

# Scherp Gesneden

nr  
04

JAARGANG 31, DECEMBER 2013

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

De vorm van een schip  
De betekenis voor de rating

Restauratie, De Illusie

Met de Vlieter rond  
Groot Brittannië

De Droom  
van Henry Engelaar



VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

## Agenda in 2013-2014

19 januari 2014

**Nieuwjaarsreceptie**

van 15.00 uur – 17.00 uur

In de Pollux, voormalig opleidingschip  
Adres: NDSM Pier (Ondinaweg), 1033 RG  
Amsterdam. Gratis parkeren.  
Vanaf CS gratis pont kwart voor en kwart  
over het uur.

2 februari 2014

**Vrijwilligersborrel** (op uitnodiging).

WV Aalsmeer, Uiterweg 155,  
1431 AD Aalsmeer.  
Aanvang 15.00 uur.

16 februari 2014

**Algemene leden vergadering**

WV Aalsmeer, Uiterweg 155,  
1431 AD Aalsmeer.  
Clubhuis open om 13.00 uur.  
Aanvang 14.00 uur.  
Inschrijven vksj.nl

5 – 9 maart 2014

**Hiswa Klassiek, Amsterdam**

Voor meer info hiswarai.nl

23 maart 2014

**Lezing over zeekaarten.**

Nautische Boekhandel Datema,  
Prins Hendrikkade 176/50,  
1011 TC Amsterdam.  
Inschrijven vksj.nl

**Voorlopig zijn de volgende  
zomerevenementen bekend:**

7 – 9 juni 2014

**VKSJ Openingsweekend Noord**

in Enkhuizen met Pinksteren

7 – 9 juni 2014

**Pinksterweekend Aalsmeer**

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

**Overige evenementen:**

21 – 22 juni 2014

**Gouda Waterstad.**

Groots festival rond museumhaven in  
Gouda. goudawaterstad.nl

3 – 6 juli 2014

**Sail Harlingen.**

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

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

## REDACTIONEEL

De eerste herfststorm hebben we alweer achter de kiezen. Het was een enerverende dag. In de Noorderhaven waaide het windkracht 11 en in Makkum stond het water op de kade. Dankzij extra lijnen en het toeziend oog van Fred Schotman, heeft de White Haze het overleefd. Nu staat ze sinds een week verveeld onder dak, verlangend naar verre kusten. Akko en ik zijn al druk in de weer met schuren en lakken. De temperatuur in de loods is nog hoog genoeg en daar moet je van profiteren.

De winter is voor de meeste leden het startsein om onderhoud te plegen aan onze klassieke dames, om ze verder te verfraaien of nog zeewaardiger te maken. Voor de eigenaren van stalen schepen is er goed nieuws. In dit nummer wordt uitgebreid stil gestaan bij wat er allemaal komt kijken bij de restauratie van een stalen jacht. Gerrit Klooster interviewde Marjan Fortuin en Jaap Booij over hun jarenlange werkzaamheden aan de Illusie. Toen ze eraan begonnen zei Frans Maas, ontwerper en bouwer van de Illusie: "Ik zou het waarschijnlijk voor oud ijzer verkopen." Inmiddels hebben deze twee doorzetters alweer de eerste zeetochten achter de rug met hun schip, dat nu schittert in haar tweede jeugd.

Daarnaast wil ik u nog eens wijzen op onze rubriek 'Restauratie- en onderhoudtips'. Op dit terrein is binnen de VKSJ heel veel kennis aanwezig. Belangrijk is dat die kennis onderling uitgewisseld wordt, zodat niet iedereen het wiel opnieuw hoeft uit te vinden. Hugo Kroeze heeft in het tweede nummer van deze jaargang laten zien hoe je onhandelbare slangen kunt bezweren. Maar ook over verfsystemen, het leggen van een dek, (zelfgemaakte) hulpmiddelen, etc. zijn handige tips te geven. Stuur uw tip op naar de redactie, liefst geïllustreerd met foto's of een tekening.

Verder is de winterperiode bij uitstek geschikt om uw bootdataformulier op de VKSJ-website bij te werken en te verfraaien. Maud Kieft legt het belang hiervan uit en hoe u dat kunt doen. Immers het archiveren van informatie over klassieke scherpe jachten is een belangrijke doelstelling van onze vereniging. Het is een leuke bezigheid, waar een volgende generatie eigenaren veel plezier van kan hebben. Doen dus!

Maarten Lampe legt in zijn lezenswaardige artikel uit hoe de vorm van kiel en konten van invloed zijn op de snelheid van schepen en wat dat voor de VKSJ-rating betekent. En het verhaal van Kees Brooshooft over zijn avonturen met de Vlieter rond Groot Britannië afgelopen zomer, leent zich uitstekend om met een goed glas wijn bij de open haard te lezen terwijl ongetwijfeld het verlangen naar een mooi zeilseizoen meteen bovenkomt.

Namens de redactie wens ik u veel succes met het onderhoud deze winter en alvast een prachtig zeilseizoen toe in 2014!

ADA KERKSTRA, REDACTEUR



## Inhoud

Evenementen	2
Bestuursseinen	4
Van de penningmeester	5
Bemanningsperikelen Round Britain Challenge	6
De vorm van een schip De betekenis voor de rating	8
Nieuwe leden	10
Digitaal archief	11
Restauratie, De Illusie een Frans Maas klassieker uit 1951	12
Restauratie van Illusie in beeld	16
SG Estafette Metamorfose Regina	18
Bootdataformulier opleuken	20
Met de Vlieter rond Groot Britannië	22
De droom van Henry Engelaar gedoopt en te water	28
Onderhoud- en restauratietips	29
Colofon	31

**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)



# Bestuursseinen

## Terugblik 2013

Terugblikkend op 2013 kunnen we stellen dat het, na een trage start, een goed zeiljaar met veel evenementen is geworden. Gecombineerde activiteiten met andere verenigingen, zoals de Pinksteren, DCYR en sluitingstocht, zijn volgens de deelnemers zeker een herhaling waard. Dit alles is te danken aan de vrijwilligers.

Een vereniging bestaat uit leden en donateurs. Vrijwilligers zijn mensen die de vereniging niet alleen een warm hart toedragen, maar ook actief zijn bij het organiseren en begeleiden van activiteiten. De winteractiviteitenkalender hebben zij al weer volgeboekt. Kijk vanaf december 2013 regelmatig op onze website naar komende evenementen.

Ik wil er bij stilstaan hoeveel werk er in Scherp Gesneden zit, zoals adverteerders, het bestuur en andere schrijvers achter de broek aan zitten om op tijd de stukken in te leveren. Daarnaast hebben we de commissies die er voor moeten zorgen dat de winter- en zomerevenementen probleemloos, al dan niet voorzien van Schokker moppen, verlopen.

Niet te vergeten de penningmeester, secretaris en toelatingscommissie die oeverloos graven in stukken, rekeningen en tekeningen om alles ordentelijk en overzichtelijk op papier te krijgen. Avonden en weekeinden worden opgeofferd om alles op tijd voor elkaar te krijgen. Onze vrijwilligers doen dit met een niet te doven vuur en bovenal belangeloos.

Namens alle leden en donateurs bedank ik voor uw inzet. Een ieder wens ik een behouden vaart en een gezond, voorspoedig 2014.

HANS BRINKMAN,  
VOORZITTER

# Van de penningmeester

## Het hoe en wat van het lidmaatschap

Het is alweer de laatste Scherp Gesneden (SG) van dit jaar. Inmiddels zijn we als bestuur ook al bijna een jaar aan het werk. Het was, ik spreek even voor mezelf, een leerzaam jaar vol met onverwachte gebeurtenissen.

Eén van die onverwachte dingen is de kennelijke onduidelijkheid bij de leden/donateurs wanneer en hoe het lidmaatschap op te zeggen. Ik hoop het hier duidelijk te maken. Een lidmaatschap gaat men aan voor 1 jaar, dat jaar loopt van 1 januari tot 31 december. (Nieuwe leden/donateurs vanaf de datum waarop ze lid worden tot 31 december.) Opzeggen bij de secretaris kan gedurende het jaar voorafgaand aan de opzegging tot 1 december. Vanaf 1 januari gaat dan weer het nieuwe lopende jaar in waarvoor het lid weer contributie verschuldigd is. Voor die contributie krijgt u 4x de SG en worden er door enthousiaste vrijwilligers zeilwedstrijden, bijeenkomsten en lezingen georganiseerd.

Zoals u kunt lezen in deze SG staan er voor volgend jaar weer een aantal leuke evenementen op het programma en er liggen nog een flink aantal ideeën op de plank waarvoor nog geen datum is gepland. De winterevenementen kan iedereen bezoeken. De zomerevenementen zijn heel divers, en mocht u geen boot hebben of het te ver zeilen vinden: er zijn altijd opstapmogelijkheden. Graag wel even vantevoren opgeven bij een van de bestuursleden. Ik hoop u te ontmoeten op een van de komende evenementen.

Mocht u ondanks dit leuke aanbod toch op willen zeggen: doe het dan tijdig.

Marianne de Wit  
Penningmeester

## HISWA KLASSIEKE SCHEPEN, AMSTERDAM RAI, VAN 5 TOT 9 MAART 2014

### Standbemanning gezocht

Vanaf 2014 wordt de Beurs Klassieke Schepen, onder de nieuwe naam Hiswa Klassieke Schepen, toegevoegd aan de Hiswa Amsterdam. Deze beurs begint duidelijk vorm te krijgen en ook de VKSJ zal deelnemen met een bijpassend schip in de hal. Wilt u een leuke dag hebben en veel mensen en leden ontmoeten en reclame maken voor uw eigen VKSJ? Dan is hier uw kans. Geef u op voor de bemanning van de VKSJ-stand voor een of meerdere dagdelen. De openingstijden van de Hiswa zijn: **9.30 uur tot 22.00 uur**. Getracht wordt om leden die dichtbij elkaar wonen in te delen op dezelfde dag, zodat ze eventueel samen kunnen reizen per auto of trein.

Voor nadere informatie of om u op te geven kunt u terecht bij:  
**Kees.van.aalst@online.nl** of tel: **023-5328105**

## 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 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.

## VKSJ-Facebook

Een ander internetding van de VKSJ is onze Facebookpagina. Ben je daar al eens geweest? Een vrolijke pagina met foto's en filmpjes van klassiekers. Ook voor de niet-Facebookers onder jullie een hele fijne plek om 's winters wat weg te dromen! En het leuke is dat we in Nederland echt 'de' klassiekerpagina op Facebook zijn. Iets om #trotsoptezijn.

[facebook.com/  
VerenigingKlassiekeScherpeJachten](https://www.facebook.com/VerenigingKlassiekeScherpeJachten)

Maud Kieft



ADVERTENTIE

F. Doe Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,  
1774 AX Slootdorp.  
T/F 0227-581849  
Mobiel 0651 272 285  
info@leospar.nl  
www.leospar.nl

Leospar®  
Masten en  
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen



# Bemanningsperikelen en dappere dames tijdens de Round Britain Challenge

*Als je de Morgaine en de Raven ziet, gezusterlijk naast elkaar in het centrum van Middelburg, dan denk je het ergste leed is geleden. De Morgaine geschilderd, een nieuwe motor en zelfs een Landrover van zich afgeschud en de dappere Raven die graag naast haar ligt. Maar helaas het grootste probleem is: Hoe regel ik voldoende bemanning voor twee schepen?*

Voor de tocht rond Engeland had ik een krappe bemanning geronseld tot Ierland en van daar hoopte ik dat het probleem zich vanzelf zou oplossen. Het eerste stuk tot de River Hamble ging voorspoedig. Vanaf de Hamble zouden we officieel starten met de OGA challenge rond Engeland. Alleen de wind liet het afweten en de mist werd dikker. De Raven bleef wat achter omdat de bemanning weigerde de motor te gebruiken. Met de Morgaine motorzeilden we door en via Dartmouth bereikten we Plymouth, mooi op tijd voor de festiviteiten daar. Maar waar bleef de kleine meid? Het contact met haar bemanning verliep uiterst moeizaam, omdat ze hun telefoons uit hadden gezet. Uiteindelijk kreeg ik een sms'je dat de Raven in Dartmouth lag, maar de bemanning was gedrost. Ze zagen het niet meer zitten met slecht weer opkomst en blaren op de billen vanwege de beperkte sanitaire voorzieningen, een emmertje. Nog net niet handenvringend liep ik over de steiger, wat nu? Daar de Raven iets water maakte langs de schroefas, wilde ik haar zo snel mogelijk weer bij me hebben.

## *Koelbloedige solo zeilster*

Jan Henk en ik kregen hulp uit onverwachte hoek. Sinja, een bemanningslid van de Leonora, had wel zin in een verzetje en Engelse zeilers beschikten over een auto. Eenmaal in Dartmouth vonden we de Raven keurig afgemeerd en maakten we haar zeevast voor een stevige overtocht. Bij het vallen van de avond vertrokken we met het meegaande tij de rivier af naar Plymouth. Ik had er spijt van dat de Duitse deerne aan boord zat. Jan Henk is een oude rot in het vak, maar met zo'n huppeltje op een klein bootje de nacht in met een zware stormwaarschuwing? Ik kreeg visioenen van een ondergekotste plotter, maar er was voor mij geen weg terug. Ik wilde de schepen weer naast elkaar hebben. Het eerste stuk naar Start Point verliep tegen mijn verwachting in fantastisch. We moesten kruisen, maar de zee was nog rustig met een

lange deining. De Raven liep als een trein. Eenmaal rond Start Point konden we iets ruimer aan de wind naar Plymouth. De wind nam steeds meer toe en de snelheid van de Raven ook. We vlogen met 8 tot 9 knopen over de grond dankzij een forse stroom mee. Ondanks een dicht gereefd grootzeil en een fokje op, was het zwaar sturen.

Plymouth wordt afgeschermd door een lange pier dwars over de ingang van de rivier. Er zijn twee mogelijkheden om de rivier aan te lopen, door de oostelijke ingang of door de westelijke. De oostelijke hadden we gevaren met de Morgaine maar die lag nu wat aan lagerwal met ongetwijfeld een zware zeegang voor de deur. Het sturen deed ik in deze omstandigheden liever zelf, de navigatie was uitbesteed aan Sinja en Jan Henk zorgde zoals gewoonlijk voor de inwendige mens, geen sinecure op een klein bootje in deze zee. Regelmatig vroeg ik aan Sinja of ik nog op koers lag want met die halen aan het roer en de bakken water die overkwamen kon ik mij niet goed oriënteren of ik wel de goede richting op surfte. Plymouth was een zee van licht, maar de dreiging van een slecht verlichte dwarse pier zat me niet lekker. Tot mijn verbazing bleef Sinja mij rustig en zonder angstige overslaande stem dirigeren naar het minuscule lampje op de westelijke haveningang. Soms zei ze: 'Effe wachten bitte, bin gleich da.' Later bleek dat de plotter even op tilt was en ze de hele zaak opnieuw moest opstarten. Afijn, eind goed al goed zaten we aan een beste borrel in de haven te luisteren naar de storm die steeds heviger werd en ons dagenlang aan de wal gekluisterd zou houden.

Het behoeft geen betoog dat na deze eerste kennismaking met Sinja, ik wel vertrouwen had in haar en toen ik via Ben het verzoek kreeg of ze de rest van de trip mee kon varen, zei ik: 'Gern bitte.'

De eerste weken hebben we samen gevaren en probeerde ik haar de kneepjes van het kleine bootjes-



Barbera zeilt solo in de Moonriver



Barbera zingt het lied Moonriver



De winnaars van de Lady's Cup: Sinja en Maud



Sinja leert de fijne kneepjes van het kleine bootjesvaren van Fred

varen uit te leggen, wat niet altijd even gemoedelijk ging, want eigenwijs kunnen de Duitse dames wel zijn. Maar goed, al met al heeft ze, met geen ervaring op kleine zeilschepen, de Raven voor het grootste deel van de tocht solo naar huis gezeild, maar tot haar frustratie wel steeds met de Morgaine in zicht. Ook heeft ze en passant nog de Lady's Cup samen met Maud gewonnen en de Swale Race.

## *Fragiele Iron Lady*

De volgende dame die ik in de schijnwerper wil zetten is de Engelse Barbera. Regelmatig waren we in een of andere havenkroeg te vinden en op die avonden werd door alle zeilers een gedicht voorgedragen of een lied gezongen. En ineens stond ze daar op het podium: Barbera, een frêle schuchtere vrouw en solo zeilster. Met een nauwelijks te verstane ijle stem zong ze het lied Moonriver. Haar stem werd ijler en ijler, de kroeg werd stiller en stiller om haar toch te kunnen verstaan. Ik had al kromme tenen in mijn schoenen, want ik verwachtte elk moment dat haar stem zou breken en dat ze het einde niet zou halen. Gelukkig haalde ze de eindstreep en het daverende applaus was zeer verdiend. Later raakte ik met haar in gesprek en vroeg ik

haar hoe ze in dat solo gedoe verzeild was geraakt. Ze vertelde mij dat ze op de tonen van Moonriver door haar man ten huwelijk was gevraagd, en dat hun bootje daarom Moonriver heette. Jarenlang hebben ze samen gevaren maar twee jaar geleden overleed haar man. Ze overwoog de Moonriver te verkopen, totdat ze van de OGA challenge hoorde. Ze besloot mee te varen, al was het alleen maar om haar familie te bewijzen dat ze ook echt kon zeilen. En dat ze 'determent' was, bleek wel uit het feit dat ze zelfs rekening had gehouden met een operatie die ze moest ondergaan tijdens haar reis. Ze zeilde vooruit naar een haven, zodat ze zich weer tijdig met een knie in verband bij de vloot kon voegen. Een vrouw die er niet voor terugdeinst om tochten van 120 mijl solo te varen. Als ze dan door vermoeidheid overmand verdwaald raakt tussen de zandbanken, is ze niet te trots om de RNLI op te roepen om haar naar veilig water te loodsen. Een frêle iron lady dus, die zich weer als een van de eersten heeft aangemeld voor de OGA Nederland tocht in 2014. Barbera en Sinja Chapeau!

*Fred Schotman,  
Morgaine en Raven*



# De vorm van een schip

## De betekenis voor de rating

Dit is het tweede en laatste deel van een korte serie over de invloed van gewicht en vorm op de rating zoals die door de VKS wordt toegepast. In het eerste deel (Scherp Gesneden jaargang 2013, nummer 3) is het effect van gewicht belicht. In dit artikel staat de vorm van de romp centraal. Waar waren we gebleven? De conclusie van het eerste artikel was dat het gewicht, de waterverplaatsing, grote invloed heeft op het vaargedrag.

### De vorm als bepalende factor voor de golfweerstand

Naast waterlijnlengthe en gewicht is de vorm van een romp een bepalende factor voor de golfweerstand. Als voorbeeld kan een duwbak eenheid gelden. Een duwboot zonder bakken er voor, kan met het geweldige motorvermogen dat beschikbaar is, toch niet sneller dan de rompsnelheid die correspondeert met zijn lengte. De pk's worden alleen maar omgezet in een monsterachtig golfpatroon. Wordt er een duwbak voorgeplaatst, dan kan de snelheid van de combinatie, bij gelijk vermogen, aanzienlijk toenemen, terwijl het golfpatroon langer en minder stijl uitvalt.

Waarschijnlijk hebben velen van ons wel eens met een 12 Voetsjol of Jeugdboot een voordewindse rak gevaren en zijn ingehaald door bijvoorbeeld een Regenboog onder vol tuig op volle snelheid. Een kans en een bedreiging: je kon mooi meesurfen op zijn hekgolf of je kon er vol met de neus van de boot induiken en dan dreven de vlonders in je bootje.

Waarom waren die hekgolven van een Regenboog zo hoog en waarom waren ze hoger dan die van een Draak bij de zelfde weersomstandigheden? Ten eerste heeft een Regenboog aanzienlijk meer power in z'n tuig en ten tweede is de romplijn van een Regenboog veel voller en ronder dan die van een Draak. Gevolg is dat een Regenboog veel dichter tegen de grens van buigen en barsten vaart dan een meer gestrekt en slanker getekend schip als de Draak.

Wanneer een schip naast voldoende (zeil)vermogen ook nog eens begiftigd is met een laag relatief gewicht en een mooie gestrekte vorm, dan kan de opgenomen windenergie omgezet worden in méér snelheid dan die welke correspondeert met de waterlijnlengthe. Er is nog geen sprake van planeren, meer van een soort tussenfase. De

vraag of die tussenfase bereikbaar is en bij welke omstandigheden, wordt bepaald door de verhouding tussen zeiloppervlak en zeil-dragend vermogen, zeiloppervlak en waterverplaatsing en water-verplaatsing en lengte. Tenslotte speelt ook de gestrektheid van de romp een belangrijke rol.

Met name bij de beoordeling van het snelheidspotentieel van relatief kleine schepen moet worden bedacht dat de eisen met betrekking tot sta- en zithoogte, hebben geleid tot volle lijnen, zowel verticaal als ook horizontaal. De daaruit resulterende golfweerstand, mede ook als gevolg van een zwaardere bouwwijze, wordt meestal niet gecompenseerd door een overvloedig zeiloppervlak. Met name wanneer de ballast in verhouding wat achterbleef, ontstond er een schip dat in zijn soort aantrekkelijk was voor velen, doch dat qua prestatievermogen verder achter bleef dan het formaat zou doen vermoeden. Daarbij teken ik aan dat niet zozeer de waterverplaatsing daarvoor de bepalende factor is, maar vooral de belijning van het onderwaterschip, in combinatie met het gewicht, de ballastratio en de maten van het tuig.

Uit de analyse van Oossanen van de Regenboog (Spiegel der Zeilvaart) blijkt dat gegeven de ronde belijning van de Regenboog, een hoger rompgewicht zelfs voordelig is boven een bepaalde windsterkte. Niet verwonderlijk gegeven het grote zeiloppervlak van de Regenboog (36m<sup>2</sup>). Kijken we naar Herreshof's P-klasse "Joyant", dan zien we al bij licht weer de gunstige uitwerking van dit effect: grote waterverplaatsing, groot ballastgewicht en een wolk van zeilen in combinatie met een korte waterlijn en lange holle overhangen. Bij meer wind moet tijdig worden gereefd. Het schip buigt dan (vergroot zijn waterlijnlengthe exponentieel) maar barst niet. Het gevolg is dat er op snelheid een gigantische golf wordt meegetrokken onder de lange achteroverhang. Als die overhang dan mee gaat dragen, gaat het weer harder (zie de opmerkingen van Olin Stephens over het achterschip van de J-klasse "Ranger"). "Joyant" is evenals de "Ranger" een exponent van de Universal Rule.

De Nederlandse stalen kajuitscheepjes van na de oorlog missen in de vergelijking met deze opzet, de reserve waterlijnlengthe in de overhangen, de mooie gestrekte lijnen in het achterschip, het grote zeildraagvermogen en natuurlijk het grote zeiloppervlak. Tenslotte is het veelgebruikte ballastmateriaal, ponsdoppen in beton, verantwoordelijk voor een relatief brede kielzool. Handig bij het droogvallen, maar betekent wel extra weerstand. Als dan ook nog een vol achterschip, nodig om niet te diep weg te zakken met mensen in de kuip en/of een zware diesel onder de kuipvloer, wordt gecombineerd wordt met een vol spitsgat of een jachthek, waarbij de waterlijnen rond en breed zijn en de verticalen steil uit het water omhoog komen, dan is het resultaat duidelijk. Met licht weer wordt er op wind gewacht en bij meer wind wordt de grote rompweerstand te weinig gecompenseerd door geringe power uit de wat bescheiden zeilen.

Al met al zijn dat de factoren die maken dat de mate waarin de rompsnelheid die door zulke schepen wordt behaald, maar moeilijk kan worden bepaald. Vraag is zelfs of de rompsnelheid sowieso kan worden bereikt bij het weer waarbij we nog varen met onze klassiekers.

### Planeren

Schepen met een geringere 'displacement/length ratio', een grotere vorm- en ballaststabiliteit, een meer gespreide 'displacement' en een vlakker achterschip hebben een snelheidspotentieel dat uitstijgt boven de rompsnelheid, waardoor een enkel schip zelfs zal kunnen planeren. Wat is planeren eigenlijk.

Planeren betekent dat een vlak (in dit geval de scheepsromp) zo snel over een vloeistof scheert, dat als gevolg van de inertie van deze vloeistof, een hoger dragend vermogen wordt gegenereerd dan het volume van de verplaatste vloeistof. Bepalend voor het gemak om in plané te komen zijn: de kromming in lengte en breedte van het vlak (vorm van de boot), het gewicht (van de boot) dat op het vlak wordt uitgeoefend, de instelhoek en de voortstuwende kracht die de snelheid moet kunnen genereren om de eerste 'stap' te zetten. Vaak is een golf nodig, een ruk aan de schoot of een moment van het wegnemen van de spanning op het roer, maar dan 'gaat' hij op eens. Door de toegenomen snelheid moeten de schoten dichter worden genomen om de zeildruk in stand te houden, zonder de boot te vertrimmen waardoor we weer meer roer moeten geven. Varen we onder spi of zonder dan vallen we liefst wat mee met de vlaag die ons in de plané hielp, om de door de toegenomen snelheid scherper invallende schijnbare wind te compenseren.

Bij een speedboot op snelheid is goed te zien hoe de inertie van het water maakt dat de waterstromen onder en naast de boot zich pas sluiten op vele bootlengthen achter het schip. Het golfpatroon wordt veel langer dan de lengte van de waterlijn waarmee wordt gevaren. Het is duidelijk dat destijds bij het ontwerpen van een zeiljacht, dat nu lid is van de VKSJ, geen moment is gerekend op of aan de mogelijkheid om in plané te geraken, dan wel op de mogelijkheid om de rompsnelheid in enige mate te overtreffen. En als de ontwerper dat al wel heeft gedaan, dan is het resulterende jacht een uitzondering in het VKSJ scheepsbestand.

Dat zou veranderen wanneer ook knikspant jachten zouden zijn toegelaten. De "Zeevalk" van Rikus Van de Stadt was perfect in staat om te planeren, als gevolg van het lage gewicht, de v-vormige voorspanen en de vlakke lijnen van het achterschip. De 22m<sup>2</sup> Scherenkruiser kan eveneens planeren, vooral onder de grote spi. Een 45m<sup>2</sup> (de "Boekanier") komt daar ook dichtbij als gevolg van gewicht/lengte verhouding en de gestrekte lijnen van het achterschip. Ook de "Etchell", die meevaart bij de DC vertoont al planerend een enorme topsnelheid.

### Conclusie

Gewicht en vorm tellen beide mee bij het snelheidspotentieel van een zeiljacht. Deze algemene beschouwingen over scheepsgewicht, rompvormen en snelheidspotentieel vormt de opmaat voor onderzoek naar de verschillende achtergronden van schepen te kijken. Maar eerst gaat de ratingcommissie nog eens de rating doorspitten en het prestatievermogen van verschillende schepen bekijken.

Maarten Lampe  
Gazell

### Vorm van kont en kiel zijn van invloed op de snelheid



LEMSTER ZEEKRUISER



BEATRICE AURORA



GAZELL



FACET



# Nieuwe leden

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



Harlequin

## Harlequin

De toelatingscommissie is enorm verheugd met de aanmelding van de *Harlequin*, een Avenir die in 1964 werd ontworpen door E.G. van der Stadt/Dick Zaal. Dit aluminium schip met houten dek en opbouw van ruim 9 meter is het eigendom van de heer H. Sijm.

Zij is de eerste van een serie van 17 schepen die door Huisman werden gebouwd in het destijds revolutionaire aluminium. Opvallend daarbij is dat dit niet werd geklonken, maar gelast. Dat was in die tijd een hele doorbraak. Toch ging het niet allemaal van een leien dakje. Het lassen van aluminium was iets heel anders dan het lassen van staalplaat. Het heeft heel wat bloed, zweet en tranen gekost om tot een mooi en houdbaar resultaat te komen.

De lijnen van de Avenir zijn ontegenzeggelijk klassiek, evenals het gebruik van hout voor dek, opbouw en rondhout. De handtekening van de ontwerper zit, gegeven het ontwerpjaar, onder de waterlijn: gescheiden kiel-roer configuratie, een vinkiel op een gematigde S-spant en kenmerkend een vrijhangend balansroer. De schroefas loopt door een miniem vinnetje voor het roer. De spanten in het voorschip zijn V-vormig. Het achterschip loopt mooi strokend uit in een achteroverhang met spiegel.

De vorm van de opbouw geeft een extra klassiek accent, mooi laag gehouden zijvlakken, die goed corresponderen met vrijboordhoogte en zeeg, met daarbovenop een mooi bol opbouwdek, alles in hout.

## Sundiver

Over de *Sundiver*, een polyester Diamond MK II met een lengte van 8.23 meter, ontworpen door Alan Buchanan in 1963, zegt de toelatingscommissie het volgende: "De Diamond Mk II *Sundiver* is een echte S-spant van polyester, zo overgenomen uit de kostbare houtjachtbouw periode. Al met al is het een geslaagd ontwerp. Het is immers een hele kunst om in een betrekkelijk klein schip toch nog zoveel leefruimte te creëren, 1.80 m stahoogte (bij het hondenhok dan wel) en tevens een vrij ruime kuip. Over restaureren gesproken; over houten en stalen schepen zijn vele verhalen geschreven, maar dit ligt er ook niet om. Na de restauratie in 2007 ziet de *Sundiver* er misschien wel mooier uit dan bij aflevering van af de werf toen ze spliksplinter nieuw was..

Wij heten de heer Norbert Koster met zijn *Sundiver* dan ook van harte welkom binnen onze vereniging en ontmoeten U graag bij onze zeil-evenementen en de verschillende winteractiviteiten."



Sundiver

## Lise

Ook de *Lise* (voorheen de *Zeebries*), een stalen s-spant van het type Marken II met als eigenaar de heer R. Oostenrijk werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Met betrekking tot de *Lise* kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp vrijwel geheel aan de klassieke verhoudingsgetallen voldoet, maar dat de bouwer wat concessies heeft genomen m.b.t de esthetische verhoudingen voor een (voor die tijd) klassieke vorm van de opbouw. Op zich is dit een verschijnsel dat in het midden van de zestiger jaren eerder regel dan uitzondering was: de comforteisen werden steeds hoger, waarbij men kleine esthetische concessies maar voor lief nam, daar waar de "esthetische verhoudingen" een tien jaar eerder nog vrijwel "heilig" waren. Ondanks deze kleine esthetische concessies oogt het schip goed geproportioneerd; fraai is de kwalitatieve uitvoering; een mooie stootlijst, een fraai houten potdekse, de mooie mahoniehouten opbouw en de verchromde messing ruitlijsten."

We beschouwen de *Lise* als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit het midden van de jaren zestig en zijn blij dat dit schip de gelederen van de vereniging weer komt versterken.

## Wynsnobber

Over de *Wynsnobber*, een Scandinavische Volksboot met als eigenaar de heer Sluis, zegt de toelatingscommissie het volgende: "De *Wynsnobber* is een origineel door Bouhuijs in 1970 gebouwde Volksboot en daarmee voldoet ze aan de vormgevingscriteria die de VKSJ stelt aan toelating. De uitvoering is geheel in blank gelakt mahonie, mahonie kajuitopbouw en een goed gelegd teak dek. De strijkbare grenen mast completeert het geheel."

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

# Digitaal archief

Op deze pagina een tweede selectie op alfabetische volgorde van foto's die door leden (actieve leden) op de schepenlijst zijn gepubliceerd. Als u wilt dat ook uw klassieke jacht in Scherp Gesneden wordt getoond, plaats dan mooie afbeeldingen van uw boot op de website van de VKSJ. De eerste selectie is geplaatst in Scherp Gesneden nummer 1, maart 2013.



AquaViva: ontwerper onbekend, Int. 8 meter



Aphrodite: ontwerper onbekend, s-spant

Argo Navis: G.A. Kroes, Volksboot



Argo Navis, A. Buchanan, Brabant



Asgard, ontwerper onbekend, s-spant



Azaïs, F. Camatte, Int. 6mR



# De Illusie, een Frans Maas klassieker uit 1951

*De Illusie werd door Frans Maas ontworpen voor eigen rekening van de werf na toestemming van zijn vader Jaap Maas. Dit restauratieverhaal gaat over een stalen jacht in tegenstelling tot de vorige artikelen over houten schepen. De VKSJ telt inmiddels vele stalen scherpe jachten. Daarom is het ook belangrijk te laten zien wat er allemaal komt kijken bij het onderhoud en de restauratie van een stalen schip.*

Ruim vijftig jaar geleden wilde de jonge Frans Maas (1937-) bewijzen dat je ook met een stalen schip succesvol aan wedstrijden kan deelnemen. Zijn vader geloofde daar niets van. Het schip kreeg daarom de naam Illusie. Frans Maas is naast van der Stadt een van de toonaangevende Nederlandse jachtontwerpers, die de overgang van one-off's naar seriebouw heeft meegemaakt. Zijn doorbraak kwam met het ontwerp Fortunella, een seriematig in staal gebouwd jacht. De Illusie stamt uit de ontwerplijn Fortunella, Illusie, Sabina en Tikerak. Frans Maas en de Breskensse reder Piet Vroon, zijn een twee-eenheid die veel Nederlandse

successen in zeezeilwedstrijden opeisten met schepen als Sportlust, Tonnere de Bresken, Formidable, etc. Frans was ontwerper, bouwster en wedstrijdzeiler en Piet opdrachtgever en schipper/eigenaar.

Een aantal jaren geleden, toen wij in Stavoren lagen, kwam er een zeegroene stalen VKSJ'er naast ons liggen. Aan boord bevonden zich Jaap Booij en Marjan Fortuin. Al pratend kwam ik er al snel achter dat Marjan de dochter van Willem Fortuin is. Ik had in het midden van de jaren negentig bij haar het boek van haar vader, 'Het Opmeten en Tekenen van Klassieke Jachten' gekocht. Haar vader is tot zijn overlijden in 1989, een van de gezichten van de VKSJ geweest. Zijn vele tekeningen in de eerste jaargangen van Scherp Gesneden en het vijfjarige lustrumboekje zijn meer dan leuke hebbedingetjes voor botengekken.

## De mensen achter de restauratie

### Hoe zijn jullie in de watersport beland?

Wij zijn eigenlijk heel laat watersporters geworden. Na het overlijden van mijn vader hebben we geprobeerd met zijn 12,5 meter lange motorsailer Spaanderbank te gaan varen, we waren toen net veertig. Al snel kwamen we er achter dat het schip veel te groot voor ons was en niet bij ons paste. In overleg met Marjan's moeder is het schip toen verkocht en hebben we gezamenlijk een Marken II, de Willem Hendrik gekocht. Dit schip heeft van ons watersporters en VKSJ'ers gemaakt. We hebben het onderhoud en de vele klussen aan het schip zelf uitgevoerd. Het schip lag zomers in Ketelhaven en 's winters in Elburg. Zo hebben we zelf een teak dek op het schip gelegd. Het teak kwam van afgedankte laboratoriumtafels van de universiteit. Met dit schip hebben we vele reizen gemaakt, naar Engeland, Frankrijk en zelfs Spanje.

We zijn nu zestigers en Jaap werkt nog steeds. We hebben uit eerdere relaties beiden twee kinderen en beschouwen dat nu als ons gezin. Zelfs het geluk van kleinkinderen is ons toegevallen. Het watersportvirus is bij de helft van onze kinderen geland, hoewel ze, omdat ze in het buitenland wonen, maar sporadisch meevaren en daar van genieten.

**Marjan:** Toen ik acht jaar was bouwde mijn vader voor mij één van de eerste Piraatjes (nr. 24) naar een tekening uit de Water-



DE ILLUSIE BIJ AANKOOP: ROEST, ROEST EN NOG EENS ROEST



DE ILLUSIE IN VROEGERE TIJDEN. MET DANK AAN FRANS MAAS



ONTROESTEN



ZO ZIE JE ERUIT, NA EEN LANGE WERKDAG



ZEILPLAN ILLUSIE

kampioen. Bij Edam werd het bootje te water gelaten en daar is het, dat ik mijn eerste mijlje gevaren heb. Heel spannend, zomaar helemaal alleen het grote IJsselmeer op. Later, in de zestiger jaren, hadden we een caravan op een stukje drassige grond in Wanneperveen aan de Belterwiede. Ik leerde daar zeilen met een Vrijheid. Maar al snel lag mijn belangstelling bij andere zaken. Jaren later ging ik met mijn kinderen weleens weekendjes bij pa en ma aan boord van een kajuitjachtje. Erg benauwd allemaal. En eens een keer het roer overnemen was er niet bij! Pas na het overlijden van mijn vader is op de Willem Hendrik mijn enthousiasme voor het zeilen gekomen.

**Jaap:** Ik heb leren zeilen op de Rijn met een Schakel. Maar pas met Marjan in de negentiger jaren ben ik een watersporter geworden. Ik werk weer na mijn herseninfarct in 2011, waar ik gelukkig heel goed van hersteld ben, als ICT manager aan de Universiteit van Wageningen. Ik heb naast mijn werk altijd veel plezier gehad aan ambachtelijk werk, zoals bijvoorbeeld klussen, timmeren, etc. Ik heb lang geleden daarom zelfs, hier in Wageningen, 's avonds een lascursus gedaan en die kwam bij de restauratie goed van pas.

### Hoe is de Illusie in jullie leven terecht gekomen?

We zijn altijd erg gecharmeerd geweest van het Breeon ontwerp van Frans Maas. Dit type schip is wat groter en ruimer dan de Willem Hendrik. Zo rond 2000, met de hoop op een VUT-regeling keek Jaap geregeld wat er te koop was. Het werd geen Breeon maar de Illusie. Jaap vond het schip in een loods in Groningen en hij besloot het te kopen. Jaap heeft geen keuring laten uitvoeren, hij heeft de romp wel beklopt om een indruk van de staalkwaliteit te krijgen. Het schip werd met de onderdelen op een dieplader naar Elburg getransporteerd en in een loods gezet. De mast was te lang voor het transport en is met een binnenvaartschip naar Elburg gekomen. De motor bleef in Groningen achter.

## Het restauratieproject

### Wat was het plan?

We hebben geen plan gemaakt. Het schip stond te wachten op Jaap's VUT-regeling en we zijn blijven varen met de Willem Hendrik. In 2002 hebben we zelfs nog drie maanden verlof opgenomen en zijn met de Willem Hendrik naar Noord-West Spanje gezeild, waar we de Spaanse ria's (fjorden) hebben verkend. Hier hebben we beiden erg van genoten. Net toen we terug waren in Ketelhaven kwam op een donderdag de buurman uit de loods van de winterstalling aan boord en deed een bod op ons schip. Op vrijdag hebben we proefgevaaren en zaterdag was het schip verkocht. Het was een bijzondere ervaring om na een reis van drie maanden, bij terugkeer binnen drie dagen ons schip kwijt te zijn.

### Wat was jullie aanpak?

Dus veel eerder dan gepland konden we beginnen met de restauratie van de Illusie. We zijn zonder vast plan in 2003 aan het werk gegaan. Maar duidelijk was dat eerst alle roest moest worden verwijderd. En dat was heel veel werk. Alle vrije tijd, elk



weekend is in de Illusie gestoken. We reden van Wageningen naar Elburg, waar het schip bij Jachtcentrum Elburg stond en 's avonds weer terug. Soms drie, vier dagen achter elkaar. Wel hebben we in de zomer van 2004 en 2005 nog als bemanning gezeild op andere schepen.

#### Wat betekende het om zonder vast plan aan het werk gaan?

Stalen schepen roesten en rotten het meest van binnenuit. De betimmering was al grotendeels verwijderd en wij hebben de rest verwijderd. Alles was binnen leeg op twee hoofdschotten na. Alles eruit, betekende ook de ballast uit de kiel. Deze bestond uit beton met ponsdoppen. Het houtwerk aan de stalen spanten, waar de binnenbetimmering aan bevestigd was, werd ook verwijderd. De kale romp bleef over en moest ontroest worden. We zijn een jaar lang aan het bikken, krabben en kangohameren geweest, voordat al het staal blank was. Een kangohamer is versleten met het verwijderen van de kielballast. Terugkijkend denken we nu dat we dat niet slim hebben aangepakt. Het was beter geweest om werkelijk alles binnen te verwijderen en dan het schip naar een straler brengen. Jaap's lascursus bleek van onschatbare waarde tijdens de restauratie. Vele foto's getuigen van de staal vervangingen.

#### Hoe is het schip van binnen afgewerkt?

De romp is aan de binnenzijde in een verfsysteem gezet, wat Rijkswaterstaat gebruikt voor haar stalen tonnen. De kiel is gevuld met loodbroodjes en afgegoten met asfalt. De loodbroodjes heeft Jaap thuis in de tuin van oudbouwlood gegoten in een cakebakmal. Een broodje weegt ongeveer 25 kilo. Zo'n zestig broodjes zijn gegoten en in de kiel verdwenen. Vijftienhonderd kilo lood over een ladder naar boven sjouwen en dan plaatsen is een echte krachttraining.

#### Was je niet bang voor een loodvergiftiging?

Niet echt. Lood smelt bij driehonderd graden Celsius en dampst dan nog niet. Pas bij driehonderdvijftig graden Celsius komen er looddampen vrij en bestaat dus de kans op het inademen van lood. De buurvrouw vond het lekker ruiken als ik aan het smelten was, dat kwam waarschijnlijk door de teer resten die nog op het oude lood zaten en verdampen.

#### Wat is er daarna met het interieur gebeurd?

Het bestaande interieur is grotendeels hergebruikt, ingebouwd en keurig opnieuw gelakt. De keuken en de toegangstrap zijn wel vernieuwd.

#### Wat voor motor is er in geplaatst?

De motor, schroefas, lagers, schroef en de dieseltank zijn geheel vernieuwd. De nieuwe motor is een Volvo Penta 2030 van 29 pk. De schroefas zit met een bullflex aan de keerkoppeling. Een nieuwe as met een drieblads schroef completeert de vernieuwing. Jaap heeft bij de inbouw hulp gehad van een monteur van Jachtcentrum Elburg. Op de motor zat vijf jaar garantie.

#### Wie heeft de elektrische installatie verzorgd?

We hebben de nieuwe installatie zelf aangelegd en deze voldoet goed.

#### Wat is er met de drinkwaterinstallatie gebeurd?

Er is een nieuwe installatie aangelegd, maar de bestaande drinkwatertank is hergebruikt. De buitenkant van de tank is gestraald en opnieuw verzinkt en geveerd. De binnenkant is weer met cement geschilderd. Dat was al zo, een goed systeem, want bij de aankoop zat er nog kraakhelder water van tien jaar oud in.

#### Hebben jullie ook werk uitbesteed?

Zo min mogelijk, maar de buitenzijde van het schip is bij het straalbedrijf van Bruggen in Kampen gestraald, in de epoxyprimer gezet, geplamuurd en met een tweecomponenten verfsysteem afgewerkt. Ze hebben uitstekend werk verricht, want het resultaat is fantastisch. De zeilen zijn ook nieuw, gekocht bij een ons aanbevolen firma, maar door de Vries Sails in Lelystad naar onze zin aangepast.

#### Hoe financieren jullie het project?

De aankoop is met eigen geld gedaan en de verkoop van de Willem Hendrik leverde de rest van de financiën.

#### Documenteren jullie de restauratie?

Met een digitale camera is het vele werk vastgelegd. De camera is ook veel gebruikt samen met een meetlint om niet te veel te hoeven schetsen en om thuis in de schuur dingen te kunnen maken.

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

In de winter van 2002/2003 zijn we begonnen.

- Binnenzijde ontroesten en in de verf zetten was klaar in 2003.
- Ballast gieten is in 2004 gebeurd en plaatsen en afgieten is in 2005 gedaan.
- Motor is in 2005 geplaatst. Boot voor het eerst weer te water en gezeild.
- Buitenzijde is in 2006/2007 in Kampen gestraald.
- Bijna af in 2009. Toen hebben we onze eerste buitenlandse reis gemaakt.
- Helemaal af in 2014? Maar dat weet je natuurlijk nooit!

#### Heeft Frans Maas zijn schip ooit weer terug gezien?

We hebben wel contact met hem gehad en zijn ook in Breskens geweest. Zelf heeft hij het schip nooit meer gezien. Zijn reactie op onze restauratieplannen was dat hijzelf het schip waarschijnlijk voor oud ijzer had verkocht. We hebben hem later na een ontmoeting met een van zijn zeilmaten, die het schip herkende, foto's gestuurd waar een enthousiaste reactie op terugkwam. Inmiddels is mij duidelijk geworden dat de werf 'Standfast yachts' in 2008 failliet is gegaan en niet meer bestaat. Twintig mensen verloren hierbij hun baan.

Dit verhaal over dromen van een VUT-project, de plotselinge snelle verkoop van de Willem Hendrik en daarna het doorzettingsvermogen om de Illusie te ontroesten en te water te krijgen met uiteindelijk zeilplezier heeft indruk op mij gemaakt. Een stalen schip opknappen vereist andere vaardigheden dan met hout knutselen zoals de foto's getuigen. Ik hoop dat Jaap en Marjan nog lang plezier van de Illusie zullen hebben.

GERRIT KLOOSTER  
TEKENINGEN EN FOTO'S SCANNEN EN BEWERKEN: JAAP BOOIJ.  
WATERKAMPIOEN NR. 03 UIT 1961 HEEFT EEN ARTIKEL OVER DE ILLUSIE.  
WATERKAMPIOEN NR. 16 UIT 1995 HEEFT EEN ILLUSTRATIEF ARTIKEL OVER HET WERK VAN FRANS MAAS.

#### Enkele cijfers en materialen

L.o.a.: 10,50 m.  
L.w.l.: 7,55 m.  
Breedte: 3,10 m.  
Diepgang: 1,75 m.  
WATERVERPLAATSING: 7000 kg  
Ballast: 2600 kg, lood

#### Zeiloppervlak:

Grootzeil: 27 m2  
Fok: 22,5 m2  
Genua: 37 m2  
Spinnaker: 50 m2

Huid: 3, 4, 5 en 8 mm. plaatstaal,  
naar kielzool toe oplopend

Spanten, Stevens en kiel: Staal  
Dek en Kajuit: 3 mm. plaatstaal  
Rondhouten: Spruce

Lengte mast: 15,80 m., boven dek: 14,00 m.  
Lengte giek: 4,80 m.

Motor: Volvo Penta 2030 29 pk.  
S Schroef: vaste 3 blads schroef



EEN STUK PLAAT INGELAST



EINDELIJK ZONDER ROEST



HET SCHILDEREN IS BEGONNEN



WE ZEILEN WEER!



# Restauratie van *Illusie* in beeld



KIEL OPENMAKEN



BETON VERWIJDEREN



LOOD PLAATSEN

LOOBBROODJES GIETEN



MOTOR PLAATSEN



NIEUWE MOTOROMTIMMING



INTERIEUR



RESULTAAT OM TROTS OP TE ZIJN



## 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 Lydia en Fred de Jong.

## Metamorfose

### Regina, van duikboot tot mijnenveger

Lydia ziet in juni 1993 bij Doornbos in Loosdrecht een prachtige mahonie S-spant, een klassieker in de verkoop, met stahoogte. Valk, Leeuwarden, staat op het plaatje. Maar wat een lelijke bun voor buitenboordmotor in het verprutste achterdek en verder veel te repareren. Echt een mooi therapeutisch project voor Fred na de Valk en de 'polywood'! Gelukkig werden we het niet eens met de eigenaar en ging de koop ging niet. Vriend Ben, die dit gebeuren meemaakte, ziet in de Waterkampioen van die week een kleine advertentie van een houten zeiljacht ook van Valk, Leeuwarden, grenen op eiken.

Wij op pad naar Hoorn en een proefvaartje gemaakt. Koop gesloten : zithoogte, mooi droog, lattenbouw rondspant jachtje met oude zeilen en een rare korte giek. Ja, het afgezaagde deel van één meter werd er gratis bijgeleverd, evenals de oude mast, maar die lag nog bij jachthaven Koenen aan de Nieuwe Meer in Amsterdam. Met 9,30 meter, wel iets langer dan de auto met trailer, gaan we vol goede moed en een uitzwaaiende mast in de bochten naar Hoorn. De mast

op de boot is veel korter, namelijk 7,50 meter en ook veel minder slank. Nu weten we dus hoe de tuigage oorspronkelijk was, denken we. Voor de zekerheid gaan we op zoek naar gegevens van het schip. Dat zal echter niet meevallen. We noemen haar Regina, ter ere van onze hulp in Birma.

#### Op zoek in Friesland

Fred gaat op zoek naar Valk, Leeuwarden. Dat blijkt de werf Valk in Tuinen bij Harlingen te zijn waar nu heel bekende motorscheepjes worden gebouwd door de kleinzonen. Daar zijn geen gegevens meer te krijgen aangezien de werf in Leeuwarden door brand verloren is gegaan. Het enige dat we te weten komen vertelde Luuk de havenmeester van Harlingen ons. Hij heeft nog bij grootvader Valk in Leeuwarden gewerkt en dat ging zo: "Op het oog bouwde hij, zonder achterkant van een sigarenkistje! Was een schip te groot voor de houten loods, dan haalde hij de voorkant eraf, verlengde de loods en klaar was 'Kees' Valk. Zo ook met jouw scheepje uit 1948, dat zal wel ongeveer als volgt zijn gegaan. Na de oorlog was er weinig materiaal en gezien de vorm en tuig was je scheepje waarschijnlijk gebouwd om te racen, waarschijnlijk torentuig, maar 't kan ook gaffelgetuigd zijn geweest. Niets erin, alleen twee bankjes in de kuip. Voor een notabele, notaris of zo, die een snel schip wilde. De besluitvorming ging dan zo bij Kees Valk: "Hoe lang wilt U het schip? Een meter of acht? Even kijken of ik zo'n lange balk heb. Met geveegde kont? Wat voor boeg? Zo een, of zo een?" Laat waarschijnlijk een malletje aan de muur zien. "Zo hoog?" Legt een kielbalk neer en zet een balk voor de boeg en wat mallen van spanten er op. Het project is al gestart en de rest is op het oog! "Hoe diep? Voor heel Friesland? Dus 0,90 m. Hoe Breed? Snel! Dus 2,00m." Maar de Regina heeft ook heel veel andere kenmerken zoals motieven in de hoeken van de kuip, heel stevige wrangen en motieven onder een kooi.

#### Nieuwe tuigage

Op weg naar de DC van 1999 liggen we in de haven van Scharredijke. Zegt de havenmeester: "Moet U niet naar de DC in Hellevoetsluis, die is al begonnen". Podjandikkie, hebben we de advertentie van de Waterkampioen verwisseld met die van twee jaar ervoor. Dus

wij per bus snel naar de DC, daar heel veel mensen gesproken en lid geworden van de VKSJ. Maar we werden niet veel wijzer hoe het schip oorspronkelijk was en wat voor een tuigage erop zou hebben gestaan. Het speuren liep dood. Met de zeilmaker er toch maar een nieuw tuig opgezet, met die oude lange mast, want op de terugweg van Zeeland naar Loosdrecht hadden we de zeilen op de Merwede verspeeld. Het scheepje ging toen pas echt lopen bij windkracht 5-6. Bij het uitproberen van de nieuwe zeilen bleek dat wij dus altijd met het ze rif moesten zeilen.

#### Dankzij epoxy

In augustus 2000 ligt de Regina in de hoek van de nieuwe haven van Heeg. Lydia is net van boord op weg naar huis en Fred is benzine aan het bijvullen. Weet een 33 ton zware huurbak van zestien meter lang en met dertien Duitsers aan boord tijdens het omdraaien precies met zijn kont de Regina bij de verstaging tien tot twintig centimeter in te drukken, de stootwillen zijn gescheurd. Hij vaart door! Fred er gillend achteraan over de kant. Gekraakt waren we en de latten waren van voor tot achter zichtbaar geworden, doordat de kunststof huid was opgerekt. De bouten van de puttingen waren naar buiten gekomen, maar verder was er niets aan de hand! Verzekering: Total Loss! In mineur is Fred in zes dagen naar Loosdrecht gevaren. Hij was net klaar met de romp.

Maar de jachthaven Charlois is een andere mening toegedaan en het schip kan worden hersteld, nadat de meesters van West Systems heel tevreden waren over hun uitstekende kwaliteit epoxy en plamuur uit circa 1974! Dus het advies van West Systems is, na het totaal kaal maken tot aan de oude mat, om er een geheel nieuwe mat overheen te leggen. Het mechanisch kaal gefreesde schip kleurde van mat wit naar doorzichtig bruin door de impregneer epoxy en wat zagen we onder de mat staan met gouden letters: Zeeteefje. "Dus zo lek als een mandje zonder matje. Van een Amsterdammer zeker!", merkte de timmerman op. Eind mei 2001 gaat ze weer te water.

#### Twee DC's

Op de DC 2001 konden we dus eens kijken wat dat bootje eigenlijk kan en met mooi weer vielen we op de langste baan in de prijzen. Op de terugweg naar Den Bommel liggen we aan de steiger en "Hee! Daar ligt een Regina, Die hadden wij vroeger. Zij heet ook zo." De man uitgehoord. Regina's bleken geklonken spitsgatters van galvaniseerd plaatstaal te zijn. Gebouwd door de firma Valk, generatie van de zoon. We hebben nog nooit zo'n stalen Regina gezien. DC 2003. We zeilen weer als de beste en trekken er stevig aan, maar dan breekt een zaling van de mast en ploft op het dek. Gelijk alles los en gelukkig blijft de mast hangen in de topval van de kluiverhoes. Als een S-curve staat deze oude mast krom naar voren. Alles geze-kerd en naar de haven, einde DC-wedstrijden en met een tijdelijke zaling terug gezeild naar Loosdrecht. Samen met Karel Beer van werf Eursa in Liempde hebben we een nieuwe, iets minder flexibele mast van Oregon Pine gemaakt en de verstaging aangepast, zodat er minder buiging kan optreden. Dat bevalt uitstekend en we zeilen er lustig op los nu de mast stabiel staat.

#### Mijnenveger

Het is 17 mei 2008 en de boot ligt een week in de Compagnies Haven. We vinden een briefje tussen de louvres van de deurtjes met o.a. de volgende tekst: "Hallo, mijn naam is Maarten Dekker. Uw Regina

heb ik 33 jaar geleden gekocht en daarna gerestaureerd. Ik vind het ontzettend leuk om de boot in volle glorie terug te zien. Als U wilt kan u contact met mij opnemen. Ik heb nog veel oude foto's en een paar originele onderdelen van de boot. Maarten Dekker, de Hera. Nu hier in de Museumhaven voor anker."

Toen wij dit vonden, was hij al weer in Stavoren, maar nu weten we dat hij het schip in een deplorabele toestand in 1974 op een veiling heeft gekocht aan de Nieuwe Meer. De oude lange mast was een door hem aangepaste mast van een draak. De 'epoxymat' was een soort nylonmat van de marine die op de houten mijnenvegers als beschermende huid werd toegepast om ze bestendig te maken tegen vooral Duitse zeemijnen en aanvaringen, zoals gebleken in Heeg. Maarten heeft een fantastische klus aan dit oude bootje gehad, dat zo lek als een theezeefje was. Hij heeft het heel grondig gerenoveerd. Uit een oude sluisdeur zaagde hij met de hand, dikke wrangen en een stevige mastspoor, waardoor de Regina die aanvaring heeft overleefd.

Fred is Maarten gaan bellen om zijn mooie verhaal hierover te laten vertellen, geen gehoor, dan maar een mail en ja hoor hij is met de Hera in Suriname op weg naar de Pacific, een heel ander verhaal. Misschien schrijft hij hier een volgende keer zelf over.

Lydia en Fred de Jong

Schip: Regina

Regina met nieuwe mast



Wij geven het estafettestokje door aan... Jack Leisink van de Compagnies



# Deze winter je bootdataformulier opleuken

Iedereen gaat deze winter uiteraard veel onderhoud uitvoeren. Dit doe je omdat je wilt dat je boot in 2057 nog net zo mooi door het water klieft als nu. Omdat je je bewust bent van al het werk wat vorige eigenaren al hebben uitgevoerd aan je boot, voelt je je schatplichtig. Duikend in de archieven vind je een verslag van een oude eigenaar: hij breuwde er vele winters op los. Een ander heeft enkele gangen vervangen, zie je in een vaag artikel. Die heb jij vakkundig nog eens vervangen, want dat roestende ijzer erbij vond je toch minder. En jij hebt haar met epoxy behandeld. Dat heb je thuis opgeschreven in een schriftje. Handig voor een toekomstige eigenaar, of fijn om zelf eens bij weg te dromen, bij die grote klussen van vroeger.

## VKSJ database heeft nut

Een schriftje heb je al. En je bent lid van de VKSJ. Dus je schip staat geregistreerd. De VKSJ heeft haar website en alle functionaliteiten eromheen zo op laten bouwen dat je er veel meer kwijt kan dan lengte, diepgang, leeftijd en motorblok. Ook jouw schriftje kan erbij geplaatst worden. Dit is een oproep om kennis over je schip, bij je bootdataformulier te plaatsen. Je vindt het op de VKSJ-site onder jachten/bootdataformulier.



BOOTDATAFORMULIER

Net zoals jij het nu leuk vindt iets over je schip terug te vinden in een oude Waterkampioen, Lloyds register of een boek, zo leuk is het als een eigenaar in pak hem beet 2057, op de VKSJ-website informatie over zijn boot kan terugvinden. Ingevuld door jou! Natuurlijk kan je bij verkoop van je schip je logboeken overdragen en je schoenendoos met informatie aan de nieuwe eigenaar doorgeven. Maar wat als na die supergeïnteresseerde eigenaar, er een nonchalantere komt. Eentje die de schoenendoos weggooit. De eigenaar daarna heeft dan niets meer. Tot hij de VKSJ-site ontdekt. Het is in het belang van het behoud van de schepen om daar relevante informatie op te zetten. Er zijn tabbladen (maten&details/foto's/historie/documenten/links) zodat je veel informatie kwijt kunt. Je kunt direct wat kwijt over de historie, maar je kunt ook documenten 'aan je boot hangen'. Je kan je schriftje dus scannen en als PDF toevoegen. Maar denk ook aan nuttige links. Houd die toekomstige eigenaar in je achterhoofd. Overigens geldt dit alles ook voor de ratinggegevens, die staan in hetzelfde formulier. Een leuke extra winterklus dus.



VOORBEELD VAN EEN TABVELD VAN HET BOOTDATAFORMULIER

## Schepen niet dubbel opnemen

Een belangrijke handeling van de toelatingscommissie is aan de hand van de ingevulde gegevens nagaan of een nieuw in te schrijven schip niet al in onze database voorkomt. Veel nieuwe eigenaren weten niet hoe het schip eerder geheten heeft en of het ooit al lid is geweest van de VKSJ. Het is de bedoeling dat het schip opgenomen wordt met zijn oude informatie erbij. Zo zag ik dat mijn boot er twee keer instond. De toenmalige ledenadministrateur had niet door dat het dezelfde Pieter de Turk was. Dat oude handwerk blijft met onze 'ingewikkelde' botenpopulatie natuurlijk bestaan. Maar doordat we een online gepubliceerde schepenlijst hebben, kan het je wel helpen. Ga deze winter eens door de schepenlijst op de site. Wie weet staat jouw boot er ook per ongeluk dubbel in, onder de huidige en een oude naam. Of zie je andere boten waarvan je het vermoeden hebt dat ze er twee keer instaan. Dat helpt de schepenlijst 'schoon' te houden. We weten met zijn allen meer dan de toelaters alleen. En schepen die al veel langer lid zijn, kunnen er tenslotte ook dubbel instaan. Meld je vermoeden aan de secretaris.

## Wachtwoordenellende

Je bootdataformulier aanvullen kan alleen maar als je bent ingelogd. Ik hoor verhalen dat mensen daar gek van worden en 'het' daarom niet doen. Helaas kan het niet anders, je wilt tenslotte ook niet dat een ander in jouw gegevens gaat zitten werken. Er zit een knop op de homepage om je wachtwoord en/of gebruikersnaam terug te krijgen.

Je gebruikersnaam gegenereerd door het systeem is VXXXXX. Waarbij XXXXX staat voor je lidmaatschapsnummer bestaande uit 5 cijfers. Voor nummer 1 is dat dus V00001. (Voor wie het nooit gewijzigd heeft). Om nu te voorkomen dat je het wéér kwijtraakt: ga onmiddellijk naar je eigen gegevenspagina onder tab De VKSJ/leden en maak daar een nieuwe, wel te onthouden, gebruikersnaam en wachtwoord aan.



INLOGGEN

## Bent u uw gebruikersnaam of wachtwoord vergeten?

Herinnering nodig voor:  Gebruikersnaam verloren  Wachtwoord verloren

WACHTWOORD VERGETEN

Gebruikersnaam:

Wachtwoord:

Bevestig wachtwoord:

ZELF WACHTWOORD VERANDEREN

## Wat gebeurt er met de gegevens die je ingevoerd hebt?

Wat je invoert blijft van het schip. Jij wordt bij verkoop of overlijden losgekoppeld en hup, weg met jou. Het schip blijft, met alles wat je erbij vermeld hebt. Het bootdataformulier wordt misschien ooit van een nieuwe eigenaar, die daar ook weer gegevens aan toe gaat voegen. Natuurlijk kan je een eigen website met gegevens maken of een boekje. Maar de enige plek waar zoveel schepen bij elkaar staan, is onze eigen website. Dat is ook de enige plek waar in de toekomst mensen van een soort toelatingscommissie tegen een nieuwbakken eigenaar kunnen zeggen: "Hé, die lijnen komen me bekend voor. Dat is een van Hoëvell. Had vroeger een gekke naam, was van één of ander vrouwtje. Even kijken, 7 meter 48 zei je? Gelast staal. Hé, daar hebben we hem, heette de Turk. Zo, die is goed onderhouden, die is al 105 jaar oud! Nou dat vrouwtje heeft aardig wat informatie bij dat schip geplaatst. Hier heb je je bootdataformulier, veel plezier ermee. Ik zie dat de lijnenplannen bij het Scheepvaartmuseum liggen. Daar kan je een kopie van wegbeamen" Zoiets. Terwijl die nieuwbakken eigenaar natuurlijk nooit uit zichzelf www.blogspot.zsdeturk.org had kunnen vinden.

MAUD KIEFT, DE TURK



# Met de Vlieter rond Groot Brittannië



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

VERTREK UIT MAKKUM

*Toen in 2011 de eerste aankondiging verscheen voor een jubileumtocht van de OGA rond Engeland heb ik me zonder aarzelen met Vlieter aangemeld. Ik droomde er al jaren van om een tocht rond Engeland te maken en dit was de kans bij uitstek.*

Er zijn nauwe banden tussen de OGA en de VKSJ, en aangezien ik donateur van OGA-NL ben, hield niemand me tegen om zonder gaffel aan de Round Britain Challenge (RBC) mee te doen. In 2012 begon het geheel vorm te krijgen. Er kwam een OGA50 website met daarop de voorgestelde route en havens waar feestelijke evenementen georganiseerd zouden worden. Op dezelfde website kwamen ook de deelnemende schepen te staan met een korte beschrijving, die je uiteraard zelf aan moest leveren. Heel lang stonden er alleen Nederlandse schepen op; het leek een Nederlands feestje te worden. Fred Schotman stond er zelfs op met drie schepen: Morgaine, Raven en Flattie, wauw!

Eind 2012 begon het aantal inschrijvingen toe te nemen en voor de start stonden er zo'n veertig op. Uiteindelijk zouden we met slechts twintig schepen de hele tocht maken waarvan zeven Nederlandse. Wel sloten zich in de verschillende havens schepen aan die een deel van de tocht meevoeren. Pas terug aan de Oostkust nam het aantal behoorlijk toe en in de laatste haven Cowes waren zo'n 225 Old Gaffers voor het jubileumweekend verzameld. De website van de OGA50 ([oga50.org](http://oga50.org)) bestaat nog steeds. Nog leuker is de site [sailing-by.org](http://sailing-by.org), uk waar van alles te vinden is in relatie tot de Round Britain zoals historische reisverhalen, historie van havens die aangedaan zijn, verhalen van deelnemers en links naar hun blogs. Het is beslist de moeite waard er een kijkje te nemen.



## Vlieter op weg

Voor Vlieter begon de reis op zaterdag 20 april. Als bemanningsleden waren aan boord goede vriend Henk Slump en ex-collega en vriend Jan Sniijders. We zouden eerst al op 13 april vertrekken om onszelf aan te sluiten bij het vertrek van de schepen uit Ipswich, maar er was nog zoveel te doen voor vertrek. Daarbij was ik aan het twijfelen geslagen omdat er in Hellevoetsluis een afscheidsparty georganiseerd zou worden. Van dat laatste kwam niets terecht en ik had eigenlijk ook geen zin eerst naar Hellevoetsluis te varen. Op zaterdagmiddag 13.00 uur namen we dus afscheid van uitzwaaiende familie en vrienden; trossen los en richting Kornwerderzand.

Het plan was om bij Kornwerderzand de sluis door te gaan en daar tot 16.00 uur te wachten op het meegaande tij, maar de wind was zo gunstig dat de tegenstroom geen probleem was. Gelijk door dus. Op het grootzeil, bezaan en high aspect fok met een 6-mijls vaart richting Den Helder. Voor Den Helder het weerbericht nog een keer bekeken en dit leek gunstig, dus we zijn het Marsdiep afgegaan en via het Schulpengat de zee op.

Bij Jan noch Henk was een spoortje van zeeziekte te bekennen en de sfeer was goed. Vanaf de uiterton van het Schulpengat gingen we richting TX1. Dit is de eerste boei van het verkeersleidingstelsel boven de eilanden en zuidelijk daarvan kun je je eigen koers bepalen zonder haaks de vaarroutes van grote schepen over te moeten steken. We konden kiezen: richting oostkust van Engeland gaan of een zuidwestelijke koers richting Het Kanaal nemen. We besloten om zuidwestelijk te varen naar de Noordhinder Junction, waar de diepwateroute voor hele grote schepen en de Eurogeul route bij elkaar komen. Het nadeel van deze koers is dat je vrij lang tussen de noord-zuidgaande schepen zit. Om 21.50 uur waren we bij de TX1 en zijn we 230 graden gaan sturen. Het was toen ook donker met vrij veel scheepvaart. Daarom toch maar wat westelijker. Eenmaal in de buurt van de P6 platforms passeerden we nog twee vissersschepen - wat dóén ze daar op zondagochtend - en daarna was er geen schip meer te zien.

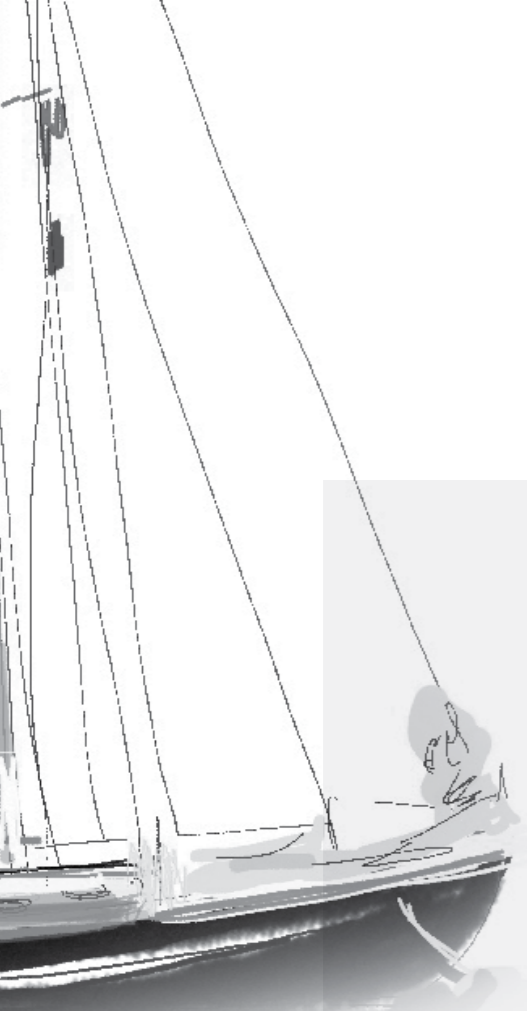
## Oversteek met windmillfarms

De volgende morgen om 05.15 uur, bij het krieken van de dag, waren we de Bruine Bank voorbij. Om 11.00 uur zaten we bij de Noordhinder Junction. We hebben slechts één groot schip voor ons langs zien varen. We hielden koers tot we aan de westkant van het scheidingstelsel zaten, richting Falls Head Buoy. De wind was toen al uren weg en de zee als olie. Met vijf



HENKIE AAN DE SIGAAR BIJ NOORDHINDER JUNCTION





BIJ DAGLICHT WERD DUIDELIJK WAAROM WE VASTLIEPEN IN DE HAVENINGANG VAN RAMSGATE

mijl door het water verder op de motor. Voor de Falls Head boei kwam er weer wind, uit het zuiden dus zeil bij, als een trein, we moesten nog 17 mijl en rekenden voor donker in Ramsgate te zijn; maar helaas, de wind ruimde naar ZW en we hadden het niet meer bezeild. We moesten om het Thanet windpark heen, de golven werden vrij hoog en steil. De vaart was er na twee van die grote jongens steeds uit. We zaten toen Z-O van die molens, grootzeil gereefd en kruisend op zeil en motor richting Ramsgate. Dat windmolenpark lijkt in het donker op een industrieel complex met fel verlichte straten terwijl je de molens zelf niet ziet, surrealistisch.

Een paar mijl voorbij het windpark werden de golven plotseling minder, de wind viel weg en we liepen weer. Het was toen al middernacht. Bij de uiterton van Ramsgate opgeroepen en we kregen toestemming binnen te varen. Vanuit de buitenhaven de binnenhaven in riep de havenmeester ons dat we verder uit de pier moesten blijven en baf, vast, in de haveningang. Niet meer los te krijgen. Volgens de havenmeester zou het water nog een uur zakken, niet best. Twee minuten later lag de loodsboot voor onze neus en vroeg om een lijntje. De eerste brak af, de volgende dubbel genomen en los waren we. Inmiddels zat onze schroef vast, naar later bleek door onze eigen fokkenschoot. De loodsboot heeft ons voor de kant gelegd. Logboek: Maandag 22/04 03.00 uur aangemeerd in de West jachthaven van Ramsgate. Borrel en naar bed.

### Zuidkust

De schoot in de schroef was er zo maar uit en had gelukkig geen schade aangebracht. In Ramsgate ontmoetten we de eerste Gaffers en werden we welkom geheten door de plaatselijke OGA vertegenwoordigers. Na twee dagen Ramsgate hebben we onze tocht voortgezet: Dover, Eastbourne, Shoreham, Brighton en Portsmouth. Prachtige dagtochten langs de Engelse zuidkust, vaak vlak onder de krijtrotsen langs. In Portsmouth werd het eindelijk wat warmer, de lange onderbroek kon uit.

Na een paar dagen Portsmouth zijn we doorgedaan naar Hamble River, de eerste officiële RBC haven. We kwamen hier op 2 mei aan, nog geen UK Gaffer te zien, wel een lege drijvende steiger die in zijn geheel voor de OGA gereserveerd was. De dag erop kwamen de Nederlandse schepen binnen: Windbreker, Windflower, Cine Mara, Raven, Leonora III en Morgaine. De steiger werd omgedoopt tot Hamble Holland Jetty.

Zaterdag 4 mei was de officiële aankomstdag met diner en toespraken van vicepresident Mike Shaw en zijn zoon Dan in de Royal Airforce Sailing Club, de club waar vijftig jaar geleden de OGA is opgericht. Het was een gezellige avond met veel kennismakingen; gelukkig waren de Engelsen nu wel in de meerderheid.

Zondag 5 mei werden we verzocht te pavoiseren omdat HRH Prince Michael van Kent kwam langs-varen voor inspectie van de vloot. Vanaf 12 uur was het dus admiraal zeilen op de rede van Southampton terwijl His Royal Highness op zijn boot zat te lunchen. Na een paar rondjes hadden wij het wel gezien en hebben we onze tocht voortgezet. Southampton Water af, een paar uur voor anker vanwege het tij en daarna de Solent op.

We zouden voor de nacht achter Hirst Point voor anker gaan maar het weer was zo mooi dat we doorgedaan zijn. Bij het passeren van de Needles was het al donker, jammer, niets van gezien. Later kreeg ik veel spijt van het doorgaan: het werd potdicht van de mist, geen radar en ik wist op dat moment nog niet hoe ik de AIS met de nieuwe plotter moest laten praten. Niet prettig zo'n hele nacht in de mist: langzaam varen, luisteren en de toeter bij de hand, wat kun je meer doen?

### Controle en een beetje slecht weer

In de ochtendschemer werd het wat beter en doemde er een marineschip op. Er werd een rubberboot gestreken: "Kustwacht, mogen we aan boord komen?" Paspootcontrole en veel vragen, ook controle binnen. Jan lag te slapen en is zich rot geschrokken; stond er zomaar midden op zee een vreemde kerel voor zijn kooi. Alles was in orde, aardige mensen, we zaten nu in hun systeem en zouden niet meer lastiggevallen worden. Vergeet het maar! We zijn daarna nog twee keer gecontroleerd. De Engelse kustlijn wordt goed bewaakt.

We zaten nu vlak voor Dartmouth, de mist begon op te trekken en tussen de flarden door zagen we de aanloop. Prachtig, eenmaal op de rivier brak de zon door en waren we onze mistige nacht snel vergeten, wat is het hier mooi! Plymouth was onze volgende officiële RBC stopplaats. Ook hier was weer van alles georganiseerd, inclusief wedstrijden. Maar op het gezellig samen zijn na, viel alles in het water. Er was storm, dagen lang. Je kwam niet zonder een nat pak te halen van boord, het water spoot over de steigers van de Marina en er stond een enorme 'swell' in de haven. We hadden dubbele landvasten die piepten en kraakten. Op een gegeven moment zijn we maar verhaald naar Sutton Harbour achter de sluis. We zijn uiteindelijk vijf dagen in Plymouth blijven liggen en toen aan de wind en met nog een behoorlijke zeegang naar Fowey River gevaren. Alweer zo'n prachtige plaats.

Een aantal schepen vertrok de volgende dag naar Falmouth. Wij zijn blijven liggen, want er kwam opnieuw slecht weer aan. In Falmouth hebben ze het zwaar gehad. De storm had uitschieters naar 9 Bf. Het ponton waar ze aan lagen dreigde te kapseizen. Een andere gaffer sloeg van haar anker en moest door de reddingboot in veiligheid worden gebracht. Na de storm zijn ook wij naar Falmouth gevaren.



ONDERVAGING DOOR DE KUSTWACHT





### Ierland en Isle of Man

In Falmouth kwam mijn aflosser Jaap van der Most aan boord omdat ik 14 dagen naar huis ging. Mijn vertrek was minder prettig geweest. Hammy, mijn vrouw was onder behandeling van een vervelende ziekte. Zij kon daarom niet mee en het doorgaan van deze reis heeft lang op losse schroeven gestaan. Na veel praten heeft de reis toch gewonnen, maar ik had wel geregeld dat ik af en toe naar huis zou gaan.

Inmiddels waren de Scilly eilanden uit het programma geschrapt vanwege de vertragingen door het slechte weer, jammer. Een aantal schepen is toch naar de Scillies gevaren en hebben Milfordhaven overgeslagen. Henk en ik konden dat niet doen vanwege onze vlucht naar huis.

De tocht van Falmouth naar Milfordhaven was geweldig, prachtig weer en vanaf Lands End tot Milfordhaven hadden we dolfinen om het schip. We waren nu met vier man en konden wachten van vier uur draaien. Na Lands End steek je de Keltische zee over en dat betekent een nacht

doorvaren, bijna alles op de motor, totaal geen wind.

Na mijn 14 dagen thuis ben ik in Dublin weer aan boord gestapt. Jan was alleen, want Jaap was hals over kop naar huis gegaan. Hij was "bijna" vergeten dat hij die week 40 jaar getrouwd was, oeps! Ook in Dublin was weer van alles georganiseerd. Onze aanwezigheid viel samen met de Dublin havendagen, een soort mini Sail Dublin waar de OGA schepen onderdeel van waren. Mooie dagen gehad. Natuurlijk in de Temple Bar aan de Guinness gezeten - geef mij trouwens maar Lager - en een stadstoer gemaakt.

De volgende RBC haven was een week later in Belfast wat een mooie gelegenheid gaf om het Isle of Man aan te doen. We zijn opgevaren met Raven en Morgaine. Op Man hebben we drie havens bezocht; Port St Mary, Castletown en we hebben prachtig gezeild via de Calf Sound naar Peel. De TT van Man was aan de gang. Fred had een paar motorfanaten aan boord en die gingen helemaal uit hun dak.

Van Man via Bangor naar Belfast. In Belfast lagen we vlakbij het centrum, in de haven waar de Titanic is afgebouwd en het Titanic museum staat. We werden weer van het ene evenement naar het ander geloodst, enorme gastvrijheid, er werd gezegd dat ze Dublin probeerden te evenaren. De organisatie had zijn eigen muzikband gevormd; ik heb de indruk dat er in iedere Ier een muzikant schuilt. Maar vlak de OGA leden ook niet uit. Er is geen schip waar geen muziekinstrument aan boord is en daar wordt in iedere haven druk gebruik van gemaakt.



JAN KRIJGT EEN SPOEDCURSUS VOOR SLUISWACHTER

### Op naar Schotland

We moesten nu besluiten via Stornoway en Lerwick te varen of via het Caledonisch kanaal. Voor mij stond het al vast; Hammy was zo ver dat ze een paar weken kon komen, dus het werd het Caledonisch kanaal. Vanuit Belfast ging de reis naar Campbeltown. Eerst nog op weg geweest naar Rathlin Island maar dat was zo'n rot koers, plat voor de wind en hoge golven, dat we opgeloeft zijn richting Kintyre. Schotland! Geweldig, vaak met Hammy op rugzakvakantie geweest, nu met Vlieter! Vanaf Campbeltown zijn we via de Kilbrannan Sound naar Tarbert gevaren. Schots weer, nat, slecht zicht, maar de wind was perfect. Tarbert is mooi, je vaart tussen de rotsen door de Tarbert Loch-jachthaven in, de dieptemeter gaat van 140 meter naar 40 meter dan 10 meter, terwijl je de rotsen bijna aan kunt raken.

Vanuit Tarbert gingen we naar Ardrischaig en dan het Crinan kanaal op. Jan kreeg een spoedcursus voor sluiswachter en daar gingen we, met Syene en Windflower veertien sluisen door. Bonify, Anabel J en Moonriver zaten een dag achter ons en haalden ons in toen we in Crinan lagen.

De doorvaart van het Crinan kanaal is mooi en gaat heel relaxt. Het was er ook helemaal niet druk want er kunnen maar een paar schepen tegelijk in een sluis en het schutten duurt vrij lang omdat alles op de hand gaat. Er is een tekort aan sluispersoneel en er wordt van je verwacht dat je helpt. Vertrouw je jezelf niet, of ben je alleen, dan krijg je een geel vlaggetje en word je aan alle kanten geholpen. De doorvaart is wel duur maar de OGA had gelukkig geregeld dat we voor half geld konden passeren door zowel het Crinan kanaal als het Caledonisch kanaal.

Wordt vervolgd,  
Kees Brooshooft

## Te Koop: Constanter H48

Type:	S-spant
Ontwerp:	Max Oertz
Bouwer:	v/d Lee / E.G. van der Stadt in 1939
Afmetingen:	11.54 x 3.12 x 1.60
Tuigage:	Gaffelkits
Motor:	Sabb 2 HG. nr 234. T. F.C.:0,896.

**Bijzonderheden:** Kajuit en flensen volledig gerestaureerd  
boordlichten op olie;  
wel elektrisch 3 kl. toplicht  
geschiedenis bouw,  
volledig gedocumenteerd  
verlichting boven kooien elektrisch.  
Marifoon: Sailor  
Inspectie rapport 2005.

**Prijs in overleg:** schip in loods te bezichtigen.

**Contact:** Jan Milikan;  
0251-228852;  
e-mail: j.milikan@live.nl





# De droom van Henry Engelaar gedoopt en te water

In de vroege morgen van zaterdag 26 oktober 2013 was het eindelijk zover. De Lady Realwood, een eigen ontwerp van Engelaar, geïnspireerd op de gaffelkotters van Paul Garthside, stond te schitteren in het morgenlicht. Op een verrijdbare bok, bovenop een kraanwagen. Wij, Sander Bakker, Govert Munter, Gert van Soest en ondergetekende, kortom de toelatingscommissie van de VKSJ, waren toch wel heel erg benieuwd wat er geworden was van het laatste scheepsbouwkundig kunstwerk van Engelaar en zijn team! We waren immers al eens op verkenning geweest in 2011.



1.

Om een lang verhaal kort te maken: Er stond een juweel van een scheepje, kant en klaar voor de doop en tewaterlating. Prachtig gelijnd, vakkundig en precies gebouwd, en voorzien van alle klassieke details die een liefhebber zich kan wensen. Duidelijk zichtbaar dat er geen concessies aan kwaliteit en precisie zijn gedaan. Prachtig rondhout, hoge kwaliteit roestvast beslag, keurig wit geverfd en mooie bronzen liertjes. Echt alles tip top. Het schip stond als gezegd hoog en droog, zodat een blik in het interieur niet mogelijk was.



4.

Na een toespraak van Henry, waarin hij zijn bouwteam en zijn vrouw bedankte voor zowel inzet als steun, was de doop aan de beurt. Champagneflessen hebben de eigenschap bestand te zijn tegen een stootje, dus werd bij deze gelegenheid de kurk er maar afgeschoten, waarna de goede wensen volgden. Daarna volgde een behouden ritje naar de Waalkant en kon de Lady aan haar element worden toevertrouwd. Daar dreef ze, correct op de geschilderde waterlijn, met als gegeven dat de mast nog gestreken was. Een ererondje op de motor voltooide deze ceremonie.

Wij zijn daarop vol bewondering voor wat was gerealiseerd weer afgereisd. De Lady Realwood zal voor de liefhebber van dit scheepstype een echt juweel zijn.

Maarten Lampe



2.



3.

1. De doop
2. Lady Realwood, strak in de verf
3. De tewaterlating
4. Ererondje

## Onderhoud- en Restauratietips

Govert Munter vond in een oude Waterkampioen ter lering en vermaak onderstaand artikel over het conserveren van houten schepen. Bron: Waterkampioen, 1943, 24 april, No. 799, blz. 130.

### Houten pleziervaartuigen en hun conservering

Na elke overwintering blijkt aan ons pleziervaartuig wel het een of ander te repareren te zijn en veelal moet ook hier of daar een vloer- of huiddeel vervangen worden, hetzij omdat het gebroken is, hetzij omdat het verrot is, of, wat nog het meeste voorkomt, een combinatie van beide. Over de beschadigingen die ontstaan door aanvaringen en dergelijke ongelukken behoeft eigenlijk niet veel gezegd te worden. Het voorkomen daarvan is een onderdeel van de sport zelf. Trouwens de meeste jachteigenaars hebben een bijzondere zorg voor het uiterlijk van hun boot en waken angstvallig tegen elk krasje. Anders staat het met de houtverrotting. Dit euvel wordt nog te veel lijdelijk aanvaard als een onontkoombaar ouderdomsgebrek van de boot.

Juist in den tegenwoordigen tijd is het echter van het grootste belang om aan dit punt meer aandacht te besteden. In de eerste plaats worden er praktisch geen nieuwe jachten meer gebouwd, zoodat het van evident belang is den levensduur van de bestaande schepen te verlengen. In de tweede plaats is ook reeds voor het vervangen van aangetaste houten deelen vrijwel geen hout beschikbaar, zoodat ook hierop zooveel mogelijk bezuinigd moet worden. Onze jachteigenaars zullen er dus toe moeten overgaan veel meer dan tot nu, daar waar mogelijk, het hout van de boot tegen bederf te beschermen. Niet alleen nieuw hout, dat men aanbrengt, maar ook het bestaande.

Deze bescherming is alleen mogelijk bij ongeverfd hout. Aan den buitenkant van de scheepshuid kunnen wij dus niets doen. Wel aan den binnenkant, als deze tenminste, zooals het hoort, ongeverfd is, dit om het hout gelegenheid tot uitwaseming te geven. Wanneer men voor het hout van onze booten een beschermingsmiddel wil nemen, moet dit aan verschillende eischen voldoen. Het moet een sterk zwamdoodende werking hebben en mag de houtvezels niet aantasten. Ook is het van belang, dat het niet op ijzer of koper inwerkt. Dit laatste is noodig, opdat tengevolge van de impregnering de ijzeren en koperen verbindingen als schroeven, spijkers en platen, niet worden aangetast. Ook mag in



geen geval het breeuwsel, katoen en stopverf tusschen de naden, nadeelig worden beïnvloed. Verder mag het middel niet vluchtig zijn, d.w.z. niet verdampen uit het hout, voorst de brandbaarheid niet verhoogen. Het zal gemakkelijk en diep in het hout moeten kunnen dringen, zonder door, vochtige of verblauwde plekken tegehouden te worden. Ook moet het reukeloos zijn en geen schadelijke invloed uitoefenen op den mensch.

Een conserveermiddel, dat aan deze eischen beantwoordt, is het "Wolmanzout", dat bovendien het voordeel heeft, dat het zeer eenvoudig is toe te passen. Het is dus niet noodig het prepareren met Wolmanzout door een jachtwerf te laten doen; iedereen, die gewend is zelf zijn boot op te knappen, kan dit eenvoudige werkje zelf doen.

Er zijn twee methoden, die een uitstekend resultaat geven. De eerste is, dat men onder in de boot wat droog zout strooit; komt er dan lekwater, dan wordt het hout gedesinfecteerd, zoodat rotting uitgesloten is. Wanneer men deze methode toepast, moet men er echter wel om denken, dat men eerst met het strooien van het zout begint, nadat de boot eenigen tijd te water heeft gelegen. Wanneer een boot pas van de helling komt zal zij in het begin nogal wat water maken, zoolang, totdat de naden zijn dicht getrokken. Dit water wordt weggepompt en daarna wordt de bodem bestrooid met droog Wolmanzout. Het thans nog binnenkomende lekwater is voldoende om het gestrooide zout te doen oplossen. Een deel van deze oplossing dringt in het hout. Overtollig lekwater pompt men t.z.t. overboord. Men dient er voor op te passen, dat dit water niet in aanraking komt met kleeren, zeilen en dergelijke, want het kleurt eenigszins (oranje-geel). De onderkant van de vloerdeelen en ook onze kleine booten kunnen het beste worden behandeld als in de hieronder bedoelde methode aangeven.

Een tweede methode is, dat men alle ongeverfde deelen van de boot een paar maal (het beste is 3 maal) goed bestrijkt met een oplossing van 1 kg Wolmanzout in 25 liter water. Om de oplossing te maken doet men eerst water in een emmer of een vat, wat men hiervoor wenscht te gebruiken en voegt daarna onder voortdurend roeren de noodige hoeveelheid Wolmanzout geleidelijk toe. Zodra het zout geheel is opgelost wordt het met een kwast op het hout gestreken. Is het hout na ongeveer een etmaal opgedroogd, resp. heeft het zout gelegenheid gekregen in het hout te dringen, dan kan de volgende insmering plaats hebben, terwijl na nogmaals een etmaal het ongeverfde hout voor den derden keer wordt bestreken, alleen is het hierbij op te letten, dat men het pas bestreken hout niet aan sterk zonlicht blootstelt. Om een goed resultaat te krijgen wordt aanbevolen deze behandeling ieder jaar te herhalen. Door de geringe kosten

en moeite, die deze wijze van conserveering met zich mee brengt, zal het voor geen van onze jachteigenaars een bezwaar zijn de Wolmanzouten toe te passen.

Ook wanneer men nieuw hout in een boot moet aanbrengen, is het noodzakelijk dat, nadat het pasklaar gemaakt en geschaafd is, dit hout voor het aanbrengen aan alle zijden geconserveerd wordt volgens de tweede methode. Men kan dit hout zonder eenig bezwaar aan alle kanten met de Wolmanzoutoplossing behandelen, daar na het "Wolmaniseeren" het hout in elke gewenschte kleur geschilderd of gelakt kan worden. Een speciale verfsoort hoeft men naderhand niet te gebruiken.

Tot slot wil ik u nog even verwijzen naar De Waterkampioen van 6 Juli 1940 nr 692, blz. 473, waar toen reeds o.a aldus werd geschreven: "Een onzer lezers, een ervaren toerzeiler, nam proeven met Wolmanzout ter conserveering van het hout van zijn jacht. Het middel is goedkoop en heeft volgens onzen correspondent uitstekende resultaten. Zijn jacht is in 1927 gebouwd, werd zeer intensief gebruikt en is nog volkomen gaaf, hetgeen de eigenaar toeschrijft aan de voortdurende zorg voor ontsmetting van het lekwater. Het inwendige van de boot wordt een paar maal goed bestreken. Practisch is het ook, wat droog zout onder in de boot te strooien; komt er dan lekwater, dan wordt het onmiddellijk gedesinfecteerd, zoodat rotting uitgesloten is. Het preparaat tast geen metalen aan en heeft ook voor het breeuwsel geen schadelijke inwerking. Alleen moet men oppassen, dat het lekwater niet in aanraking komt met kleeren of dergelijke, want het kleurt (oranje-geel)"

Door: W.J.H. DONKER

## Colofon

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

ADVERTENTIE



## De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

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

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!



## Advertentie tarieven VKSJ 2014

### De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteerders

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>

### 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; mail: <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 c.q. donateurs adverteerders 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 adverteerders 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



*Na een schilderbeurt ligt de "Irondequoit" er als een beauty bij.*

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