

Scherp Gesneden

nr
03

JAARGANG 33, OKTOBER 2015

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

Gladoor
Restauratie

SAIL 2015

SG estafette
G.A. Kroes & Zn Bootbouwers

Varen op de Waddezee

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2015

26 – 27 september

VKSJ Sluistingstocht, Hoorn.

In samenwerking met de BKPJ en OGA.

Inschrijven: vksj.nl

29 november

Vrijwilligersborrel bij WV Aalsmeer.

De betreffende leden krijgen hiervoor een uitnodiging.

Noteer deze data in uw agenda en kijk voor actuele info op de nieuwe site vksj.nl!

Verder in 2016

Nieuwjaarsreceptie, ALV, lezing EHBO aan boord, bezoek aan een scheepstuigerij, bezoek aan de KNRM. Zodra de data en locaties bekend zijn, krijgt u hierover bericht.

Overlijdensbericht

Deze zomer kregen we het trieste bericht dat het VKSJ-lid Henk van Staveren van de Salacia op 24 juli is overleden.

Zijn laatste wens was om de Salacia nog eenmaal de 24-uurs te laten zeilen. Dit is in augustus gebeurd. Zijn dochter Sarah is hiervoor speciaal overgekomen uit Ierland. Henri Bos was de schipper. Ze zeilden de race uit en het doel – meer dan 100 mijl – werd gehaald.

Wij wensen zijn familie heel veel sterkte met dit verlies.

Bestuur, leden en donateurs van de VKSJ

REDACTIONEEL

Het naseizoen is alweer begonnen, maar we kunnen terugkijken op een mooie zomer waarin de wind wispelturiger was dan ooit. Bijvoorbeeld, tijdens de Dutch Classic Yacht Regatta kregen de deelnemers te maken met vrijwel windstil weer tot een ongebruikelijke zomerstorm. Ook tijdens ons rondje Ierland met de White Haze was er zelden sprake van een constante wind, zowel wat betreft richting als kracht. Maar goed dat is het aardige van zeilen, je bent afhankelijk van de wind, hebt er geen invloed op en toch probeer je je doel te bereiken. In ieder geval hebben we erg van onze zeiltocht genoten, van de schitterende Ierse west- en noordkust en de relaxte, grappige Ieren.

Ook tijdens de vele evenementen deze zomer, hebben verschillende deelnemers het erg naar de zin gehad zoals u kunt lezen in dit nummer. Zo doet onder anderen Freek Kraak verslag van zijn belevenissen tijdens de DCYR, Marianne de Wit over hun strijd tegen windstilte tijdens de 24 uren, Theo van Mierlo over de Pinksterwedstrijden in Aalsmeer en Lydia Tutein Nolthenius over hun confrontatie met harde wind tijdens de openingswedstrijd bij Enkhuizen. Peter Kruitwagen en Gosine Broersen maakten na twaalf jaar restaureren hun maidentrip met de Albert naar de DCYR. Bravo! De Albert fungeerde daar als startschip. Peter maakte mooie foto's, waarvan een aantal in dit nummer zijn gepubliceerd.

Maar er werden deze zomer niet alleen wedstrijden gezeild door VKSJ-leden. Marjan Fortuin en Jaap Booij lieten dit jaar hun route door de wind bepalen en zeilden een ontspannen tocht naar Helgoland.

En in de Scherp Gesneden Estafette maken we kennis met Ronald Grootjen, de nieuwe eigenaar van de beroemde werf G.A. Kroes & Zn Bootbouwers in Kampen. Hij vertelt over zijn werkzaamheden op die idyllische plek aan de IJssel.

Inmiddels kijk ik even op het weerbericht voor het komende weekeinde. Dan vindt de Sluitingwedstrijd in Hoorn plaats. Tot mijn afgrijzen wordt er nauwelijks wind verwacht. Even later bedenk ik opgelucht dat de weersverwachtingen deze zomer erg vaak niet uitkwamen. Dus er blijft hoop op een mooie wind en ik hoop ook dat veel VKSJ-schepen van de partij zullen zijn. Wel zo gezellig!

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2015 zijn:

Deadline kopij

1 maart

1 mei

15 september

15 november

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



Inhoud

Bestuursseinen	4
Scherpe jachten sieren de Westeinder	4
Zeemanschapsprijs 2014	5
Nieuwe leden	7
24 uren van Medemblik	8
Dutch Classic Yacht Regatta 2015 met de Blue Bird, Turk en Tansea	10
Restauratie Gladoor een 60m ² kruiserklasse uit 1926	12
Dutch Classic Yacht Regatta 2015 in beeld	16
Met de wind mee Vlieland - Helgoland	18
Scherp Gesneden Estafette G.A. Kroes & Zn Bootbouwers	22
Openingswedstrijd Noord - Pinksteren 2015	25
Boordrecept	27
Varen op de Waddenzee	28
SAIL 2015 Amsterdam op zijn best	29
Colofon	30

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



www.ruparo.nl

DE LEDENADMINISTRATIE

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

Ledenadministratie VKSJ
Sander Bakker
Kerkweg 52, 2641 GE Pijnacker

Foto cover: Sarcelle tijdens de DCYR.

Fotograaf: Peter Kruitwagen

Bestuursseinen

Vrijwilliger

Het begrip vrijwilliger is van alle tijden. Tijdens revoluties en oorlogen was het de vrijwilliger die zich aansloot bij één der partijen, met als doel zijn idealen, zonder winstoogmerk, met geweld of met het tegenovergestelde, bv als ziekenverzorger, te kunnen bereiken. Gelukkig leven we nu in een iets ander tijdperk, met een sterk veranderde maatschappij, ten opzichte van de revolutieperiode van een aantal eeuwen geleden.

In de negentiende eeuw werden, door meestal lokale notabelen, watersportverenigingen opgericht. Zij organiseerden zeil- en roeiwedstrijden, om daarmee 'het volk' een vorm van vertier te geven, maar bovenal ging het om de roem en eer van de winnaar. Ook hier waren het vrijwilligers, die hun ziel en zaligheid gaven voor het organiseren en in goede banen leiden van het evenement.

Nu, vele jaren later, zijn de Watersport Vereniging Aalsmeer en de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten prominent aanwezig op de lijst van actieve watersportverenigingen.

De WVA en de VKSJ behoren, qua vrijwilligers, tot de absolute top. Breng deze twee samen op één meer en je krijgt een onvergetelijk evenement. Dit heeft zich weer bewezen tijdens het Pinksterweekend 2015 op de Westeinder Plassen.

Ook in Hellevoetsluis heeft de organisatie van de Dutch

Classic Yacht Regatta wederom een uitstekend, zeer goed verzorgd evenement gerealiseerd. Het aantal deelnemende VKSJ schepen was helaas wat lager dan in voorgaande jaren, maar dit heeft geen invloed gehad op het evenement en de gezelligheid.

De laatste bijeenkomst van het seizoen, het Sluitingsweekende in Hoorn, staat weer voor de deur en één ding is zeker; aan de huidige vrijwilligers zal het niet liggen, alleen het weer zou roet in het eten kunnen gooien.

Met een niet te blussen energie, weten deze sterk sociaal bewogen mensen elk evenement tot in de puntjes te organiseren en de gezelligheid tot ongekende hoogten op te drijven.

Vrijwilligers, Bedankt voor jullie enorme inzet!!

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

Scherpe jachten sieren de Westeinder

Start Pinksterwedstrijd, Aalsmeer



Het jaarlijkse Pinksterevenement van de VKSJ sierde dit jaar opnieuw de Grote Poel van de Westeinder Plassen. Zowel houten als stalen jachten kwamen aan de start. Houten schepen blijken steeds meer aan populariteit te winnen, vooral de zg. Scherpenkruisers van oorspronkelijk Zweeds ontwerp. Zaterdag waaide er een matige wind en zondag was er een lichte wind, die in het begin van de middag vanuit zee opstak.

Wedstrijdleader Dick ten Cate, samen met Karel de Jong, aan boord van een prachtig gelijnde Favorite Motorkruiser uit de jaren vijftig, kon de zeilers op zaterdag 2 races en op zondag nog 1 race aanbieden.

De Gazelle van Maarten Lampe kwam zowel bij de matige als bij de lichte wind, dankzij een waterlijn van circa 15 meter,

geweldig op gang. Hij won 2 van de 3 races met ruime voorsprong. Eén keer miste Maarten de winst door een verkeerde boeironding.

Na tijdcorrectie werd de Porzana Carolina, met schipper Sander Bakker (WV Aalsmeer), totaalwinnaar van de wedstrijden. Vóór de Albatros (een ontwerp uit 1969 van Baron van Hoevell) en de stalen S-spant Sarcelle van de Gebr. van Dam uit Oude-Wetering.

Het evenement, verzorgd vanuit de haven van de W.V. Aalsmeer, werd afgesloten met een gezamenlijk bezoek aan de Historische Tuin. Schippers, bemanningen en betrokkenen hebben het opnieuw zeer naar hun zin gehad.

THEO VAN MIERLO

Zeemanschapsprijs 2014

Radboud aan de grond tijdens de DCYR.
Foto: Peter Kruitwagen



*“Wie 't zeilgen hijst tot in de top,
En set bree-fock en blinden op,
En dan op storm, noch buijen past,
Die wordt al te onversiens vermast.
Dus houdt u machtig onder 't Land,
En legt bij tijds af, 't staande wand:
't Is beter dan m' aan 't roeijen slaat,
Eer schip en man te gronde gaat.”*

Jacob Cats, waarschijnlijk

Ik heb de Zeemanschapsprijs tijdens de laatste Algemene Ledenvergadering ontvangen in Aalsmeer en ben daar reuze blij mee. Bij de prijs hoort een bevlogen verhaaltje in Scherp Gesneden. Maar hoe schrijf je een bevlogen verhaaltje met een 'Historisch Missertje' wat een uitgesproken toerjachtje is uit 1935 en een even oud baasje en ook nog geen wedstrijdzeilertje?

De Zeemanschapsprijs, terwijl het oude baasje tijdens de DCYR ook nog de Radboud op een stenige bank zet omdat hij vijftien meter voorbij de rode boei zeilt om de volgende beter te kunnen bezeilen, terwijl er op de kaart een doorgetrokken rode streep staat, waardoor het oude baasje een enorme deuk in zijn zelfvertrouwen oploopt.

Eigenlijk komt er maar één van mijn wedstrijden in aanmerking voor de zeemanschapsprijs. In 2006 was de VKSJ uitgenodigd om de feestelijkheden tijdens 650 jaar stad Enkhuizen mee te beleven met een wedstrijd en admiraalzeilen. Als ik in Enkhuizen kom wordt de hele steiger leeg gemaakt nadat ik via de marifoon de havenbestuurders heb laten weten dat de Radboud in aantocht is. De havenbestuurders denken waarschijnlijk dat Koning Radboud Enkhuizen met een bezoek vereerd. Nou heb ik mijn hele leven kapsones gehad en mij altijd koning gevoeld, maar tegenwoordig meld ik mij niet meer via de marifoon aan, want daar word ik toch maar enorm verlegen van.

Maar nu dus de wedstrijd

Zaterdagochtend was het hondenweer; verwachting harde wind, regen, onweer en windvlagen. Aan de bar van een clubhuis zou men van storm spreken, maar het was windkracht 5 á 6, dus er werd gewoon gestart. Ik had met een ijszeiler uit Monnickendam, welke in Enkhuizen woont, afgesproken om samen de wedstrijd te zeilen. Dus de Radboud klaar gemaakt voor de wedstrijd en vast een rif gezet.

In de haven lagen vijftien jachten van de VKSJ en in de museumhaven veertig botters en drie vrachtscheepjes; varende monumenten met onder andere een zandscheepje dat bij de Beurs Klassieke Schepen in Enkhuizen ook altijd aanwezig was. Wie schetst mijn verbazing toen namens de VKSJ alleen de Radboud samen met één botter en de drie vrachtscheepjes aan de start kwam.

Zeemanschapsprijs





Radboud en Varg

De botter ging al na tien minuten weer terug, er hingen te veel bemanningsleden buitenboord te spugen (of is het spuwen). De Radboud en de vrachtscheepjes gingen door en de vrachtscheepjes waren al snel uit het zicht door de harde regen met zeer grote druppels. Er moest ook een tweede rif gestoken worden en daarna nog een derde rif. Er kwamen bakken water over zodat wij geen droge draad meer aan ons lijf hadden, maar het was niet echt koud of het kwam door de spanning dat wij het niet koud hadden.

De wedstrijd baan was zo uitgezet dat het voor de Radboud goed te doen was. Slechts een klein stukje aan de wind waardoor de boegspriet regelmatig onder water verdween. Bij het zetten van het derde rif stond ik tot mijn knieën in het water! Ik had een goede zeiler bij mij zodat ik op het voordek mij volkomen vertrouwd voelde. Op een gegeven moment, na de onweersbui, werd het wat lichter en kon het derde rif er uit, uiteindelijk de andere twee ook en gingen we

voltuig over de finish. Toen wij weer op onze plaats lagen, spiernaakt uitgekleeft om droge kleren aan te trekken, hebben we twee neuten genomen omdat het voor ons een zeer spannende wedstrijd was geweest. Beide hebben we van de wedstrijd genoten.

's Avonds was de prijsuitreiking in een grote tent bij de Drommedaris waar prachtige prijzen klaar stonden, maar niet één VKSJ-er. De drie vrachtscheepjes kregen de 1e, 2e, en 3e prijs en de Radboud kreeg een schitterende olielamp met geslepen glas met de inscriptie '650 jaar stad Enkhuizen'. De 1e prijs, die mijn dochter meteen bij thuiskomst inpikte. Ik weet niet waarom er bij de prijsuitreiking geen enkele VKSJ-er aanwezig was? Uit nijd heb ik de lamp op het voordek gezet. Zo dat is er na bijna tien jaar eindelijk uit en kan ik nu rustig mijn ogen sluiten.

Cor Jansen, Radboud



Nieuwe Leden

In de afgelopen maanden heeft de toelatingscommissie dertien schepen beoordeeld en toegelaten. Vanwege de zomervakantie zijn er nog geen toelatingsrapporten. Hier volgt een overzicht van de nieuwe leden:

Iris, een stalen s-spant. Eigenaar: Rene Visser

Mila, een Trewes I. Eigenaar: Inge Kuyt

The Quest, een stalen s-spant.
Eigenaar: Roderik Kraaijenhagen

Candide, een Trewes I. Eigenaar: Bas Eikelenboom

Tadoussac, een stalen knikspant.
Eigenaar: Huib Waardenburg

Noordster, een s-spant. Eigenaar: Neil Smith

Bergvaarder, een houten Noorse Volksboot.
Eigenaar: Maarten van den Berg

Onedin, een stalen s-spant. Eigenaar: Roland Verschuren

Wetterfaam, een aluminium one off. Eigenaar: Ruud Grove

Noorderlicht, een houten s-spant, kits.
Eigenaar: Janco Lindenberg

Balaena, een s-spant. Eigenaar: Wouter Kreiken

Carmen of Tollesbury, een houten s-spant.
Eigenaar: Freddie Kuiper

Mermaid, een Marken 1A. Eigenaar: Wichert van Dijk

We heten alle toegetreden leden namens de VKSJ van harte welkom!

ADVERTENTIE



De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

Naast een zeer scherpe premie ook een aantal kenmerkende polisvoorwaarden:

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

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!



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



DE PLEK VOOR KLASSIEKERS

G.A. KROES & ZN
BOOTBOUWERS

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

Nieuwbouw hout
Ligplaatsen
Ontwerp
Restauratie
Onderhoud
Rondhouten
Motoren & techniek

24 UURS van Medemblik

Dit jaar hebben 13 deelnemers ingeschreven in de VKSJ- klasse voor de 24 uurs van Medemblik. Dit is een prestatiewedstrijd en -tocht op het IJsselmeer, Waddenzee en Noordzee, waarin je zoveel mogelijk mijlen moet proberen te maken tussen vastgestelde rakken. De uitdaging is ook nog eens moeilijker gemaakt doordat je die rakken maximaal maar 2x mag varen. De start is op 14 verschillende plaatsen rond het IJsselmeer. De finish is in Medemblik, waar je ook weer via een vastgesteld laatste rak, aankomt.

Kunnen we het weerbericht geloven?

Wij zijn gestart in Enkhuizen- Noord als 3e startgroep, samen met de Federatie Polyclassics, Rond- en platbodems en multihulls. Daarvoor waren de 1e helft van het alfabet van de toerklasse en alle ORC klassen gestart. De 2e helft van het alfabet toerklasse volgt daar dan weer na ons. Wij, dat zijn Pedro de Wit, Bas Witsel van de Fortuyn III, buurman Peter Smit en ik (Marianne de Wit) met onze vertrouwde Argo Navis. De wind was zuidelijk met zo'n 13 knopen. Onder spinnaker via de KG naar Steile Bank 2 richting NW langs Stavoren naar Den Oever met een gemiddelde van 5 knopen. Af en toe nam de windkracht af naar 5 knopen of minder. We hielden dan ons hart vast of dat nu de beloofde windstilte zou zijn? Elk uur vertelde het weerbericht via de marifoon op kanaal 1 dat er afnemende wind zou zijn. Steeds was het loos alarm en trok hij weer aan naar 13 of zelfs 17 knopen.

Geen tegenliggers in de nacht

De nacht was geweldig mooi, het was volle maan en er was ook nog weinig bewolking. Wij waren kennelijk erg eigenwijs, want we hebben erg weinig van de overige boten gemerkt. In de verte rode, groene en witte lampjes maar bijna nooit op tegenkoers. We hebben dan ook geen spannende momenten gehad. Ik heb 's nachts nog zo'n 4 uur geslapen. Alleen de koers naar Lemmer was erg knobbelig, daar werd ik wakker van. De zonsopkomst was heel mooi en doordat het een heel heldere lucht was, waren ook alle boten mooi te zien. De wind liet ons nog steeds niet in de steek, hoewel het weerbericht er steeds maar op bleef hameren. Tot nu toe hebben we al ruim 60 mijl gevaren, het gaat best goed.



Bemanning van de Salacia



De rakkenkaart



Welk rak zullen we nu nemen?



Start van de 24 uurs

Ode aan Henk van Staveren

Ineens zien we een bekend schip aankomen. Het is ons zusterschip de Salacia. Hij was van Henk van Staveren, helaas is hij op 24 juli overleden. Het was zijn wens dat de bemanning de 24 uurs nog één keer met de Salacia zou gaan varen. Zijn jongste dochter Sarah is speciaal uit Ierland gekomen om daaraan te kunnen voldoen. Henri Bos met vriendin Karin en twee vrienden vormden de overige bemanning. Alles wel aan boord zo te zien en we vervolgen elk ons eigen rak. Zij zijn nu de concurrentie tenslotte.

De wind, houdt-ie er mee op of niet?

Het wordt tijd dat we zo'n beetje naar de finish gaan rekenen. De mogelijk inzakkende wind wordt toch een factor waar we rekening mee moeten gaan houden. De nog mogelijke rakken zijn, denken we, allemaal te lang. "Wat is wijsheid" is een paar keer gevallen. De wind valt steeds weg, maar trekt ook na een paar minuten weer aan. Toch nog een klein rak erbij gokken? We durven het niet aan en zijn ongeveer één uur te vroeg bij de finish. Kalm aan drijven we met gereefd zeil op de finish af, nog steeds jaloers kijkend naar de schepen die het wel aandurfd.

er nog een paar mijl bij te pakken. We mogen beslist niet te vroeg over de finishlijn gaan. We zien dat de Violetta, Fladderak, Slaenden Engel en de Blauwe Reiger ook die moeilijke beslissing hebben genomen om niet op nog meer mijlen te gokken. Vrouw Alida zien we ook nog voorbij varen. We kunnen vanaf 18.30 tot 19.30 uur finishen daarna kost het strafmijlen tot 20.30 uur, de tijd waarop de finish wordt gesloten. De wind houdt er bijna mee op. We finishen om 18.49 uur. Gelukkig hebben we een goede keuze gemaakt.

Wachten op de uitslag

We zijn nog nooit zo vroeg in Medemblik aangekomen. Er staan al een heleboel mensen bij de havenmond te juichen. We worden enthousiast door een speaker verwelkomt die je naam en het aantal keren dat je hebt meegevaren vermeld. Govert en Lillian van de Dirkje staan ook te zwaaien. Er spelen een paar bands langs de kade. Het is weer erg gezellig. We kunnen rustig door de brug varen en een plekje bij de sluis uitzoeken. Dan moet de lijst met de gevaren rakken d.m.v. stickers worden ingevuld. Een precies karwei, want als je een boei fout geplakt hebt terwijl hij wel goed is gerond, heb je DSQ achter je naam staan. Na het inleveren duurt het ongeveer een uur voordat onze prestatie op de schermen geplaatst is, en kun je zien of je het goed gedaan hebt.

Nu is het wachten op de anderen. Het blijft een hele tijd stil, zelfs de brug gaat dicht, die normaal tot 22.00 uur open blijft staan. Er komen bijna geen boten binnen. Pas tegen 21.00 uur komt Fladderak en daarna de Salacia binnen. Erik de Rode komt er ook bij. Salacia blijkt nog net 2 minuten voor de sluiting van de finish de lijn gepasseerd te zijn en Erik de Rode is helaas 4 minuten te laat. De andere VKSJ- deelnemers hebben we niet gezien. Jammer, want er waren schepen bij die we nog niet kenden. Om 23.00 uur was de complete uitslag bekend.

Om 10 uur de volgende morgen was er bij kasteel Radboud een ontbijt voor iedereen (aangeboden door de gemeente Medemblik) en daarna de prijsuitreiking. Aan het eind kunnen de deelnemers het boekje ('s nachts gedrukt) met de uitslagen en met hun eventuele nieuwe jaarcijfer ophalen. Het was een rustige en mooie 24 uurs. Alleen die windstilte op het eind was voor velen de bottleneck. Volgend jaar nog meer VKSJ- deelnemers?

Marianne de Wit, a/b Argo Navis

Foto's: Henri Bos en Karin Verberne, a/b Salacia



Na een lange nacht komt de zon eindelijk op



Argo Navis en Salacia zij aan zij



De wind valt weg. Halen we op tijd de finish?



Derde prijs voor Argo Navis

DUTCH CLASSIC YACHT REGATTA 2015

MET DE BLUE BIRD, TURK EN TANSEA

Nee, de Turk was er niet, op de Dutch Classic Yacht Regatta (DC) van 2015. De schizofrenie van een echtpaar met twee boten was weer heerlijk voelbaar, afgelopen zomer. Eerst met de Turk het wad op. Eindelijk verder gekomen dan Terschelling! Toen een zuidenwind met Makkum aan bakboord. Gaan we door naar Amsterdam of zijn we wijs en lui en leggen we de Turk te logeren in Makkum? Het laatste, dankzij een uitgebreide vakantie voor de White Haze rond Ierland, lag de Turk een maand in Makkum op White Hazes plekje.

Al bussend naar de Randstad en met de trein naar Enkhuizen om de Blue Bird naar het zuiden te varen. Helaas bleef de zuidenwind aanhouden, en werd het weer een binnendoortje. Mijn gezelschap veranderde, van vrouwlief naar broerlief en nichtlief.

En wat deed vrouw dan? Ja, die monsterde aan bij dat andere schizofrene stel met twee schepen: op de Tansea van René en Annemiek. Terwijl de Triton, die al dienst had gedaan aan de East Coast, in haar box bleef.

Jong verslaat oud

In Willemstad aangekomen zagen we al een hoop deelnemers en ook de enorme Albert van Gosine en Peter, die als startschip zou dienstdoen.

Woensdag Funrace. Ik schat vijftig deelnemers. Kruisend op weg naar de finish voor de deur van Hellevoetsluis, altijd een leuk wedstrijdje dat 's avonds weer genoeg stof tot napraten oplevert. Stof dat weggespoeld dient te worden met bier uit Marcells onderwijl al beroemde speciekuipen, gevuld met ijsklonten en blikken en flessen edel vocht.

Een hoop stof ook met nieuwkomer Roemer Visser plus familie en hun gerestaureerde Draak Windekind, die ons al Whatsappend hadden uitgedaagd toen ik nog over wantijen priegelde met de Turk, een geheel ander sfeertje dan zenuwachtig tackend in het Vuile Gat. En die verdorie de Funrace nog wonnen ook, met hun nautisch verantwoorde gestreepte shirtjes aan!

Gelukkig kwam vrouwlief ook aan, met de Kangoo, en troostte mij, oude man, weggezet door de jeugd. Bedoelde je dat, Léon van der Meij, toen je opriep een jeugdbeleid in te willen zetten binnen de VKS? Maar de sfeer werd er niet minder om. We nuttigden de maaltijden van Marqt met een Q en vonden dat lekker, we hielpen mee met ze op te warmen, we werden ingezet als ontbijtcrew. Ik vond het allemaal even leuk en zo'n houtje-touwtje-organisatie draagt bij aan de saamhorigheid.

Goud in zicht

Dag 1 en 2 namen we Wraak op het gestreepte shirtjesgeweld. De Blue Bird werd 1 in klasse twee, de tweede wedstrijd 3 en de derde weer 1. Wat stond ons, team Kraak, nog in de weg om de DC af te sluiten als eerste overall? Domme fouten van onze kant? Nee, we waren scherp, we waren goed bezig, we kennen de boot ondertussen goed. Niets, helemaal niets stond ons in de weg.

Maud en René waren in de Tansea ook lekker bezig. Plek 3, 2 en 2 over de eerste drie wedstrijden, dus zij stonden op 2 achter de onverslaanbare Scaramouche in hun klasse.

De derde wedstrijd werd overigens pas na zessen gevaren op vrijdag: er stond de hele dag geen wind. Top van het wedstrijdcomité dat ze alles op alles zetten om toch nog een korte baan te varen. Ook hulde aan de weersverwachtingen overigens, want het was 's ochtends eigenlijk al bekend dat het zo zou gaan lopen.

Op zaterdag een heftige storm. Op vrijdag al zo aangemeerd dat de kleinere schepen beschutter lagen en niet teveel schepen aan lagerwal lagen. De tent werd extra gezeurd en gedurende het ergste geweld even afgesloten. Het was een jammerlijk aanzien, dat we maar gelaten over ons heen moesten laten komen. Gelukkig was er geen schade. Later, bij thuiskomst, zagen we dat de storm bij ons in Haarlem en Amsterdam veel meer had huisgehouden, dus we hebben mazzel gehad.



1



2



3

Te vroeg gejuicht

Zondag zou alles dus goedkomen. De streepshirts waren al wat stiller, wij hoefden het goud alleen nog maar op te zuigen, weg te likken van de finishlijn. Maud en René konden de tweede prijs ook niet meer mislopen. En toch, en toch... Zo'n profi wedstrijdcomité, dat wikt en weegt, hijst eens een vlag, gooit eens wat om. Waarschuwt ook: ga nou niet tussen die kleinere bootjes varen als die eerder dan jij starten, dus we namen afstand. Teveel afstand. En de uitgeschoorde schoot van al het lichte weer de dagen ervoor moest weer ingeschoord...en dat ging niet één, twee, drie. En we waren toch wel moe van het bukken naar die speciekuipen. Dus we zagen de vlag niet. Toen we bij het startschip kwamen, was onze klasse al lang en breed gestart! Nog ná de volgende klasse gingen wij pas over de lijn.

De poly Draak Lady of the Lake is overall in onze klasse eerste geworden, gefeliciteerd. Windekind, gestreept en wel tweede. Ook gefeliciteerd, jullie hadden het al aangekondigd op Whatsapp. Jullie hadden deze oude man al voor versleten, oude glorie uitgemaakt. Helaas, het is waarheid geworden. Maud en René hadden ook een baggerstart die laatste dag, tot twee keer toe. Een foute zeilgarderobe, en nog veel meer

fouten. Ook zij gingen roemloos ten onder. Voor hun één troost: de eerste uit hun klasse, de Scaramouche, een klein bootje, gevaren door een familie, won ex aequo met de Mission if Possible de hele DC. Beide schepen ook van harte!

Maar het was erg gezellig, en leerzaam dus!

Freek Kraak, Blue Bird

1 Tansea. Foto: Peter Kruitwagen

2 Start Funrace. Foto: Peter Kruitwagen

3 Blue Bird. Foto: Peter Kruitwagen

4 Bemanning Windekind met hun nautisch verantwoorde shirtjes. Foto: Freek Kraak

5 Lady of the Lake, eerste prijs in klasse 2. Foto: Freek Kraak

4



5



Gladoor

een 60 m² kruiserklasse uit 1926

De Gladoor werd ontworpen door G. de Vries Lentsch Jr. en gebouwd door 't Fort te Nieuwendam. Eigenaar Joost Bersen heeft dit uit overlevering, maar weet het niet zeker. Het is een bijzonder schip dat in Indonesië (Nederlands Indië) heeft gevaren en daar zijn gekoperd onderwaterschip aan te danken heeft. Het is na de politonele acties naar Nederland terug verscheept. Volgens verdere overlevering zou het gezonken zijn geweest in de Amsterdamse haven. In 1964 zijn dek en opbouw vervangen, waarbij de boot ook met een gang is verhoogd.

Tijdens de Funrace van Willemstad naar Hellevoetsluis kruiste God en Godin regelmatig het pad van een klassieker met nieuwe ecru zeilen. Het bleek de Gladoor te zijn. Dit schip is sinds de oprichting van de VKSJ lid van de vereniging en waarschijnlijk met de Muschka als enige al meer dan 33 jaar lid. In Hellevoetsluis heb ik met Joost Bersen een afspraak gemaakt om zijn restauratieverhalen op te schrijven. Volgens Joost zijn vrouw Heleen is de Gladoor Joost zijn eerste liefde en komt zij als tweede liefde in zijn leven voor.

De ontwerper en de bouwer

Maar eerst iets over het ontstaan van de 60 m² kruiserklasse en enige verduidelijking over de gecompliceerde geschiedenis van de naam "de Vries Lentsch". De 60 m² kruiserklasse is een Nederlandse eenheidswedstrijdklasse. De klasse was het resultaat van een prijsvraag. Het winnende ontwerp was van G. de

Vries Lentsch Jr. in 1918. De eenheidsklasse kenmerkte zich door eenzelfde romp, maar het tuigplan kende als enige restrictie: maximaal 60 m². De inrichting werd minimaal voorgeschreven. In een van de eerste Zeilsport van H.C.A. van Kampen wordt vermeld dat er drie 60 m² zijn gebouwd.

Vele mannen de Vries Lentsch met de voornamen Willem en Gerard zijn actief geweest met het ontwerpen en bouwen van jachten. Ze hebben allemaal hun eigen mast overboord gezeild en hebben drie bedrijven gesticht. Hiernaast een overzicht van de drie bedrijven en hun eigenaren en opvolgers.

De mensen die voor Gladoor zorgen

Ik word op een zonnige warme woensdagmiddag in Leiden aan de Rijnkade door Joost verwelkomd. De Gladoor ligt voor de deur in de gracht. Een bijzondere plek, woonboten, oud Hollandse vaartuigen, sloepen en zeiljachten liggen in de gracht. Even verderop zijn twee werven. De eerste is een stalling en winterberging, waar de Gladoor 's winters ligt. De andere werf van de gebroeders Stallinga, is een echte, nog in gebruik zijnde werf. Er is een dwars- en langshelling, waar schepen tot 40 meter nog uit het water gehaald kunnen worden. Werkplaatsen voor timmer- en staalwerk completeren de plek. Ik word door Joost al snel meegenomen naar deze werf, waar veel werk aan de Gladoor is verricht. De twee broers zijn vindingrijke ondernemende mensen, die veel onderhoud aan allerlei schepen verrichten. Een broer restaureert op dit moment zijn klassieke ferroceement jacht van ongeveer 13 meter. Hij zou er graag lid van de VKSJ mee willen worden. Een uitdaging voor de ledenvergadering en de toelatingscommissie. Over ferroceement en een klassiek scherp jacht is nog niet veel nagedacht binnen de vereniging.

Werk 't Fort (1874-1975) Gevestigd in: Nieuwendam, A'dam N. Stichter: Gerardus de Vries Lentsch (1841-1918)		
Vader	Kinderen	Kleinkinderen
Gerardus de Vries Lentsch (1841-1918)	Jan (1874-1924)	Gerardus (1901-1989) Jan (1926-heden)
	Gerard (1883-1973)	Gerard (1916-1996) Pieter (1922-1995)
	Willem (1886-1980)	Willem (1919-2007)
Amsterdamsche scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. (1917-1968) Gevestigd in: Amsterdam (1917), Alphen aan de Rijn (1933), Vianen (1959) Stichter: Gerard de Vries Lentsch (1886-1973)		
	Gerard (1883-1973)	Gerard (1916-1996) Pieter (1922-1995)
Ontwerp bureau Willem de Vries Lentsch (1960-heden) Gevestigd in: Amsterdam Stichter: Willem de Vries Lentsch (1919-2007)		
		Willem (1919-2007) Achterkleinkind Willem, Willems zoon (1946-heden)

Meer informatie over de drie bedrijven is te lezen in het jaarboek van 2007 van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Het boek heet: Nederlandse Jachten 1875-1975 en is geschreven door Elisabeth Spits.

Het werk kan beginnen



De aankoop



Roerblad en roerkoning worden vernieuwd

Wie zijn Joost en Heleen

Joost: Ik ben in Zandvoort geboren. Mijn ouders hadden niets met watersport. Rond 1960 ben ik lid van een zeeverkennergroep in Heemstede geworden. De groep had houten vletten en houten BM's. Hier heb ik leren zeilen en heb toen een houten draak gekocht. Hier heb ik zeven jaar mee gevaren en er veel onderhoud aan verricht.

Hoe zijn jullie op deze fantastische plek terecht gekomen?

Als student ben ik aan deze kade komen wonen omdat ik de kamer van mijn broer kon overnemen. Er was toen nog veel bedrijvigheid met ook nog wat beroepsvaart. De meeste panden verkeerden in slechte staat van onderhoud.

Hoe is de Gladoor in jullie leven terecht gekomen?

In het voorjaar van 1980 hebben we de Gladoor gekocht. De boot stond op de kant in Zaandam. De eigenaar meneer Constant, een meubelfabrikant, wilde een moderner jacht. De naam Gladoor is door meneer Constant aan het schip gegeven. Een glad-oor is een oorspronkelijk bewoner uit Krommenie. Hier stonden veel oliemolens. Krommenieërs deden dus veel met olie, dat via hun handen aan hun oren bleef plakken. Joost heeft de naam gehandhaafd maar spreekt hem uit als gla-door.

Hoe is de Gladoor door de jaren heen gebruikt?

Wij hebben in de tachtig en negentig jaren intensief met de boot gezeild. Het wad, IJsselmeer en Zeeland is ons vaargebied geweest. Maar ook Engeland en Denemarken werden bezocht. Toen onze kinderen nog klein waren, gingen ze al mee. Ik had zelfs een kinderzitje in de kuip en een box in de kajuit, om ze mee te kunnen nemen.

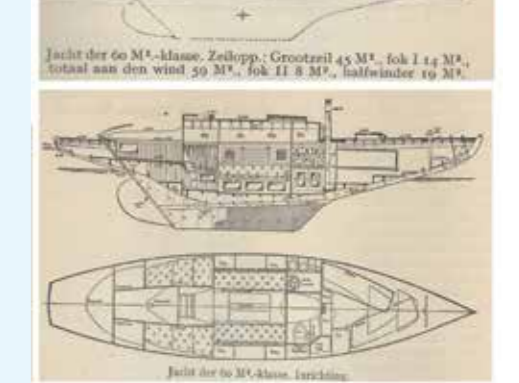
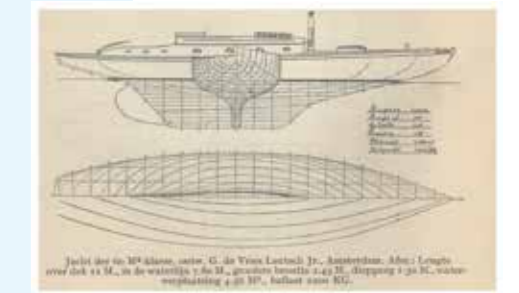
Het restauratieproject

Wat was het plan?

Simpel gezegd, was er geen plan, maar door aan het werk te gaan zou duidelijk worden wat er moest gebeuren. Wel was het de bedoeling om het eerste jaar meteen al te gaan varen. Verder had ik het geluk dat er op loopafstand van ons huis twee werven zijn die ook veel ervaring hadden met bouw en restauratie van historische schepen en die de lastige klussen voor mij zouden kunnen doen.

Hoe heb je het na de aankoop aangepakt?

Het bovenwaterschip moest duidelijk opgeknapt worden. Ik ben dus in Zaandam begonnen met het kaalhalen van de romp. De gangen waren gerubberd,



Lijntekening Gladoor



dat heb ik daar verwijderd en dicht geplamuurd. Hierna is er een eerste polyester laag aangebracht. Het idee was om het schip verder in Leiden op te knappen. Bij het tewaterlaten bleek na het optillen, tussen kielbalk en ballastblok een kier te ontstaan. De voorste kielbout was gebroken en de volgende bouten zakten weg in het zachte hout. Pomp en ben ik toen naar Leiden gevaren, waar de boot de volgende dag op het droge is gezet. De eerste restauratie kon beginnen. In een kleine drie maanden tijd heb ik toen twaalf nieuwe r.v.s. spanten en wrangen gebogen en geplaatst. Aan deze nieuwe wrangen zijn de kielbouten bevestigd. De voorste gebroken kielbout heb ik toen vernieuwd. Op het bovenwaterschip is toen een met glasvezel versterkte polyester laag aangebracht. Onder water zijn de koperen plaatjes waar nodig vervangen of opnieuw vastgezet. De waterlijn, de scheiding tussen het onderwaterschip en de gepolyesterde romp, heb ik toen voorzien van een roestvrijstalen strip. In juni is de boot te water gegaan en zijn we ermee gaan varen.

Wat voor belangrijke behoudsmaatregelen zijn er daarna nog meer ondernomen?

In 1982 zijn er nog 16 spanten en wrangen vervangen door nieuwe r.v.s. exemplaren. De Albin 4 cilinder uit 1964 die los in het schip stond is hierop vastgezet. Hij was met wasknijpers aan de oude houten wrangen bevestigd om bij droogte de krimp van de wrangen op te kunnen vangen.

De oude roerkoning van rond 25 mm. was duidelijk te licht, zij vertoonde een enorme torsie op zee in golven. Een nieuwe roerkoning van rond 35 mm. is toen gemaakt en voldoet sindsdien.

Is er daarna nog veel werk aan het schip verricht?

Eigenlijk is er in de jaren erna alleen regulier onderhoudswerk aan verricht. Intensiever werk is de renovatie aan het kajuitdak geweest rond 1990, met de verwijdering van het moderne vluchtluik. Het dek is toen ook opnieuw gerubberd. In de mast, waar lijmnaden gingen verkleuren, zijn deze naden uitgefreesd en zijn er nieuwe Oregon Pine latten ingelijmd.

Wat was de aanleiding tot de grote onderhoudsbeurt van 2004 tot 2011?

In 2003 hebben we aan de DCYR deelgenomen. In het najaar in Hoorn kwam een oude wantputting naar buiten. Voor mij was het toen duidelijk dat er aan het schip veel moest gebeuren.

Wat is er in die acht jaar aan het schip gedaan?

In die jaren is heel veel werk aan het schip verricht. Eigenlijk is het compleet vernieuwd. Hierbij een opsomming van alle werkzaamheden die zijn verricht. De koperen beplating is van het onderwaterschip verwijderd. Toen werd duidelijk dat verschillen-



Nieuwe kuip

de gangen vernieuwd moesten worden. Tegelijkertijd zijn er veel eiken spanten vernieuwd. Alle naden van het onderwaterschip zijn uitgefreesd en van splines voorzien. Het onderwaterschip is daarna in een glasmat met epoxy gezet. Dit is op de werf van Jos van Galen gebeurd.

Het eerste grote werk hierbij was het losmaken van de kielbouten uit de gietijzeren ballast. De verzekering eiste dat de kielbouten moesten worden vervangen. Het verwijderen van de zes oude kielbouten bleek een onmogelijkheid. Uiteindelijk zijn met een thermische lans de bouten uit het gietijzer gebrand. Staal smelt en verbrandt eerder dan gietijzer waardoor dit mogelijk was. Zes nieuwe r.v.s., rond 25 mm. bouten, klemmen nu het ballastdeel aan de kiel. Dit alles is bij scheepswerf Stallinga gebeurd waar ook de nieuwe motor is geplaatst. Er draait nu een nieuwe drie cilinder Kubota diesel tot volle tevredenheid in.

Is er na de tewaterlating in 2011 nog aan het schip gerestaureerd?

Ik was blij dat ik weer kon varen, maar af was het niet. Ook de oude schroefaskoker en hennegatskoker bleken nog te lekken. Deze zijn nu vervangen door rvs exemplaren. In 2012 is het interieur opgeknapt. Ik heb een koelbox ingebouwd binnen de contouren van de oude kombuis. Ingrijpend is het vernieuwen van de steven geweest. De rotte steven, het voorste gedeelte van de gangen en de stootranden zijn verwijderd en door nieuwe vervangen. De grotere krachten van de nieuwe zeilen maakten dat ik aandachtig naar de bevestiging van de stagen aan de mast heb gekeken. Het mastbeslag is aangepast en de hommers op de mast zijn vernieuwd.

De verzekering eiste een gasbun of gaskast. In de zitting van de kuip is een nieuwe r.v.s. gaskist gemaakt.

In 2013 is de kuip eruit uitgesloopt en vernieuwd. Het oude teak is weer gebruikt, zodat het er weer origineel uitziet.

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

- Maart 1980. Aankoop in Zaandam. Voor de tewaterlating en de tocht naar Leiden in de polyesterhars gezet. In Leiden heb ik 12 nieuwe wrangen en spanten aangebracht.
- Juni 1980 Gladoor te water.
- In 1982 zijn 16 spanten en wrangen vervangen door r.v.s. exemplaren. De roerkoning is vervangen van rond 25 mm. naar rond 35 mm. De motor is op de nieuwe wrangen bevestigd.
- De kajuit is in 1990 gerenoveerd. Het moderne vluchtluik op de kajuit is verwijderd. Het dek is toen opnieuw gerubberd. Mast is toen opnieuw verlijmd.
- 1999 Roer (eiken) en roerbeslag (r.v.s.) is vernieuwd.
- Van 2004 tot 2011 heeft een grote onderhoudsbeurt plaats



Plaatsen nieuwe motor



Vervangen steven

gehad. De koperen beplating op het onderwaterschip is verwijderd. De naden van de gangen zijn uitgefreesd en van splines voorzien. Romp onderwater in een glasmat en in de epoxy gezet. Kielbouten vervangen. Eiken spanten vervangen. Nieuwe motor geplaatst.

- In 2012 is het interieur opgeknapt en een nieuwe gaskist geplaatst.
- In 2013 is de kuip verwijderd en geheel vernieuwd.
- Zeilen zijn in 2012 vernieuwd.

Onder de indruk van de hoeveelheid werk die er aan het schip is verricht door Joost, met zijn grote liefde voor het schip rij ik van dit unieke plekje in Leiden naar huis. Ik heb mij verwonderd over de grote technische kennis van Joost en zijn vele vaardigheden om het schip in de vaart te houden, waardoor het een unieke verschijning op het water is.

Gerrit Klooster.

PS. Joost wil graag in contact komen met mensen die hem iets kunnen vertellen over de historie van het schip, met name de tijd vanaf 1926 tot 1970 is voornamelijk onbekend voor hem.

Enkele cijfers en materialen

L.o.a.:	10.80 m.
L.w.l.:	8.30 m.
Breedte:	2.45 m.
Diepgang:	1.60 m.
Waterverplaatsing:	6000 kg
Ballast Gewicht:	2500 kg, gietijzer

Zeiloppervlak:	Grootzeil: 33.00 m ² , Fok: 12 m ² , Genua: 20.00 m ²
Huid:	22 mm. eiken Spanten, stevens en kielbalk: eiken Wrangen en vernieuwde spanten roestvrij staal
Dek en kajuit:	hechthout met een teak dek, eiken
Rondhouten:	Oregon Pine
Lengte mast:	12,50 m, doorvaart hoogte 15,50 m.
Giek lengte:	5.50 m.

Motor:	3 Cyl. Kubota (Nanny) diesel 30 pk
Schroef:	vaste 2 bladschroef

De Gladoor in volle glorie



Dutch Classic Yacht Regatta 2015 in beeld



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

1 De DCYR vloot aan de kade, 2 Uitzicht op de Oho, 3 Start klasse, 4 Jan van Gent, 5 De boeg in een Bries, 6 Corabia, 7 Bemanning Radboud, 8 God en Godin, 9 Stormmeeuw, 10 Vrouwe Carolina, Argo Navis en Gladoor starten

Met de wind mee

Zeiltocht van de Illusie in 2015 Vlieland – Helgoland

Dit jaar is de wind de baas

Het is half juni en over een paar dagen gaan we vertrekken. De wind waait al een hele tijd uit het westen en we zien daar de komende weken geen verandering in komen. Wat gaan we doen? Naar de Zuidkust van Engeland en aldoor tegen de flinke wind invaren? Of gaan we dan toch maar de andere kant op, naar het Oosten? Vorig jaar hadden we lekkage aan de schroefas; in Dieppe het water uit. Deze winter is een nieuwe schroefas geïnstalleerd en het smeersysteem is vervangen. De stress van vorig jaar zit er nog een beetje in en het vertrouwen in de huidige schroefas moet nog komen. We hakken de knoop door en scharrelen de kaarten en pilots van de Oostzee bij elkaar. Die van de Engelse kust blijven ook aan boord. We kunnen nog alle kanten op. Laat dit jaar de wind maar bepalen waarheen we varen!

Vlieland

Vlieland wordt het uitgangspunt. Een mooie zeiltocht over het wad, kruisend door de Stortemelk zien we vier overvliegende lepelaars. De haven van Vlieland is nog leeg. We kunnen onze ligplaats uitkiezen. De lucht van dennen, duinrozen en zout water, heerlijk! De komende dagen trekt de wind aan en is nu 6 bft. Het is weer om over het strand te wandelen en warme chocola te drinken in de gezellige Dorpsstraat. Jan 'van Vlieland' (Jan Houter) houdt een lezing over Vlieland. We reserveren kaartjes. Geen overbodige luxe, want de zaal van Podium Vlieland, de nieuwe film-, theater- en concertzaal, is afgeladen vol. Aan de zijkanten van de zaal worden zelfs nog stoelen bij gezet. Vol enthousiasme vertelt Jan zijn verhaal over Vlieland.

Gepassioneerd en met de nodige lichaamstaal, leert hij ons de geschiedenis van dit mooie eiland kennen. Jan is een rasverteller.

Lauwersoog

Voor de wind varen we al vroeg uit richting Borkum. Het kost altijd weer meer tijd om door de Stortemelk te gaan dan je denkt. De Ariës stuurautomaat doet het ook goed op deze voordewindse koers. Boekje, zonnetje er bij...! Toch blijkt Borkum te ver voor een dagtocht. We richten ons op Lauwersoog. Een gele Sabina, ook een ontwerp van Frans Maas, vaart ons op de motor voorbij. In de buitenhaven van Lauwersoog leggen we naast elkaar aan.

Een mooie tocht door het Huibergat

Met afgaand water bij Lauwersoog het Westgat uit. Een zonnetje beschijnt de vlagen ochtendmist. Aan bakboordkant van de geul zit een viskotter vast. De reddingboot is al komen trekken, maar zonder resultaat. Aan stuurboordkant doet een jacht verwoede pogingen om los te komen. Schiermonnikoog op de achtergrond, en de Illusie vaart daar zomaar tussendoor. Prachtig. We varen naar Borkum langs de kust van Schiermonnikoog en vervolgens door het Huibergat, vlak langs Rottumerplaat en Rottumeroog. Wat een mooie route. Dan via een smalle doorgang, het Horzborngat, de Eems op. Stroomnaden, eierdoppenzee, geklots gehobbeld...we weten niet goed of dit door een zandbank of door stroom veroorzaakt wordt. We moeten maar gokken op het laatste. De betonning geeft ons geen houvast, maar zonder de bodem te raken komen we door dit kolkend stukje zee.

Borkum, een leuk eiland

Het is even puzzelen hoe de haven van Borkum er uit zal zien. Uit de beschrijving in de Reeds maken we op dat we achter in de Burkanahaven aan kunnen leggen. Het is een oude marinehaven met wat grove pieren. Maar er liggen nog meer zeilschepen, dus zal het wel goed zijn. Wij sluiten achter aan en leggen de Illusie vanwege het tij met lange lijnen vast. Wij hebben hier eigenlijk niet veel ervaring mee. Toch maar eens vragen, als onwetenden, aan iemand met meer ervaring. Die ervaring had hij wel, maar hier niet nodig, we liggen hier niet aan een vaste pier maar aan een drijvend ponton. Ha, ha! Oei! Echt lekker ligt het hier niet. Gelukkig liggen we bij een laddertje, zodat we van boord kunnen gaan.

Borkum was tijdens de oorlog een belangrijk marinebolwerk. Rondom de haven liggen allemaal oude marinegebouwen. Nu grotendeels verlaten. Sommige gebouwen huisvesten nu de bemanning van de Off Shoreschepen, die werkzaamheden verrichten aan de windmolenparken hier voor de kust. Zij komen 's avonds terug van zee en leggen aan de andere kant van onze ponton aan. Voordat wij wakker zijn, zijn zij al weer vertrokken. Vanuit de veerhaven gaat een ouderwetse stoomtrein met heel wat wagonnetjes. Hij brengt de passagiers van de veerboot naar het dorp, zeven kilometer verderop. Een echte oude 'Bello'.

Wij pakken de fiets om het eiland te verkennen. Eerst even aan de andere kant van de haven kijken. Wij hebben van uit de verte iets gezien, dat op een jachthaven lijkt. Inderdaad. Zij hebben eigenlijk geen ligplaatsen voor passanten, maar iedereen wil wel een centje bijverdienen. Er is ook nog wel een plaatsje voor ons. Het lijkt ons een goed idee om na onze fietstocht naar dit rustige haventje met een leuke jachtclub te verkassen.

Het fietspad loopt langs wad, duin en bos. Alles wat kleinschaliger dan op de Nederlandse eilanden, maar wel leuk. Het stadje is een echte ouderwetse Duitse badplaats. Grote witgeschilderde hotels uit begin vorige eeuw. Een parkje met veel groen. Het stationnetje van 'Bello' als middelpunt in het centrum.

Een paar kleine straatjes met leuke winkeltjes en een museumpje. Aan de zeekant een grote boulevard in twee verdiepingen. Van boven heb je een mooi uitzicht over de benedenboulevard, het strand met de typerende Duitse dubbele, rieten, strandstoelen. Vlak voor de kust liggen brede zandplaten, waar de zeehonden heerlijk liggen te luieren in het zonnetje.

Af en toe plonzen ze het water in of zoeken ze een ander plekje op de plaat. Een vermakelijk gezicht. Vanuit een muziekkoepletje klinkt muziek. Het grote raam is omhoog geschoven. Een gitarist en een zangeres geven hier een lunchconcertje. Vanaf een bankje genieten wij van hun optreden en de bijzondere sfeer. Restaurantjes in overvloed. Van hieruit goed zicht op de Kitesurfers. Met hun stunts stelen ze de show.

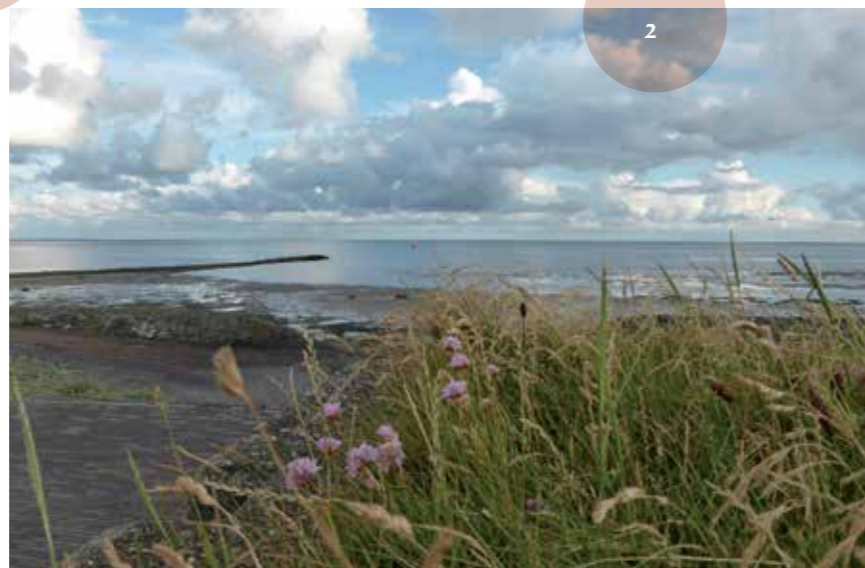
Met de wind in de rug fietsen we terug. De wind is aardig opgestoken. We liggen nu helemaal niet lekker aan lager wal. Het jachthaventje garandeert een goede nachtrust. Morgen naar Norderney. Het natuurgebied aan de oostkant van het eiland bewaren we voor een volgende keer.

De waarheid van oude spreuken

Het weer is redelijk tot nu toe, maar niet echt mooi. Vandaag vertrekken we in de zon! Op naar Norderney. De wind is Z 3 bft. Om twee uur N 3 bft. Om drie uur gaat het regenen. Wind ZW 3 bft. De lucht is donker. Ik ben net begonnen met de voorbereidingen voor ons avondmaal. Doorgaan of toch maar niet? In ieder geval het zeilpak maar aan. Jaap roept. Er moet een rif in. Potten en pannen vastzetten en naar buiten, de wind steekt op. Jaap op het voorschip om te reven. Ik houd het schip in de wind. Het loeit! Hoe hard? Geen tijd gehad om op de meter te kijken. We hebben een rolrif. Je draait het zeil om de giek. Normaal gesproken een prima systeem. Maar wil je even snel, dan is een bindrif veel handiger. 'Eindelijk' zit het rif er in en kunnen we weer op koers gaan liggen. De hardste windvlagen zijn ook voorbij. Stom, zegt Jaap, ik had dit kunnen weten: 'Komt eerst regen en dan pas wind, strijk de zeilen dan gewind! Komt eerst wind en dan pas regen, daar kan de zeeman echt wel tegen'.

Vertrouw op je ogen en niet op de elektronische kaart

De regen blijft aanhouden. Het zicht is matig. Op de plotter sturen we aan op de boei van de Sluchter, de S1. Hier zal toch het begin moeten zijn van deze smalle geul, tussen de banken, naar Norderney. Het zicht is ook niet zo slecht dat we de





5
boeien niet zouden kunnen zien. De dieptemeter geeft nog vier meter aan. Diep genoeg nog. We varen de route op de elektronische kaart 'tussen de betonning'. Aan het eind van de geul misschien nog een drempel? Zonder kleerscheuren komen we uit in het Dovetief. Geen boei gezien. Straks maar eens informeren bij de havenmeester of de Sluchter is opgeheven. Ondertussen hebben we de stroom goed mee. De vaart zit er in. Maar in dit bochtige vaarwater sturen we op de verkeerde ton en steken een stukje af. Als een kameel hobbelen we over de zandplaat. We komen er weer af... maar het voelde niet goed. De Sluchter blijkt twee weken geleden 1,5 mijl naar het noordoosten te zijn verlegd. De laatste update van onze kaart was van mei en is nu, in juni, al weer verouderd! We hebben het bord heldere Bouillabaisse niet verdiend, maar wel nodig.

Leve onze halfwinder

We vertrekken uit een zonnig Norderney richting Cuxhaven. Een matig westenwindje. Na een aantal uur trekt de wind nog steeds niet aan en waait hij nog steeds niet hard genoeg om ons op tijd naar de Elbe te blazen. We hebben ook geen zin om het hele eind op de motor te gaan. We zouden onze reis van de wind laten afhangen. Dus waarom dan niet onze koers verleggen naar Helgoland? Daar zijn we ook nog nooit geweest.

We zetten onze nieuwe halfwinder op. Voor het eerst gebruiken we hem op zee! Een mijlpaal. Zo hebben we de vaart er in. Tegen de avond komt de platte rots in zicht. Het zeewater is roestbruin. Zoveel vervuiling? Later blijkt het erosie van het rode gesteente van Helgoland te zijn.

Helgoland

Het eiland heeft twee jachthavens. De Sudhafen en de Nordosthafen. De laatste, volgens de Reeds, is niet voor passanten. Wij hoorden dat ze er wél passanten een ligplaats bieden. Leuk, vlak bij het centrum van het stadje. Je ligt er ook in een box, niet gestapeld, zoals in de Sudhafen. De stroom- en watervoorziening is er niet zo geweldig, maar met een jerrycan kom je een heel eind.

Helgoland was een heel belangrijk militair strategisch punt. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het stadje gebombardeerd door de Engelsen. Niets was er nog van over. In 1953 is het eiland weer opgebouwd. Hierbij is rekening gehouden met de wind. De straatjes lopen allemaal gebogen en de huizen staan niet allemaal netjes op een rij. De hoogte van de daken varieert ook. Dit alles om de wind te breken. De huizen zelf zijn in verschillende kleuren geverfd, volgens

het Helgolander kleurenpalet. Veel groen en tuintjes tussen de huisjes. Een moderne versie van Urk. Auto's en fietsen zijn verboden op het eiland. Hierdoor ook niets op de stoep en de straat. Slechts borders met bomen en planten en bloembakken. Rust! Voor een heerlijk ontbijt ga je naar de bakker in het centrum. De middenstanders komen daar voordat de winkels opengaan en de toeristen het eiland opstromen, voor een kop koffie en een broodje. Wij moesten natuurlijk ook even wat kopen



in de taxfree winkels met sterke drank, sigaretten en parfum. We lopen langs de gekleurde huisjes van de kreeftenvissers, de Hummerbuden. Tegenwoordig zijn hier natuurorganisaties en wat winkeltjes gehuisvest. Ook is er een viswinkel waar ze krabbenpoten verkopen.

Jan van Genten en Zeekoeten

Een wandelpad voert langs de klif omhoog. Bovenop de klif zitten honderden Jan van Genten. Ze zijn zeker aan publiek gewend, want ze trekken zich niets van de wandelaars aan. Het is gemakkelijk om te zien hoe ze elkaar knuffelen en hoe ze met elkaar communiceren.

Tegen de steile klifwanden, Lummenfelsen, huizen de duizenden Lummen (Zeekoeten). De jonge vogels leren tussen half juni en half juli vliegen. Vanaf de steile rotswand storten ze zich naar beneden. Als ze niet durven worden ze wel een handje geholpen door de ouders. Al fladderend naderen ze het zeeoppervlak. Met een beetje geluk hebben ze, voordat ze het water bereiken, het vliegen onder de knie. Maar soms gaat zo'n eerste vlucht helemaal mis en storten ze in zee. Wij boffen dat we precies op tijd zijn om te kunnen genieten van dit fascinerende schouwspel.

Hafenkino

In het zonnetje, vanuit de kuip, zitten we op de eerste rang om de aanvoer van de toeristen te kunnen zien. Om een uur of tien gaan de cruiseschepen vanuit Hamburg, Bremen en andere Noord-Duitse havens voor anker. De passagiers worden door een zestal houten sloepen van tien meter lang, van het schip naar het eiland gebracht. Zodra alle mensen aan wal staan, raced de sloep weer terug naar het cruiseschip voor de volgende lading. De sloepen lijken een wedstrijd te houden; wie brengt de meeste passagiers aan wal? Dit schouwspel speelt zich af tussen elf en een uur. Vanaf drie uur gaat het weer de andere kant op, richting cruiseschepen. 's Avonds wordt er in de sloepen getraind voor de sloepenrace.

Het leuke van Helgoland is de afwisseling van toeristendrukke en rust. Aan het eind van de dag is het eiland weer leeg. Op

een paar zeilers en hotelgasten na. Vogelgezang overstemt dan de stilte. Heel bijzonder.

Dank aan de harde wind

Omdat het aldoor behoorlijk waait tekenen we nog maar een nachtje bij. Hierdoor hebben we tijd om nog wat meer van het eiland te leren kennen. Normaal zouden we allang weer op weg zijn naar een volgende haven.

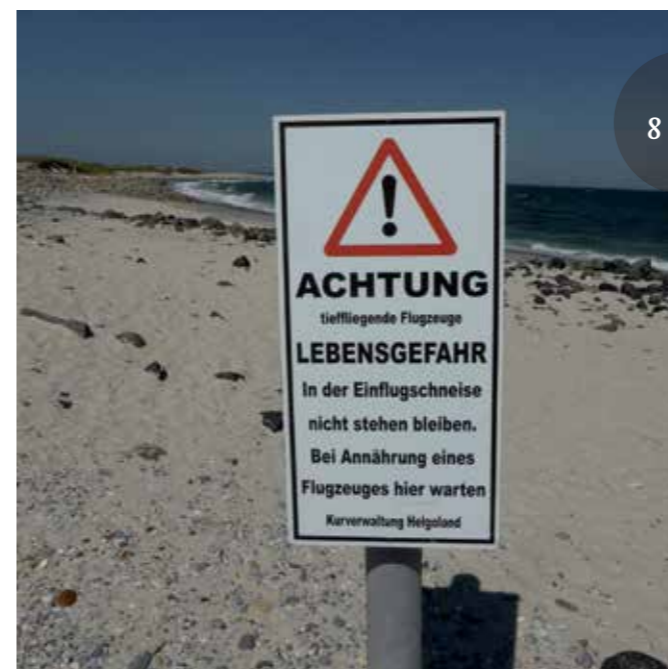
Het bezoek aan het museum valt tegen. We hadden gehoopt wat meer te weten te komen over de oorlogstijd. Wel lezen we dat het Duitse leger grootse plannen had voor de bouw van een grote marinehaven. Ze zijn indertijd wel begonnen met de aanleg van grote dammen. Hierdoor is de stroming rond het eiland veranderd, waardoor het zandeilandje Düne is ontstaan aan de oostkant van Helgoland. Met het veerbootje "De witte Kliff" varen wij naar het piepkleine eilandje. Er is een bungalowparkje, een camping, een vliegveldje en een restaurant. Overal staan de tweepersoons strandstoelen. Langs het water tientallen zeehonden en zeehonden. Om ze niet teveel te storen blijven we op dertig meter afstand. We zijn nog nooit zo dichtbij geweest!

Op onze wandeling komen we in de buurt van het vliegveldje. We moeten even wachten met oversteken van het weggetje; even een vliegtuigje voor laten gaan. Geen prikkeldraad en verbodsborden.

s' Nachts heel veel wind en een enorme donderklap. Gaan we morgen weer niet uitvaren? Toch maar vroeg op. De wind is wat minder, de lucht nog zwart. We gokken het er maar op. De zon breekt door en we genieten van een prachtige tocht richting Elbe en Cuxhaven.

Marjan Fortuin, Illusie

- 1 Het rode water rond Helgoland
- 2 Het wad bij haven van Vlieland
- 3 Lauwersoog. Illusie en Sabina kont aan kont
- 4 Borkum. Muziekkoepeltje
- 5 Noord-Duitse strandstoelen
- 6 Illusie in haven Helgoland
- 7 Düne. Zeehonden
- 8 Pas op overvliegende kisten
- 9 Zoet water op Düne



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 Ronald Grootjen, eigenaar van de werf G.A. Kroes & Zn Bootbouwers in Kampen

G.A. Kroes & Zn Bootbouwers

Een jaar later, we leven, wonen en werken op en rond de jachtwerf. Op een mooie idyllische plek aan de afgedamde zijarm van de rivier de IJssel, het Ganzendiep. Naast ons ligt de Ganzendiepsluis. Omsloten door bomen ligt midden in het groen, recht tegenover het stadsfront van Kampen, een kleine jachthaven en jachtwerf, met zo'n 49 ligplaatsen.

In de haven liggen voornamelijk houten jachten, waarvan de meeste op de werf zijn gebouwd. Tussen deze prachtige klassieke jachten ligt onze woonark, waar we met ons gezin wonen. Drie zoons hebben we: Jochem, Sven en Kalle. De woonark doet ook dienst als kantoor. Op de werf werken we met z'n drieën: Cor, Jos en ik (Ronald). Af en toe met raad en daad bijgestaan door Nico, de werfbaas waar we de zaak een jaar geleden van hebben overgenomen. Jos en Cor werken al vele decennia lang op de werf en kennen bijna alle jachten en hun eigenaren. Ze kennen veel details over de bouw, de constructie en de techniek aan

boord van de schepen. De werf heeft een rijk verleden waarin veel houten zeiljachten zijn ontworpen en gebouwd. Vooral in de jaren '60/'70 floreerde de werf; er waren destijds een stuk meer werknemers dan nu en ieder jaar liepen er één of meer jachten van stapel.

De broers Gait en Siem Kroes zeilden met hun Jupiter H100 en waren met dit ontwerp van Gait ook succesvol in wedstrijden. De Jupiter, dit ontwerp stamt nog uit de tijd net na de Tweede Wereldoorlog evenals de Scandinavische volksboot en behoort heden ten dage nog steeds tot een van de mooiere klassiekers.

Werk

Terug naar het heden. Alles hier ademt de sfeer van houten klassiekers. Onze hoofdtaak is de vloot van overnaadse houten jachten in goede conditie te houden. Enkele jachten uit onze haven worden ook succesvol door hun eigenaar onderhouden. Stuiten ze op werkzaamheden die ze zelf niet kunnen of willen aanpakken, dan kunnen wij daar als werf op in springen. Gedurende de zomer hebben we meer tijd om ook andere klussen te doen of een start te maken met het bouwen van een nieuw jacht.

Afgelopen jaar hebben wij bijvoorbeeld een nieuwe mast gemaakt voor de Boreas (type Bruinvisch). We hebben een nieuwe motor ingebouwd in een 45m2 klasse. Daarnaast hebben we een nieuw eiken berghout massief (10 x 9 cm) om een stalen geklonken boeier

geplaatst. De werkzaamheden zijn erg divers, wat het werk afwisselend en erg uitdagend maakt. Momenteel zijn we bezig met het plaatsen van nieuwe rvs kielbouten en wrangen in een scherp jacht en maken we twee nieuwe eiken zijzwaarden voor een aak. Op onze website verschijnen regelmatig foto's van uitgevoerde klussen.

Vanaf oktober staat het najaar in het teken van het aftuigen van boten, masten schuren en lakken, verstaging en het nalopen en zonodig vernieuwen van lopend want. Dan gaan de boten weer de kant op; dit gebeurt nog op de traditionele manier, met een hellingwagen. De jachten worden dwarsscheeps, al staande op hun kiel, verschoven over houten goten met vet daartussen. Te zijner tijd zullen we een filmpje op onze website plaatsen zodat dit te zien is, want het is vrij uniek.

Afgelopen winter hebben we een Scyth voorzien van een nieuwe hekbalk (zie foto), een lastige klus aangezien je vrij veel moet demonteren. Kuipvloer eruit, motor en koppeling en schroefas eruit, aan een zijde een aantal gangen eruit etc. Als je dan zo grondig bezig bent, ook gelijk maar een aantal andere zaken aangepakt: nieuwe rvs wrangen in plaats van de oude stalen gegalvaniseerde en ook een nieuwe schroefaskoker en galan. De nieuwe hekbalk er mooi pas in en dan de zaak weer dicht bouwen met nieuwe gangen en klinkwerk.

Het boren van een nieuw gat in de hekbalk voor de schroefaskoker was ook een klusje waarbij een speciaal stuk gereedschap gebruikt werd waarmee dit gat op de juiste diameter en in de juiste richting gekotterd (kotteren is draaiwerk waarbij het gereedschap in het stilstaande werkstuk

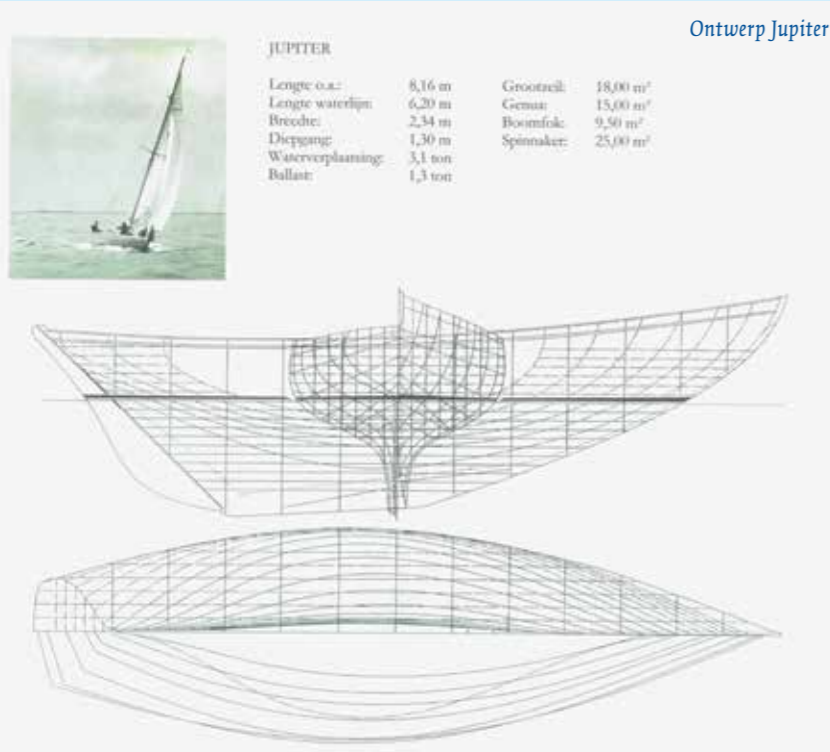


draait) kon worden. Het pasmaken van de gangen is een geduld klus aangezien de gang onder de bovenliggende gang scheidt, maakt dit het moeilijker om te passen. Een truc daarbij is bijvoorbeeld de stuiklassen in de gang niet recht te maken maar een beetje schuin. Boven is de gang minder lang dan onder, waardoor je de gang naar boven toe klem pas laat lopen.

Planning

Eind september organiseren wij als werf een sluitingstocht voor alle ligplaatshouders en alle Kroes boten (bouw en/of ontwerp) Op de zaterdag wordt er een wedstrijdje gevaren in de bijboten, jollen e.d. Dit bijna allemaal in stijlvolle houten bootjes, zoals het hoort. Is er geen wind dan maken we er gewoon een roeiwedstrijd van. 's Avonds is er een borrel en een hapje in onze loods. Na een gezamenlijke kop koffie op zondag morgen zetten we een baan uit op het Ketelmeer en wordt er een vriendschappelijke wedstrijd gevaren. Daarna volgt er een prijsuitreiking waarbij niet automatisch de snelste wint; het is ieder jaar weer een verrassing welke kwaliteit wordt geprezen.

Vanaf volgend seizoen (2016) hebben wij een toilet en een douche beschikbaar in onze haven, zodat wij mondjesmaat ook klassieke jachten als passanten kunnen ontvangen. Het is zeker de moeite waard onze werf en haven te bezoeken, zodat u ook van onze idyllische plek en ambachtelijke werf kunt genieten.



Openingswedstrijd Noord – Pinksteren 2015

Naast het werk wordt er natuurlijk ook gezeild



Naast het bouwen, repareren en restaureren zijn we ook actief op het gebied van ontwerpen. Omdat we zelf zeilen, varen en bouwen kunnen we al deze disciplines ook gebruiken in onze ontwerpen. Het uitgangspunt is uiteraard wel een klassiek gelijnde romp die past in de lijn der "Kroes" jachten. Hopelijk kunnen we hier in de nabije toekomst wat meer van laten zien.

**Ik geef het estafettestokje door aan
Dreas Karthaus van de Slaenden Engel.**

Met de nieuwe hekbalk kan deze Scyth weer tegen een stootje



Nieuws uit de VKSJ bibliotheek Zweedse Yachten Jubileum uitgave

Via Jaap van der Weijden is de boekenkast aangevuld met een geweldig boek over de Sail Yacht Society vanaf 1990 tot 2015 - Jubileums matrikel - uitgegeven in een oplage van 500 exemplaren in februari 2015. De tekst is in het Zweeds en het Engels. In het boek staan alle Zweedse klassen met foto en afmetingen, eigenaren en wedstrijden. Het geheel is opgevolgd met samenkomsten en feesten. Aparte bladzijden zijn gewijd aan klassiek hout, met informatie over type, bouwer en bouwjaar. Ook enige Nederlandse jachteigenaren staan erin. Dit prachtige boek kan worden geleend of kijk op www.sailyachtsociety.se voor meer inspiratie.

Tot een volgende keer
Kees van Aalst

Op vrijdagavond voor Pinksteren werden wij hartelijk ontvangen door de familie de Wit in de Buitenhaven van Enkhuizen en een praktische ligplaats voor de wasgelegenheid viel ons ten deel. Met acht zeilschepen en de RIB van Henri Bos voeren we zaterdagochtend uit. Erik de Rode helaas zonder motor. De wedstrijdleiding had een start bedacht vanaf de 1ste ondiepte ton. Een strafwindje uit noordelijke richting gaf wel erg vervelende golven op deze startlijn aan lagerwal. Althans, daar had de Regina last van. Zij lag prachtig midden voor en wilde vlak voor het startsein oploeven, maar werd door een flinke golf dwars weggezet en achter het tonnetje geduwd. Ook Henri bleek er in zijn start-RIB last van te hebben gehad, die werd enigszins zeeziek. Het was goed weer, stevige wind en droog. De EZB lag wel erg tegen de wind in en ook de EZA was nog moeilijk te bereiken. Behalve dan voor de Blue Bird, die spoot richting Medemblik (via de KRA uiteraard). Sandee deed voor het eerst mee aan een wedstrijd, maar vond de tocht rechtstreeks naar Medemblik, met de golven en een zieke vrouw, al een uitdaging op zich. De Radboud koos voor een route langs de kust. Dat bleek ook meer tegen de wind in dan gedacht. Al met al kwamen in Medemblik vier schepen volgens de regels over de finish. Geweldig, er waren voor ons ligplaatsen gereserveerd. Op de kade hadden we een zonnige en gezellige borrel met makreel. Maar al gauw werd het koud en dook iedereen zijn kajuit in.

De poging om 's nachts de accu van Erik de Rode weer op te laden bleek niet te zijn gelukt. De 2de accu van de Regina werd overgeplaatst. En zo kon de wedstrijdleiding weer gerust uitvaren. Op Pinksterzondag werd er om 11 uur voor de wind gestart tussen de RIB en de gele boei. Er was nauwelijks wind, dat werd heel subtiel zeilen naar de KRA. De Blue Bird gleed er prachtig naar toe. Odin IV en



Regina

Stormmeeuw zetten spinakers op, maar zonder veel succes. De wind bleek toch veel oostelijker dan voorspeld, waardoor we weer moesten kruisen. Het was zonnig, maar ook nog fris. Niemand haalde de aanbevolen aankomsttijd van 15.00 uur. Toen de Regina bij de finish kwam, was de RIB al de haven in. Bas had gezegd dat "hij" de laatste was. Dat alles om op tijd te zijn voor een gezamenlijke bbq in de Buyshaven, met de jubilerende BPKJ (Behoudvereniging Polyester Klassieke Jachten).

Marianne en Pedo de Wit deden voor ons met hun auto de boodschappen, zeer tijd besparend en wel zo praktisch. Daarna hadden we een geanimeerde maaltijd met door iedereen meegebrachte site dishes. Wij bleken toch meer gemeen te hebben met de polyklassiekers, dan we dachten. Het zijn mensen, die ook begaan zijn met behoudswerkzaamheden en liefde voor het oude ambacht.

Bij de prijsuitreiking ontbraken helaas de prijzen, maar Hielke hield zich kranig en speepte leuk, ook naar de jubilerende BPKJ. De Blue Bird won overall, zij had weinig rivaliteit ondervonden. Een geslaagd weekend en veel dank aan Marianne en Pedo voor alle voorbereidingen. Heel handig als je in Enkhuizen woont. En ook dank aan Henri en Hielke, die de wedstrijden organiseerden.

Lydia Tutein Nolthenius en Fred de Jong, a/b Regina.



Palaver in Enkhuizen

Na de wedstrijd



Jachtwerf **Rexwinkel** NUMANSDORP

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



ADVERTENTIE



HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

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

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

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL

Boordrecept

door: Marjan Fortuin



Rettich, haring en walnoot borrelhapje

Die kastjes in havens, waar je je gelezen boeken kunt achterlaten, vond ik altijd wel sympathiek. Maar nu ik er wat meer over nadenk, heb ik medelijden met die afdankertjes. Een boek gooi je niet zo snel weg, zelfs als je het niet zo goed vind. Dus dan maar in die kast pleuren. Ben je er toch mooi van af! En neemt hij mooi geen ruimte meer in op je boekenplank aan boord.

Daar sta je dan, te vondeling en niemand wil je meenemen! Zelig!

Dan staat er zomaar in zo'n kastje een klein Assepoesterboekje te stralen. Een vrolijk, kleurrijk, vierkant, kookboekje. Met recepten van kleine vishapjes. "Kusten-Sushi, Exotisches neu interpretiert". Van Gundula Thors en Doris Burger.

De combinatie rettich, haring en walnoot streelt onze tong. Assepoester heeft nu bij ons in de boordbibliotheek een ereplaats. Glaasje witte wijn en zonnetje er bij, proost!

Ingrediënten:

Voor 8 hapjes (niet genoeg voor 2 personen!)
1 rettich
1 haring
8 halve walnoten

Bereiden:

Snij van de rettich 4 plakjes van 1cm dik. Snijdt ze door midden.
Snij de haring in 8 stukjes.
Leg een stukje haring op een stukje rettich.
Daarop een halve walnoot.

De volgende dag misschien een rettichsalade? Geraspte rettich met wat mayo/slasaus op een bord met rucolasla. Garneren met walnoten.

ADVERTENTIE



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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

Varen op de Waddenzee

Mijmeringen bij een boek

Onlangs verscheen het rijk geïllustreerde Handboek Varen op de Waddenzee, geschreven door Marianne van der Linden en uitgegeven door Hollandia. Door dit prachtige boek kwamen bij Bas Hoffmann veel herinneringen los over zijn zeiltochten op verschillende schepen in zijn favoriete vaargebied.

Vanaf mijn jeugd zeilden wij, mijn ouders, zus en ondergetekende in een sloep van een Vlaardinger logger, de VL 165, die was omgebouwd tot zeilsloep. Vanaf de jaren '70 werden we ook lid van de stichting Het Sloepwezen. Appie Wijtenburg was daar de ongeorganiseerde organist... wat een spreker was die man! Op Hemelvaartsdag '66 vond de proefvaart plaats, vanuit Muiden langs het Muiderlot het IJsselmeer op. Rondje Pampus en weer terug de haven in. De sloep had ooit oortjes (zijswaarden) die net als bij platbodems als kwakken, botters ed. fungeren tegen de drift en als dieptemeter. Jarenlang voeren we vanuit het Gooi over het IJsselmeer naar mooie plaatsen als Elburg, Nijkerk, Spakenburg en Bunschoten. Dat was nog voor de inpoldering van de zuidelijke Flevopolder.

In de zomervakanties zeilden we via het IJsselmeer of de Randmeren naar de kop van Overijssel en daarvandaan Friesland in en zelfs tot het Lauwersmeer. Vanaf 1976 reidden en zeilden we ook op de Waddenzee. Over een van die eerste tochten heeft mijn vader Jaap een verslag/logboek geschreven, genaamd "Schelvispekkel: manuscript gevonden in een fles bitterzoet". In de jaren negentig zijn we met de stichting Het Sloepwezen ook gaan deelnemen met HT- race voor roei-en zeilsloepen, vanuit Harlingen naar West Terschelling. Vele avonturen op de VL 165 (Werkdroger) meegemaakt en mooie rustieke plekjes gevonden. Ankerend of droogvallend ondermeer bij 't Oerd op Ameland. Daar groeiden nog champignons in het wild vanwege de paarden en vijgen.

Het tij is aan het keren, oftewel drukte op het wad en een verkeerssnelweg van Harlingen naar Vlieland en/of Terschelling. Voor de rust kun je beter op en rond het oostelijk wad varen. Zeilen op het wad zonder buitenboordmotor maar met wrikriem is goed te doen, mits je af en toe een sleep vraagt. Vele etmalen zijn we onderweg geweest in nacht en ontij. Nooit enige calamiteiten gehad op een futiele schade na. Tijdens HT sloepenrace werden we aangevaren door een sloep van Ameland in

'93. We hebben gelukkig nooit motorproblemen gehad. Zeilen doe je voor de rust en zonder stress. Een goede voorbereiding: zicht op de natuur, wind, water en veren. Geen pek op zee maar in de naden, pressening (band van jute) genageld in de sponning van een dekdeel, behandeld met Stockholmer teer. Uiteraard putten we uit alle nieuws, de juiste weerberichten en kiezen daarna het wijde water voor de juiste koers. Bepalend zijn stroom, wind en de kentering voor een verantwoorde reis. Het zeevak kan men leren (www.ezs.nl). "Beter vagelijk goed dan precies verkeerd" (citaat Henk Wever).

De tijdgeest is voor mij de vele verhalen van een ander aan te horen, van mensen uit lang vervlogen tijden. Jurren van Boven van Schier is er daar een van. Vroeger hadden we alles anders Hans...

Er is een prachtig nieuw boek uitgekomen geschreven door Marianne van der Linden met veel beeldmateriaal en vaaraanwijzingen. Hollandia is de uitgever van het boek getiteld "Handboek Varen op de Waddenzee" met een keur aan keuzes om te varen op het wad.

Na vele jaren varen op verschillende schepen o.a. Wicky en Stormmeeuw <http://stormmeeuw.wordpress.com> ben ik sinds 2006 ook charterschipper op klippers, schoeners en rond- en platbodems. Vele en mooie avonturen (zonder risico geen avontuur). Dit seizoen heb ik nog niet op het wad gevaren vanwege de Dutch Classic Yacht Regatta. Wel een mooie voorstelling gezien bij Stroe/Oosterland op Wieringen (BUOG productie) met als titel de Oorsprong, met o.a. Agnes Smid van Den Oever op hobo. In een striemende wind met buien, prachtige voorstelling met mooie luchten boven Texel en Wieringerwad aan de Bierdijk.

De Wadden zijn uniek, ons werelderfgoed. Maar het tij staat niet stil, het tij is aan het keren, we moeten de boot afhouden. Op en rond de Waddenzee: geen olie- en gasplatforms, maar de natuur de boel laten.

Bas Hoffmann a/b ZM De Kat
Foto's gemaakt door Jaap Hoffmann (© Bas Hoffmann)



Pierewaaien op de wadden met de zeilsloep

Buien tijdens de voorstelling De Oorsprong op Wieringen



Flanerende bootjes in de avondschemer



De driemaster Götheborg

SAIL 2015 X AMSTERDAM OP Z'N BEST

Als trouwe Sailgangers hadden we de laatste twee edities gemist. In 2005 waren we bezig met onze wereldomzeiling en in 2010 zaten we middenin een verhuizing. Ook dit jaar schreven we ons niet in voor Sail omdat we met de White Haze rond Ierland zeilden. Maar dat rondje verliep voorspoediger dan verwacht, zodat we toch nog, welliswaar vanaf de wallenkant, dit grote nautische spektakel konden aanschouwen.

Het eerste wat opviel was dat de VKSJ-schepen op een prominente plek in de IJhaven lagen. Het was wel jammer dat het er maar zo weinig waren. Slechts veertien, meen ik me te herinneren. Met enige weemoed dacht ik aan de topjaren '90 en '95, toen we voorafgaand aan Sail met ruim 20 schepen en met veel plezier in Lowestoft lagen om een prachtige aanbrengrace naar IJmuiden te zeilen. Het gaf een gevoel van saamhorigheid dat nog eens werd versterkt doordat we bij aankomst in IJmuiden werden we verwelkomd door vele andere VKSJ-schepen, om vervolgens met z'n allen aan de intocht op het Noordzeekanaal mee te doen. Uiteindelijk lagen we dan met zo'n 60 schepen in de IJhaven. Ook tijdens Sail werd er een wedstrijd op het IJsselmeer gevaren, zodat het niet alleen maar 'mooi liggen' was geblazen.

Over de oorzaak van het afnemen van het aantal VKSJ-deelnemers aan Sail kan ik alleen maar gissen, iedereen zal wel zijn eigen reden hebben om niet mee te doen,

maar Akko en ik hebben opnieuw erg genoten. Het was zonovergoten, de sfeer erg ontspannen en slenterend over de kades zagen we prachtige schepen.

We kwamen langs de Christian Radich, een Noors Tallship en daar spraken we met Bjarne, de navigator. Bjarne hadden we op onze wereldreis in de buurt van Tahiti ontmoet, toen hij met onder anderen de kleinzoon van Thor Heyerdahl, zestig jaar later als eerbetoon aan Thor Heyerdahl opnieuw met een vlot van Peru naar Frans-Polynesië zeilde. Het was een erg leuk weerzien. Bjarne vertelde dat hij zijn ogen had uitgekeken, toen hij met de Christian Radich uit de sluis van IJmuiden kwam. Het krioelde van de bootjes op het Noordzeekanaal. Met het zweet in de handen stond hij aan het roer, hij vond het zeer spannend. Tot zijn verbazing bleef het vol met bootjes tot aan Amsterdam. Ook is het nu in de IJhaven nog steeds een komen en gaan van schepen en bootjes. Zo iets heeft hij nog nooit eerder

meegemaakt. "Overall waar we arriveren met de Tallships, mogen er geen andere boten in de buurt komen volgens de veiligheidsvoorschriften." aldus Bjarne.

Ik keek om me heen en werd op dat moment overvallen door een warm en trots gevoel. Waar tegenwoordig in de hele wereld angst overheerst, korte lontjes de boventoon voeren, media en politici om het hardst schreeuwen om veiligheidsmaatregelen tegen al dan niet ogenschijnlijke dreigingen, laat Sail Amsterdam zien dat het nog steeds anders kan. Duizenden bootjes en schepen die ongeorganiseerd (op een enkele vaarregel na) vier dagen lang door Amsterdam varen, met meer dan 2 miljoen genietende toeschouwers op de kades en met een minimum aan 'blauw' op straat. Dit is Amsterdam op z'n best! Ik hoop dat er over vijf jaar opnieuw een 'tsunami' aan bootjes, Nederlands Erfgoed en Tallships op ons afkomt.

Ada Kerkstra & Foto's: Akko Kalma



De VKSJ-vloot tijdens Sail

ZEILMAKERIJ MOLENAAR
 ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

producent en leverancier van topmerken

Zeilmakerij Molenaar / Quantum Noord Oost
 Kerkstraat 31, 9001 AB Grou [Frl] • Tel: 0566 - 62 13 13
contact:
 Pierre Modderman 06 21 26 03 90 • Jaap Jongmsa 06 54 64 68 98
 info@zeilmakerijmolenaar.nl

QUANTUM
 DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND

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

Colofon

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

Epifanes maakt 't af



EPIFANES
Yacht Coatings

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

www.epifanes.nl

Advertentie tarieven VKSJ 2015

De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

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

Tarieven voor de Scherp Gesneden in combinatie met de website

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

Tarieven gelden voor een kalenderjaar

Magazine Scherp Gesneden

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

Website www.vksj.nl

Bezoek:	circa 200.000 hits en 7000 visits per maand
Prijs:	per kalenderjaar of per periode (= jaartarief * dagen/365)
Plaatsing:	advertentie 202/74 pix rechts op de homepage
Aanlevering:	in .jpg of .doc formaat, anders: overleg met webmasters

Contact webmasters: Joke Scholte en Hans Steinraht email: website@vksj.nl

Financiële afhandeling rekening

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

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

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

VENTIS

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

Scherenkruiser "Margaux" krijgt een nieuw dek van Mahonie en Oregon Pine



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