ dient dus ook haar statuten en huishoudelijk reglement regelmatig tegen het licht te (laten) houden. De daaruit voortvloeiende adviezen tot wijziging moeten aan de leden worden voorgelegd tijdens een algemene ledenvergadering.

De eerste stap is recentelijk gemaakt en een voorstel tot aanpassing is bijna gereed. Daarbij is de geest van de statuten niet veranderd. Het voorstel kan nu ter beoordeling worden gepresenteerd aan de leden.

Om te voorkomen dat we tijdens de ledenvergadering het hele reglement moeten doornemen, zal het bestuur het voorstel rondsturen, zodat u uw reactie vooraf kunt geven. Op deze manier zal dit agendapunt op de eerstkomende vergadering minder tijd nemen en het hopelijk als hamerstuk kunnen worden afgerond.

Om een democratische beslissing te kunnen nemen is uw reactie op het voorstel en uw aanwezigheid bij de vergadering van essentieel belang. Het voorkomt dat de minderheid de meerderheid bestuurt.

Houdt uw (elektronische) brievenbus scherp in de gaten.

HANS BRINKMAN,  
VOORZITTER

### DE LEDENADMINISTRATIE

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

**Ledenadministratie VKSJ**  
**Chiel Zumpolle**  
**Kerkstraat 12, 3211 AS Geervliet**

### Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2014-2015 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.

ADVERTENTIE

**JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA**

Restauratie  
Reparatie  
Nieuwbouw  
Interieurbouw  
Teakdekken  
Rondhouten  
Motoronderhoud  
Stalling

Algeraburren 29 8711 BR Workum T0515 54 32 56 E [info@heerlienedema.nl](mailto:info@heerlienedema.nl)

[WWW.HEERLIENADEMA.NL](http://WWW.HEERLIENADEMA.NL)

**VAN VLIET ZEILEN**

**HOOD**

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

**WWW.VANVLIETZEILEN.NL**

**F. Doe** Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,  
1774 AX Slootdorp,  
T/F 0227-581849  
Mobiel 0651 272185  
[info@leospar.nl](mailto:info@leospar.nl)  
[www.leospar.nl](http://www.leospar.nl)

**Leospar®**  
**Masten en**  
**Rondhouten**

**Blokken**

**Licht en Probleemloos zeilen**

**Jaap van der Weijden**  
*Onderhoud en verkoop*

[www.woodensailclassics.com](http://www.woodensailclassics.com)

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

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

# Nieuwe Leden

*In de afgelopen maanden heeft de toelatingscommissie zes schepen beoordeeld en toegelaten.*

## *Rombo*

Over de *Rombo* een ijzer geklonken scheepje, type Braniekruiser met een lengte van 7,75 meter, gebouwd in 1931, schrijft de toelatingscommissie het volgende: “De Braniekruiser is een wel heel bijzonder schip, waarvan er maar acht (zes bij Tans, één bij De Vries Lentsch en één elders) zijn gebouwd, waarvan er toch nog meerdere zijn bewaard gebleven. Het betreft een ontwerp uit 1929 van de heer Loeff (scheepsbouwkundig ingenieur te Loosdrecht), die één van de redacteurs van de Waterkampioen was. Hij was ook medeauteur van het bekende standaardwerk *De Zeilsport* van H.C.A. van Kampen, die de hoofdredacteur was van ons nationale watersportblad.

De Braniekruiser is als ontwerp van de 20er jaren van de vorige eeuw een van de eerste waarbij comfort, binnenruimte en andere praktische kwaliteiten belangrijker werden gevonden dan zeilprestaties. Waarbij staalbouw, geklonken nog, de weg vrijmaakte voor een bereikbaar zeilscheepje voor de familie. Een Braniekruiser van Tans kostte destijds f 3.000,- nieuw.

De *Rombo* heeft inmiddels een ‘nut & bolt’ restauratie ondergaan, die is afgerond en tot een fantastisch resultaat heeft geleid. Het restauratieverslag is gereed en inmiddels al gepubliceerd in de *Spiegel der Zeilvaart* (2 artikelen). Dus daarover weinig te melden dezerzijds, alleen maar lof!”

De beoordeling van de toelatingscommissie luidt dan ook: “Teruggebracht in een staat als nieuw, zonder concessies aan de nieuwe techniek. Met een mooi gaffeltuig, houten mast, gaffel en giek is de *Rombo* welhaast geheel authentiek. Wij heten haar van harte welkom in de *Vintage* klasse van de VKSJ. Natuurlijk feliciteren wij de eigenaar Frits Versvelt met dit prachtige resultaat.”

## *Beemer voorheen Winti*

Ook de *Beemer* werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: “De *Beemer* voorheen *Winti* is na de verkoop door de heer S. v.d. Zwaard weer aangemeld door de nieuwe eigenaar de heer Erik Beem. Het betreft een *Flevokruiser*, ontworpen in 1960 door Dick Koopmans sr. Het scheepje is in 1960 gebouwd bij Stenhuis in Aalsmeer. Deze werf heeft er in korte tijd een aantal gebouwd. Het is niet bekend of de *Beemer* het eerste exemplaar is waarmee

Stenhuis zich op de *Hisva* van 1960 presenteerde, maar dat zou zo maar kunnen.

De constructie van de rondspant romp is van plakhout. Een techniek die in die tijd door meer jachtwerfen gebruikt werd om een lichte en sterke romp te verkrijgen. De opbouw en het dek zijn van mahonie multiplex en zijn blank gelakt. De loden kiel is met twee lange tapbouten aan de romp bevestigd. Het materiaal van het doodhout zal waarschijnlijk eiken zijn. Verder heeft de *Beemer* een vrij hangend balansroer en is uitgerust met een 4 Pk buitenboordmotor. De mooie houten mast completeert het geheel.

De vorige eigenaar heeft samen met zijn vader de restauratie grotendeels afgerond. De gehele romp is met epoxy behandeld en daarna gelakt. Er is een stootrand gemonteerd en het balansroer is vervangen. De opbouw is voorzien van een dak. Opbouw, kuip en dek zijn mooi gelakt. De verstaging is vervangen en zo ook de kussens. Wat nog op de rol staat is het opknappen van de houten mast en het gehele interieur.”

De beoordeling luidt als volgt: “We spreken hier over een scheepje met een wat meer moderne vormgeving. De aangezette kiel en een balansroer zijn nu niet direct aspecten die stroken met de vooroorlogse vormgevingscriteria. De huidige toelatingseisen, waarbij constructie materiaal niet meer relevant is en het feit dat het ontwerp van voor 1970 is maken een indeling in de *Pre-Modern* klasse mogelijk. De maten

## *Beemer*



van opbouw en kuip zijn, in verhouding tot de romp-afmeting weliswaar wat aan de forse kant, maar voor die tijd gebruikelijk. Verder is het natuurlijk een sierlijk 3/4 getuigd scheepje met toch een mooie zeeg. Vast ook een snelle zeiler. Graag heten wij de heer Beem met zijn *Beemer* welkom bij de VKSJ en hopen hem bij onze evenementen te ontmoeten.”

## *Fereale*

De toelatingscommissie schrijft het volgende over de *Fereale* van eigenaar Willem Huisman, een karveel gebouwde houten rondspant met een lengte van 6.80 meter, gebouwd in 1920: “We verwachtten bij het schrijven van dit rapport een bijzonder stukje puur Nederlandse geschiedenis te beschrijven, daar het hier gaat om de *Kiek Uut*; een ontwerp van H.C.A. van Kampen, die dat in zijn “*De Zeilsport*” beschreef. De beschrijving in *De Zeilsport* leert echter dat dit schip gebouwd werd bij Abeking & Rasmussen uit Lemwerder-Bremen.

Raadpleging van het boek “*Abeking & Rasmussen, Evolution im Yachtbau*” leert dat het bouwnummer 1045 is toegekend aan de *Kiek Uut*, en dat het schip in 1920 werd afgeleverd. Het schip zelf is een op-en-top toerschip; het wordt beslist ook zo door de heer van Kampen beschreven. Opvallend aan de lijnvoering is het feit dat bij het ontwerp met betrekking tot de maatvoering geheel is afgeweken van de destijds gebruikelijke vaste verhoudingen voor vrijboord, opbouw e.d. ten opzichte van de waterlijn: beide zijn fors hoger dan gebruikelijk, hetgeen een aanmerkelijke verbetering van het comfort moet hebben teweeggebracht.

De restauratie van dit historische schip heeft maar liefst tien jaar geduurd en is volgens de beschrijving ervan werkelijk uiterst grondig uitgevoerd. De bijgeleverde foto's leveren een verbluffend resultaat op: een der best onderhouden schepen binnen de VKSJ? Eenzame klasse....

Op de bouwtekening is te zien dat de *Kiek Uut* van origine ontworpen was met een doorgestoken mast. Het is niet duidelijk of de heer van Kampen dit destijds in de bouwopdracht heeft gewijzigd. Waarschijnlijk is een en ander af te lezen in de bouwopdracht zoals die uiteindelijk door Van Kampen aan Abeking & Rasmussen werd verstrekt.



*Fereale*

In de aanmelding van de *Fereale* meldt de eigenaar dat het schip in lattenbouw is gerealiseerd. Het lijkt goed om op dit aspect toch nog even in te gaan: Abeking & Rasmussen bouwde in gangen, karveel of overnaads zo gewenst. Lattenbouw werd in Nederland door Bulthuis toegepast bij het bouwen van *BM-jachtjes* en andere Noord Nederlandse klassen. De *Kiek Uut* zou niet meer hebben bestaan als zij in lattenbouw werd gerealiseerd. De bouwwijze van Abeking & Rasmussen was heel traditioneel: er werden na de kiellegging van schepen met ingebogen spanten, tijdelijke spanten (mallen) gezet en gesteld, waarlangs van onder naar boven de gangen werden gehangen. Daarna werden pas de uiteindelijke spanten gestoomd, ingebogen en geklonken of geschroefd. De *Fereale* zal gezien haar leeftijd worden geclassificeerd als een “*Vintage-jacht*”.

Wij heten de heer Willem Huisman met zijn *Fereale* van harte welkom binnen onze vereniging en zijn dankbaar voor zijn restauratie-resultaten!”

## *La Segunda*

In het toelatingsrapport lezen we het volgende: “De aanmelding betreft een *Lemster Zeekruiser* met een lengte van 7.80 meter. Een mooi schip van de tekentafel van H. Lemstra en gebouwd bij Kuijper in Schoorlham. *Lemster Zeekruisers* werden gebouwd in 26-, 28- en 31 voets uitvoering.

De verkoopbrochure van H. Lemstra vermeldt onder meer het volgende: Het uitgangspunt bij het ontwerp is geweest, een schip te brengen met een maximum aan comfort en zeileigenschappen bij de kleinst mogelijke afmetingen en dus de laagste prijs! Romp, dek, opbouw en kuip zijn van staal. Boven de waterlijn werd 3 mm staal gebruikt, onder de waterlijn 4 mm en voor kiel 5 mm. Voor de ballast werden beton en



*La Segunda*

pondsoppen gebruikt. De kajuitingang is uit het midden aan stuurboord gemaakt. Waarschijnlijk omdat er ook kiel-midzwaarduitvoeringen gebouwd werden. De inrichting is comfortabel en maximaal ruim, biedt stahoogte en vier royale slaapplaatsen. De zeileigenschappen worden als plezierig aangemerkt. Het schip zeilt hoog aan de wind, heeft een uitstekende trim en grote koersstabiliteit. Dankzij de zorgvuldig gekozen lijnen zeilt het schip verbluffend droog en is het zeer snel. In R.O.R.C. wedstrijden zeilden *Zeekruisers* regelmatig in de prijzen.

Terug nu naar de *La Segunda*. Een net en zo te zien goed onderhouden exemplaar, gebouwd bij een werf met een uitstekende reputatie. De foto's laten een volledig wit geverfde romp en opbouw zien. De romp is voorzien van een houten stootlijst. Het originele stalen voorluik is vervangen door een modern luik op een houten sponning en het stalen schuifluik is vervangen

door een houten uitvoering. Direct naast het schuifluik van de kajuitingang is nog een extra luik aangebracht. Nut en noodzaak hiervan zijn niet geheel duidelijk en doen toch wat afbreuk aan de klassieke uitstraling. Datzelfde geldt voor de forse buiskap. Los van wat kleine moderniteiten die het comfort aan boord ongetwijfeld zullen verhogen, is de La Segunda een mooi schip dat qua vormgeving ruim voldoet aan de eisen die voor toelating gesteld worden. We heten daarom de heer Richard Mastenbroek met zijn La Segunda hartelijk welkom bij de VKSJ en hopen hem en zijn schip binnenkort op onze evenementen te kunnen ontmoeten. Wellicht zullen we hem dan onder het genot van een hapje en een drankje proberen over te halen eens te varen zonder buiskap, omdat het schip dan pas echt een plaatje wordt.”

### Splinter

Over de *Splinter*, een Scherenkruiser van 9,25 meter, merkt de commissie het volgende op: “In ons buurland Duitsland wordt een scherenkruiser ook wel “Ein Stecknadel” genoemd. In die betekenis kun je stellen dat de *Splinter* dan een naald in een hooiberg is. De zoektocht naar haar achtergrond, land van herkomst, bouwer en ontwerper heeft helemaal niets opgeleverd. Toch is ze er een en dat is het belangrijkste. Zonder een al te groot risico te lopen de plank mis te slaan, kunnen we stellen dat de *Splinter* een B-22 is. Géén mahonie romp en géén loden kiel bij een lengte van minder dan 9,5m en een breedte die volgens de regel van 1925 daarmee overeen komt: 1,80 m. Dan toch maar even de *Splinter* zelf op de korrel. Jammer genoeg zijn geen foto's onder zeil beschikbaar gesteld, maar de wel geleverde foto's tonen een elegant (hoe kan het ook anders) jachtje met alle kenmerken van een kleine scherenkruiser. Lange overhangen voor en achter, een sterk geknepen S-spant met het doorgestoken roer aan de achterzijde van de kiel. Als ballastmateriaal geeft de eigenaar ijzer/beton op. Dat zou betekenen dat onder de *Splinter* een dooskiel is gemonteerd, die gevuld is met beton en pondoppen. Dat lijkt niet voor de hand liggend. Het ballastgewicht zal inderdaad van gietijzer zijn, waarbij de uitsparingen voor de kielbouten en de trim met beton o.i.d. zijn afgevuld. De *Splinter* is een aanwinst voor de VKSJ, die qua lijnvoering, verhouding van lengte, overhangen, vrijboord hoogte en kajuitopbouw, voldoet aan alle daaraan te stellen criteria.



Splinter



Buizerd

Ze is een representant uit een lang vervlogen watersportverleden, toen er vintage jachten, zoals wij die nu noemen zo maar in het wild rond voeren. De *Splinter* wordt dus ingedeeld in de Vintage Klasse van de VKSJ. Wij heten de eigenaar Jaap Klazema van de *Splinter* van harte welkom bij de VKSJ en hopen hen vaak bij de VKSJ-evenementen te mogen ontmoeten.”

### Buizerd

Tenslotte werd de *Buizerd*, een stalen S-spant van 7.48 meter, door de toelatingscommissie ook positief beoordeeld: “Hoe wel de ontwerpen van de gebroeders Nico en Jasper Buijs uit Scheveningen niet zo'n brede bekendheid hebben gekregen, kan worden gesteld dat zij feilloos de ontwikkeling in het Nederlandse toer- en kustzeilen in de 50er en 60er jaren hebben aangevoeld.

Met hun Zeezwaluw tekenden zij aan het eind van de oorlog een zeilschip, dat qua concept en maatvoering - op de diepgang na - perfect voldeed aan de eisen die eraan in de 50er jaren zouden worden gesteld. Het ontwerp van de wat minder diep stekende Koppelstok/Buizerd konden zij dan ook zonder meer inzenden voor de prijsvraag in 1952 van de Waterkampioen (zie Waterkampioen no 914, januari 1953, de rubriek Uitkijk). Dat de Boemerang van G. Kroes met de eer ging strijken, is geschiedenis. De gebroeders Buijs hebben nadien en voordien veel en voortdurend activiteiten ontplooid met betrekking tot ontwerp en bouw van schepen:

Een ontwerp van Nico was een “Loggersloep” waarvan de eerste in 1935 werd gebouwd (kosten 275 gulden), terwijl de laatste (nummer 140) in 1955 werd gebouwd en geleverd. Verder werd ondermeer nog een stoer 7,45m zeiljacht gerealiseerd. Denk aan de Zoutelief uit 1968 en een aantal motorboten die nu ook klassiek zijn.

*In de Waterkampioen no 837- Juni 1948 en in De Waterkampioen No 10 van 2002 - 31 mei is aandacht besteed aan de heren Nico en Jasper Buijs. Daarin vinden we ook tekeningen.*

De *Buizerd* is een stalen S-spant met platgat uitgevoerd met een mooi hartvormige spiegel, de zeeg staat in een prima verhouding ten opzichte van de lengte van het schip, lengte en hoogte van de opbouw staan in de juiste verhoudingen, alles klopt: het schip heeft iets. Het is een goed doordacht en robuust schip zonder opsmuk wat goed te onderhouden is. De zeileigenschappen zijn uitstekend te noemen, zij stuurt op alle koersen neutraal mits goed getrimd, wat beaamt dat het een goed ontwerp is. Je kunt stellen, “What looks good sails good”. Of op zijn Hollands: “Mooi gelijnd is nooit weg!”.

Wij wensen de heer Bernard Ghislain Rinchon met zijn *Buizerd* heel veel zeilplezier toe en hopen dat wij ze maar vaak zullen zien op de VKSJ evenementen. De *Buizerd* valt in de categorie Classic Historical.”

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

# De Koninklijke



Elk jaar zeilen wij met ons schip de Ronde om Noord-Holland, een wedstrijd die op vrijdagmorgen begint. Er wordt gestart net buiten Muiden, dan via Enkhuizen, Kornwerderzand en Waddenzee naar de finish in IJmuiden. Elk jaar een leuke en spannende wedstrijd. Maar daar wil ik het nu niet over hebben, wél over wat er vóór de start gebeurde.

Omdat de wedstrijd op vrijdagmorgen begint moet men zich donderdagavond melden bij het wedstrijdcomité in de haven van Muiden. Die handelt de inschrijvingen, startnummers en betalingen doorgaans zeer snel af, zo ook deze keer. Wij waren om een uur of half tien klaar met alle voorbereidingen en besloten om nog een kopje koffie te gaan drinken in de kantine, pardon ... jachtclub. Mijn bemanning nam plaats aan een tafeltje en ik liep naar de bar om te bestellen.

De bar was leeg, op een stel na, dat op de hoek van de bar stond. De man, een goede zestiger, droeg een vaal rode broek, gele polo en een lichtblauwe trui over de schouders. In zijn hand een riem, met daaraan zo'n blonde hond. Zijn vrouw, partner, secretaresse, was een jaar of 30 jonger, had steil blond haar. Aan de ene kant tot net boven de schouder en aan de andere kant tot halverwege het oor. Ze droeg iets te krappe kleding voor haar gewicht en leeftijd. Ik ga er van uit dat het plaatje duidelijk is.

Achter de bar hingen vier dames wat verveeld rond te kijken en stonden niets te doen. Na een paar minuten kwam er nog een schipper aan de toog voor een kop koffie. Nog steeds geen enkele reactie van de dames achter de bar. Omdat ik toch graag iets wilde bestellen, vroeg ik voorzichtig aan de dames achter de bar of zij daar werkten. Je moet oppassen tegenwoordig want voor je het weet ben je stigmatiserend en worden er net als bij Zwarte Piet commissies ingesteld waar je je moet verdedigen.

Ik had goed gegokt. Zij bleken daar te werken! Mijn volgende vraag was of ik dan ook iets kon bestellen. Hierop vroeg de dame aan mij of ik een member!!!!!! was of dat ik meedeed aan de wedstrijd. Uiteraard antwoordde ik dat wij voor de wedstrijd kwamen. Waarop tot mijn stomme verbazing de dame in kwestie mij meedeelde, dat ze liever had dat wij ergens anders koffie gingen drinken, omdat zij de bar vrij wilde houden voor haar members.

ADVERTENTIE

Ik was volkomen stupéfait, maar was wel zo bijdehand om meteen mijn grootste glimlach tevoorschijn te toveren, want ik verwachtte elk moment dat Frans Bauer of iemand anders van Bananasplit zou opduiken en zou zeggen dat mijn echtgenote een grap met mij had uitgehaald. Maar er gebeurde niets en de dame bleek bloedserieus! Wij zijn toen maar naar het café van Ome Ko gegaan en hebben daar koffie gedronken.

Toen we een uurtje later, op de weg terug naar onze boot, langs de jachtclub liepen, was er niets veranderd. De man, de hond en de vrouw stonden nog steeds aan de bar, waarbij het wel leek of de botox van de dame iets van zijn werking had verloren...

Nu begreep ik uit de media dat er mensen waren die geklaagd hadden over het gedrag van ons koninklijk paar tijdens een sportfestijn waar Nederlanders successen hadden geboekt. Alex en Maxima waren te enthousiast geweest en hadden zich niet koninklijk gedragen. Ik heb nooit begrepen wat voor type mensen daar nu over zou kunnen klagen. Maar het is mij nu duidelijk... ze staan achter de bar van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei-vereniging in Muiden.

JACK SPARROW

# Boordrecept door Marjan Fortuin

## Eten uit de puts

We zijn gek op alles wat uit zee komt. En vooral als het zelf gevangen is. Niet alleen vis, maar vooral ook zelfgevangen schelpdieren. Een Waddeneiland is de ideale plek om deze beestjes te verzamelen. Niets is leuker dan daar je eigen 'Fruits de Mer' bij elkaar te scharrelen en er je boordemmer mee te vullen.

Bij laagwater trekken we stevige schoenen aan, pakken de fiets en hangen de puts aan het stuur. Ook een plastic bak met deksel en een garnalennet gaan mee.

Onderaan de Waddendijk en de kribben, aan de onderste basaltblokken, groeit ons avondmaal. Oesters, de Japanse, zijn wat grillig van vorm. Ook zijn ze vaak erg groot. Wij plukken de middenmaat. De mosselen moeten niet te modderig zijn en alikruiken liggen voor het oprapen. Alles gaat de emmer in totdat we het genoeg vinden. Iets verderop, op de schorren langs de dijk, groeit de zilte zeekraal. De groene plantjes lijken net kleine cactusplantjes. We plukken niet meer dan nodig is.

Dan dwars over het eiland naar het strand. Langs de vloedlijn of in het diepe deel van de kleine binnenzeetjes duwen we het garnalennet door het zand. Voordat je het weet is je bakje gevuld met die mooie transparante Hollandse garnalen.

Even een welverdiend biertje op het terras van een strandtent, maar dan snel terug om de buit te verwerken tot een 5-sterrenmaal!

Misschien lijkt het jullie vies, eng of griezelig?  
Probeer het toch maar, want eten uit de puts is zo lekker!

### Eet smakelijk!

Marjan Fortuin



### Benodigheden:

Stevige schoenen, fiets, puts, plastic bak met deksel, garnalennet.  
Schelpdieren en garnalen.  
Bouillonblokjes  
Citroen en mayonaise  
Stokbrood en sla  
Borrelprikertjes of speldjes

### Bereiden:

Was oesters, mosselen, alikruiken, zeekraal en garnalen in ruim (zee) water. Kook alles, met uitzondering van de oesters, 10 minuten in kokend water met of zonder bouillon. De oesters 5 minuten zachtjes doorkoken na opengaan. Leg het zeefruit op een schaal en garneer met stukjes citroen. Geef iedereen een borrelprikker of speld om de alikruiken uit hun huisjes te peuteren. Lekker met stokbrood en sla. Vergeet de witte wijn niet!

P.S. Ik lees net in de NRC van 22 juli een alarmerend bericht. Buiten het mosselseizoen, als de 'R' niet in de maand zit kan de giftige alg 'Dinoflagellaat' zich, bij hoge temperaturen, in de schelpen nestelen. Van het eten van de geïnfecteerde schelpdieren kan je behoorlijk ziek worden.

Daarom mijn waarschuwing, om te voorkomen dat de behoudsvereniging VKSJ uitsterft vanwege het bovenstaand recept. Wij hebben in ieder geval zorgeloos en heerlijk gegeten en hebben geluk gehad!

## Restauratie

# De Senhora do Mar, een Portugese Kits uit 1943

*De Senhora do Mar van Marcel van Loosbroek kwam tijdens de organisatie van het dertigjarig jubileum van de VKSJ in 2012 ter sprake. Het gerestaureerde schip zou een prachtig vlaggenschip kunnen zijn tijdens het admiraalzeilen in Enkhuizen. Ongelukkigerwijs kon dit niet doorgaan, maar Marcel was wel bij het geslaagde diner in het Buitenmuseum aanwezig. Hier leerde ik hem kennen en hoorde van zijn langdurig restauratieproject. Zondag 14 september jongstleden tref ik hem in Sint Annaland aan het werk in een hal van Mariteam Shipyards en daar begint dit verslag.*

DE AANKOOP SENHORA DO MAR



### De persoon achter de restauratie

#### Hoe wil jij je voorstellen aan de lezers van Scherp Gesneden?

Ik ben Marcel van Loosbroek, 64 jaar en gehuwd met Mariel. Wij hebben drie zonen en een kleindochter. In Delft heb ik werktuigbouwkunde en daarna in Eindhoven bedrijfskunde gestudeerd. Na mijn opleiding ben ik naar Zuid-Afrika getrokken en heb daar bij een staalfabrikant gewerkt. Na de Soweto rellen in 1977 ben ik naar Nederland teruggekeerd. Rond 1980 ben ik als ondernemer mijn eigen ICT bedrijf begonnen. Het is inmiddels gegroeid tot een bedrijf met acht werknemers en het is gevestigd in Eindhoven. Voor de VKSJ ben ik jarenlang penningmeester geweest. Op dit moment trek ik de kar bij de DCYR als voorzitter.

#### Wat is je watersport achtergrond?

Mijn ouders woonden in Oss. In mijn middelbare schooltijd heb ik met mijn broers op de Maas, in het recreatiegebied Lithse Ham leren zeilen. Eigenlijk ben ik een recreatieve plassenzeiler. Door een vriend die een zeilboot kocht, ben ik weer in zeilen geïnteresseerd geraakt. Ik begon Engelse boekjes en tijdschriften te lezen over klassieke jachten, zoals bijvoorbeeld Classic Boat.

#### Waar komt je belangstelling voor restauratie vandaan?

In mijn studententijd heb ik met een vriend veel klassieke auto's gerestaureerd. Mijn vriend was gespecialiseerd in het merk Peugeot en ik in Citroen. Het lelijke eendje en de Traction Avant kenden geen geheimen voor mij.

### Het restauratieproject

#### Wanneer is de Senhora do Mar in je leven gekomen?

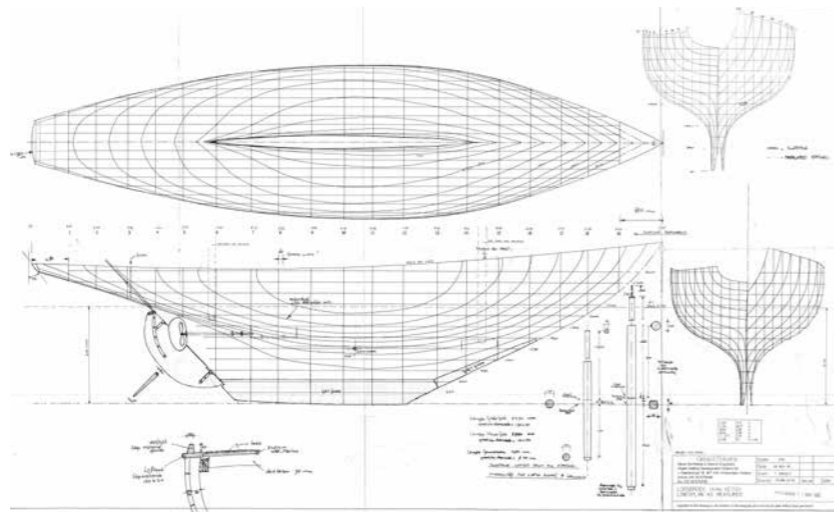
Ik wilde met de vriend, die mijn watersport ambities aanwakkerde samen een schip kopen, maar dat ging niet door. Hij kocht zelf een boot. Ik leerde later Joost van der Post kennen, die de Zilver-



ZEILEND NAAR ZUID-FRANKRIJK



DEK EN OPBOUW VERWIJDERD



LIJNENPLAN SENHORA DO MAR GETEKEND DOOR GERARD DIJKSTRA



ZEILPLAN SENHORA DO MAR, SCHETS VAN GERARD DIJKSTRA



NIEUWE SPANTEN EN DEKBALKEN MAKEN

wiek zeilde en jachtmakelaar in Klassieke Jachten was. Hij liet mij ondermeer een Meter Klasse jacht zien maar dat was me te smal en de boot had te weinig ruimte om met mijn gezin plezierig te kunnen zeilen. Hij vond in Almeria de Signora do Mar. Langer, breder, meer inhoud en dus comfortabeler dan zo'n racemachine. Het leek iets voor mijn gezin. We zijn beiden naar Spanje gevlogen en hebben het schip bekeken. De eigenaar was een Helmondse hippie, die ermee charterde. Het schip zag er verwaarloosd en slecht onderhouden uit. Toch nam het bezit van mij: de ruimte, de vorm en de acceptabele prijs trokken mij aan. Het schip is op het droge gezet en werd door ons geïnspecteerd. Met wat losse pols inschattingen, zoals dek vervangen, opnieuw in de verf zetten, nieuwe zeilen met nieuwe tuigage onderdelen, dacht ik het project aan te kunnen. Voor veertigduizend gulden werd ik eigenaar.

#### Waarom heb je geen grondiger keuring door deskundigen laten uitvoeren?

Ik heb een makelaar in de arm genomen omdat ik geen verstand had van klassieke houten schepen en ging er vanuit dat hij deskundig was. Ik wist dat het veel werk zou zijn om het schip weer in een redelijke staat te brengen, maar met een makelaar bij de hand heb ik niet de moeite genomen om onder het dek te gaan controleren of de spanten nog goed waren. Wat gebeurd is kun je vergelijken met de aankoop van een leuk oud boerderijtje. Op een mooie zonnige dag kom je op een paradijselijk plekje een oud boerderijtje

tegen, met een bord "te koop". Je schat in dat een nieuwe keuken en een nieuwe badkamer nodig zijn en je kunt je droom van het paradijs verwezenlijken. Na de aankoop komen er onaangename verrassingen te voorschijn. De keuken heeft een nieuwe vloer nodig en het badkamertje een compleet nieuw dak.

#### Hoe zie je de rol van een jachtmakelaar?

De makelaar heeft zijn taken niet goed uitgevoerd en ik heb daar achteraf de consequenties van genomen. De losse pols inschattingen omtrent de restauratiekosten van de makelaar waren onrealistisch en zijn inspecties waren erg oppervlakkig. Ik accepteer dat het op deze manier gegaan is en neem niemand iets kwalijk.

#### Wat heb je vervolgens met je droom gedaan?

Met twee buurjongens uit de straat heb ik het schip in september 1994 naar La Grande Motte in Zuid-Frankrijk gevaren. Daar is het op een trailer gezet en naar de jachthaven (Beatrixhaven) van Eindhoven gebracht. Op het terrein van de jachthaven is het neergezet en er is een tent overheen gebouwd, zodat er droog onder gewerkt zou kunnen worden.

#### Heb je een plan gemaakt?

In eerste instantie was ik van plan het schip in zijn originele vorm te restaureren, maar toen de meubelmaker Hans Veenstra de bekleding onder het dek weghaalde kwamen er rotte dekbalken te voorschijn. Verder zoeken leerde dat er veel meer vervangen moest worden. Ik



had twee opties: stoppen en de boot tot brandhout verzagen of het schip op een grondige manier restaureren. De eerste optie was wel erg drastisch. Niemand gooit even zo'n bedrag weg. Dus besloot ik door te gaan. Ik huurde Hans Veenstra en een stagiaire Dennis in, om in het najaar aan het werk te kunnen gaan.

#### De uitvoering van de restauratie

##### Met wat voor intentie ben je begonnen?

In het najaar van 1994 was de intentie het interieur te restaureren, het dek te vervangen en een algemene restauratie uit te voeren. Toen we het plafond begonnen te verwijderen, zijn we ons al snel rot geschrokken. Het dek met de dekbalken, de dekbalkwegering en de bovenste gangen van de huid waren verrot. Het is een wonder geweest, dat we met het schip veilig Zuid-Frankrijk hebben gehaald. Achteraf had dit het beslismoment moeten zijn om te stoppen en mijn fout te accepteren. Maar ik vond dat ik geld had uitgegeven aan de restauratie en dus beter door kon gaan. Het dek, dekhuis, interieur, dekbalken en bovenste gangen zijn verwijderd. Uiteindelijk bleef een kale romp over.

##### Hoe heb je het verder aan gepakt?

In de herfst van 1995 heb ik Gerard Dijkstra benaderd. Samen met gemeentelijk landmeters heb ik het schip ingemeten. Op basis van deze gegevens heeft Gerard een aantal plannen, zoals interieurplan, lijnenplan en een schetsmatig zeilplan gemaakt. Dit is de basis voor de verdere restauratie geworden. Er is geen begroting gemaakt en ik ben op dezelfde losse pols manier verder gegaan, ik vond dat ik niet meer terug kon op de ingeslagen weg. Voor de afmetingen van de dekbalken, dek, enz. heb ik Lloyds Register, Rules en Regulation gebruikt. Uit boeken zoals Boatbuilding van Howard Chapelle en Details of Classic Boat Construction van Larry Pardley haalde ik veel informatie.

##### Wat kun je vertellen over de verdere voortgang van het werk?

Na twee jaar stopte de stagiaire en Hans Veenstra werkte er alleen met goed weer aan. Ik zocht vaak werkprocessen uit en hij maakte het dan. Bijzonder voor hem waren het branden van de bovenste gangen en het lijmen van de masten. Het fotoverslag toont de verdere voortgang in de tijd. Gedurende de periode 1994-2011 hebben Hans en ik regelmatig aan het schip gewerkt. In 2011 is de boot op een dieplader naar Zwijndrecht bij Benno Rexwinkel gebracht om het werk te bespoedigen. Omdat Benno in 2012 ging verhuizen moest het schip te water. Aardig was dat het schip, na achttien jaar op het droge te hebben gestaan, bij de tewaterlating geen water maakte. Ik heb het daarna naar De Bosch gevaren waar ik het schip heb getuigd samen met Joachiem van Houwelingen. Het schip kreeg hierna een ligplaats in de WSV Sint Annaland op het eiland Tholen.

HET NIEUWE DEK WORDT GELEGD



OUDE EN NIEUWE KONT



#### Waar heb je veel spullen voor het schip gekocht?

In Beaulieu in Engeland nabij Southampton wordt jaarlijks in april een Boat Jumble gehouden. Dit is een grote tweedehands verkoop in de openlucht van bootspullen. Bijvoorbeeld de railingscepters, de stuurstand, het fornuis, de kachel, de ankerlier, etc. heb ik daar gekocht. Ook ben ik een ervaren marktplaatsgebruiker geworden.

#### Wat heb je met de motor beleefd?

De motor is een tweedehands gereviseerde gemariniseerde Peugeot van 50 pk. Na de tewaterlating bleek dat het een gescheurde kop had en er dus niets gereviseerd was. Ik heb bij de verkoper geen verhaal gehaald en besloten om de motor te laten reviseren bij een Peugeot expert. Na een jaar bleek dat de koppeling tussen het vlieg wiel en de keerkoppeling niet vastgebouwd was. De verbinding tussen beide onderdelen bleek alleen de wrijving te zijn. In 2013 draaide de motor wel maar wilde de schroef niet meedraaien.

#### Hoe is dat opgelost?

Het schip is hier bij Mariteam Shipyards op het droge gezet. De motor is gedemonteerd, uit het schip getakeld, de bouten zijn vastgezet en de motor moet nu opnieuw geïnstalleerd worden.

#### Waar ben je nu mee bezig?

Bij het schoon spuiten bleek dertig procent van de antifouling verdwenen te zijn en zat er veel verf los. Het onderwaterschip is kaal gehaald en ik begin met een nieuw antifouling systeem. Het lakwerk, zoals boegspriet, voetlijsten, enz. ben ik opnieuw in de lak aan het zetten.

#### Wat is de staat van je zeilen?

De originele zeilen uit 1994 zijn nog aanwezig. Ik schat in dat ik alle zeilen nog moet vernieuwen. Hoe, heb ik nog niet uitgezocht.

#### Is de restauratie gedocumenteerd?

Ik heb gedurende het project veel foto's genomen. De tekeningen van Gerard Dijkstra dragen ook bij aan de documentatie.

#### Hoe is de restauratie gefinancierd en hebt je een overzicht over de gemaakte kosten?

Het hele project is met gespaard geld gefinancierd. Ik heb nooit exact bijgehouden wat het gekost heeft. Mijn inschatting is dat tot op dit moment de kosten rond de honderd-vijftigduizend euro zijn geweest.



EEN HEERLIJK MOMENT:  
DE SENHORA DO MAR DRIJFT  
WEER

INTERIEUR IN AANBOUW



#### Wat weet je van de historie van het schip?

Het schip is in 1943 in Lissabon gebouwd voor een Spaanse bankier, die op dat moment in opspraak is gekomen. Het heeft nog meegedaan aan een wedstrijd naar Rio de Janeiro.

Terug in de auto naar Enkhuizen zat ik met verwondering na te denken over de vele teleurstellingen en het doorzettingsvermogen van deze ondernemende man. Met zijn enthousiasme en eigenzinnige manier van aanpak en met respect voor het schip is hij nu al twintig jaar bezig. Ik hoop dat Marcel met de Senhora do Mar in 2015 op de DCYR aanwezig kan zijn.

#### Gerrit Klooster

Foto's restauratie: Marcel van Loosbroek



DE MOTOR MOET OPNIEUW WORDEN GEPLAATST



DE EIGENAAR MARCEL VAN LOOSBROEK OP ZIJN  
GERESTAUREERDE SCHIP

#### Enkele cijfers en materialen

<b>Lengte inclusief boegspriet:</b>	16.60 m.
<b>L.o.a.:</b>	14.40 m.
<b>L.w.l.:</b>	10.17 m.
<b>Breedte:</b>	3.50 m.
<b>Diepgang:</b>	2.20 m.
<b>Waterverplaatsing:</b>	13.000 kg
<b>Ballast Gewicht:</b>	niet bekend

#### Zeiloppervlak:

<b>Grootzeil:</b>	42 m2
<b>Fok:</b>	31 m2
<b>Genua:</b>	65 m2
<b>Bezaan:</b>	16,5m2

<b>Huid:</b>	Oregon Pine
<b>Spanten, stevens en kiel:</b>	Eiken
<b>Dekbalken:</b>	Oregon Pine
<b>Dek:</b>	2 X 16 mm. WBP Plaatmateriaal met 12 mm. teak deeltjes gelijmd met epoxy
<b>Rondhouten:</b>	Oregon Pine
<b>Lengte mast:</b>	16,70 m. boven dek
<b>Gieklengte:</b>	Grootzeil: 5,50 m.
<b>Lengte Bezaansmast:</b>	11,95 m. boven dek
<b>Gieklengte Bezaan:</b>	3,75m.

<b>Motor:</b>	Peugeot 50 pk.
<b>Schroef:</b>	drieblads vaanstand schroef



German Classics op het Kielerfjord,  
21 tot 24 augustus 2014

*Onze 'huis' fotograaf Ron Valent was erbij*



# De Scheldejol

## Een lofzang in korte verhaaltjes, deel 1

Het is 1939. Het befaamde Belgische watersporttijdschrift 'Wandelaer et Sur l'Eau' laat kort en bondig weten: "Scheldejollen, ils sont démodé!". Het staat er echt: uit de mode, ouderwets! En dat in 1939? Daar is dus geen sprake van. We kunnen nu, in 2014, gerust vaststellen dat het tweede leven van de klasse toen nog moest beginnen. En, als de voortekenen ons niet bedriegen, dan komt er ook nog een derde leven aan. Deze unieke, eigenzinnige alleskunner van ruim honderd jaar oud vaart gewoon door. Lees mee en beleef het!

### De geboorte van eenheidsklasse

Het verhaal begint kort na 1910. Internationaal groeit het besef dat de toekomst van de wedstrijdzeilerij zit in wedstrijden tussen gelijke schepen, in zogenoemde eenheidsklassen. Pas dan komt het echt aan op de kunde van de bemanningen. Naast de eerlijke krachtmeting weegt bovendien de beheersbaarheid van de kosten per boot. Ook die blijven dan nagenoeg gelijk, doordat dure verfijningen niet mogen zonder verandering in de klasse reglementen. De 'Royal Yacht Club de Belgique' te Antwerpen besluit zo'n nieuwe klasse in te stellen. Ze wordt daarin sterk aangemoedigd door eigen succesvolle internationale en Olympische zeilers zoals Leon Huybrechts, die er in het buitenland ervaring mee had opgedaan. Het moet een stevige, goedkope boot worden met goede zeileigenschappen, geschikt voor onderricht aan de jeugd en voor wedstrijd- en toerzeilen op de Schelde. Een ontwerpwedstrijd wordt uitgeschreven op basis van deze richtlijnen. Leopold Standaert, clublid, vriend en bemanningslid van Leon Huybrechts, tekent het winnende ontwerp. Het is een open overnaadse zwaardboot geworden, gaffel getuigd, met de fok aan een boegspriet. De onderstaande foto van het model in het Nederlands Scheepvaart Museum geeft een indruk van de uitvoering.

Model Scheldejol  
Bron: Het Scheepvaartmuseum



Tuig- en plantekening.  
Bron: Het Scheepvaartmuseum

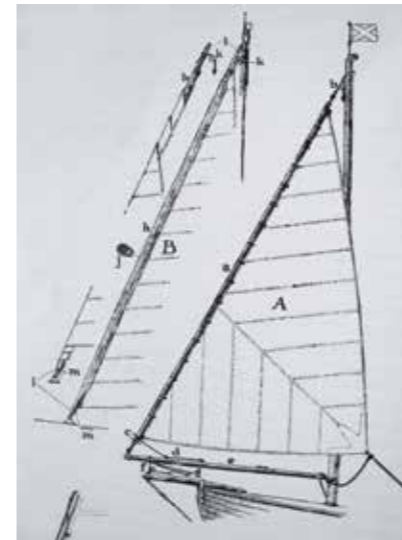
De afmetingen zijn 5,00m x 1,90m exclusief de boegspriet van 0,60m. De boot heeft een houari-tuig. Het grootzeil heeft dan een lange, zo stijl mogelijk staande gaffel. Het meet 13,65m<sup>2</sup> en de fok 3,93m<sup>2</sup>, totaal 17,58m<sup>2</sup>. Een gegalvaniseerd ijzeren midzwaard van 40kg voorkomt verlijeren, terwijl de ballast bestaat uit vier broodjes lood van 20kg. Met het zwaard naar beneden is de diepgang 1,24m. De kuipruimte is riant: er is bijvoorbeeld voldoende plaats voor een viertal kinderen en hun instructeur. Twee doften ondersteunen de zwaardkast. Tussen dubbele knieën van de achterste doft past precies een pakje shag, destijds onderdeel van de standaarduitrusting van de schrijver dezes.

### Wat is dat op het voordek?

De rolfok is vergelijkbaar de moderne variant, zij het dat het huidige aluminiumprofiel oorspronkelijk van hout (j) is. Maar echt uniek is de toepassing van het jagerboompje (e). Op een voordewinds rak kan het boompje, dat scharniert aan de mast, naar bak- of stuurboord getrokken worden met de betreffende buitenschoot (g), waarbij de neerhaler (f) gevierd wordt. Het voorstag en voorlijk met de halshoek draait zo naar buiten. Een veel efficiënter gebruik van een gegeven zeiloppervlak, dan door het uitbomen van de schoothoek!



Bron: De Zeilsport



Onder de naam 'Monotype d'Anvers' wordt in de winter van 1912 begonnen met de bouw van de eerste tien schepen, acht voor de RYCB en twee voor de zusterclub SNRA. Het werk wordt toevertrouwd aan de Scheepswerf van Jules De Wachter-Huys in Boom aan de Rupel. Op 15 juni 1913 volgt de feestelijke tewaterlating. Na enkele gloedvolle redevoeringen en de nodige champagne glijdt het eerste scheepje het water in.

Feestelijke tewaterlating bij de Scheepswerf van Jules De Wachter-Huys in Boom op 15 juni 1913



Onder begeleiding van het blazerjacht Mephisto van Leon Huybrechts wordt er na een ereronde zeilend koers gezet naar Antwerpen. Het daarop volgende zeilseizoen wordt één groot zeilfeest van een tiental wedstrijden met als inzet de beker 'Coupe Farandole'. Totdat de Grote Oorlog er een abrupt einde aan maakt.

Zoals veel van zijn landgenoten neemt Leon Huybrechts de wijk naar Nederland. Hij strijkt neer, via Vlissingen, in Haarlem en later Zandvoort. Met al zijn contacten, zijn faam als wedstrijdzeiler en zijn overtuigingskracht propageert hij de nieuwe eenheidsklasse. Onbekend is hij niet in de kringen van wedstrijdzeilerij van de 'Verbonden Zeilverenigingen', verder in het artikel 'Het Verbond' te noemen. De geestdrift van Leon en zijn

snel groeiende groep medestanders leidt tot ophef onder de bedaalde gemoederen van het zittend verenigingsleven. Maar de Scheldejolkklasse, zoals de 'Monotype d'Anvers' herdoopt was, vaart een gewonnen wedstrijd! Door een afsplitsing van de 'Roei & Zeilvereniging Het Spaarne' ontstaat de 'Haarlemse Jacht Club' (HJC), de vereniging die vooral zal bijdragen tot de groei van de wedstrijden in de Twaalfvoetsjol en de Scheldejol, mede door het dynamisch koppel voorzitter C.N. Hin en medebestuurder Huybrechts. Buiten de HJC wordt eveneens enthousiaste ondersteuning geleverd door de Zaanse Zeilvereniging in de personen van J. van de Stadt en zijn zonen. In het winterseizoen 1918-1919 besluit Het Verbond tot de instelling van de Scheldejol als de eerste Nationale Eenheidsklasse, naast de Twaalfvoetsjol en de Regenboog. Als Huybrechts na de oorlog terugkeert naar zijn eigen Antwerpen is hij benoemd tot het eerste Erelid van de Haarlemse Jacht Club. Later zal hij nog meer roem vergaren als schipper van de legendarische hoogaars Jetty.

Zo heeft de wereldbrand van 1914-1918 indirect bijgedragen tot de verspreiding van de Scheldejol.

### De wedstrijden tijdens het interbellum

In België worden de wedstrijden na de eerste wereldoorlog weer opgepakt. Het aantal schepen groeit: Scheldejollen worden gebouwd in Boom, Antwerpen, Brussel, Gent en zelfs in Frankrijk. Overal vinden wedstrijden plaats, maar het voornaamste evenement blijft wel de twee van Antwerpen, de 'Semaine d'Anvers' en de 'Régate d'Anvers'. Deze wedstrijden trekken tussen de tien en twintig deelnemers tot ver na de tweede wereldoorlog.

Een wedstrijdveld in de twintiger jaren: de hoogaars Jetty van Huybrechts en Scheldejollen op de Westerschelde



Uiteindelijk, in het begin van de jaren zestig, krijgen plakhouten en kunststof boten de overhand en stoppen de wedstrijden tussen Scheldejollen. Veel prominente zeilers in België zijn opgegroeid in de Scheldejol. Naast de genoemde Olympiërs Huybrechts en Standaert, worden zeilers als Hugo van Kuyck, Albert Grisar, John Murdoch, Henry Mermans groot in het type. En de Olympiër André Nelis, brons en zilver in de Finnjolkklasse, zal later de uitspraak doen: "Scheldejol? Mijn plezantste boot!".

In Nederland kennen de wedstrijden, na een vliegende start ten tijde van de eerste wereldoorlog, een veel extremer verloop, met een vroegtijdig einde na een heroïsche strijd. Met name de landelijke politiek “van de Haagse landrotten”, zo wordt er gefulmineerd in zeilerskringen, doet de Scheldejol en daarmee de ontwikkeling van “Onze Hollandse Jongens” de das om. Hoe kan die teloorgang dit scheepje overkomen?

De wedstrijden op de Kagerplassen in 1921



Deelnemersaandenken  
Scheldejolkklasse Kaagweek  
1927

het zeiloppervlak. Want dat is het heikele punt, niet zozeer dat het zeil te groot zou zijn voor het schip, maar vooral door de dreiging van een nieuwe weelbelasting. Die belasting zal ook geheven worden, aldus de plannen van de minister van financiën, op zeilvaartuigen met een zeiloppervlak groter dan 16m<sup>2</sup>. De Scheldejol is dan, met zijn 17,5m<sup>2</sup>, net de pineut. De maatregel roept fel verzet op bij Het Verbond: men vreest “de verloedering van onze jongens door zulke obstakels op het pad van hun ontwikkeling”. Als de plannen onafwendbaar lijken, wordt de aandacht van zeilend Nederland verlegd naar schepen die buiten de belasting (gaan) vallen. De bouw van de Scheldejollen valt vrijwel stil. De deelname aan de wedstrijden loopt dramatisch terug. Ernstig bezorgd over die terugloop stelt de voorzitter Hin van de HJC zijn eigen kampioensboot Wildzang ter beschikking als hoofdprijs. In de pers spreekt men van een ‘Koninklijk Gebaar’. Rebellie, ludieke actie, forse taal en grootse beloningen ten spijt, de reguliere wedstrijdzeilerij in de Scheldejol-eeheidsklasse in Nederland is afgelopen. En dat is, ongelooflijk maar waar, bijna dertig jaar eerder dan in België!

Ook in het Nederlandse wedstrijdveld komen we bekende namen tegen. Naast de genoemden Hin (HJC) en De Vries Lentsch (Het Fort) ook, H.C.A. van Kampen (Waterkampioen, De Zeilsport), ir. J. Loeff (eveneens Waterkampioen, De Zeilsport), E.G. van de Stadt (Ontwerper).

De Goetzee van Ir. J. Loeff in de wedstrijd



Wordt vervolgd,  
Jelle Joosse, donateur

Dit artikel verscheen eerder in het blad Consent, over de oude zeilvaart in het Scheldestroomgebied.

## 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 Rolien Besancon, donateur.

## Water-H<sub>2</sub>O- water-eau-wasser- aqua-vand

Het estafette stokje overgenomen van Nico en Elyn. Nu, zulke mooie avontuurlijke reizen zeil ik (nog) niet, ik ben af en toe voor mijn werk op mooie plekken, maar meestal werk ik op een plek ver afgelegen en niet makkelijk bereikbaar. En er zijn ook zeker geen zeilschepen in de buurt, alleen maar bagger- of offshore werkschepen. Wel altijd aan of op het water werkzaam, want dat heb je wel nodig als je hydrograaf bent voor een maritieme aannemer.

Als ik verlof heb probeer ik, naast alle andere bezigheden, te zeilen. Een aantal jaren heb ik zelf een schip gehad, De ALK, zie VKSJ-boek Klassieke jachten in Nederland, pagina 217, genoemd naar de Alk van kapitein Nieuwkoop (zie onderaan dit artikel) en beschreven in het artikel over de Doordrijver.

### Voor- en nadelen van een eigen schip

Als resultaat van veel wikken en wegen om een groter schip te kopen, om daarmee verder en langer weg te kunnen gaan, heb ik nu geen eigen schip meer.

#### Dit heeft als groot nadeel:

- dat je geen eigen schip hebt, dat je kunt aanpassen naar eigen inzicht en met je eigen spullen kunt inrichten;
- dat je niet op ieder gewenst moment kunt gaan zeilen;
- dat je moet vragen of gevraagd worden om te zeilen;
- dat je niet altijd op een klassieker zeilt.

#### Als groot voordeel:

- dat je een schip huurt als je tijd hebt;
- dat je geen tijdsverlies hebt aan onderhoud;
- dat je overal op de wereld, op een plek waar je dat graag zou willen, kunt zeilen.

De Alk



Op dit schip zeilt Rolien als 'delivery' bemanning



Zeilen op de rivier Humber naar Goole



De haven van Goole



Op Fair Isle stop je het havengeld in een busje. Er komt geen havenmeester aan te pas

Zo zeilde ik in Oost Australië op een tradioneel schip van Mackay naar de Whitsunday Islands, met de Bør langs de Noorse kust, op klipper Stella Maris in Nederland, Duitsland, Denemarken, Polen en Zweden en op een jacht van Portugal naar Spanje.

### Donateurs zeilen mee

Als donateur kon ik als wedstrijd bemanning meezeilen op de Muschka, V Sympony en Aqua Viva. Vooral de 24 uren en de wedstrijd in Laboe/Kiel hebben indruk gemaakt. Een 24 uren is wennen. Normaal bij een wedstrijd gaat iedereen (ongeveer) dezelfde kant op. Hooguit kom je dan bij een boei een paar schepen uit een andere klasse of schepen die over de andere boeg varen tegen. Maar bij de 24 uren komt een ieder vanuit zijn eigen baan en gaat ook weer zijn eigen baan verder. Dat geeft een aardige verwarring bij de boei. Zeker als het donker is en iedereen ook wat moe begint te worden. Maar als het in de morgen weer licht wordt, na een bakje koffie, dan gaat alles weer beter. De binnenkomst in Medemblik, na 24 uur zeilen, is grandioos. Wat is het dan geweldig om met heel veel familie en medezeilers biertjes te drinken en wat te eten. Wat smaakt alles dan heerlijk! Na zo'n race slaapt elk soort bed (bank, hotelkamer, campingmatje) heel erg lekker!

Ook kon ik als donateur twee dagen mee op het finishschip tijdens een wedstrijd van een Dutch Classic evenement in Hellevoetsluis. Het was flink aanpoten om alle klassen vlak voor je te zien finishen en om alle tijden goed bij te houden. Maar het was wel vreselijk leuk en gezellig. Helaas heb je dan geen tijd om foto's te maken. Gelukkig doen andere mensen dat dan weer.

In 2013 had ik graag mee willen doen met de OGA, met het rondje Engeland. Maar vanwege de werkdruk was het onmogelijk om een goede planning te maken.

Door tijdgebrek en schuiven in werkplanningen is het de laatste tijd wat moeilijk om mee te doen als opstapper, maar we blijven

de evenementen in de agenda in plannen. Of via Facebook lukt het misschien om opstapper en schip bij elkaar te brengen.

### Delivery crew op een Joshua

Gelukkig hebben we goede vrienden met een klassiek schip, een Joshua uit 1974, ketch getuigd, ontworpen door Bernard Moitessier en gebouwd door Méta langs de Rhône in Frankrijk. Dit schip varen we als de delivery-crew naar Engeland of we halen haar terug naar Nederland.

Zo hebben we in 2011 een geweldige reis Zierikzee - Lowestoft - Grimsby - River Humber - Goole - Hull - Scarborough - Whitby gemaakt. Daar zijn de eigenaren aan boord gekomen en zijn we met onze auto nog via Durham-NewCastle-York-Norwich-Ipswich weer naar Nederland gereden. Goole is het eindpunt van voor ons bevaarbaar vaarwater, maar de narrowboats kunnen vanaf Goole naar Liverpool doorsteken. Deze reis staat nog op de verlanglijst om te varen.

In Engeland heb je van die grote contrasten; in Lowestoft heb je natuurlijk het clubhuis van de Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club en in Grimsby lig je in een oud vissersdok, aan tweedehands drijvende steigers en hebben ze daar een soort container als clubhuis. Wel goedkope drank en erg gezellig. In Grimsby is alles nog oud en vervallen, in Hull zijn de oude dokken, vlak naast de grote shoppingcentra, opgeknapt en getransformeerd tot een levendige marina. Lowestoft is een slaperig stadje en in Whitby staat er een lange rij dagjesmensen voor de plaatselijke fish & chips-tent (ongeveer de beste van de hele UK).

We zijn de afgelopen jaren veel in Engeland aan het werk geweest en we vinden het grandioos om terug te zien of er iets veranderd is. Sommige stranden, strekdammen en havens zijn goed bijgehouden. Naar andere is sinds de aanleg niet meer omgekeken en is er nooit onderhoud gepleegd.

### Hoe flexibel kun je zijn als opstapper

In 2013 zou de eigenaar naar Denemarken varen en wij weer terug. In zijn vakantieperiode was de wind hard en stikverkeerd en zagen we op de AIS de boot richting Frankrijk gaan, ook goed voor ons. Daarna is de boot in een moment van goed weer, terug gevaren naar Nederland en is via de staande mast route in Harlingen terecht gekomen. De aflosplaats was opeens Harlingen geworden, ook goed. Wij hebben heerlijk alle Waddeneilanden en Noordzeehavens kunnen bezoeken en hadden bijna geen wind. Slechts gekleed in t-shirt, kortebroek en flipflopers. Vakantie in eigen land met mooi weer, dat maken we niet elk jaar mee.

Dit jaar stond de Zuidkust van Engeland op het verlanglijstje. Via Terneuzen-Nieuwpoort-Dover-Eastbourne-Southsea Marina (Langstone Channel)-Southampton-Gosport-Chichester. Voor ons was de Work Boat Show in Southampton belangrijk vanwege werk. Gelukkig konden we in Southampton in de Ocean Village Marina liggen en hadden we daardoor ons eigen hotel bij ons. De parkeergarage met gratis shuttlebus naar de show was aan het einde van de Marina, dus ook het vervoer was goed geregeld. Je ligt daar tussen allemaal ex-Volvo-Ocean-racers en dan ben je opeens met vijftien meter heel erg klein. Veel van de marinas in het zuiden van Engeland zijn aangesloten bij een overkoepelende organisatie. Je kan allerlei abonnementen kopen om als gast in meerdere marinas te verblijven of als het je vaste ligplaats is kan je een x aantal dagen erbij huren, zodat je tijdens weekenden ergens anders kunt verblijven. Een leuk initiatief.

Ook kon ik dit jaar (op een niet-klassieker) de afstand Orkney-Fair Isle-Shetlands afleggen, een geweldig zeilgebied, waar je het moet treffen met het weer, maar waar de mensen zo vriendelijk zijn dat je er nooit meer weg wilt.

Voor de mensen die van vogels en andere dieren houden is het een prachtig gebied met heel veel dolfinen, zeehonden en naar vis duikende Jan van Genten. Op Fair Isle mag je zelfs meehelpen met het ringen van de Storm Petrels (een heel klein zeevogeltje dat alleen s'nachts aan land komt). Ook zijn er op de Orkneys nederzettingen van 5000 v.Chr. Die zijn dus ver voor de Pyramides gebouwd. Ook de ring van stenen, De Ring van Brodgar, met een doorsnede van 100 meter, is 500 jaar ouder dan Stonehenge.

En om het zeilseizoen dit jaar af te sluiten varen we in oktober nog de Klipperrace vanuit Enkhuizen. Wel klassiek, maar geen S-spant, wel zijwaarden en die zijn loodzwaar als je die omhoog moet draaien. Ook de traditionele ankerstart in het Krabbersgat is een mooi schouwspel en te volgen vanaf de kant. Alle klippers liggen op hun plaats, bij een startboei op anker. Bij het startschot gaat het anker op en ook de zeilen omhoog. De snelle klippers liggen achter in het Krabbersgat en moeten dus langs alle schepen die nog druk bezig zijn hun anker op te halen. Een schitterend spektakel.

### Winteronderhoud

Deze winter duiken we weer eens in een goed zeilboek in de luie stoel. Bijvoorbeeld, Met de Alk de wereld rond van Kees Borstlap. Het reisverhaal uit 1946, over een 12.5 m zeiljacht dat net na de oorlog om de wereld gaat zeilen, maar het helaas niet gehaald heeft. Oude vaarwijzers voor Denemarken, Franse west- en zuidkust en Duitsland van Hollandia watersport, om ideeën op te doen voor een volgende reis en de Reeds Almanak, om te controleren of we wel binnen kunnen lopen.

Na deze mooie zomer mag de winter wel komen! Ik ben er klaar voor!

Rolien Besancon

**Ik geef het estafettestukje door aan Gilbert de Bruin van de Albatross**

# Pinksterwedstrijden in Aalsmeer

## Verslag van het zeilweekend op de Westeinderplassen

Het Pinksterweekend op de Westeinderplassen werd georganiseerd door de Watersport Vereniging Aalsmeer, de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten en de Behouds Vereniging Klassieke Polyester Jachten.

Op 7 juni vertrokken dertien boten, onder een prachtige zonnige hemel en bij windkracht 3 tot 4, uit de grote jachthaven van de WV Aalsmeer voor de jaarlijkse Pinksterwedstrijd. Een zeilevenement dat al weer voor de achtste keer werd gehouden.

### De wedstrijd op zaterdag

Op het startschip is alles klaar voor de start. Aalsmeerder Dick ten Cate heeft de regie in handen. Hij heeft de startborden al in het gangboord staan. Hij heeft de keuze uit drie routes. Na een snelle start gaan de schepen naar de eerste boei, op weg naar een grote driehoeksbaan.

Van de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten zijn er veel schepen, waaronder de trouwe deelnemers, zoals de Gazell, Scherenkruiser uit Zweden, de Sarcelle van de gebroeders van Dam uit Woubrugge en de Buizerd van Ghislain Rinchon uit België.

Het was werken geblazen. De voorzeilen moesten nogal eens gewisseld worden in verband met de wind, wat soms voordeel opleverde. Dit was ook het geval op de houten Draak 91 van Koen van Bommel, van de WVA, met aan boord Jelle, het jongste bemanningslid.

De Vergulde Snoeck, een klassieke notarisboot, voer als persboot het gehele veld door en maakte foto's van dit nautische evenement.

De zeilmiddag werd afgesloten met een grootse barbecue bij de vereniging. Tijdens het roosteren van het vlees en onder het genot van een drankje, werden alle fouten en foutjes van het zeilen tijdens de wedstrijd nog eens doorgenomen.

### De wedstrijd op zondag

De wedstrijd op zondag begon met een drijfpartij door gebrek aan wind. De organisatie besloot de wedstrijd af te breken. De uitslag van de zaterdagwedstrijd werd daarom tevens de uitslag van het Pinksterfestijn.

#### De winnaars

1e prijs Taila	met eigenaar F. Bakker
2e prijs Erik de Rode	met eigenaar H. Jousma
3e prijs Gazell	met eigenaar M. Lampe
4e prijs Draak 91	met eigenaar K. van Bommel en zoon

Met dank aan de Watersport Vereniging Aalsmeer voor de faciliteiten en aan de groep vrijwilligers die dit evenement weer tot een succes maakten.  
Op naar de negende keer!

Voor vragen en informatie verwijzen wij u graag naar de website [www.vksj.nl](http://www.vksj.nl) en naar [info@wvaalsmeer.nl](mailto:info@wvaalsmeer.nl)

Met dank aan de sponsor Epifanes verf en vernis fabriek 4

Kees van Aalst  
Foto's: Wim Groot, Fladderak



De wedstrijd

De pannenkoeken smaken uitstekend

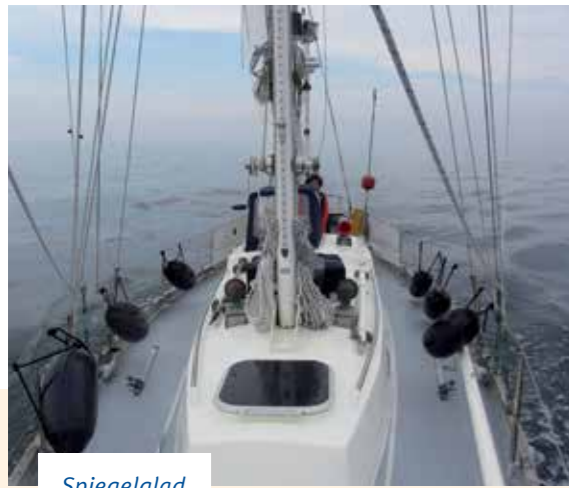


Het nieuwe Belgische lid Bernard Ghislain Rinchon (Buizerd) wordt welkom geheten

Jelle, het jongste bemanningslid is blij met de vierde prijs



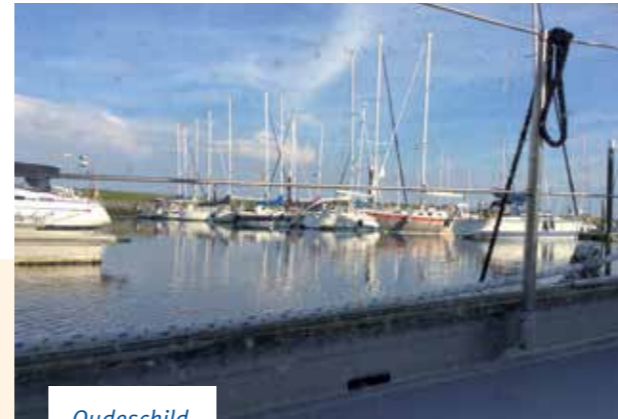
En de tweede prijs is voor ... Hielke Jousma met Erik de Rode



Spiegelglad



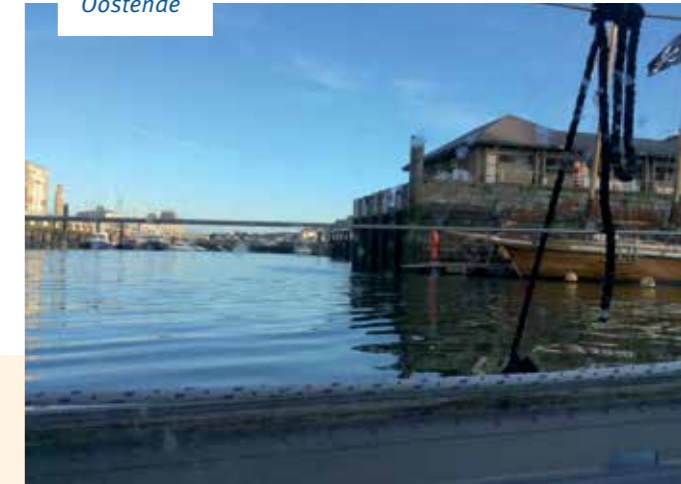
Afwas in wording



Oudeschild



Stellendam



Oostende

# De beleving van een klassieke afwashulp

Ruim vier weken de tijd, niet werken maar varen. Varen waarheen de wind ons wil brengen. Tijd genoeg, wat willen we nog meer? Bij ons vertrek uit Lelystad waaide het lekker, wellicht een beetje te hard. Twee raffen er in, lastig uitparkeren want de windrichting was verkeerd. Daarna strak naar Kornwerderzand met het gangboord net in het water, de pakken aan en de boot op top(!)snelheid. Bij de sluis besloten om maar meteen door te gaan naar Terschelling. Alles goed, het weer werd beter en de wind iets minder. Nu we terug zijn en het seizoen ten einde loopt, zijn we blij met ieder zuchtje, met iedere bui omdat die wind met zich meebrengt. Hoe hard doet er niet

toe, als het maar waait. Eenmaal op Terschelling was de wind voor de komende weken blijkbaar op, maar dat wisten we toen nog niet. Bovendien was en bleef de overheersende windrichting noord, daar gaat je zeilvakantie.

Een paar voorbeelden maken veel duidelijk. Tussen Terschelling en Texel na een klein zuchtje maar op de motor verder. Tussen Texel en IJmuiden na het Marsdiep onder zeil, maar op de motor verder. Tussen IJmuiden en Stellendam nog voor de Maasmonding maar op de motor verder. Van Stellendam naar Zeebrugge leek het in het Slijkgat veelbelovend tot aan de uiterton, daarna

werd de zee zo glad als een spiegel, tot op grote diepte kon je de kwallen zien. Van Zeebrugge naar Oostende speelde de wind voor de verandering een spelletje met ons. Opeens 180 graden gedraaid waardoor we met wind tegen stroom niet tegen de golven in konden zeilen. Als een soort duikboot zijn we op de motor naar Oostende gesukeld. Van Oostende naar Duinkerken was het eindelijk bezeild met goede voortgang. Eenmaal in Duinkerken ging het steeds harder waaien waardoor we een paar dagen 'vast' lagen. Toen we eenmaal weg konden, je raad het al, was het weer als vanouds, weinig en tegen. De rest zal ik je besparen; via de staande-mast-route terug. Vijfhonderd

mijn gevaren waarvan 78 uur op de motor. We hebben nog nooit zoveel getankt; zelfs een extra jerrycan in Willemstad gekocht en gevuld voor de lange route binnendoor.

Hebben we nou een slechte vakantie gehad? Nee, zeker niet. Het was prachtig weer, we hebben onze zeilpakken sinds de eerste dag eigenlijk niet meer aangehad, en dat is op onze boot uniek: Wij zitten nog strak in het pak als andere mensen al hun bikini en zwembroek aan hebben. Zo'n boot is een prima camper. Je moet alleen het zeilen inruilen voor verblijven op het water. Je bent dan niet meer onderweg, als doel, nee de boot is een vervoermiddel om andere dingen te kunnen doen. Met de trein naar Brugge bijvoorbeeld of bijna verdwalen op een eiland in de Grevelingen. En vooral genieten van alle culinaire mogelijkheden die

zo'n reis biedt of die je kunt opzoeken. Oostende, dat vinden wij een culinair paradijs. Door de stad lopen op 'jacht' naar ingrediënten voor een copieuze maaltijd, die bereid moet kunnen worden op twee spirituspittjes (er kan vaak meer dan je aanvankelijk denkt). Vele visvarianties of iets met lekkere Franse worst. Laat ik vooral de kazen niet vergeten en oh ja, het bier. Waar leidt al dat koken toe? Juist, afwas. Ruimte voor een afwasmachine hebben we niet, maar ik kan zeggen dat ik een uitstekende afwashulp aan boord heb, die die taak geheel vrijwillig op haar neemt.

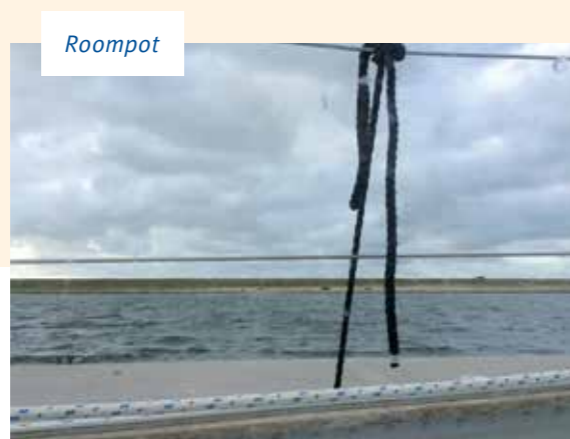
De vakantiebeleving van mijn zeilende afwashulp (ze kan overigens ook heel goed navigeren), moet niet onderbelicht blijven. Altijd die stoere verhalen over extreme zeilvervingen met windkracht; de dagelijkse

ondersteunende activiteiten, noodzakelijke activiteiten, worden vrijwel nooit voor het voetlicht gebracht. Door het achterwege blijven van wind en een overigens weinig 'gebeurtenisrijke' vakantie (niet erg hoor), bestaat een groot deel van onze vakantiefoto's uit het uitzicht dat vanachter het aanrecht is gefotografeerd. Aanrecht klinkt groot, maar beslaat niet meer dan een hoekje van de kajuit. Het lijkt me een goed idee om ook deze kant van het zeilen te laten zien. Volgend jaar hoop ik dat de goden, vooral de god waarnaar we de boot hebben genoemd, ons beter gezind zijn en we meer kunnen zeilen dan koken, maar we moeten tevreden zijn met wat we hebben.

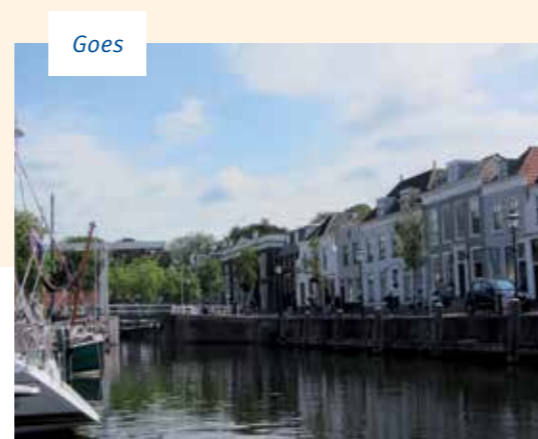
Jeroen Montauban, *Odin IV*  
Foto's: *Els Loeb*



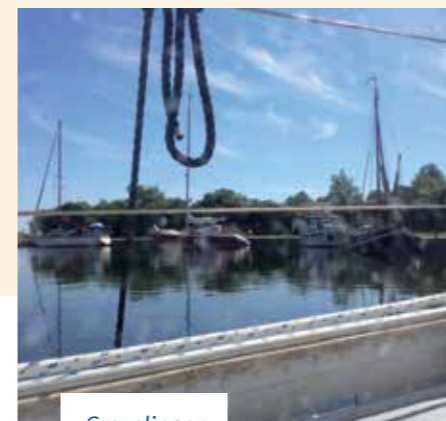
Duinkerken



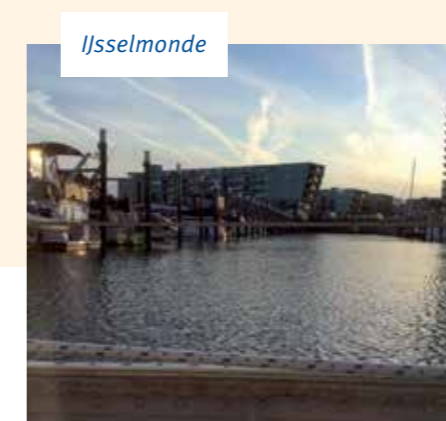
Roompot



Goes



Grevelingen



IJsselmonde



De Blocq van Kuffeler

# Jachtwerf Rexwinkel

NUMANSDORP

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



## HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

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

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

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL

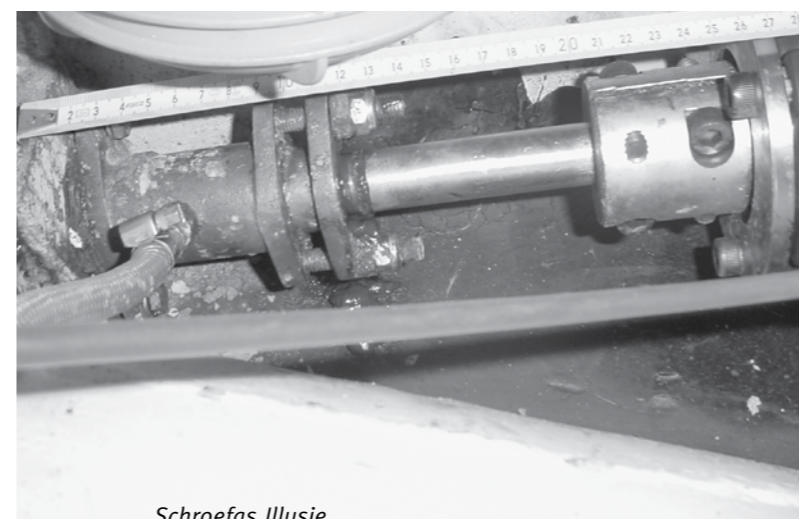
# De hulpmotor

## Een nieuwe motor in een klassiek schip

Bij "klassieke scherpe jachten" denkt een VKSJ-er gewoonlijk aan een zeiljacht. Het heeft weliswaar een motor, maar die is er eigenlijk alleen maar om de haven in en uit te komen. Het is een 'hulpmotor'. In de bekende zeilboeken wordt er aan de motor en wat daar bij hoort dan ook nauwelijks aandacht besteed, door de gemiddelde zeiler evenmin. Totdat er iets mee aan de hand is. Mogelijkheden genoeg, leerde de afgelopen zomer: verstopte filters, vuile diesel, kapotte dieselpomp, lijnen in de schroef, schroef uit balans of verbogen door onbekend drijvend voorwerp. Gelukkig niets van dat al bij ons, maar bij de omringende zeilers. Wij hadden daarentegen voor de derde keer last van ernstige lekkage langs de schroefas, doordat het systeem (vetgesmeerd) niet deugt. Je kunt dus wel een schip restaureren, maar sommige dingen, zoals een nieuwe motor, zijn niet zo makkelijk als het lijkt en het is ook niet eenvoudig er een goed en eenduidig advies over te krijgen. Voor diegenen die met eenzelfde soort probleem/vraagstuk zitten hierna een verhaal over wat er mis en goed kan gaan bij motorvervangings- en -reparatie.

### Het origineel

Bij de bouw van de Illusie (1960) is er een 10 pk Bukh diesel geplaatst met een verstelbare 2-blads schroef (Volvo systeem). Deze motor is in 1973 vervangen door een 18 pk Volvo diesel uit de MD2 serie, waarschijnlijk omdat op de Westerschelde 10 pk toch wat te weinig was voor 7,5 ton waterverplaatsing. Het schroefassysteem was vetgesmeerd, met een vast bronzen buitenlager, een vast bronzen binnenlager met vetkoordpakking. Dit is eind jaren 90 verwijderd en zat, toen wij de Illusie kochten, dus niet meer in het schip. Gezien de leeftijd van de motor en de staat van de losse onderdelen hebben we besloten bij de restauratie een nieuwe motor en schroefas te plaatsen.



Schroefas Illusie

### De nieuwe motor

Bij de keuze van een nieuwe motor speelden mee:

- de kosten;
- de beschikbare ruimte;
- het gewicht;
- geen 2 maar een 3-cilinder motor voor een rustiger loop en minder trillingen;
- het benodigde vermogen passend bij de maximale schroefmaat (beperkt tot 15x12 door de opening in het doorgestoken roer) bij een optimaal toerental voor een gunstig brandstofverbruik.

Het resultaat, een Volvo Penta MD2030 van 29 pk; levert in de praktijk op rustig water 5 knopen snelheid bij 2100 toeren met een verbruik van ongeveer 1 liter diesel per uur. Ook voor de bijbehorende schroefasinstallatie was de, beperkte, inbouwruimte van belang. Over de motorkeuze zijn we altijd tevreden geweest, de inbouw van de schroefas (met hulp van de jachthavenmonteur) was problematisch, om de volgende redenen.

- De oude schroefaskoker was verwijderd en daarmee het beton dat er ter afdichting omheen was aangebracht.
- De diameter van de gaten voor de schroefaskoker binnen en buiten waren verschillend, waardoor de nieuwe koker niet goed paste.
- De nieuwe schroefaskoker was te licht uitgevoerd en sloot bovendien niet goed aan op binnen- en buitenlager, ondanks royaal gebruik van Sikaflex.
- Het pasvlak voor het vaste binnenlager met vetkoord en pakkingdrukker stond niet helemaal loodrecht op de schroefas, waardoor hier nog een extra pakking en kit gebruikt moest worden.
- Het pasvlak voor het vaste bronzen buitenlager was eveneens niet loodrecht maar kon wel zo afgeslepen worden dat een normale hoeveelheid Sikaflex voldoende was.
- Moderne motoren staan op soepele trillingsdempers. Dat is goed voor de geluidsoverdracht naar de romp. Maar niet voor de schroefas, die trilt mee. Om dat te bestrijden werd tussen motor (keerkoppeling) en schroefas een extra flexibele Bullflex koppeling gezet, die ook kleine uitlijnfouten opvangt. Daarvoor moesten de motor en de fundatie nog wel weer 2 cm naar voren verplaatst worden.

Niet bepaald voorwaarden voor een degelijke installatie. Echter, op een gegeven moment wil je varen na een paar jaar klussen en verzoen je je met de gedachte dat je 'later' nog wel eens een echt goede installatie zult doen. Dat is dus 'niet verstandig'!

### Lekkage

Dit systeem, aangevuld met een automatisch vetsmeerpotje, heeft het een vijftal jaren volgehouden. Tussentijds was het voldoende om zo nu en dan het vetkoord aan te drukken en het schroefasvet aan te vullen. Maar na een stevige terugtocht van Terschelling stond er in Harlingen plots 30 liter water in de bilge en drupte er voortdurend water langs de schroefas. Na stellen van de pakkingbus hielp niet tegen het lekken. Op weg



Op de 'ber' in Dieppe

naar de Oostzee zijn we in Lauwersoog uit het water gegaan en zijn het vaste bronzen binnenlager en de schroefaskoker vervangen door een zwevend binnenlager met nitrilrubber seal (leverancier Exalto) en een betere RVS askoker met opgelast schroefdraadeindstuk voor het buitenlager, lang genoeg om het binnenlager lekvrij te kunnen monteren. Niet perfect, maar acceptabel genoeg om in ieder geval de vakantie door te komen.

### Lekkage 2

Ook dit systeem heeft het een paar jaar goed gedaan. Bijna onderhoudsvrij leek het, want de vetsmeerpot hoefde nauwelijks bijgevuld te worden. Waardoor, bleek twee jaar geleden een maand na de tewaterlating. Zo uit het niets, weer druppelend water langs de schroefas! Terug naar de winterstalling en weer de kant op, want in het water viel dit niet te repareren. Na een paar keer uit en in het water hijsen (dure aangelegenheid) bleek uiteindelijk het seal aangetast en de schroefas daardoor ingesleten. Oorzaak, de automatische smering werkte niet, want veel vet zat er niet meer in. Waarschijnlijk doordat er iets in de leiding tussen vetpot en binnenlager zat (luchtbel? hard stukje?). Dat was een foute diagnose, kwamen we later achter. Verder bleek dat het binnenlager bijna los op de askoker zat. Na plaatsing van een schroefaskoker met verbeterd profiel voor een betrouwbaarder montage van het binnenlager, een nieuwe seal en nieuwe as was het probleem verholpen.

### Lekkage 3

Afgelopen winter nog eens naar de as gekeken, maar alles leek in orde, ook het vetpotje. Eerst naar Terschelling voor Oerol, daarna naar het zuiden, goede wind, dus lekker doorvaren. In Scheveningen een beetje water in de bilge, schijnbaar door het overlopen van de watertank bij het vullen, aan de schroefas geen druppel te zien. Een paar dagen later valt door een naderende onweersbui vlak voor Dieppe de wind weg. We zetten de motor bij vanwege de achterop komende stevige golven. Dan horen we vreemde geluiden onderin de kuip. Een kreunende schroefas. Een blik in de motorruimte leert dat er water langs de as drupt, of beter gezegd loopt. Eenmaal in de haven, is er geen lekkage meer. Dat lijkt mee te vallen, maar als de motor aan gaat en vooruit wordt geschakeld stroomt het weer door. Achteruit is geen probleem. Vetpotje bijna leeg, eerst maar eens bijgevuld. Volgende dag is het peil in de vetpot gelijk gebleven, er zit blijkbaar genoeg vet in het systeem, maar het probleem is gebleven. Twijfel heeft zich in me vastgezet. Zo

kunnen we niet verder, Het Kanaal is te diep en te groot. Na wat heen en weer gepraat blijkt er ook in Dieppe een mogelijkheid te zijn om uit het water te gaan. Nieuwe seal besteld, die na een week wordt afgeleverd. Na lang puzzelen concludeer ik dat de as ook moet zijn ingesleten, anders zou de lekkage constant zijn. De locale monteur is eerst wat sceptisch maar stemt daar toch mee in en regelt een nieuwe as voor het geval ik gelijk zou hebben. De Franse scheepstermen uit de Reeds en de Uship-gids komen me goed van pas om uit te leggen wat het probleem is. Na een dag of tien in Dieppe gaan we met hoog water achter een trekker op een "Ber" het water uit. Spannend, maar het verloopt zonder problemen en 's avonds is alles gerepareerd en drijven we weer. De as was inderdaad weer ingesleten en er zat toch te weinig vet in de koker. Conclusie: het automatische vetpotje werkt alleen maar als het boordevol zit en is dus eigenlijk alleen maar geschikt als aanvulling op een normale vetpot met spindel. En de flexibele vetgesmeerde afdichting is niet zo duur, maar wel erg storingsgevoelig.

### Driemaal is scheepsrecht

Na drie keer lekkage is het wel genoeg geweest. Komende winter moet er een ander, minder storingsgevoelig systeem in. De vraag is wat dat dan precies moet worden. Aan ideeën geen gebrek, maar wat is het beste? Hierna volgen een paar vragen.

- Is een watergesmeerd systeem beter? Lijkt me wel, want de hele installatie bevindt zich onder de waterlijn, dus aan smeermiddel geen gebrek. Op Internet vind ik vrijwel geen klachten over de zogenoemde Volvo seal. ALLPA heeft een makkelijker te onderhouden variant.
- Is de combinatie Bullflex / zwevend binnenlager goed? Volgens Google en diverse monteurs wel, maar volgens de Volvo handleiding niet. De officiële importeur bevestigt dit, maar zegt ook dat het toch veel wordt toegepast en dat ze er nooit klachten over horen. Bovendien veroorzaakt de aanbevolen montage koud op de keerkoppeling nog meer trillingen op de schroefas.
- Lost een extra vast binnen(stuwdruk)lager dit probleem op? Volgens Frans Maas is een simpel SKF-lagertje ook al voldoende en is heel goed uitlijnen het beste.
- Top schijnt de combinatie Volvo seal met een homokineet (Python/Aquadrive) te zijn, maar helemaal storingsvrij is dit ook niet. Technisch gezien is dit wel de beste oplossing, waarmee nauwelijks motorbewegingen op de schroefas en andersom kunnen worden doorgegeven. En het wordt verkocht als eenvoudig te monteren en is uitlijnen nauwelijks nodig. Probleem is wel dat de motoropstelling dan weer moet worden aangepast, nu is er te weinig ruimte. En in de installatiehandleidingen staan toch ook nog wel wat aandachtspuntjes. Plus dat je voor de kosten van de homokineet elke vijf jaar een nieuwe Volvo seal kunt plaatsen, of elke vier jaar de ALLPA variant. Bij een motorschip zou ik dit zeker kiezen.
- Wie heeft ervaring met de combinatie Volvo/ALLPA seal en een flexibele koppeling (Bullflex)? Ook ben ik benieuwd naar de levensduur van homokineten zoals de Python-drive. Reacties graag naar jabooij@gmail.com en/of naar Scherp Gesneden.

Jaap Booij, a/b Illusie

## Colofon

<b>Voorzitter</b> Hans Brinkman	06-10219956	voorzitter@vksj.nl
<b>Secretaris</b> Sander Bakker	06-50442192	secretaris@vksj.nl
<b>Penningmeester</b> Marianne de Wit	06-22532959	penningmeester@vksj.nl
<b>Bestuursleden</b> Kees van Aalst Willem van Dam Ramon van Leeuwen (DCYR liaison)		kees.van.aalst@online.nl wvdam@tiscali.nl r.van.leeuwen@topdesk.nl
<b>Ledenadministratie</b> Chiel Zumpolle		leden@vksj.nl
<b>Toelatingscommissie</b> Govert Munter Dick ten Cate Maarten Lampe	071-3018041	toelating@vksj.nl
<b>Wedstrijdcommissie Noord</b> Klaas Troost Maurits van Sabben Hielke Jousma Ron Valent		wedstrijden@vksj.nl
<b>Technische commissie</b> Benno Rexwinkel technische vraagbaak Ries Lievens		techniek@vksj.nl
<b>Evenementencommissie Noord vacature</b>		
<b>Evenementencommissie Zuid</b> Marc de Nies	06-47940377	evenementenzuid@vksj.nl
<b>Ratingcommissie</b> Maarten Lampe Gilbert de Bruin Sander Bakker	071-3018041 020-4422103 015-3612710	rating@vksj.nl
<b>Redactiecommissie Scherp Gesneden</b> Ada Kerckstra Jeroen Montauban Marjan Fortuin	0517-852508	sg@vksj.nl sg@vksj.nl sg@vksj.nl
<b>Webmaster</b> Jan Kraak		website@vksj.nl
<b>Webredactie vacature</b> Robert van der Bilt		webredactie@vksj.nl
<b>Ereleden</b> Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt, Frans van Leeuwen, Gas Jongeneel		
<b>Websites</b> VKSJ <a href="http://www.vksj.nl">www.vksj.nl</a>   DCYR <a href="http://www.dcyr.nl">www.dcyr.nl</a>		
<b>Grafisch ontwerp</b> Rosalie Arendsen   <a href="http://www.rosaliearendsen.com">www.rosaliearendsen.com</a>		
<b>Druk</b> Grafisch servicebureau Ruparo, Amsterdam		

## Advertentie tarieven VKSJ 2014

### 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**
<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: <a href="mailto:sg@vksj.nl">sg@vksj.nl</a>

ADVERTENTIE



# ZEILMAKERIJ MOLENAAR

ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

## producent en leverancier van topmerken



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

**contact:**  
Pierre Modderman 06 21 26 03 90 • Jaap Jongasma 06 54 64 68 98  
[info@zeilmakerijmolenaar.nl](mailto:info@zeilmakerijmolenaar.nl)



**DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND**

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

### Website [www.vksj.nl](http://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: <a href="mailto:webredactie@vksj.nl">webredactie@vksj.nl</a>

### Financiële afhandeling rekening

ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 0005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: <a href="mailto:penningmeester@vksj.nl">penningmeester@vksj.nl</a>
KvK nummer:	40534055

\* Niet-Leden adverteren voor 100 euro op de website [www.vksj.nl](http://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](http://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

*Nieuwe mast met brons zalingenbeslag  
voor finse Scherenkruiser "Ursula"*



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