

Scherp Gesneden

nr
04

JAARGANG 32, DECEMBER 2014

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

Restauratie

De Jongert

De Scheldejol, deel 2

Het Jonge Schaap

Houtzaagmolen aan de Zaanse Schans

'Ricus' van de Stadt

ontwerper van klassiekers

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2015

25 januari

Nieuwjaarsreceptie van 15.00 tot 17.00 uur

Lokatie: Watersport Vereniging Aalsmeer, Uiterweg 155, 1431 AD Aalsmeer

8 februari

Dag voor vrijwilligers binnen de VKSJ.

Als dank voor hun inzet, worden ze in het zonnetje gezet. Nadere details ontvangen de betreffende personen per post.

22 februari

Algemene Ledenvergadering.

Aanvang 14.00 uur.

Lokatie: Watersport Vereniging Aalsmeer

11 – 15 maart

Hiswa Klassiek, Amsterdam.

De VKSJ staat daar met een prachtig gerestaureerd schip. Let op! Er zijn kortingen op de toegangsprijzen voor VKSJ-leden. De FNOV heeft die bedongen. Zie de advertentie elders in dit blad.

Voorlopig zijn de volgende zomer-evenementen bekend:

23 – 25 mei

Pinksterweekeind Aalsmeer

georganiseerd door WV Aalsmeer in samenwerking met de VKSJ. Inschrijven vksj.nl

22 – 26 juli

Dutch Classic Yacht Regatta in Hel-levoetsluis

19 – 23 augustus

Sail Amsterdam

Noteer deze data in uw agenda!

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

ADVERTENTIE



www.ruparo.nl

REDACTIONEEL

Het nazomert nog steeds. Het is inmiddels eind november. Er waait een oostenwind over de Noorderhaven van Harlingen en de zon schijnt. Een uitstekende dag om nog even een tochtje naar Terschelling te maken en na aankomst bij ons warme dieselkacheltje een Berenburger te drinken. Maar het blijft bij dromen, want de White Haze staat weer hoog en droog op stal. En dat is maar goed ook, want deze week reed een oude vrouw met haar auto de Noorderhaven in. Gelukkig was de ligplaats, waar ze overheen schoot leeg. Maar de White Haze had er zo maar kunnen liggen. Dus ik weet niet of het gezegde 'In behouden haven zijn', vandaag de dag nog wel opgaat. Volgens mij is het een stuk veiliger op zee. Met de oude vrouw is het overigens goed afgelopen.



Dit laatste nummer van Scherp Gesneden in 2014 biedt een grote variatie aan artikelen. Jeroen Montauban heeft zich voorgenomen om een serie te schrijven over de ontwerpen van Ricus van de Stadt. Eerder schreef hij over de Tulla-ontwerpen en nu richt hij de schijnwerper op de voor die tijd revolutionaire Zeevalk.

Gerrit Klooster interviewde een nieuwe Belgische lid, Ken de Houwer, dat met jeugdig enthousiasme is begonnen aan de restauratie van de stalen S-spant Jongert. Graag zou Ken wat adviezen krijgen van VKSJ-leden over een aantal restauratie perikelen. Het zou erg mooi zijn als een paar leden hun kennis met Ken zouden delen.

Verder liet Gerrit een stuk hout zagen bij de zaagmolen Het Jonge Schaaap aan de Zaanse Schans, die volledig op wind draait. Hij was zo onder de indruk van dat proces, dat hij er een artikel over schreef.

Hielke Jousma schreef een leuk verslag over de wedstrijd tijdens het Sluitingsweekeind in Hoorn, waarbij hij ook ingaat op de rating van de deelnemende schepen. Wat de rating betreft, doet Maarten Lampe de laatste stand van zaken uit de doeken. In zijn artikel legt hij uit hoe de vorm van het onderwaterschip, de zeilvoering, het doek en de snit van de zeilen, en het materiaal en vorm van de mast in de rating verrekend worden. Ik heb veel waardering voor zijn kennis en kunde op dit gebied. Maar, naar mijn idee wordt er onderhand zoveel veranderd aan de rating, dat het goed zou zijn om op de komende Algemene Leden Vergadering de rating op de agenda te zetten. In het verleden was het in ieder geval zo dat wijzigingen in de rating op de ALV goedgekeurd moesten worden.

In de Scherp Gesneden Estafette laat Gilbert de Bruin zien hoe leuk het is om met wedstrijden in 'den vreemde' mee te doen. Hij en Yvette namen met de Albatross deel aan de Classic Week in Duitsland en Denemarken.

Namens de redactie wens ik u veel leesplezier en alvast een prachtig zeilseizoen toe in 2015.

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Inhoud

Bestuursseinen	4
Nieuwe leden	6
Van de Wedstrijdcommissie Sluitingstocht Hoorn 2014	9
'Ricus' van de Stadt Deel 2, de Zeevalk	11
De Jongert Restauratie	13
Lamssmoor Boordrecept	16
Digitaal archief	17
De Scheldejol Een lofzang in korte verhaaltjes, deel 2	18
SG Estafette De Classic Week met de Albatross	21
Het Jonge Schaaap Houtzaagmolen aan de Zaanse Schans te Zaandam	24
Kielen, Spanten, Zeilvoering en Rating	26
F.O.N.V. perikelen en scheepregistratie	29
Vroeger	30
Colofon	31

Foto cover: Internationale 10 Meter Klasse Aaworyn, gebouwd in 1923 in Svenborg, Denemarken.
Fotograaf: Ron Valent

Bestuursseinen Seizoen

Terwijl de temperatuur in november niet meer boven de 15 graden lijkt te komen, begint de natuur zich, net als de zeilschepen, langzaam af te tuigen. Tijd van bezinnen en terugblikken breekt aan. Onderhoudsplanung wordt opgesteld en verbeteringen bedacht. De daaruit voortvloeiende arbeid voedt de hobby 'onderhouden en zeilen met een klassiek jacht'.

Het bestuur ontkomt zeker niet aan het terugblikken en zal zich te allen tijde afvragen, hebben we de juiste beslissingen genomen, waar staan we en waar gaan we naar toe? De ingeslagen weg heeft een behoorlijk aantal nieuwe leden opgeleverd. Helaas hebben wij ook moeten constateren dat er leden zijn die, zelfs na een half jaar herinneringen en aanmaningen sturen en smeken om te betalen, hun contributie niet betalen. Deze leden worden als ongewenst goteerd en zullen uit het systeem worden verwijderd.

Gelukkig zijn er meer vrolijke- dan negatieve zaken en hierbij denk ik aan de VKSJ-evenementen zoals de Openingsweekenden in Enkhuizen en Aalsmeer, de Verjaardag en de uiterst succesvolle Sluittingstocht, die samen met de BKPJ, in Hoorn werd georganiseerd. En niet te vergeten; de verbroedering tussen klassieke behoudsverenigingen, die beide het doel hebben, om het beeld, dat bij klassieke schepen hoort, in stand te houden.

Daarnaast is het bestuur bijzonder druk met de website, die zich nu in de testfase bevindt en daarna 'in de lucht' gebracht zal worden.

Het voorstel tot wijzigen van de statuten en het huishoudelijk reglement zal binnenkort rondgestuurd worden en het bestuur mag van haar leden verwachten dat zij hier zeer kritisch naar zullen kijken.

Het VKSJ-scheepsregisterplaatje is bijna een feit. We missen nog een 100-tal aanvragen. Het hoe en waarom vindt u in het artikel van Gerrit Klooster, 'F.O.N.V. perikelen en scheepregistratie'.

Nu buigt het bestuur zich over de komende winteractiviteiten, zoals EHBO en brandbestrijding aan boord, de nieuwjaarsborrel, de jaarvergadering en deelname aan de Hiswa en Sail Amsterdam.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

DE LEDENADMINISTRATIE

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

Ledenadministratie VKSJ
Chiel Zumpolle
Kerkstraat 12, 3211 AS Geervliet

Kopij voor Scherp Gesneden


De deadlines voor Scherp Gesneden in 2015 zijn:

Deadline kopij
1 maart
1 mei
15 september
15 november

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

ADVERTENTIE

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL



VAN VLIET
ZEILEN

HOOD

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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

F. Doe Scheepstimmerwerk



Kon. Julianalaan 7,
1774 AX Slootdorp,
T/F 0227-581849
Mobiel 0651 272185
info@leospar.nl
www.leospar.nl

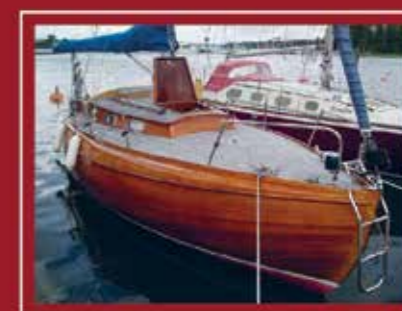
Leospar®
Masten en
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

Jaap van der Weijden

Onderhoud en verkoop



www.woodensailclassics.com



KLASSIEKE ZEILBOTEN

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

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

Nieuwe Leden

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



AEOLUS

Aeolus

De *Aeolus* een Trewes I, ontworpen door Siep van der Meer in 1958 en gebouwd bij Dekker te Amsterdam in 1964 werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Op de toegeleverde foto's ziet de *Aeolus* er keurig netjes uit. Er is veel zorg en tijd besteed aan het schilderwerk, het vervaardigen van een nieuwe giek en het vervangen van de masttop. De diamant verstaging is komen te vervallen. Een nieuw grootzeil maakt deel uit van het tuig. Voorts is er een Webasto kachel geplaatst, heerlijk voor de koude dagen. In de zomer van 2014 is de romp gestraald en voorzien een nieuw verfsysteem zodat ze weer jaren mee kan.

Met betrekking tot de *Aeolus* kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp en opbouw geheel voldoet aan de verhoudingsgetallen die door de VKSJ gesteld zijn, hiermee valt de *Aeolus* in de Classic Historical klasse.

We beschouwen de *Aeolus* als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit de eind vijftiger jaren, en wij wensen de eigenaar Niels Vaandrager en zijn bemanning veel zeilplezier toe met dit mooie schip. Wij zijn blij dat dit schip de gelederen van de vereniging is komen te versterken."

De Stijnard

Ook de *Stijnard*, een houten Draak gebouwd in 1940 bij het Fort en eigendom van Jan Koppen, werd door de toelatingscommissie positief beoordeeld: "Op de foto's zien we een opbouw met schuifluik van hogere proporties dan heden ten dage; leuk om een draak tegen te komen met de 'oude' opbouw.

De beschrijving leert dat deze Draak in lattenbouw is uitgevoerd; nu gelukkig van een epoxy-coating voorzien. Aangenomen dat de opgegeven lattenbouw inderdaad klopt, dan blijft deze constructie bevreemdend, zeker als men bedenkt dat deze volgens de klassevoorschriften niet tot de mogelijkheden behoorde. Wellicht is het antwoord op dit raadsel te vinden in het jaartal 1940? De opdrachtgever was directielid bij Bruynzeel, welke sinds 1939 de beroemde Valkenklasse produceerde. Echter, daarvan kwam de productie in begin 1941 al tot stilstand, omdat men door de voorraad kwaliteitshout heen was, die men nodig had voor de productie van het beroemde hechthout.

Dat Bruynzeel op dat moment al niet meer de hand kon leggen op voorraden duurzaam hout, dan zal het hoogstwaarschijnlijk de werf het Fort ook niet meer gelukt zijn, en zal men ongetwijfeld bij de totstandkoming van deze Draak zijn toevlucht genomen hebben tot een bestaande partij latten o.i.d.

Hoe het ook zij; we mogen in dit geval dan extra van geluk spreken, dat ondanks deze constructiemethode de boot tóch bewaard is gebleven.

Ze heeft het '1948-tuig', waarmee de boot duidelijk beter zeilt. De witgeschilderde romp ziet er mooi strak uit; ze is een plaatje op het water.

De beschrijving van de historie van dit schip op de site www.draakzeilen.nl is bijzonder lezenswaardig en geeft een goed beeld van de interessante geschiedenis, aangevuld met prima fotomateriaal.

De onderhavige Draak wordt ingedeeld in de Vintage klasse."



DE STIJNARD



KRIS-KRAS

Kris-Kras

De toelatingscommissie schrijft het volgende over de *Kris-Kras* van eigenaar Guido Beyerveld, een stalen rondspant met een lengte van 8.50 meter, type Cinderella, gebouwd in 1957 door de Boer Sliedrecht: "De *Kris-Kras* is een piekfijn uitziend jachtje, zoals dat eind jaren 50 werd getekend en gebouwd. Zo in het water zou je kunnen denken aan een van Höevell, maar nadere beschouwing toont al snel dat de gelijkenis beperkt is tot de opbouw en het boegprofiel. Zeeg, spantvorm en spiegelvorm zijn echt anders.

De Cinderella is een schip waar je er niet veel van ziet. Op internet hebben we er maar één gevonden. De foto's tonen een compleet en gezellig interieur, voorzien van alle gemakken.

Ontwerp, bouwjaar en ontwerpjaar plaatsen de *Kris-Kras* in de Classic Historical klasse van de VKSJ.

Het schip toont een mooie verhouding tussen kop en kont, een mooie zeeg die elegant zijn diepste punt achter de midscheeps heeft. Het vrijboord kon door de diepe rondspant romp mooi laag gehouden worden, hetgeen nog eens wordt onderstreept door de mooie contrasterende stootrand (wit) op de donkerblauwe huid. De opbouw, die voor de mast doorloopt is behoorlijk laag gehouden en voorzien van een bescheiden dekhuis, waarop de spray-hood een goede aanvulling is.

De toelatingscommissie heet de *Kris-Kras* en haar bemanning van harte welkom in de gelederen van de VKSJ en bij de zomer- en winterevenementen van de vereniging."

Solent

In het toelatingsrapport lezen we het volgende: "Zonder enige verdere informatie, zie je in één oogopslag dat de *Kustvaarder 1*, de *Solent*, gebouwd in 1968, een Koopmans ontwerp is. Koopmans tekende kloeke schepen waarvan een Engelsman zou zeggen: "Without much ado". Je zou zelfs kunnen beweren, dat Koopmans het 'YSWYG' principe toepaste bij de tekening van deze *Kustvaarder*: You See What You Get. Een zeezeilboot in zakformaat, alles erop en eraan. Als je op Youtube even rondsnuift kom je zo'n *Kustvaarder 1* tegen die heel prettig door een mooi zeetje zeilt. Niets aan de hand, heel comfortabel. Het gaat niet vreselijk hard, maar ja daarvoor is het ook een klein maar volumineus scheepje. Er is ruimte aan dek, ruimte onder de opbouw die feitelijk een dekhuis achter de mast is, waardoor er ook voldoende werkruimte voor de mast is. De *Solent* heeft de typische Koopmanskont, met een in alle richtingen forse vrijwel verticale spiegel. Gevolg van een en ander is veel ruimte in de kuip, terwijl er onderdeks door het behoorlijk hoge vrijboord ook een zee van



SOLENT

ruimte is. Toch heeft de *Kustvaarder 1* een vlot voorkomen en zijn de verhoudingen tussen voor- en achteroverhang geslaagd. Gelet op jaartal van ontwerp en bouwjaar is de *Solent* een mooie en welkome aanwinst voor de VKSJ. Zij wordt bijgeschreven op de schepenlijst van de VKSJ in de klasse Classic Historical. Wij heten schip en eigenaar Klaas Jan Bakker van harte welkom en verheugen ons op nadere kennismaking bij komende evenementen van de vereniging."

Starnakel

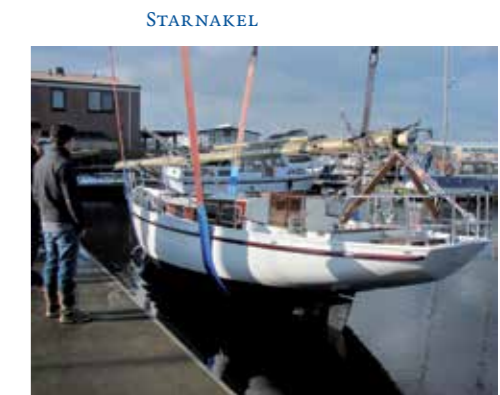
Over de *Starnakel*, een stalen S-spant van 10.60 meter, ontworpen door Baron van Höevell in 1948 en gebouwd bij Hitters & Proost in 1949, merkt de commissie het volgende op: "De *Starnakel* is een representant uit de tijd dat de watersport in Nederland een bredere verspreiding kreeg.

Haar bouw- en ontwerpjaar plaatsen haar in de Vintage klasse van de VKSJ. Haar lengte, overhangen en vrijboord hoogte zijn in klassieke verhouding met elkaar. De kajuitopbouw, die zich uitstrekt tot voor de mast is mooi laag gehouden en passend in de zeeg, zodat alleen het doghouse onder helling zichtbaar is. De zeeg wordt mooi onderstreept door de vrij forse stootrand die op dekhoogte is opgelast. De huid loopt vervolgens bovendeks door, met als afronding een opgelast rondprofiel. Daarmee ontstaat een goede basis voor de bevestiging van zeereling en scepters en is het dek veilig beloopbaar onder helling en bij zeegang. Van de preekstoelen die in RVS-pijp zijn uitgevoerd, valt met name de achterpreekstoel boven het mooi gevormde spiegelteje op als nogal fors van uitvoering. Maar dat is een detail!

Wij wensen de eigenaar Marco Jan van der Werf veel vaarplezier en altijd minstens een handbreed water onder de kiel! Welkom bij de VKSJ!

Wind of Chabo

Over de *Wind of Chabo*, een One off houten rondspant van 8 meter, vermoedelijk ontworpen (ca. 1930) en gebouwd (ca. 1941) door A. van den Brink te Stompwijk, schrijft de toelatingscommissie het volgende: "De *Wind of Chabo* is een echte klassieker, met mooie overhangen, een aantrekkelijke zeeg en, zoals destijds gebruikelijk was, een elegant laag vrijboord. De bouwers zijn er in geslaagd om zich in te houden met de hoogte van de kajuit, die mede omdat deze doorloopt tot voor de mastkoker, mooi laag oogt. Wat prijzenswaardig is, is het feit dat de zware binnenboordmotor, die er in een onbewaakt ogenblik ingezet is, weer is verwijderd. Het zal een sta in de weg zijn geweest. Als



STARNAKEL



WIND OF CHABO



ZONNEWENDE EX AEGIR

er in het roer een schroefopening heeft gezeten zal het de roerwerking zeker zeer nadelig hebben beïnvloed, evenals het grote gewicht van de installatie.

Nu is er gekozen voor een buitenboordmotor in een bun onder het luik in het achterdek. Elegant, geen slagroomklopper aan de spiegel. Wellicht is het zinvol om de onderkant van de bun dicht te maken met een rubberen kraag rond de staart van de buitenboord motor en de schroef te vervangen door een klapschroef. Waarschijnlijk zal dat de zeilprestatie van de boot sterk verbeteren.

De Wind of Chabo is een echte representant van de zeilsport uit het eind van de dertiger jaren en is daarom gelet op haar bouwjaar te klasseren als een Vintage jacht bij de VKSJ.

Wij heten het jacht en haar eigenaar Fred van der Graaf van harte welkom in de VKSJ-gelederen en zijn benieuwd naar een ontmoeting tijdens een van de winter- of zomerevenementen."

Zonnewende ex Aegir

Tenslotte werd de *Zonnewende*, een stalen Delta-Zeekruiser van 7,46 meter, ontworpen en gebouwd door Van der Torre in 1958, door de toelatingscommissie positief beoordeeld. "De Zonnewende werd onder de naam Aegir in 2009 al eerder toegelaten tot de VKSJ. De huidige eigenaar is erin geslaagd om de Zonnewende in de originele staat terug te brengen en misschien zelfs te verbeteren, wat betreft de ballastberging in de kiel. Complimenten! De toelatingscommissie vindt de Zonnewende een aanwinst voor de vereniging en adviseert het bestuur de Zonnewende toe te laten als lid van de VKSJ. Gelet op de uit de foto's blijkende vormgeving en detaillering is een indeling als Classic Historical gerechtvaardigd. Wij wensen de eigenaar Mark Leek van de Zonnewende veel vaarplezier en prettige deelname aan de VKSJ-evenementen."

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

Van de Wedstrijdcommissie

Sluitingstocht Hoorn 2014

Met een ouderwets grote opkomst van eigen leden, OGA en BKPJ, was het weer een rijk gezicht van klassieke en nostalgische jachten. Het palaver op zaterdag 10.00 uur 's ochtends gaf info over het weer, de baan en de regels waar iedereen zich aan moest houden.

Weer: NNO 3 tot 5 Bft, half bewolkt.

Baan:

- X-boei, 1/2 Nm ZW buiten de havenhoofden van Hoorn, sb ronden;
- de startlijn ligt 1 Nm benedenwinds de X-boei;
- na start en X-boei, volgt boei SH 2, sb ronden;
- een uitgelegde boei voor Warder, positie N 52°34'50", O 5°03', sb ronden;
- terug naar SH 2, bb ronden;
- X-boei, bb ronden voor wedstrijdklasse, voor toerklasse is dit de finishboei, SH 2, sb ronden;
- X-boei, finish.

Regels: BPR, het regelschrift van Henk Plaatje, goed zeemanschap, sportief varen en zwemvesten verplicht. Helaas geen protestcommissie.

De wedstrijd

Vanaf de startlijn upwind naar de X-boei, vervolgens een scherp rak naar de SH 2. Dan downwind naar de boei bij Warder, weer terug upwind naar SH 2. Niet toevallig gaan dan op het Hoornse Hop optimisten oefenen verdeeld over twee velden voor wedstrijden voor de volgende dag (op het kaartje de rode cirkels). Als het goed is kunnen we daar zonder teveel omzeilen omheen en dan tussen de twee velden door (goed zeemanschap!). En dan weer van de SH 2 naar de X-boei met achterlijke wind. Het rak SH 2, X-boei en vice versa ging voor de havenhoofden van Hoorn langs waar andere scheepvaart dwars op onze rakken te verwachten was (BPR).

Het zeilen met zeilen die niet opgegeven zijn als spi-rating, maar daar wel onder vallen en zeilen die niet bij de ratingcommissie opgegeven zijn, zijn bij de sluitingstocht door medezielers waargenomen (sportief varen). Maar bij het ontbreken van een protestcommissie en doordat niemand de plegers aangesproken heeft blijft de uitslag staan zoals er gefinisht is. Ook op de wedstrijdcommissie kan kritiek gegeven worden. Het ronden van de SH-boei voor het laatste rak van de wedstrijdklasse had bakboord gemoeten en het finishschip had aan bakboordzijde van de finishboei moeten liggen, wat sommige deelnemers ook hebben aangegeven. Niet dat ze er last van hebben gehad maar het waren even zo goed foutjes.

De wedstrijduitslag

De finishtijden, opgenomen door het finishschip, konden snel worden ingevoerd in de laptop waardoor de uitslag rap op het beeldscherm kwam. Helaas, helaas, helaas was er hierbij een gedateerde ratinglijst gebruikt, waardoor de uitslag soms anders uitviel dan met de recente lijst het geval zou zijn geweest. Booteigenaren die hierdoor een pot lak door de neus geboord is, zijn na het weekend telefonisch op de hoogte gebracht. De juiste uitslag vind u op de pagina hierna.

ADVERTENTIE



SPECIAAL VOOR
FONV-LEDEN VOORDELIG
NAAR HISWA KLASSIEK

11 T/M 15 MAART IN AMSTERDAM RAI

Bezoek met korting het grootste watersportevenement van Nederland, de HISWA Amsterdam Boat Show in Amsterdam RAI. In de wereld van HISWA Klassiek vindt u een mooie collectie klassieke boten, onderdelen en accessoires, de bekende "Leugenbank", diverse klassenorganisaties en behoudsorganisaties. Ook wordt de ABBA Award weer uitgereikt.

Koop uw kaarten met korting* op www.hiswarai.nl/fonv met actiecode **HW15fonv**



De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

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

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!

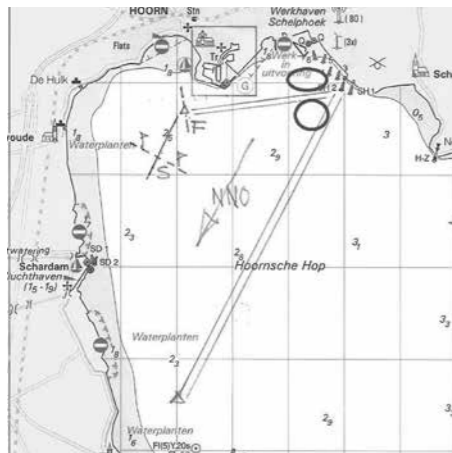


Lekstraat 29, 1079 EL Amsterdam, telefoon 020 - 661 34 10, E-mail post_vd@euronet.nl

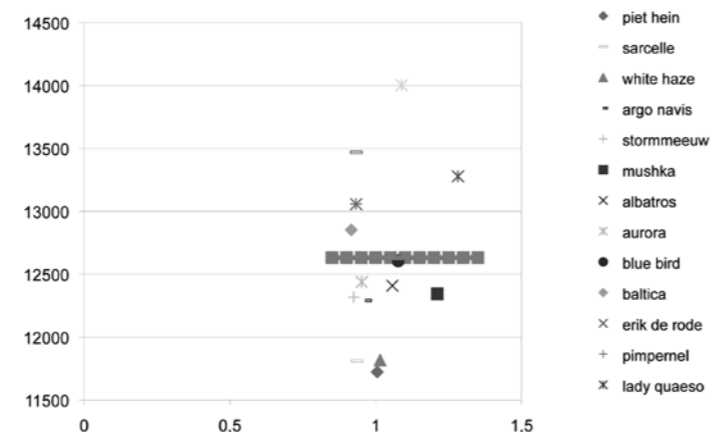


PARTNER: HISWA, MEDIAPARTNERS: De Telegraaf, Zeeleven, WAARTV, ORGANISATOR: AMSTERDAM RAI

De wedstrijd baan



Uitslag wedstrijdklasse, rating t.o.v. gecorrigeerde tijd



Groepjes boten

Eerder dit jaar heeft de wedstrijdcommissie een stukje geschreven over vergelijkbare boten die tezamen met andere boten een zelfde wedstrijd varen, zodat er ook met de vergelijkbare boten onderling gestreden kan worden. Dit gebeurde deze sluitingstocht duidelijk tussen de volksboten: Baltica, Pimpernel, Bokje en Erik de Rode. Bij de uitslag zijn de finishtijden, rating en gecorrigeerde tijden te zien. Je kunt duidelijk zien dat de tijden en rating van deze boten erg weinig van elkaar verschillen. Een eerlijke onderlinge strijd dus. Dit valt ook (wellicht in minder mate) over de Argo Navis, Stormmeeuw en Aurora, alsmede de White Haze en Piet Hein te zeggen. In de grafiek is dit ook te zien.

Perspectief

Uit deze grafiek blijkt ook dat de volksboten heel anders scoren ten opzichte van de Argo Navis, Stormmeeuw en Aurora en deze ook weer anders dan de Piet Hein en White Haze. Hoe is dit te verklaren? De volksboten bijvoorbeeld zijn in het nadeel ten opzichte van het gemiddelde (gecorrigeerde tijd van 12636). Dit zou kunnen omdat volksboten een relatief groot oppervlak onder water hebben en dus meer weerstand hebben door het water. Bij een matige wind verliezen ze hierop, maar bij hardere wind wordt deze weerstand meer over-

wonnen. Zo zijn voor ieder boottype voor- en nadelen te benoemen. De Lady Quaeso heeft diep water nodig om te presteren.

Bij deze grafiek kan iedere zeiler voor zichzelf zijn prestaties vergelijken en beoordelen of hij/zij op een bepaald rak een andere koers had moeten varen, of een andere zeilvoering had moeten gebruiken.

Evenwel zien we vaak dat altijd dezelfde boten winnen, onderaan eindigen of op een voorspelbare plaats in de uitslag belanden. Al jaren zoeken we naar verklaringen waarom de uitslag nogal voorspelbaar is ondanks een zeer uitgekiende ratingformule. Een schip als de Piet Hein en de Sarcelle die altijd winnen (misschien zeilen ze echt wel zo goed), en een Jan van Gent die bijna altijd als laatste eindigt (misschien is daar iets structureels fout).

Het gaat niet om het klagen, de feiten zijn duidelijk. Misschien zou het goed zijn om boten die zo verschillend van elkaar presteren eens op vele technische- en nautische punten te vergelijken. Misschien een onderwerp voor een volgend artikel?

HIELKE JOUSMA,
NAMENS DE WEDSTRIJD COMMISSIE

Uitslagen wedstrijdklasse

scheepsnaam	gezeilde tijd	rating	gecorrigeerde tijd
1. PIET HEIN	11665	1.005	11723.325
2. SARCELLE	12618	0.936	11810.448
3. WHITE HAZE	11643	1.015	11817.645
4. ARGO NAVIS	12738	0.965	12292.17
5. STORM MEEUW	13331	0.924	12317.844
6. MUSHKA	10194	1.211	12344.934
7. ALBATROSS	11740	1.057	12409.18
8. AURORA	13066	0.952	12438.832
9. BLUE BIRD	11705	1.077	12606.285
10. BALTICA	14032	0.916	12853.312
11. ERIK DE RODE	13995	0.933	13057.335
12. PIMPERNEL	14013	0.932	13060.116
13. LADY QUAESO	10358	1.282	13278.956
14. BOKJE	14437	0.933	13469.721
15. PINTA	12859	1.089	14003.451

Uitslagen toerklasse

scheepsnaam	gezeilde tijd	rating	gecorrigeerde tijd
1. FLADDERAK	12498	0.831	10385.838
2. PAVANE	11568	0.913	10561.584
3. SIR FRANCIS	12424	0.897	11144.328
4. GROENE GALEIE	12599	0.898	11313.902
5. JAN VAN GENT	12962	0.919	11912.078

VOOR DE UITSLAGEN VAN ALLE WEDSTRIJDEN IN 2014,
KIJK OP WWW.VKJSJ.NL

Ericus Gerhardus 'Ricus' van de Stadt (1910-1999), ontwerper van klassiekers Deel 2, de Zeevalk

In het tweede nummer van Scherp Gesneden in 2014 staat dat Ricus van de Stadt, ontwerper van de stalen Tulla's, misschien wel de meest 'klassieke' jachtontwerper van Nederland is. Kijkend naar enkele van zijn ontwerpen is de conclusie gerechtvaardigd, dat hij verantwoordelijk is voor vele spraakmakende en inmiddels klassieke zeiljachten. In een kleine serie zullen enkele van zijn ontwerpen de revue passeren, te beginnen met de Zeevalk.

Ontwikkeling in materiaal

Van de Stadt heeft zich onderscheiden als vernieuwer en uitvinder. Hij is in staat geweest om nieuwe wegen in jachtontwerp in te slaan. In zijn carrière, die vijftig jaar beslaat, heeft hij vele jachten geproduceerd, kleine en grote, van vertrouwde en nieuwe, revolutionaire bouwmaterialen. Als zoon van een hout-handelaar aan de Zaan was hij uiteraard vertrouwd met dat materiaal voor het bouwen van traditionele zeiljachten. Een goed voorbeeld is de in 1941 karveel gebouwde spitsgatter Tulla, in opdracht van Simon de Wit. Maar al snel ging hij aan de slag met andere bouwmaterialen. Zijn stalen jachten zijn genoegzaam bekend, zie bijvoorbeeld de IJsvogel op de voorkant van het vorige nummer van Scherp Gesneden en zijn polyester ontwerpen behoren inmiddels tot de polyclassics, met de Pionier als zijn bekendste ontwerp. Van de Stadt heeft optimaal gebruik gemaakt van de technische mogelijkheden die hem ter beschikking stonden.

Variatie in tijd

Bij Van de Stadt draait alles om doelmatigheid, efficiency en innovatie. De juiste bouwmaterialen en bouwwijze werd gezocht om zijn ideeën te verwezenlijken. Er is geen sprake van een logische opeenvolging van hout, staal en vervolgens polyester. Bij Van de Stadt lopen de technische mogelijkheden en uitvoering in het ontwerp door elkaar heen. Daarbij komt dat hij zich na de Tweede Wereldoorlog, naast werk in opdracht van bijvoorbeeld Kees Bruynzeel en Simon de Wit, vooral heeft bezig gehouden met het populariseren van de pleziervaart in Nederland. Zelfbouw van kleinere knikspantjachten van multiplex en goedkopere polyester seriebouw hadden zijn belangstelling. Vrijwel gelijktijdig ontwierp hij stalen s-spanten en rondspanten en hield hij zich bezig met bijvoorbeeld polyester open zeilboten zoals de Stern en de Randmeer.

Valk en Zeevalk

Dat Ricus van de Stadt, zoon van een houthandelaar en Kees Bruynzeel, multiplexfabrikant, met elkaar gingen samenwerken lag, binnen het Zaanse, min of meer voor de hand. Beide vooruitstrevende mannen zagen al snel de voordelen in van multiplex over een houten frame boven traditioneel gebouwde



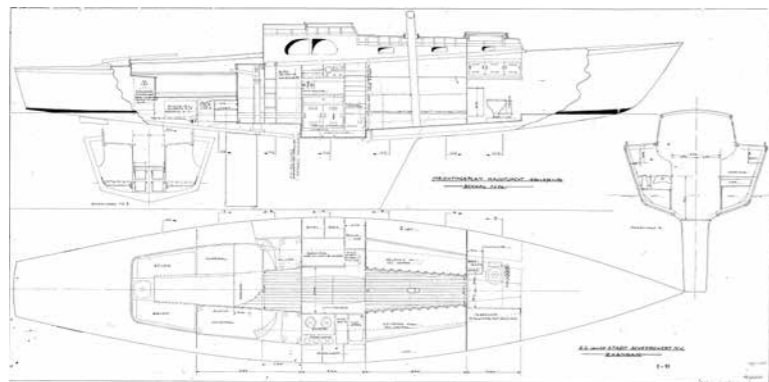
ZEEVALK

houten jachten. Nog voor de Tweede Wereldoorlog, in 1939, kreeg Van de Stadt een opdracht van Bruynzeel voor een open eenheidsklasse. Het werd de Valk. Dat ontwerp werd de start van een succesvolle samenwerking. De Valk markeerde een nieuwe ontwikkeling en trok de aandacht van de Nederlandse jachtontwerpers.

De voordelen waren evident: licht en snel, eenvoudig te bouwen door amateur bootbouwers tegen relatief lage kosten. De Valk werd het startpunt voor de latere oceaancarers.

In opdracht van Kees Bruynzeel is in 1949 de Zeevalk ontworpen en gebouwd; de eerste grote, 40 voet, racer van multiplex.

In 1951 won de Zeevalk een tweede plaats in de Fastnet Race. Het was het eerste RORC wedstrijd zeiljacht met een vinkiel en een balansroer, aangevuld met een trimflap aan de kiel. De waterverplaatsing is slechts 5,5 ton op de totale lengte van 12,50 meter. Het is een 'light displacement' jacht zonder concessies aan de snelheid; de Zeevalk had geen motor. Het gewicht van de motor en de remmende werking van de schroef waren onacceptabel voor Bruynzeel. Gewichtsbeparing leidde tot een spartaans-, vrijwel leeg interieur. Het gevolg was dat de Zeevalk de eerste planerende racer was.



INRICHTINGSPLAN ZEEVALK

Ontwerp opmerkingen

Nieuw in de Zeevalk was de constructie, de lengte van 12,50 meter maakte het idee van Van de Stadt bijzonder. De boot was gebouwd van 15 mm mahonie plaat, gelijmd over een groot aantal spanten. De bodemplaten waren aan de buitenkant, van de fabriek af, van roodkoperen plaat voorzien, antifouling was niet nodig. De smalle boot had veel ballast nodig. De hulpmotor, brandstof en watertanks werden daarom in de holle kiel, die een vleugelprofiel had, ondergebracht. Om de roerbewegingen te verminderen werd aan de achterkant van de kiel een trimflap aangebracht. Dat idee heeft Van de Stadt later ook in de Tulla II toegepast en daarna verworpen, het functioneerde niet zoals hij wilde. Later werd de holle kiel vervangen door een van plaatstaal en werd de hulpmotor weggelaten. Ook werd het achterschip ingekort om de RORC-rating te verbeteren.

Afmetingen

Lengte over alles:	12,50 m
Lengte waterlijn:	10,60 m
Breedte:	2,72 m
Diepgang:	1,80 m
Zeiloppervlak:	57,50 m ²

Klassiek jacht

Voor Van de Stadt was het concept van een gescheiden kiel en balansroer een succes, ondanks het feit dat hij ook nog langkielers ontwierp. Voor de Tulla II heeft hij dankbaar gebruik gemaakt van het succes van de Zeevalk.

In zijn tijd was de Zeevalk een uitzondering. Het comfort van eerdere toer-wedstrijdjachten werd ingeruild voor het Spartaanse van een light-displacement puur wedstrijdjacht. Het duurde even voordat de gevestigde orde dat accepteerde, laat staan overnam. De Royal Ocean Racing Club besloot om het bestaan van dergelijke boten tegen te gaan door de materiaal factor in de rating voor multiplex te verzwaren.

Maar gelukkig laat de vooruitgang zich niet tegenhouden. Alleen daarom al is de Zeevalk een echte klassieker, die het waard is om behouden te blijven. Bij Schepenkring in Lelystad ligt er een te koop, de Astrea. De vraagprijs is 9.000,- of T.E.A.B.

Jeroen Montauban

Bronnen

E.G. van de Stadt. Pionier in jachtontwerpen, Willem Akkerman, Theo van Harpen en Jan Briek, Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2001. The Encyclopedia of Yacht Designers, Lucia del Sol Knight and Daniel Bruce MacNaughton, W.W. Norton & Company, New York, 2006



ASTREA, EEN ZEEVALK

Het ontwerpen van spraakmakende jachten is niet gestopt met het overlijden van Ricus van de Stadt. Zijn ontwerptraditie wordt tot op de dag van vandaag voortgezet door het ontwerpbureau Stadt Design. Om hun oorsprong eer te bewijzen hebben zij een boek uitgebracht waarin zijn belang voor de Nederlandse jachtbouw tot in detail is beschreven. Duidelijk wordt hoe Van de Stadt de ontwerpcultuur van zeiljachten heeft veranderd. Stadt Design bouwt voort op die geschiedenis. Het boek dat aan de basis van dit artikel heeft gestaan is: "E.G. van de Stadt. Pionier in jachtontwerpen" door Willem Akkerman, Theo van Harpen en Jan Briek van Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2001.

N.b. Toen ik naar de tekeningen van de Zeevalk keek, had ik opeens een ingeving. De romp lijkt op een Waarschip 10.10, ook zo'n smalle snelle sigaar. Zou er een relatie tussen beide schepen zijn? Ja, die relatie is er. De werf Het Waarschip is in 1963 opgericht door K.T. Kremer, de ontwerper van de 10.10, en A.W. Akkerman. Akkerman en Kremer waren vanaf de begin jaren vijftig in dienst bij Van de Stadt en zijn nauw betrokken geweest bij de ontwerpen die van de Zeevalk zijn afgeleid. Het is een logische stap naar het gebruik van multiplex door Het Waarschip, de voordelen waren immers al bewezen. Voor mij is het Waarschip 10.10, gezien vanuit de ontwerpgeschiedenis van Van de Stadt een klassieker van de toekomst.

Restauratie

De Jongert, die waarschijnlijk geen Jongert is en Duifken moet worden

Ik werd door Hans Brinkman, onze voorzitter, opmerkzaam gemaakt op een recent lid van de vereniging, die op dit moment een stalen jacht aan het restaureren is. Dit keer een restauratie die nog onderweg is. Ken de Houwer en zijn vriendin Shantal Gamiz Vidiella wonen in Zoersel (België) tussen Breda en Antwerpen. Ik ben er heen gereden om met beiden en hun schip kennis te maken.

De mensen achter de restauratie

Hoe willen jullie je voorstellen aan de leden van de VKSJ?

Ik ben Ken, 27 jaar en watersporter sinds mijn twaalfde. In België kent men de CM jeugdkampen -georganiseerd vanuit de kerk- waar ik niet aan mee kon doen door een schouderblessure. Ik ben toen met 'Sailers Only' vanuit Nieuwpoort op de Noordzee gaan zeilen en heb dat zo leuk gevonden dat ik er uiteindelijk zeiler door geworden ben. Ik heb een banketbakkersopleiding afgemaakt, maar op dit moment werk ik bij een bedrijf dat in tuinen bij huizen zwembaden installeert.

Ik ben Shantal en kom uit Mexico City. Op mijn rondreis door Europa ben ik een jaar geleden Ken tegengekomen en sindsdien ben ik bij hem gebleven. In Mexico heb ik als maatschappelijk werkster gewerkt. Door mijn geldige Spaans paspoort (mijn grootouders zijn Spaans) kan ik gelukkig wat makkelijker immigreren in België. Op dit moment volg ik een cursus Vlaams om in Zoersel te kunnen blijven bij Ken. Ik heb geen enkele zeilervaring, maar bewonder Ken om zijn doorzettingsvermogen.

Wat voor soort zeiler ben je?

Ik denk dat ik het meest een zeezeiler ben. Met een vriend van mijn vader heb ik een tocht naar Engeland gemaakt en dat smaakte naar meer. In 2008 kocht ik mijn eerste boot, een Benetau Extra Poulette. Het lag in Wemeldinge aan de Oosterschelde. Met dit scheepje, *de Tamaris*, heb ik veel beleefd en zelfstandig leren zeilen. De mast is een keer overboord gegaan en de niet al te beste buitenboordmotor zorgde voor soms spannende momenten. Ik ben er helaas nooit mee naar België gezeild. Ik herinner me prachtige vakanties op de Oosterschelde. De laatste drie jaar ben ik iedere zomer van Engeland naar België gezeild met een vriend in zijn Gib'sea. Op deze reizen heb ik veel ervaring opgedaan.



DE AANKOOP



PEDDELEND NAAR DE DIEPLADER



AANKOMST IN ZOERSEL



DE WERKPLAATS IN ZOERSEL



EIGENAAR KEN MET ZIJN VRIENDIN SHANTAL



HET INTERIEUR WERD VERWIJDERD OM DE BINNENKANT VAN DE ROMP TE ONTROESTEN EN TE SCHILDEREN



ONDER DE BALLAST ZATEN ZELFS HOUTBLOKKEN IN DE KIEL

Het restauratieproject

Wanneer is de Jongert in je leven gekomen?

In 2011 zocht ik een wat robuuster schip om langere reizen te kunnen maken en het moest als woning gebruikt kunnen worden. Op tweedehands.be lag *de Jongert* te koop in Gent. De eigenaar gebruikte het schip als woonboot, de mast lag erop en hij beweerde dat het een Jongert was. De lijn van het schip beviel me, ik wist dat ik er veel aan moest doen, maar daar was de prijs naar. Er zat geen motor in, er waren geen zeilen bij en binnen was het een varkensstal. Voor 4.000 euro werd ik eigenaar. De vorige eigenaar had het scheepje in Terneuzen gekocht en was er mee met een buitenboordmotor door het kanaal naar Gent gevaren.

Heb je een plan en een begroting gemaakt?

Ik heb geen begroting gemaakt. Het plan was zeer eenvoudig. Een dieplader brengt het schip van Gent naar Zoersel. Mijn grootvader heeft achter zijn schrijnwerkerij nog een plekje waar het schip kan staan. Ik kan dus dichtbij huis aan het schip werken en heb de mogelijkheid om de werkplaats van mijn opa te gebruiken. Het uiteindelijke plan is om op het schip te gaan wonen en er een verre reis mee te maken. De naam bij de tewaterlating wordt *Duifken*. Een onderdeel van het plan is om zoveel mogelijk uit het schip te slopen en het daarna goed te conserveren. Bij het opnieuw bouwen van het interieur wil ik het bestaande materiaal zoveel mogelijk hergebruiken. Voldoet dit materiaal niet meer, dan wordt het vervangen.

De uitvoering van de restauratie

Met wat voor intentie ben je begonnen?

Enthousiast is het schip in Gent naar een plek gepeddeld waar het uit het water is gehesen en op de dieplader is gezet. In Zoersel kon de dieplader de bocht naar het erf van mijn grootvader niet maken. Een enorme tegenvaller en besloten werd om het schip bij een bevriende boer op het erf te plaatsen. Hier heeft het een half jaar gestaan. Samen met mijn vader heb ik een wagen gemaakt waar het schip op vervoerd kon worden naar de schrijnwerkerij. Bij de boer heb ik ook het interieur uit het schip verwijderd.

Hoe heb je het verder aan gepakt?

Met Tercoo schijven heb ik het onderwaterschip kaal gehaald en de binnenzijde zoveel mogelijk ontroest. Daarbij bleek dat de romp vele slechte plekken had, zoals putjes, slechte lasnaden en gaten. Na een vruchteloze poging mezelf lassen te leren, heeft een vriend van mijn vader, die leerkracht lassen is, mij het geleerd. Er zijn dus nieuwe platen in gezet en putjes opgelast. De ballast bestond uit beton, staal, ponsdoppen en lood. Het verwijderen hiervan zonder de huid open te maken bleek onmogelijk. Ik vond zelfs houten blokken onder in de kiel.

Kortgeleden heb ik een dag een zandstraalmachine gehuurd (kostte 600,- euro per dag) om de moeilijke plekkjes te ontroesten. Van boven naar onder werkend, kwam ik er achter dat ik beter beneden had kunnen beginnen want alle zand en roest valt omlaag. Het kaal gehaalde staal onder de waterlijn en binnen in de romp staat nu in de zinkprimer. Het geheel verwijderde potdeksel is er aan een kant weer op gelast.

Waar loop je op het moment tegen aan?

Wat ik vooral moeilijk vind is de benodigde jacht/scheepsbouw kennis te verkrijgen. In mijn omgeving ben ik de enige watersporter met een stalen schip. Alle specifieke kennis moet ik dus van het internet halen. Mijn vrienden en kennissen weten veel van auto's en huizen, maar niets van boten. Ik hoop door lid te zijn van de VKSJ de juiste restauratie-expertise aan te kunnen boren. Boten en met name stalen schepen restaureren, komt in Nederland veel vaker voor dan in België. Neem alleen al het feit dat de VKSJ in Nederland bestaat en wij zoiets niet kennen.

Documenteer je de restauratie?

Gedurende het project maak ik veel foto's en verslagen die ik op een website of een blog wil zetten.

Hoe is de restauratie gefinancierd?

Het schip is met gespaard geld gekocht. Ik ben niet van plan voor het schip geld te lenen. Tot nu toe heb ik alles kunnen betalen, maar de grote uitgaven komen nog.

Wat weet je van de historie van het schip?

Eigenlijk niets. Ik ben bij Jongert in Oude Zeug geweest, daar wisten ze me niets over een eventueel scheepje zoals ik nu heb te vertellen. Wel kreeg ik een prospectus mee van het moois dat ze er gemaakt hebben, maar dat gaat mijn budget te boven. Recent ontving ik van een VKSJ-lid een oude advertentie uit een Waterkampioen van circa 1958, waarin een soortgelijk scheepje door Jachtbouw Bosscher de Jong, van jachtwerf Oosterlee in Vlaardingen getoond werd. Iedereen die mij verder op weg kan helpen met de historie van het schip is welkom!



ZANDSTRALEN BINNENKANT ROMP



HET ONDERWATERSCHIP WERD ONTROEST EN BEHANDELD

Een boot is een ingewikkeld geheel met veel verschillend onderdelen. Bij een restauratie zoals deze komt dus veel kijken zoals:

- Motor met keerkoppeling, schroef met as en afdichting, geheel inbouwen en uitlijnen
- Elektrische Installatie
- Loden ballast blokken gieten en aanbrengen
- Water installatie
- Isolatie met interieur inbouw
- Tuigage met zeilen
- Schilderen van onder, boven en binnenzijde van het schip

Ken zou dus graag van VKSJ-leden advies willen ontvangen over deze specifiek technische werkzaamheden. De motor heeft hij bijvoorbeeld al gekocht, het is een gebruikte Volvo Penta met keerkoppeling. Zijn vader, die automonteur is heeft hem gekeurd en ze verwachten daar geen problemen mee. Onbekend is voor hen is de schroef, as en afdichtingkeuze.

Ik denk dat de VKSJ heel blij mag zijn met dit jeugdige en ondernemende lid, wat enthousiast aan zijn droom werkt en ondersteuning vanuit de vereniging zou kunnen gebruiken.

Gerrit Klooster

Foto's restauratie: Ken de Houwer

Enkele cijfers en materialen

L.o.a.:	ca.10.00 m.
L.w.l.:	onbekend
Breedte:	ca. 2.65 m.
Diepgang:	1.60 m
Waterverplaatsing:	6000 kg
Ballast Gewicht:	niet bekend

Zeiloppervlak:

Grootzeil:	niet bekend
Fok:	niet bekend
Huid, spanten, stevens en kiel:	Staal
Dek en kajuit:	Staal
Mast:	aluminium, lengte 12.00 m.
Giek:	aluminium rolgiek, lengte 4.00 m.
Motor:	Volvo Penta, 3 cilinder, 36 pk.
Schroef:	niet bekend

Boordrecept

door Marjan Fortuin

Lam...Oorlam...Lamsoor...Lamssmoor

Water en gas, aan boord doen we daarmee extra zuinig. Maar waarom eigenlijk?

In iedere haven heb je tegenwoordig een kraan met heerlijk helder water. Drie weken doen met water uit de tank, dat kan prima, maar vers getapt is altijd lekkerder.

Het gasverbruik is een ander verhaal. Iedere drie weken een lege tank vervangen is een onhandige en kostbare zaak. Zuinig aan dus! Een lekkere lamsstoofpot kan bruin daarom aan boord niet trekken.

Van de Fransen leerden we hoe het anders kan. We zagen die Franse schippers altijd op de steiger in de weer met afwasteltjes en waterkokers. Natuurlijk! Stroom op de steiger is gratis en je gasfles blijft gevuld!

Tegenwoordig hebben de meeste Franse schippers wel een warmwaterboiler aan boord. Maar wij zijn nog steeds blij met de waterkoker. In havens verwarmen we hierin water voor rijst, thee, eitjes en de piepers. Zo houden we gas over voor een heerlijke lamsstoofpot.

Tijdens het pruttelen van het lam, Ruim tijd dus voor een oorlam. Serveer een sla van lamsoor, Bij deze super lekkere lamssmoor!

Geniet er van!
Marjan Fortuin

Benodigheden 4 personen:

- 500 gr. lamsschenkel (van de slager in West Terschelling)
- 1 blikje tomatenblokjes
- 1 bouillonblokje
- 1 ui
- 2 teentjes knoflook
- Tijm en andere Italiaanse kruiden
- 4 tomaten
- 1 courgette
- 4 takken bleekselderij,
- 1 rode paprika
- of andere stevige groenten
- 1 zakje ongeschilde krielaardappeltjes
- roomboter of margarine
- zout en peper

(Lamsoor uit de Slufter of sla naar keuze)

Bereiden:

Verhit de boter of margarine en bak hierin de lamsschenkel rondom mooi bruin. Voeg de ui, de knoflook, het bouillonblokje, de kruiden en de tomatenblokjes toe. Laat 1 uur pruttelen. Voeg de aardappeltjes toe. Na 10 min. de groenten, nog 10 min. mee laten stoven tot ze gaar zijn. Zout en peper toevoegen. Een salade van Lamsoor of andere sla erbij is lekker, maar niet noodzakelijk.



BALLERINA, H. COPPONEX, INT. 5.5 METER KLASSE



BALTICA, T. SUNDEN, FOLKBOAT



BARON, BARON VAN HOËVELL, S-SPANT



Digitaal archief

Op deze pagina een derde 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, de tweede in nummer 4, december 2013.



BEEMER, DICK KOOPMANS, RONDSPANT



BLACK PEARL, E.G. VAN DER STADT, TRINTEL



BLUE BIRD, C.E. NICHOLSON, INT. 7 METER KLASSE

De Scheldejol

Een lofzang in korte verhaaltjes, deel 2

Het is 1939. Het befaamde Belgische watersporttijdschrift 'Wandelaer et Sur l'Eau' laat kort en bondig weten: "Scheldejollen, ils sont démodé!". Het staat er echt: uit de mode, ouderwets! En dat in 1939? Daar is dus geen sprake van. We kunnen nu, in 2014, gerust vaststellen dat het tweede leven van de klasse toen nog moest beginnen. En, als de voortekenen ons niet bedriegen, dan komt er ook nog een derde leven aan. Hier deel 2 over deze unieke, eigenzinnige alleskunner van ruim honderd jaar oud.

Toerzeilen met de Scheldejol

Het maken van tochten, ook op ruim water, wordt gelukkig niet belemmerd door benepen overwegingen. Integendeel, juist in deze tak van de zeilsport komen we sterke staaltjes van de Scheldejolzeilers tegen. Verhalen waarbij we al gauw geneigd zijn te vergeten, dat het hier om zo'n klein scheepje gaat! Een aantal reizen zijn geboekstaafd. We zijn zo vrij daaruit te putten.

De minst opzienbarende is misschien wel het meest gelezen. Het is een tocht die beschreven wordt door H.C.A. van Kampen in De Zeilsport, tot en met de vijfde druk. Ter lering neemt hij de lezer van dit standaardwerk mee aan boord van zijn Scheldejol voor een tweedaags tochtje van Aalsmeer over de Westeinder naar de Kaag om dan via de Brasem weer terug te varen naar de thuishaven. De breedvoerigheid van zijn uiteenzettingen bereikt een absoluut hoogtepunt als hij een forse alinea gebruikt om uit te leggen waarom hij het niet nodig vindt te vermelden welk broodbeleg er bij de lunch genuttigd wordt. Maar, na een nauwkeurige toelichting over hoe de jagerboom op een voordewinds rak uitgeboomd moet worden zodat het voorlijk van de fok te loevert staat, komt de ware Scheldejoller in de auteur naar boven. "Om voor de wind nog wat meer vaart te lopen halen wij het zwaard op, en als een levend wezen stormt ons scheepje vooruit. Snelheid ... ja, ook de toerzeiler is daar steeds op belust en bedacht. Ook hem geeft het voldoening als hij een groter schip voorbij schuift, als zijn vaartuigje bruisend door de golven klieft!" Van Kampen zeilt veel wedstrijd in zijn leven, maar om in een klein scheepje een groter jacht in te halen, dat is wel het mooist! En met de Scheldejol kan dat, op de ruime koersen, zo zal elke kenner beamen. Evenzeer veel gelezen zijn de jongensboeken uit de Bob Everserie, heel populair in de jaren vijftig. Deze Bob is bevriend met Jan Prins en Arie Roos en gedrieën beleven ze veel avonturen: boeven pakken en schatten zoeken en zo meer. Jan Prins heeft een Scheldejol, waarmee ze alles, echt alles kunnen. Of het allemaal waar is?

Liefdevolle waardering voor haar Beyaard en voor de Zeeuwse wateren toont R. de Meyere-Huizinga in een aantal zeilverhalen in De Waterkampioen rond 1960. Maar met die publicaties komt er ook een totaal nieuw element in de Nederlandse schrijverij over de Scheldejol.

Beyaard



Wordt er tot dan gesproken over "de ontwikkeling van onze jongens" en "het knaapje" als derde bemanningslid en verschijnen er allerhande jongensboeken, dit legendarische paard heeft daarentegen een geheel vrouwelijke bemanning! Vanuit Holland worden tochten ondernomen door moeder, dochter(s) en nicht, langs Dordrecht naar de Biesbos en de Zeeuwse wateren met de Beyaard, zeilend, roeiend en als sleepje bij windstiltes.

Met een vrolijke verteltrant, verluchtigd met tekeningen, worden hun ontberingen en soms zelfs hachelijke belevenissen opgediend. Een voorbeeld uit de zomer van 1960, vlak voor het dichten van de Veersedam. We citeren: "Bij Vlissingen naar buiten, om, als zo veel anderen, nog een laatste maal het eiland om te varen en door 't Veerse Gat weer naar binnen te lopen. Maar, 'Hé Hola!' riep de wind en maakte een kwartsprongetje in 't rond. 'Heb je daar die duivelse Scheldejol weer? Wat moet dat hier buiten? Terug kleintje! Dit is geen water voor jou!' En hij blies zijn wangen bol, en de golven hol en wij ... wij draaiden gehoorzaam om en stoven dansend weer terug naar Vlissingen ..." En zo wordt de Scheldejol de jaren zestig binnengeloofd.

Op dit punt aangekomen, beste lezer, vraagt u zich misschien af of er ook grote zeereizen met een Scheldejol ondernomen zijn. Het antwoord is jazeker! Begin jaren vijftig wordt er vertrokken uit Oostende. De te zeilen koers is zuid: Het Kanaal, natuurlijk bar slecht weer in de Golf van Biskaje, langs het Iberisch schiereiland, naar Casablanca, daarna de Middellandse Zee: Algiers en Napels. De Scheldejol, als bijzondere deklust op de barkentijn Mercator meegevoerd, is onder de bemanning van het opleidingsschip heel gewild voor zeilonderricht op de ankerplaatsen en in de havens.

In de twee decennia er na komen we niet veel publicaties tegen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er niets gebeurt.

Een willekeurige greep.

Om dicht bij (eigen) huis te blijven: mijn jongste dochter vertelt graag dat ze opgegroeid is in onze Pronte Jol, in de jaren tachtig. De oostelijke Oosterschelde, dan nog zonder Oesterdam en Zoommeer, is een uitgelezen gebied voor belevenissen in prielen en krekens en op droogvallende banken en slikken. Nergens eet je, als 6 of 7-jarige, lekkerdere knakworst, dan uit het blikje, verwarmd met metablokjes in een putje, gegraven in het zand van een naar jou genoemde zandplaat (die plaat op de kaart zonder naam)!

De Pronte Jol op de Oosterschelde in 1981



Nog een verhaal. De Scheldejol, die van Mercator-faam, loopt zware beschadiging op als een stordige heftruckchauffeur 'een vorkje mee prikt' in de winterberging. John Dries uit Antwerpen, optimist van nature, ziet nog wat in dat hoopje ellende. Als na veel arbeid een piekfijne Pagadder (is Vlaams voor schelm, schavuit), opnieuw water ziet, dringen de zoons, dan 9 en 11 jaar, aan op een grote tocht.



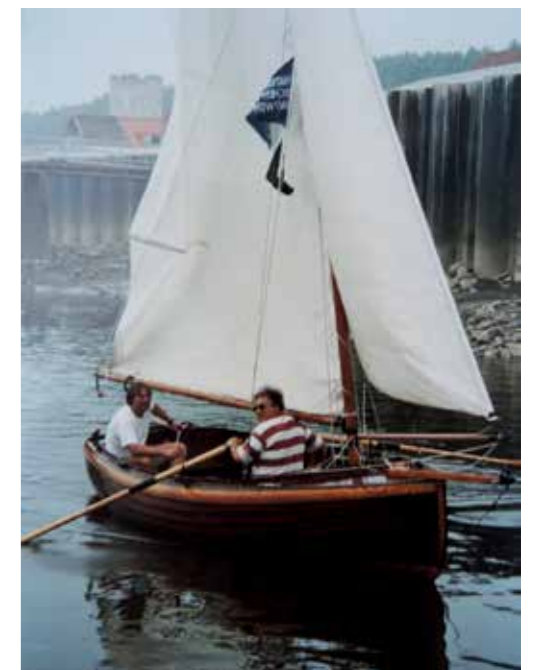
De Pagadder in actie

John ontwerpt een huif, zoals op een kar, als nachtelijk onderdak. Voor het geval van gastvrije oevers gaat een tentje mee. Van Antwerpen stroomopwaarts: via de oude Schelde, de wondermooie Leie op. Als het gezin aan boord slaapt onder de huif, daar zijn ze het gevieren unaniem over eens, is er niet veel plek over! Na twee weken willen de jongens over groot water terug. Bij de zeesluis in Terneuzen is het een drukte van belang. Veel wachtende binnenvaarders. Als de Scheldejol voorrang krijgt van de sluismeester maakt een binnenschipper duidelijk, in bewoordingen waarvan zelfs een pagadder van zou blozen, dat zo'n pestbootje daar niet thuishoort. Niettemin wordt stuurboord voorin vastgemaakt. Als ze achteruit kijken zien ze een heel grote boeg steeds dichterbij komen, maar hij stopt net op tijd. De boeg, net zo hoog als de mast van de jol, behoort toe aan een Zwitserse tanker van wel honderd meter. Als alle binnenvaarders in de sluis zijn, verschijnt een gezicht over de boeg, boven de Pagadder. De Zwitserse schipper maakt duidelijk dat het 'wel goed komt'... Als de deuren zich openen vaart de jol naar buiten, direct gevolgd door de Zwitser. Maar die stuurt scherp bakboord! Tot verbazing en opluchting van de bemanning van de Pagadder zien ze dat de Zwitser dwars voor de sluis gaat liggen: hij blokkeert de uitvaart van de anderen. Onmiddellijk draait de Pagadder in de wind, hijst het grootzeil, rolt er een rif in, valt af en bruist oostwaarts weg, de bemanning dankbaar zwaaiend naar de meevoelende Zwitser. Maar met de start van de jaren negentig wordt de publicitaire stilte rond de Scheldejol doorbroken. Dat mag ook wel als je onderhand tachtig wordt.

Mercator '94 en Dutch Classic Yacht Regatta '95

Geïnitieerd door Wim Johnson, dan adjunct-conservator van het Nationaal Scheepvaart Museum te Antwerpen, wordt de Scheldejol Emile grondig opgeknapt en krijgt het eervolle predicaat "Varend Museumsschip". Het zal de opmaat zijn voor nieuw elan!

Wim Johnson aan het roer van de Emile





Onderscheiding voor de jol Emile

Het derde leven voor de Scheldejol

Haar honderdste verjaardag is net voorbij: we zijn wat laat met dit artikel. Maar voor de Scheldejol wordt het nooit te laat! Op de jaarlijkse WaterkAnt te Antwerpen is zij steeds weer de Parel aan de Kroon, zo laat de officiële informatie weten. Bronnen hebben mij ingefluisterd, dat als iemand de restauratie van die oude jol in de schuur niet meer ziet zitten, dat er een zekere Vereniging Zonder Winstoogmerk is, die haar graag wil hebben om te restaureren. 'Tolerant' met name, heeft naast de fraaie restauraties van de hengsten Den Bruinen, Jan Korneel, Pegasus en de veerboot ANNE ook getoond het kleine te eren, met de voortreffelijke renovatie van de Twaalfvoetsjol Ivo. Wordt u, beste lezer, een Scheldejol aangeboden? Wat let u? Zij is karaktervol, parmantig en exclusief, maar ook een voorbeeld van maritiem erfgoed dat geldelijk en ruimtelijk beheersbaar is. Wat krijgt u verder? Prachtig zeilen, wedstrijden als u dat wilt, maar ook creatief schipperen en ten slotte, gelooft u me maar, een warme relatie er bij.

In Hellevoetsluis bij de DCYR '95



Jelle Joosse, donateur

Dit artikel verscheen eerder in het blad *Consent*, over de oude zeilvaart in het Schelde-stroomgebied.

In de winter van 1994 doet Pit de Jonge, watersportpublicist en organisator en schipper van de jol Bydand in de Spiegel der Zeilvaart een oproep tot een reünie in augustus met de viering van Mercator 400 jaar in Rupelmonde. De aansporing resulteert in zes deelnemers uit België en één uit Nederland. Twee wedstrijden worden er gevaren, 's morgens nog in de ochtendmist, in de middag in de zon voor talrijk publiek, zowel op de kant als op het water.

Wedstrijd in Rupelmonde



Oude tijden herleven! In oktober daarop vindt een bespreking plaats voor toekomstige plannen in Het Steen, aan de kade in Antwerpen. Of 't het succes van de reünie was of iets anders, weet ik niet, maar, ongehinderd door rollenspelen met voorzitters, statuten en andere formaliteiten, wordt het een heel vrolijke avond. Er worden ook nieuwe plannen gesmeed. Een volgend treffen, waar ik als ex-bezitter waarnemer bij ben, is de Dutch Classic Yacht Regatta '95 te Hellevoetsluis. Vier jollen doen mee. Het vanouds volle wedstrijdprogramma van vier dagen met acht wedstrijden is wat getemperd. De zaterdagmiddag blijft de vloot binnen; zo heeft het flanerend publiek ook wat te zien. Veel deelnemers vinden het wel prettig, eindelijk tijd om bij te komen en te 'loungen' in de kuip. Scheldejollers hebben die behoeften niet zo. Die vinden andere dingen leuk, zoals even naar Stellendam zeilen om daar garnalen te kopen. Het aangename met het lekkere combineren, zogezegd. Kracht vijf met venijnige uithalen uit het zuidwesten. De loungende meute kijkt verbaasd op als ze de jollen met bemanning in oliepak met vest zien vertrekken.

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 Gilbert de Bruin van de Albatross.

De Classic Week met de Albatross

Hoe was onze reis naar Duitsland, vroeg onze Duitse buurman in de haven. Nou, eerst over de A1 en dan de A6... Hij keek niet begrijpend. Ja, door de Elbetunnel! Huh? Onbegrip sloeg om in verbijstering. Op een vrachtauto. Ach so... Toen we vervolgens uitlegden, dat we niet zo van de Duitse Bocht houden en dat de Albatross licht is gebouwd, knikte hij instemmend. Nee, de Duitse Bocht is geen vaarwater voor een boot die eigenlijk in de Scherenkust thuis hoort. Het was ook niet voor het eerst, dat we de Albatross over de weg lieten vervoeren. We hebben haar zo opgehaald uit Noorwegen. In 2008 zijn we naar Stockholm geweest, hebben onze zusterschepen bezocht en dit bezoek gecombineerd met het feest van 100 jaar Scherenkruiserklasse. In 2010 hebben we voor het eerst meegedaan met de Classic Week in Duitsland en Denemarken. Weer naar Stockholm in 2012 voor de 100-jarige herdenking van de Olympische Spelen in Nynashamn en nu voor de 3e editie van de Freundisch Kreis Classische Yachten Classic week.

De Classic Week in 2010 was erg gezellig, dus, zodra we de aankondiging lazen voor 2013, begonnen we met plannen maken voor een nieuwe vakantie in de Oostzee.

Glimmend gelakt, 'selbst gepflegt'

In de winter werd Albatross met extra zorg geschilderd, want ze moest goed voor de dag komen tussen al die prachtig onderhouden Duitse jachten. 'Werft gepflegt', zeggen de Duitsers dan; waarmee ze bedoelen dat de boot de gehele winter door een professionele botenbouwer onderhanden genomen wordt op een klassieke houtwerf, bijvoorbeeld ergens langs de Schlei of de Elbe.

Glimmend gelakt werd ze eind april te water gelaten. Waarna de mast erop werd gezet en alles aan boord gebracht om in mei nog te genieten van wat vakantie dagen en om onze reis verder voor te bereiden. Eind mei ging de mast er al weer af om ingepakt te worden voor transport. In Huizen op de jachthaven kijken ze er al niet meer

van op, als we een knipkaart voor de kraan aanvragen. En transporteur Van de Wetering heeft Albatross al meer kilometers over de weg vervoerd, dan wij er mijlen mee hebben gezeild. In Duitsland bij Sporthaven Geltingmole herkennen ze ons ook, zelfs na vier jaar. En zo wordt in Gelting aan de ZO zijde van de Flensburgerfjord op Pinksterzaterdag de mast er weer op gezet. Het is prachtig weer en erg druk op de haven. Als alles is in- en uitgepakt, genieten we op het terras aan de voormalige veerhaven van een heerlijk diner.

Fjord in fjord uit

We hebben nu twee weken vakantie, waarvan de eerste voor ons zelf en de tweede voor de Classic Week. Sonderborg ligt pal noord van Gelting en is de eerste Deense haven die we aandoen. Veel drukte door het vrije Pinksterweekend, 's avonds wordt overal gebarbequed. Met oostenwind zeilen we de Alssund op naar het noorden. We komen veel zeilschepen tegen die weer naar het zuiden varen aan het eind van hun vrije weekend, we hebben veel bekijks. Via het idyllische Dyvig, zeilen we met oostenwind de Aabenraa fjord in. Hoevel Aabenraa een flinke industriehaven heeft is het een leuk stadje. Met westenwind weer terug richting Sonderborg. We gaan de Flensborger fjord in tot Marina Minde. Dit is een moderne jachthaven net in Denemarken, die zelfs op de Hiswa klanten werft.

Vrijdagmiddag komen we aan in Flensburg. We bekijken alle schepen die er al liggen. Verschillende herkennen we van de vorige editie. We krijgen een tas met startnummer, programma en de speciale kaartjes waarmee we onder andere elke ochtend kunnen ontbijten. 's Morgens worden we bij het palaver begroet door Olivier Berking, die al jaren de stuwende is kracht achter de wedstrijden in Flensburg. Het is een stralende dag en het geeft een geweldig gevoel om tussen die mooie jachten rond te varen.



1.



2.



3.



4.



5.



6.

1. De geconcentreerde stuurvrouw Yvette
2. Yvette op de kade in Sonderborg
3. Feest in de hal van de Berking werf
4. De Albatross in de haven van de Kieler Yacht Club
5. De 'onhandige' prijs
6. De Albatross kruist op met een gaffelgetuigde 12- meter klasse en een draak

Gehamerd Stirling zilver

Er zijn 5 starts voor 16 klassen. Van imposante 12-meters tot kleine jollen.

De wedstrijd start goed, maar het laatste kruisrak verprutsen we. We eindigen in de middenmoot.

's Avonds is er feest in de hal van de Berking werf, een enorme hal, met in een hoekje een 12m in aanbouw. Ergens tegen de wand hangt een 6m en nog een paar maritieme attributen. Er wordt ruimschoots bier en wijn geschonken en er wordt gegeten aan lange tafels, die gemaakt zijn van enorme ongeschaafde planken mahonie.

Midden in de feestzaal staat het duurste model BMW in de Stirling editie. Waar normaal notenhout zit, heeft de firma Robbe & Berking nu gehamerd Stirling zilver aangebracht. De hoofdsponsor is BMW. De avond wordt afgesloten door een trio met een showpianist, die op een piano speelt, die kan dansen op zijn poten! De taxidienst brengt ons met grote BMW's terug naar de haven. Leuk bedacht en zeer gewaardeerd door de deelnemers.

Terug bij de boot ga ik toch nog even kijken hoe het Nederlands elftal speelt. Verbaasd zie ik de laatste minuten: 5-1. Wie had dat gedacht. Als Hollanders worden we door de Duitsers bewonderend bekeken.

Zondags varen we met zeer weinig wind naar Sonderborg. Met z'n allen onder spinaker de Flensburger fjord uit. Op de kade, bij het kasteel van Sonderborg, zijn kunstenaars beelden aan het maken uit grote stukken boom. Niet met hamer en beitel, maar met kettingzagen. Dat geeft veel herrie, waar ze zelf niet zoveel last van hebben, omdat ze grote oorbeschermers dragen. Gelukkig liggen we ver genoeg weg, maar het is wel een wonderlijke entourage voor al die houten jachten.

Alle records verbroken

We starten maandag voor de wind voor één lang rak naar de ingang van de Schlei. We vallen precies in het startschot. Iedereen was al

druk met spinakers, wij wachten even tot we vrij zijn, hijsen en weg zijn we. Het gaat perfect, we lopen snel weg en blijven voor. We breken al onze records: 7,8kn onder spi, met een gemiddelde boven de 7kn. Het geeft een enorme kick. Op het laatst moet de spi er af en worden we toch nog voorbijgelopen door een boot uit een andere klasse, maar het kan de pret niet drukken.

In Kappeln worden we gastvrij ontvangen met visbroodjes en bier. 's Avonds is de 'Suppentour'. Je krijgt een lepel, waarmee je bij ruim 15 restaurants voor twee Euro hun speciale soep kunt eten. Met een groepje Duitse echtparen besluiten we meteen naar het beste visrestaurant te gaan. Twee Euro voor hun bouillabaisse is niet veel, 6,50 voor een glas witte wijn compenseert. We eten ons rond en hebben een erg gezellig avond.

Waar zullen we al die prijzen laten?

Op de Schlei zeilen we met erg lichte wind. We varen erg geconcentreerd. Waar andere boten, na weer een windschifting, volledig de weg kwijt raken, hijsen wij gewoon nog een keer de spi en maken we nog een gijp. Het loont. Na ruim vier uur drijfzeilen worden we eerste. De prijsuitreiking is wat chaotisch, maar gezellig, daar op het gras voor het clubhuis. De wedstrijd van maandag hebben we ook gewonnen in onze klasse. Alleen hadden ze ons niet zien finishen, we waren te vroeg! Alles komt goed, we krijgen een ankerlijn van ruim 60m en een stuk oud roerbeslag. Alle prijzen zijn door een lokale werf gemaakt uit een teakhouten voet met een stuk oud ijzer erop geschroefd. Unica dat wel, maar wat onhandig aan boord, voor de rest van de week.

Een goed ontbijt doet wonderen

Met alle schepen varen we naar Eckernförde. In de fjord kruisen we gezamenlijk op met twee enorme gaffelgetuigde 12-meters. Het ziet er prachtig uit. Ze lopen harder dan wij, maar niet erg hoog, zodat we er lang van kunnen genieten. In Eckernförde liggen we wat ver-

deeld over de haven. Yvette heeft erg last van haar knie. Het vorig weekend had ze die al verdraaid, maar nu wordt het erger. Omdat het de volgende dag hard gaat waaien, besluiten we niet te starten en een dokter te zoeken. Het waait inderdaad hard en veel schepen blijven in de haven. De dokter taped de knie in, zodat Yvette weer wat makkelijker kan bewegen. Het ontbijt is elke dag verzorgd, maar hier is het heel bijzonder. Er zijn allerlei lokale biologische kazen, jam, brood, muesli, fruit en diverse soorten thee en natuurlijk gebakken ei. Omdat we niet starten hebben we alle tijd om er van te genieten.

Een Club met historie

Op vrijdag zeilen we met z'n allen naar de British Kiel Yachtclub. Het waait minder en we blijven onder de hoge wal. BKY is British territory in Duitsland, dus hebben we een Engels gastvlaggetje meegenomen. We liggen in twee rijen achter elkaar in enorme boxen. 's Avonds is de traditionele bbq, die wordt afgesloten met Engels bier of oploskoffie naar keuze.

De afsluitende wedstrijd is achter in de Kielerfjord. Midden tussen de veerboten, loodsen en parken. De wind is, net als de vorige keer in 2010, erg vlagerig. Bovendien is het druk met (Hollandse) charterschepen die mensen rondvaren langs de Kieler Woche. Het is lastig varen in het beperkte vaarwater, met ook nog een vloot marine sloepen, die een race zeilen en ons kruisen. Er steekt een enorme veerboot dwars over en natuurlijk nog een stuk of 100 andere klassiekers die willen winnen. Het is een vermoeiende dag en het resultaat is niet bijzonder. Maar voldaan meren we af bij de Kieler Yacht Club. Het grote eindfeest is in het clubhuis. Een club met een historie die teruggaat tot de Duitse keizer. Het gebouw heeft een overeenkomstige grandeur en dus kleden we ons voor de gelegenheid. Het is een mooi feest met een uitgebreid buffet, live muziek en de grote prijsuitreiking.

Juiste beslissing bevestigd

Zondagmorgen gaan we vroeg weg, om voor het toenemen van de wind, naar de Schlei te zeilen. Als we de fjord uitvaren krijgen we, behalve de wind, ook de golven tegen. Het blijkt meer dan we dachten en we goed vinden voor Albatross. We draaien om en zien later ook de startschepen van de Kieler Woche weer terugvaren; er wordt vandaag niet gestart. We zeilen terug naar de, inmiddels weer lege, British Kiel Yachtclub.

We gaan naar huis, om drie weken te werken en laten Albatross achter in Kiel. In de tijd dat ik de auto ga halen in Gelting (waar we begonnen), komt de scherenkruiser Tresang de haven binnen en naast ons liggen. Zij zijn nog een paar uur langer doorgegaan, tegen de golven in. Resultaat: gebroken spanten en lekkage. Yvette helpt ze met een verlengsnoer voor de pomp. We hebben een juiste beslissing genomen om terug te gaan. Deze dame van 75 jaar is meer geschikt voor de Scherenkust.

Na drie weken keren we terug en zeilen vervolgens nog eens drie weken rond ten zuiden van Fyn en in de Kleine Belt. We trekken een paar dagen op met Bas en Marie José van de Fortuijn. De hele vakantie oostenwind en 25 graden! Slechts één dag een paar druppels regen en twee dagen te harde wind. Bruinvissen zwemmen mee op. We gaan weer sparen voor een volgende keer. Hier is Albatross in haar element.

Ik geef het estafettestokje door aan Bennie van Dijk van de Blauwe Reiger

Het Jonge Schaap,

Houtzaagmolen aan de Zaanse Schans te Zaandam

*Eiken, iepen, grenen, lariks of essen windgezaagd....
een aantrekkelijk alternatief voor industrieel gezaagd hout.*

Oud hout, te mooi voor de kachel

Mijn ouderlijk huis aan de Dijk in Enkhuizen is door mijn broer gekocht en wordt door hem grondig verbouwd. De voorgevel is daarbij geheel vernieuwd. De oude gevel had een zwaar eiken garageportaal. De eiken balk en kolommen zijn in stukken vrijgekomen en opgeslagen. Mijn kachel heeft er afgelopen winter lekker van gebrand. Tijdens het zagen en kloven kwam ik er achter dat het eigenlijk zonde was om dit fraaie hout in de kachel te verstoken.

Een bestemming voor de overgebleven stukken was snel gevonden. Mijn zoon, net in het bezit van een nieuw huis, wilde wel een nieuwe tafel. Maar hoe krijg je eiken balken met afmetingen van 15 X 25 cm en 25 X 35 cm in hanteerbare stukken gezaagd?

Verskillende houthandels zijn gebeld. Zij zagen het niet zitten om hun widiazagen aan het gebruikte materiaal bloot te stellen. Suggesties als: 'probeer het eens bij een zagende molen', heb ik dus maar opgevolgd. Nog werkende houtzaagmolens zijn bijvoorbeeld 'De Rat' in IJlst, 'De Heesterboom' in Leiden en 'Het Jonge Schaap' in Zaandam.

Ik heb molenaar Tim Doeves van 'Het Jonge Schaap' benaderd. In eerste instantie was hij ook wat huiverig om het hout te zagen. Uiteindelijk wilde hij het wel doen, op voorwaarde dat hij het hout wilde inspecteren op aanwezigheid van stalen en ijzeren onderdelen en dat, als er iets gevonden zou worden, ik het zelf zou verwijderen. Een bijzondere kennismaking volgde.

De wind doet het werk

'Het Jonge Schaap' is tussen 2005 en 2007 aan de Kalverringdijk op de Zaanse Schans gebouwd en zaagt sinds 2008 slechts op windkracht. De houtzaagmolen is een replica van de in 1942 gesloopte originele molen aan het West-Zijdeveld. Molenkenner en molenteenaar Anton Sipman heeft de molen voor het slopen nauwkeurig ingemeten, getekend en gedocumenteerd. Dit is de basis geweest voor de herbouw.

De Zaanstreek is het oudste industriegebied van Nederland. Tot rond 1800 werkten er ongeveer 1000 molens. Rond 1920 waren er nog ongeveer 20 over. Stoommachines en verbrandingsmotoren hebben de molens de das om gedaan. De Vereniging De Zaanse Molen, met 4000 deels actieve leden, opgericht in 1925 om dit industrieel erfgoed voor het nageslacht te behouden, beheert nu een dertiental industriemolens. De bovenkruisende houtzaagmolen 'Het Jonge Schaap', een replica, is de nieuwste aanwinst van de vereniging. De overige twaalf molens zijn Rijksmonumenten.

Een zelfvoorzienende molen

Toen ik op een zaterdagmiddag in de regen aan de Kalverringdijk met mijn eikenhout aankwam, werd ik meteen geholpen en raakte ik onder de indruk van wat ik hoorde en zag. Zeven dagen in de week, tweehonderd dagen in het jaar, zaagt men hier hout. De molen wordt

gerund door anderhalve betaalde kracht en door zeventig vrijwilligers. Zonder enige subsidie. Inkomsten komen uit zagen, bezoekers en verkoop van hout, boeken, foto's en film. In een aangebouwde expositieruimte kun je onder het genot van chocomelk, koffie of thee, de herbouw van de molen beleven. Op de molen zelf word je door enthousiaste vrijwilligers geïnformeerd hoe het allemaal werkt en zie je het wonder van het zagen. Op het erf kun je hout uitzoeken. In de aangrenzende Zaan liggen de stammen te wateren.

Een aantal weken later was mijn hout gezaagd en heb ik het opgehaald. Onfortuinlijk bleken er in een deel nog spijkers en schroeven te zitten. Wat dat betekend heeft voor het zaagblad is duidelijk op de foto te zien.

'Trek het schaap over de dam'

Bijzonder interessant is de volgende historie over het Jonge Schaap project. Hoe realiseert een behoudsvereniging een project van bijna twee miljoen euro? Ik heb de twee oud-bestuursleden van de Vereniging de Zaanse Molen en de Stichting Het Jonge Schaap bezocht in Wormerveer. Zij vertellen mij enthousiast het volgende verhaal:

In 1998 startte mevrouw Hosselenberg, wethouder van de gemeente Zaanstad, met de campagne 'Trek het schaap over de dam', om zo de herbouw van molen 'Het Jonge Schaap' van de grond te krijgen. Met een budget van tweehonderdduizend euro werd een campagne gestart om anderhalf miljoen euro op te halen. Na twee jaar was er van het budget nog twintig duizend euro over en geen cent opgehaald. Zij heeft toen de Vereniging de Zaanse Molen benaderd, met het verzoek het project over te nemen. Na een moeilijke afweging besloot de vereniging om op het verzoek in te gaan.

Voor het goede begrip eerst enige uitleg over de betrokken organisaties. Stichting de Zaanse Schans is een stichting, opgericht door de gemeente Zaandam, met als doel de typische Zaanse bouwstijlen, als een buitenmuseum, te behouden. Ze is eind jaren vijftig, begin jaren zestig gestart met het verplaatsen en herbouwen van typerende Zaanse woningen/gebouwen aan de Zaan. De Vereniging de Zaanse Molen is een levend begrip onder de Zaankanters. De vereniging beheert een drietal stichtingen om het financiële risico van de vereniging te spreiden. De stichtingen zijn: Het Molenmuseum (exploitatie museum), de Windmolencompagnie (exploitatie van de vijf molens aan de Schans) en de Stichting Het Jonge Schaap (realisatie herbouw houtzaagmolen).

Een zestal mensen van de vereniging is actief bezig geweest met fondswerving voor de Stichting Het Jonge Schaap. Vooral de gepensioneerde heren Pieter van Nieuwburg en Theo Hallingse, hebben zich hiervoor ingezet.

Zaankanters op de bres voor cultureel erfgoed

De vereniging startte in 2000, met de toezegging van de gemeente Zaanstad, dat een miljoen gulden op de begroting van de gemeente zou worden gereserveerd voor het project.

Een volgende mijlpaal werd bereikt in het najaar van 2002, toen de provincie een bedrag van bijna negenhonderdduizend euro beschikbaar stelde voor het project. Dit geld kwam uit het Finh Fonds, dat na de verkoop van NUON is opgericht. Veel bedrijven, fondsen, stichtingen en particulieren sloten zich aan bij dit initiatief, met giften en toezeggingen van materialen. Bijzonder in deze werving was bijvoorbeeld de uitgifte van parten voor molenonderdelen. Je kon dus als part de zeilen van de molen, de vangstok, de krukas, etc kopen. Hoe de Molencultuur leeft rond Zaandam illustreren de volgende schenkingen:

- De Zaanse Scheeps- en Bootwerkersvereniging Eensgezindheid wordt opgeheven en het positieve saldo komt ten bate van de molen;
- Vissersclub Het gouden Baarsje verkoopt haar clubhuis en 50% van de opbrengst is voor de molen;
- Een in Australië wonende Zaandammer verkoopt zijn huis en 10% van de opbrengst is voor de molen;
- Een jubilaris met een 40-jarig dienstverband schenkt zijn cadeau aan de molen;
- De Stichting tot het Behoud van Molenerfgoed in Noord-Holland en Friesland, die niet in de publiciteit wil treden, dempt gedurende het hele proces financiële tegenvallers en fungeert als reddende engel.

De herbouw wordt een feit

In 2003 plempt men aan de Schans al een stuk water tot bouwgrond en in 2004 begint de openbare aanbestedingsprocedure van de herbouw. De combinatie Hillen en Roosen met de Saendijkse Molenmakerij wint de opdracht. In twee jaar tijd wordt de molen gerealiseerd. Men kan tijdens het bouwen de bouwplaats bezoeken.

Nog steeds verrast door wat ik er heb meegemaakt, schrijf ik dit stukje voor Scherp Gesneden. De DVD over de bouw en het draaien en werken van de molen is indrukwekkend. Het ambachtelijk timmerwerk en meubelmakerswerk aan de molen, zijn houten tandwielen, assen en remmen laten je het vernuft van onze Gouden Eeuwers zien.

Ik hoop dat vele VKSJ-ers de weg naar 'Het Jonge Schaap' vinden. De molen werkt tenslotte ook op zeilen en je kunt er met de boot komen.

Enkele kengetallen van de molen:

- Op jaarbasis wordt 200 m3 boomhout verzaagd tot 100 m3 constructiehout.
- De molen trekt 80.000 bezoekers per jaar.
- Met een set zagen kan 80 m. gezaagd worden, voordat ze weer geslepen moeten worden.
- Bij de molen werken 1,5 FTE betaalde krachten en 70 vrijwilligers.

Gerrit Klooster.

Foto's: Ollie Klooster (kleinzoon).
Houtzaagmolen: het Jonge Schaap,
Kalverringdijk 31A, Zaanse Schans, 1509 BT Zaandam.
Tel.: 075 6401377 / 06 40281539.
E-mail: houtzaagmolen@hetjongeschaap.nl

Het Jonge Schaap van boven



Er kan hout worden gekocht



Model van een zaagraam in de molen



Zaag: voordat Gerrit langskwam



In Gerrits hout bleken spijkers en schroeven te zitten



Zaag: nadat Gerrits hout gezaagd is

Kielen, Spanten, Zeilvoering en Rating

Inmiddels varen we al weer jaren met ons ratingsysteem. Er zijn nog best wel vragen die antwoord behoeven en er zijn ontwikkelingen die aandacht en aanpassing vragen. Ook de ontwikkeling van de samenwerking met derden, zoals de Polyclassics, de BKPJ en de OGA vraagt om afstemming. Tenslotte is het noodzakelijk om deelname aan externe wedstrijden met VKSJ-schepen en schepen die tot de VKSJ-vloot zouden kunnen behoren, gestructureerd te faciliteren. Dat kan met ons rating-systeem, maar voorwaarde is dat we dan wat ruis wegnemen en rekening houden met de scheeps- en uitrustingsvormen van schepen die buiten de VKSJ-populatie zullen moeten worden gerated. Schepen met een VKSJ-rating vormen in Nederland immers een klasse bij Flevo, Delta en 24-Uurs, waarbij de klasse voorschriften feitelijk gelijk zijn aan de toelatingseisen van de VKSJ. De rating die is gebaseerd op voorkomen, maten, gewichten en uitrusting van de schepen is in feite de individuele uitwerking daarvan per schip.

Kiel en romp

Allereerst is er nog steeds verwarring rond het door ons in de rating gehanteerde begrip "lange kiel", dat waarschijnlijk het gevolg is van de in het spraakgebruik veel voorkomende woord "langkieler", waarmee bedoeld wordt dat het roer aan de achterzijde van de kiel is bevestigd. Om nog meer spraakverwarring te voorkomen een uitwerking van twee basis kiel-roer configuraties: roer vast aan kiel en het roer gescheiden van de kiel.

Deze basisvormen laten zich als volgt verbijzonderen:

- een schip met een steile steven en een rechte kiel van voor tot achter (roerkoning) heeft een kotterkiel (factor 0,98);
- een schip met een onder het voorschip weggesneden kiel waaraan het roer is bevestigd heeft een lange kiel (factor 1,00);
- een schip met onder het voorschip weggesneden kiel, met de kiel en het roer gescheiden heeft een korte kiel, met roer aan scheg (factor 1,025) of een geheel vrijstaand balansroer. (factor 1,05);
- bij bovengenoemde kielvormen kan ook nog een ophaalbaar midzwaard zijn toegepast. In dat geval wordt de kielfactor met 0,97 vermenigvuldigd;
- tenslotte zijn er nog verschillende vormen van ballast kiel: we kennen de kimkielen (daarvoor wordt de kielfactor vermenigvuldigd met 0,92), de vinkiel (de kielfactor wordt vermenigvuldigd met 1,02), de geïntegreerde kiel (kielfactor wordt vermenigvuldigd met 1,02), de vleugelkiel (idem 1,02) en de torpedokiel (met 1,05). Zie schetsen 6, 7, 8, 9 en 10;
- wij houden nog geen rekening met dubbele roeren, zwenk-kielen en steekzwaarden zoals bij de VOLVO Oceanrace.

Als toelichting zij verwezen naar de bijgaande scheepsteekeningen. Met dank aan: De Zeilsport, 1968, E.G. van de Stadt,

pionier in jachtontwerpen en Principles of Yacht Design, Larson, Eliason en Orych. Hiermee is aangetoond dat voor het verkrijgen van de juiste rating een duidelijke overzichtsfoto van het onderwaterschip een eerste vereiste is.

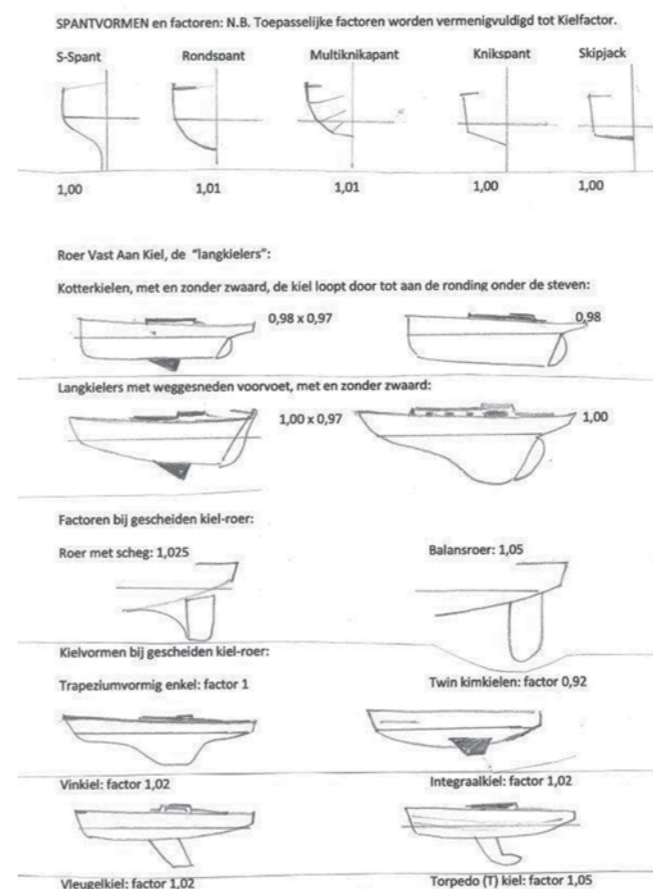
Verder blijft de werking van de kielfactor binnen de systematiek hetzelfde, zijn alleen de benamingen aangepast aan het spraakgebruik en wordt onderscheid gemaakt naar meer kenmerken, zoals te onderscheiden spantvormen. We hebben daar tot op heden nog geen ratingaspect van gemaakt, hoewel dat eigenlijk wel zou moeten. We hebben het voornemen om bij rondspanten en (multi) knikspanten in de berekening mee te nemen dat zij een aangebouwde kiel hebben en daardoor in relatie tot de waterverplaatsing een geringer nat oppervlak kennen en ook de ongunstige waterverplaatsing ter hoogte van de kielaanzet missen. Wij schatten het effect ervan op een waarde van 1,01, welke als toegevoegde factor moet worden opgenomen in de ratingformule.

Zeilvoering

Zeilers zijn inventief. Wedstrijdzeilers zijn pragmatisch en regels zijn interpreteerbaar. Rating en wedstrijdregels moeten helder zijn en streng worden nageleefd door de Rating- en de Wedstrijdcommissie. Organisatoren van externe wedstrijden verwachten dit ook van ons.

Over de aan de windse zeilvoering is geen discussie. Een grootzeil is een grootzeil, de schipper bepaalt zelf of hij of zij reeft respectievelijk het topzeil aan dek houdt. Helemaal helder. Binnen de rating zonder spinakervergoeding mogen alle voorzeilen gevoerd worden die gebruikt worden bij het opkruisen en die passen bij de maten van de voordriehoek (bepaald door de I- en de J-maat). Slimme mensen willen dan zonder spinakerrating voor de wind tegelijkertijd alle fokken hijsen waarmee ze aan de wind kunnen varen, maar dat zijn slimme mensen, die zeker slim genoeg zijn om de bedoeling van de regel te begrijpen. Het gaat dus niet om een wedstrijd zoveel mogelijk zeilen hijsen aan één mast, maar een wedstrijd zeilen onder de rating die van toepassing is. Zonder spinakerrating vaar je alleen met je zeilen die je aan de wind gebruikt, PUNT! Wil je meer, dan vaar je onder een spinakerrating. Daar staat tegenover dat je met een spinakerrating meer mag. Je mag een spinaker varen, een genaker en natuurlijk mag je een tweede genua hijsen en deze vlieders naast je eerste fok of genua. Als het zinvol is mag je binnen je spinaker ook een fok laten staan. Dat is allemaal vrije keus, onder voorwaarde van de spinakerrating.

Nu zijn er naast spinakers die op een boom worden gevaren (legale boomlengte = J-maat) ook genakers die van het boegbeslag worden gevaren. Je ziet ook genakers die op een (uitschuif)spriet worden gevaren en tot slot zijn er inmiddels ook Code-o voorzeilen. Dit komt onder meer voor bij de ORC. Voor alle niet-kruisrakken zijn er inmiddels bijzeilen die over



Tekeningen van diverse onderwaterschepen

vrijwel het gehele spectrum van koersen aanzienlijke snelheids-winst genereren, tenminste dat is de claim van de zeilmakers. De ervaring leert dat deze zeilen stuk voor stuk inderdaad het voordeel brengen dat zij beloven. We kunnen daar op twee manieren mee omgaan: verbieden of raten. Verbieden is autoritair en niet wenselijk. Raten vraagt een tactische aanpak om een en ander niet te ingewikkeld te maken. Zelf zou ik de aanpak A kiezen.

A: Met de spinakerrating mag men in één wedstrijd met spinaker of genaker varen. Men kan dus kiezen. Wil men beide kunnen voeren, dan is voor beide de spinakerfactor van toepassing. De Code-o is een moderniteit die niet bij de klassiekers thuishoort. Desalniettemin zijn er schippers die deze noviteit graag gebruiken; daarvoor geldt dan ook de spinakerfactor. Maar het blijft kiezen: of het een of het andere zeil, niet meer dan één van deze zeilen per wedstrijd.

B: Wil men zowel de spinaker als de genaker in één wedstrijd kunnen inzetten, dan gaat de spinakerrating met een factor 1,02 omhoog. Wil men ook nog eens de Code-o kunnen zetten, dan is andermaal een ratingverhoging met de factor 1,02 het gevolg.

De laatste benadering leidt tot een onnodig ingewikkelde administratie voor de wedstrijdorganisatie, die ik niet zou willen adviseren. Wordt dit echter wel gewenst, dan zou de schipper bij het aanvragen van de voor het betreffende jaar geldende rating moeten opgeven met welke voorzeilen hij zou willen gebruiken in één wedstrijd. De Ratingcommissie kan dan de daarbij behorende waarden opgeven aan de wedstrijdorganisatie. Ter

illustratie: een boot met een spinakerrating van 1,05 die ook een genaker en nog eens een Code-o mag voeren heeft dan een rating met een totaal penalty van $1,05 \times 1,02 \times 1,02 = 1,094$. Is de boot 7/8 getuigd, bedraagt de totale factor $1,04 \times 1,02 \times 1,02 = 1,082$. Voor een getuigd 3/4 jacht belooft deze penalty $1,03 \times 1,02 \times 1,02 = 1,072$ (alle getallen op drie decimalen afgerond). Tenslotte is er, zoals hierboven al toegepast, nog een aanpassing nodig van de basis spinakerrating. Tot op heden kennen we twee varianten: de spinaker van top, waarvoor een factor geldt van 1,05, en de spinaker van 3/4, waarvoor de spinakerrating 1,03 bedraagt. Steeds meer zien we ook het 7/8e tuigage. Daarvoor wordt de spinakerrating 1,04.

Doek en snit van de zeilen

Verder zien we op klassieke schepen steeds vaker moderne zeilen met moderne doeksoorten. In principe is dat een keus van de schipper, maar wel een met gevolgen voor de rating. Tot op heden maken wij zowel qua snit als qua doeksoort onderscheid. De Ratingcommissie wil dat verder aanscherpen. Door het voordeel wat betreft de rating weg te nemen, beogen wij die antracietkleurige en glimmende gelamineerde zeilen toch enigszins te weren. Wat zijn de gevolgen voor de rating?

Per doeksoort:

- katoen: 0,80;
- dacron 1,00;
- vectran ingeweven: 1,03;
- mylar: 1,05;
- gegoten/zonder naden (3DL): 1,12.

Bovendien kijken we als vanouds de snit van de zeilen:

- rechte banen: 1,00;
- (tri)radiale snit: 1,03.

Deze waarden gelden voor voorzeil en grootzeil afzonderlijk. Het ontbreken van naden is meegenomen bij de doeksoorten.

Mastfactor

Als laatste punt is er een nadere verfijning van de mastfactor.

Wij kenden de volgende materiaalfactoren:

- hout: 1,00;
- aluminium: 1,03;
- carbonfibre: 1,05.

Ook hier ligt nadere verbijzondering in de rede, en wel als volgt:

- hout: 1,00;
- aluminium niet verjongd: 1,02;
- aluminium verjongd: 1,04;
- carbonfibre: 1,06.

Daarmee sluiten wij aan bij het verschil in belastbaarheid, de stijfheid en ook het gewicht.

Met deze aanpassingen hoop ik een helder en eenduidig uitgangspunt te hebben gegeven voor de VKSJ-rating met ingang van het komend seizoen. De rating wordt op de nieuwe website toegepast.

Maarten Lampe

Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

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



HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

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

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

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL

F.O.N.V. perikelen en scheepregistratie

Belevenissen rond de landelijke Registratie Mobiel Erfgoed

Afgelopen jaar is onze vereniging weer toegetreden tot de F.O.N.V. De Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen is de belangenbehartiger van Monumentaal Varend Erfgoed, dus onder meer van de VKSJ, naar de overheid toe. Op een inspirerende brainstormvergadering in het voorjaar, waar alle aangesloten clubs bij aanwezig waren, is besloten dat er uiterlijk dit jaar een centraal register van Varende Monumenten gerealiseerd wordt.

Er is echter in monumentenland veel aan de hand. Ons huidige kabinet heeft besloten de monumentenwet te veranderen, c.q. een ordinaire bezuiniging operatie uit te voeren en dus geen cent meer in varend erfgoed te steken. Voor een goed begrip, Nederland is uniek in de wereld. Nergens wordt zoveel gedaan, door uitsluitend particulieren, aan het in stand houden van een zeer gevarieerde collectie schepen, schuiten, stoomboten, vissersvaartuigen en jachten. In de rest van de wereld wordt dit als een overheidstaak ervaren en uitgevoerd op zeer bescheiden schaal.

Er is vanuit de landelijke overheid de stichting "Mobiële Collectie Nederland" (MCN) opgericht. Deze stichting streeft naar een Nationaal Register Mobiel Erfgoed van waaruit met steun van het VSB fonds en het Nationaal Restauratie Fonds het behoud van monumentaal mobiel erfgoed ondersteund kan worden. De F.O.N.V. zou hier een taak in kunnen krijgen, door middel van het maken van zo'n register. Dit proces is gestart maar verloopt uiterst stroperig.

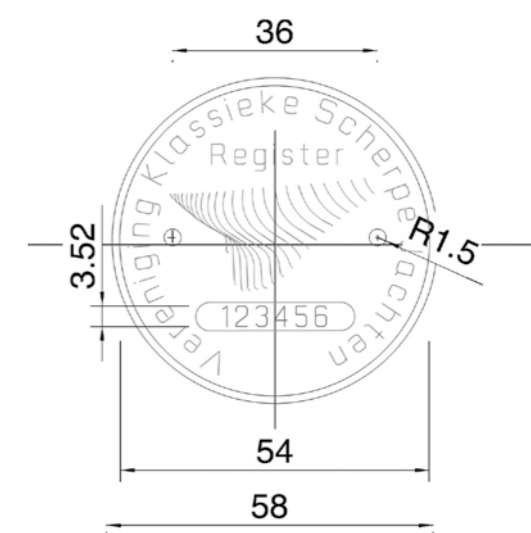
Ons verenigingsbestuur heeft daarom besloten zelf een start te maken met een eigen VKSJ-register, dat alsnog door de F.O.N.V. gebruikt zou kunnen worden. De inhoud van het register is:

- ontwerpnaam, ontwerper en ontwerpjaar van het schip;
- bouwer met bouwjaar van het schip;
- afmetingen;
- constructiewijze;
- geschiedenis van het schip;
- vermeldenswaardige bijzonderheden.

Hierbij is het idee naar boven gekomen om elk VKSJ-schip van een uniek messing/brons plaatje te voorzien, dat verwijst naar het register. Het plaatje zou permanent aan het schip bevestigd moeten worden en een permanent onderdeel van het schip moeten zijn. Bij verwisseling van eigenaren is er dan altijd een terugkoppeling naar het VKSJ-register.

Het bestuur vraagt de leden dit register te ondersteunen door het unieke registratiekenmerk te kopen. Bij een afname van circa 200 stuks bedragen de kosten hiervoor 12.75. Om het financiële risico uit te sluiten vraagt het bestuur de leden zich hiervoor aan te melden. Op dit moment zijn er ongeveer honderd leden die dit al ondersteunen. Aanmelden kan door een e-mail te sturen naar: penningmeester@vksj.nl met vermelding van naam en scheepsnaam. De aanmelding verplicht je om bij voldoende afname het plaatje te kopen. Bij voldoende afname krijg je van het bestuur een e-mail om het bedrag over te maken en wordt het unieke registratieplaatje je toegezonden. Het monteren in je schip rest dan nog. De opzet van het plaatje is de onderstaande tekening.

Gerrit Klooster



DIAMETER +/- 60 MM., DIKTE 2MM.
TEKSTEN RELIËF
RAND 1,7 MM.
LANGWERPIG VLAK IS VOOR HET IN TE FREZEN
UNIEKE VKSJ NUMMER

Vroeger

Steeds vaker merk ik dat het woord 'vroeger' door mij meer en meer gebezigd wordt en dan vooral in de trant dat veel zaken/dingen beter waren. Ook schijn ik een soort dinosaurius in de Nederlandse taal te worden, door woorden te gebruiken die blijkbaar voor de jeugd onbekend zijn. Aan mijn buurjongetje van acht werd gevraagd wat een fluitketel was, hij kende het woord niet. "Logisch," zei zijn vader tegen de dame van het consultatiebureau, "wij hebben een waterkoker..." Laatst zat mijn dochter een kruiswoordraadsel op te lossen en daarin werd de afkorting gevraagd van grammofoonplaat, zij vroeg aan mij of dat een GP was, waarop ik antwoordde dat de afkorting LP moest zijn; daar had ze nog nooit van gehoord.....

Dit geldt ook voor de tv-programma's van vandaag de dag. U en ik keken naar één van de acht, een quiz waarin mensen met een normale intelligentie een aantal vragen moesten beantwoorden, wat opdrachten moesten uitvoeren en uiteindelijk de winnaar aan de lopende band zat waarbij de ultieme prijs de kleuren-tv was. Nu komen er mensen op de tv in quizzen die nauwelijks foutloos hun naam kunnen schrijven, onverstaanbaar zijn, uitermate trots op hun domheid waarna de grootste randdebiel een hoofdprijs krijgt die gerelateerd is aan hun domheid; hoe dommer, hoe groter de prijs.

Waarom begin ik hiermee? Welnu in de watersport zie ik eenzelfde beeld. U en ik hebben klassieke schepen, boten gemaakt om te zeilen en desgewenst kan er ook in geslapen worden. Slank, lange overhangen, mooie lijnen, één motor met het aantal pk's in verhouding tot de boot, geen boegschroef en we hijsen gewoon het grootzeil.

We weten wat het woord zeeg betekent, we kennen een aantal knopen, weten een beetje hoe het hoort op het water en kennen de voorrangsregels. Ja toch? Meneer, mevrouw, u en ik zijn fossielen. Niet meer van deze tijd. Een modern zeiljacht heeft een motor met 2x het benodigde aantal pk's, een boegschroef, twee stuurwielen, rolgrootzeil en op een boot van 10 meter zijn genoeg slaapplekken voor een voetbalelftal. Oh ja, en als je wilt kan je er ook mee zeilen. Zelfs de Waterkampioen, toch van oorsprong een blad dat traditie, mooie zeiljachten en smaak -al valt daar natuurlijk niet over te twisten-, hoog in zijn vaandel had staan, is de weg volkomen kwijt. Laatst las ik daar een artikel over een open zeilboot van een meter of 9 met de naam van een edelsteen waar men helemaal lyrisch over was: het werd gekenschetst als een daysailer! Het 'jacht' was uitgerust met twee carbonstuurwielen en werd te koop aangeboden voor een vanaf-weggeefprijs van 150.000 euro: duur dagje zeilen.....

Echter u en ik hoeven zich over deze uitwassen niet langer meer druk te maken, daar er mijns inziens over 15 jaar toch geen zeilsport meer in Nederland is. Of bent u wel jonger dan 50? Nee, over 15 jaar zijn er op de Nederlandse wateren alleen nog sloepen te vinden met vlaggen die even lang zijn als de sloep, motorvermogens waarmee je probleemloos een tanker kunt slepen en bevaren door schippers die een droge sherry prevaleren boven een nat pak.

Met weemoed denk ik wel eens terug aan toen ik jong was en mijn eerste LP kocht. De LP heette Vroeger of Later en was van Robert Long, dat was vroeger, nu is het later.

JACK SPARROW

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 Ramon van Leeuwen (DCYR liaison)		kees.van.aalst@online.nl wvdam@tiscali.nl r.van.leeuwen@topdesk.nl
Ledenadministratie Chiel Zumpolle		leden@vksj.nl
Toelatingscommissie Govert Munter Dick ten Cate Maarten Lampe	071-3018041	toelating@vksj.nl
Wedstrijdcommissie Noord Klaas Troost Maurits van Sabben Hielke Jousma Ron Valent		wedstrijden@vksj.nl
Technische commissie Benno Rexwinkel technische vraagbaak Ries Lievens		techniek@vksj.nl
Evenementencommissie Noord vacature		
Evenementencommissie Zuid Marc de Nies	06-47940377	evenementenzuid@vksj.nl
Ratingcommissie Maarten Lampe Gilbert de Bruin Sander Bakker	071-3018041 020-4422103 015-3612710	rating@vksj.nl
Redactiecommissie Scherp Gesneden Ada Kerkstra Jeroen Montauban Marjan Fortuin	0517-852508	sg@vksj.nl sg@vksj.nl sg@vksj.nl
Webmaster Jan Kraak		website@vksj.nl
Webredactie vacature Robert van der Bilt		webredactie@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		

ADVERTENTIE



ZEILMAKERIJ MOLENAAR
ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

producent en leverancier van topmerken

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

QUANTUM
LIEFDE BELIEN DEEST

DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND
VERKOOP EN LEVERINGEN GESCHIEDEN ONDER DE VOORWAARDEN VAN DE SZS WELKE ZIJN GEDEPONEERD TER CRIFTE VAN DE ABRONDISSEMENTSRECHTERAAR TE UTRECHT OP 4 SEPTEMBER 1992 ONDER NUMMER 205/92

Gratis E-magazine voor klassieke zeilers

Per 1 januari 2015 start het nieuwe E-magazine *de CLASSIC Zeiler*. Dit internet tijdschrift is de voortzetting van het twee jaar bestaande *de PolyClassic Zeiler*. Richtte de PolyClassic Zeiler zich op liefhebbers van klassieke polyester zeiljachten, de Classic Zeiler is er voor geïnteresseerden in zowel houten, stalen en polyester klassieke zeiljachten.

Het magazine wordt uitgegeven door OldSalt Watersportpublicaties en is te downloaden van www.oldsaltwatersport.nl. Voor een gratis abonnement kan men zich opgeven bij info@oldsaltwatersport.nl

Abonnees van de Polyclassic Zeiler hoeven zich niet nogmaals te abonneren.

Advertentie tarieven VKSJ 2015

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**
Tarieven gelden voor een kalenderjaar	

Magazine Scherp Gesneden

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

Website www.vksj.nl

Bezoek:	circa 200.000 hits en 7000 visits per maand
Prijs:	per kalenderjaar of per periode (= jaartarief * dagen/365)
Plaatsing:	advertentie 202/74 pix rechts op de homepage
Aanlevering:	in .jpg of .doc formaat, anders: overleg met webredactie
Contact:	webredactie: vacature, Jan Kraak en Robert van der Bilt email: webredactie@vksj.nl

Financiële afhandeling rekening

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

* Niet-Leden adverteerders 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 adverteerders 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" wordt gerestaureerd.

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