

Scherp Gesneden

nr
04

JAARGANG 33, DECEMBER 2015

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

De reis van de Poolvos
van Amsterdam naar Lelystad

Restauratie Poolvos in beeld

Met de wind mee
door het Noord-Oostzee Kanaal

Hurum Classic Boat Festival 2015



VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2016

17 januari

Nieuwjaarsreceptie

in de Mastenbar op het terrein van de Compagnieshaven te Enkhuizen. Tijd: 14.00 – 17.00 uur. Zie voor meer informatie elders in dit blad.

31 januari

Lezing over EHBO aan boord.

Plaats: WV Aalsmeer, Uiterweg 155, 1431 AD Aalsmeer. Aanvang: 14.00 uur

7 februari

Algemene Leden Vergadering.

Plaats: WV Aalsmeer, Uiterweg 155, 1431 AD Aalsmeer. Aanvang: 13.00 uur. Zaal open vanaf 12.00 uur

16 – 20 maart

Hiswa Klassiek.

De VKSJ zal hier weer met een mooie stand aanwezig zijn. Vrijwilligers gezocht om de stand te bemannen.

Opgeven bij Kees van Aalst: kees.van.aalst@online.nl

26 of 27 maart

Bezoek aan de KNRM in IJmuiden.

Nadere informatie volgt.

Gepland

Lezing van Cees Brooshoofd over zijn Rondje Groot Britannië met de Vlieter. Nadere informatie volgt.

Tot nu toe zijn de volgende zomerevenementen bekend:

14 – 16 mei

Pinksterwedstrijden op de Westeinder Plassen, georganiseerd door WV Aalsmeer in samenwerking met de VKSJ

25 – 26 juni

Browse Classic's Regatta 2016, Brouwershaven. Voor meer informatie: www.bcr-regatta.nl

29 juni – 3 juli

Delf Sail in Delfzijl. De Federatie Erfgoed Nederland organiseert een aanbrengtocht van Veere naar de Stad Groningen onder het motto Zwaan kleef aan. De tocht start in Veere op 17 juni. Voor meer informatie zie VKSJ-website. Inschrijven vanaf 1 januari bij Cees van Dongen tel: 0113-562833 of 06-51340139 of via de website www.delfsail.nl Voor meer informatie zie VKSJ-website.

Zodra de data bekend zijn van het Openingsweekeinde Noord, de Verjaardag van de VKSJ, 'Meet en Greet' in Schokkerhaven en het Sluitingsweekeind in Hoorn, wordt dat op de VKSJ-website vermeld.

Noteer deze data in uw agenda!

REDACTIONEEL



Jachthavens en gemeenten worden steeds vaker geconfronteerd met achtergelaten boten. Op de site Zeilen.nl las ik dat er een internationale conferentie wordt georganiseerd waar experts uit 25 landen komen om te praten over een oplossing voor dit groeiende economische en ecologische probleem. De Branchorganisatie Hiswa verwacht dat er binnen nu en 15 jaar er in totaal zo'n 75.000 sloopboten zullen zijn in Nederland, omdat de vele polyester boten die werden verkocht in de jaren '70 en '80 langzaam hun economische waarde verliezen.

Bij het lezen van dit bericht realiseer ik me hoe belangrijk de VKSJ is als behoudsvereniging van Klassieke Scherpe Jachten. Mooie houten en stalen jachten worden met bloed, zweet en tranen gerestaureerd en onderhouden door de leden, zoals blijkt uit de vele interviews die Gerrit Klooster voor Scherp Gesneden optekent. Het betreft restauraties van schepen die van een veel oudere datum zijn dan die door de Hiswa wordt genoemd. Dankzij de vele inspanningen van de eigenaren worden deze schepen voor de sloop behoed en komen we op het water nog steeds mooie schepen tegen tussen alle veelal in seriegebouwde polyester jachten.

Vanuit het behoudsoogpunt is het ook heel belangrijk dat Akko Kalma, Hielke Jousma en Hugo Kroeze tijdens de ALV het initiatief hebben genomen om de Restauratieprijs van de VKSJ weer nieuw leven in te blazen. Ook al staat de (geld)prijs niet in verhouding tot de kosten van een restauratie, het is wel een blijk van waardering voor al het verrichtte werk.

Gelukkig zijn er ook in een aantal landen om ons heen zusterverenigingen die hetzelfde nastreven. In dit nummer staat een verslag van Ron Valent over een evenement ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Klassisk Treseiler Klubben (KTK) in Noorwegen. Prachtige houten klassieke scherpe jachten die drie dagen volop wedstrijdzeilden en veel publiek trokken.

Een van de foto's laat zien dat een 8 Meter tijdens dat evenement uitsluitend door jongeren wordt bemand en met veel plezier. Ik werd op slag jaloers. Allereerst omdat ik dat op die leeftijd ook wel had gewild, maar ook omdat ik dacht 'Waarom hebben we dat bij de VKSJ niet?' In het kader van het behoud van onze klassieke jachten, vind ik dat de VKSJ moet nadenken over hoe we jongeren enthousiast kunnen maken voor het zeilen met onze schepen. Belangrijk daarbij is dat we in ogenschouw nemen wat jongeren zelf willen. Het jeugdbeleid van het vorige bestuur is naar mijn idee o.a. mislukt omdat het teveel 'top down' was en er meteen een ingewikkeld restauratieproject van de jeugd werd verwacht. Een geleidelijker weg lijkt mij beter waarbij het zeilenthousiasme op klassieke scherpe jachten een eerste stap is. Als het Foppe de Haan lukt om bij sc Heerenveen de jonge spelers weer aan de praat te krijgen, dan moet de VKSJ dat toch ook voor elkaar kunnen krijgen?

Tot slot vind ik dat er weer winterevenementen moeten komen, waar lezingen over aspecten van onderhoud en restauratie worden gegeven, waar leden en donateurs vragen kunnen stellen en informatie uit kunnen wisselen over onderhouds- en restauratieproblemen.

Als de VKSJ deze goede voornemens ter hand neemt in het nieuwe jaar, dan wordt de kans groter dat we op den duur ons varend erfgoed over kunnen dragen aan de volgende generatie in plaats van aan de sloper.

Namens de redactie wens ik U een voorspoedig 2016 toe!

ADA KERKSTRA, REDACTEUR

Inhoud

Bestuursseinen	4
VKSJ nieuwjaarsreceptie	4
Nieuwe leden	6
Geweldig sluitingsweekend Hoorn	8
De reis van de Poolvos van Amsterdam naar Lelystad	10
Restauratie Scheepsonderhoud, de hobby van Jeroen Montauban	12
Restauratie Poolvos in beeld	16
Met de wind mee Door het Noord-Oostzee Kanaal	18
Boordrecept	21
Lezingen winterseizoen WV Aalsmeer	21
Scherp Gesneden Estafette Enthousiast 16m2 wedstrijdzeiler	22
Hurum Classic Boat Festival 2015 festival in Noorwegen	26
Colofon	30

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



www.ruparo.nl

DE LEDENADMINISTRATIE

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

Ledenadministratie VKSJ
Sander Bakker
Kerkweg 52, 2641 GE Pijnacker

Foto cover: Jeloën, een 5 meterlange spitsgatter uit 1915. Foto: Ron Valent

Bestuursseinen

Eeuwigheid

Eeuwigheid is een lange tijd en helaas heb je maar een mensenleven de tijd om de omvang te kunnen overdenken. Tijdens die overdenkingperiode worden veel activiteiten ondernomen zoals het uitoefenen van de passie voor oude schepen. Het in de vaart houden van een zeilend vaartuig dat een groot en bijna overheersend onderdeel van het leven geworden is. Daarnaast schrijft de tijd voort, gaan de kinderen het huis uit, worden we ouder en strammer. Maar de liefde voor het oude schip lijkt eeuwig.

Parallel daaraan vormt een groep mensen het bestuur van de vereniging, dat naast bovenstaande activiteiten, ook nog de organisatie en administratie van de vereniging op zich neemt. Deze mensen zullen dit niet voor eeuwig kunnen doen en dienen daarom regelmatig vervangen te worden. Het is dan ook aan de leden om zich af te vragen of het huidige bestuur voldoet aan de gestelde verwachtingen en eisen.

Het is niet verstandig te wachten totdat er een bestuursfunctie vrijkomt en dan, tijdens de ALV, even snel de hand opsteken 'ik doe het dan wel'. Bedenk dat het bestuur gebaseerd

is op onderling respect en vertrouwen. Opeens een 'vreemde eend' in het bestuur kan een negatief effect veroorzaken. Het is dan ook verstandig om kandidaten mee te laten draaien, zodat beide partijen en voordat de ALV een beslissing neemt, weten wat voor vlees ze in de kuip hebben. Het zal dan ook duidelijk zijn dat beide partijen, ALV en bestuur, de kandidaat moeten accepteren voor die functie.

Dus als u er voor voelt een bestuursfunctie te vervullen, meldt u dan aan bij ondergetekende, want dan kunt u als aspirant bestuurslid alvast meedraaien in het bestuur.

Verder is het van essentieel belang dat er zoveel mogelijk leden op de ALV aanwezig zijn om hun stem te laten horen. Niet alleen positieve geluiden, maar zeker ook negatieve. Want van de laatste leren we het meest.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

VKSJ Nieuwjaarsreceptie

De nieuwjaarsreceptie van de VKSJ zal worden gehouden op **17 januari van 14.00 tot 17.00 uur** in de Mastenbar van de Compagnieshaven te Enkhuizen.

Adres: **Compagnieshaven 3, 1601 ZA Enkhuizen.**

Parkeren op het terrein van de Compagnieshaven waar de Mastenbar aan het Krabbersgat is gevestigd. Kaartje uit de parkeerautomaat trekken om de slagboom van het parkeerterrein te openen. Bij vertrek wordt het kaartje door het restaurant geactiveerd zodat de slagboom weer opent. Dus het kaartje moet worden bewaard tot het vertrek.

Een tip voor de liefhebbers: Bezoek voorafgaand aan de Nieuwjaarsreceptie het Binnenmuseum van het Zuiderzeemuseum. Open vanaf 10.00 uur. Entreekosten 7,50 p/p of museumjaarkaart.

Buiten de vaste tentoonstelling is er dan een speciale tentoonstelling van de schilderijen van Springer. Bezoekadres: Wierdijk 18, 1601 LA Enkhuizen. Parkeerterrein Compagnieshaven is tegenover het Binnenmuseum.

Vanaf het station Enkhuizen is het ongeveer 10 min. lopen naar de Mastenbar. Om de haven langs de Drommedaris over de Drommedarisbrug, dan rechts door de Bocht over de Blauwpoortsbrug links, langs de muur van het Krabbersgat. Dan is links de ingang van het museum of rechts door de ingang van het parkeerterrein of (even verder) door het Staverse poortje naar de Mastenbar.

Eventueel kunnen mensen die slecht ter been zijn afgehaald worden van het station als ze zich daarvoor tijdig aanmelden op nummer 06.22.53.29.59 van Marianne de Wit.

We hopen op een grote opkomst!
Het VKSJ-bestuur

Overlijden Siem Kroes

Eerbetoon aan Siem Kroes. Foto: Ronald Grootjen



Op 17 september j.l. is Siem Kroes op 91 jarige leeftijd, aan boord van zijn woonark naast de werf, overleden. Omdat er veel leden met een Kroes-ontwerp rondvaren en hij een bekende figuur in de klassieke jachtbouw was, vond ik het passend een korte necrologie in de Scherp Gesneden te plaatsen.

Siem kampte de laatste jaren met een afnemende gezondheid en een sterk verminderd gezichtsvermogen. Vooral dat laatste heeft hem het meest belemmerd om zijn geliefde zeilsport tot het laatste moment te kunnen beoefenen. Twee jaar geleden zeilden hij en zijn vrouw Hennie nog regelmatig met hun geliefde Thor op het IJsselmeer.

Siem was een geducht wedstrijdzeiler. Als je de uitslagenlijsten van wedstrijden uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw bekijkt, dan prijkt de Jupiter, die Siem samen met zijn broer Gait zeilde, bovenaan op menig evenement. Ook werd er vaak naar Engeland gezeild. Eerst met zijn broer, later met zijn gezin. De tochten werden in de beginjaren zonder motor ondernomen en natuurlijk met de navigatiemiddelen van die tijd, d.w.z. alleen met een sleeplog en een kompas.

Er moest vanzelfsprekend ook gewerkt worden. Zo zijn ze een keer na een korte vakantie in Engeland naar Nederland terug gevaren. Omdat het weekend erop weer een wedstrijd in Engeland werd gehouden waar ze graag aan mee wilden doen, zijn ze op de donderdagavond daarvoor opnieuw 'even' overgestoken. Op de vraag van de Engelsen: "Zijn jullie er nog?", was het antwoord: "Nee we zijn er weer!" Dit typeert de passie voor het zeilen van Siem.

Hij had tot op het laatste moment een fabelachtig geheugen en kende nog alle schepen, met hun bijzonderheden, die op de werf zijn gebouwd, tot in de kleinste details. Dat waren er tijdens zijn werkzame leven zo'n negentig, voornamelijk overnaadse jachten, waarvan de meeste nog steeds rondvaren en meestal in een uitstekende staat verkeren. Ook dat typeert Siem. Alles moest perfect in orde zijn.

Wij hebben tijdens de jaarlijkse sluitingstocht van de werf, Siem geëerd, door in kiellinie langs de Thor te varen en natuurlijk bij het passeren de fok te strijken. Een laatste groet aan een bijzonder mens!

Jack Leisink, Compaen

Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2016 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.

Nieuwe Leden

In de vorige Scherp Gesneden werd vermeld dat de toelatingscommissie dertien schepen had beoordeeld en toegelaten. Vanwege de zomervakantie waren er toen nog geen toelatingsrapporten. Inmiddels zijn er twee rapporten gereed.

Noorderlicht

Over de *Noorderlicht*, een houten s-spant ontworpen en gebouwd door Kroes in Kampen met als eigenaar Janco Lindenbergh zegt de toelatingscommissie het volgende: "Dit prachtig Kroes ontwerp uit 1968 is sinds 2014 in het bezit van de huidige eigenaar. Het kits getuigde en overnaads gebouwde kielmidzwaard schip is in 1976 bij de Kroeswerf te Kampen te water gelaten onder de naam Gouden Grendel en heeft daarna lange tijd de naam Charibdys gehad. Inmiddels is de naam wederom gewijzigd in Noorderlicht. Vroeger geloofden veel zeelieden dat het veranderen van de scheepsnaam ongeluk bracht. In werkelijkheid was het meestal zo dat een reder bij de bouw van een nieuw schip ook de naam 'meenam' waardoor het oude, vaak niet meer goed onderhouden schip, door de nieuwe eigenaar wel van een nieuwe naam moest worden voorzien. Het ongeluk werd dus in feite veroorzaakt door het slechte onderhoud.

Bij de *Noorderlicht* is hier natuurlijk geen sprake van. Het schip is door de huidige eigenaar in tip-top conditie overgenomen van de vorige eigenaren. Voor zover de foto's ons laten zien, ziet het schip er goed onderhouden uit. Van dit type zijn eerder de *Zevensprong*, nu de *God en Godin* en de *Dodona* te water gelaten. Sterk gebouwd en functioneel uitgerust. Schepen zoals *Gait Kroes* ze graag zag. De witgeschilderde romp en blank gelakte gangboord en opbouw is een combinatie die we vaak zien bij Kroes schepen en het moet gezegd worden: het staat ook goed. De buiskap is gelukkig van beperkte afmeting.



NOORDERLICHT

De beoordeling

Het spreekt vanzelf dat een schip uit de Kroes-stal uitstekend past binnen de toelatingscriteria die de VKSJ stelt. We heten de *Noorderlicht* en haar eigenaar dan ook hartelijk welkom bij de VKSJ en hopen hem met zijn schip vaak tegen te komen bij de diverse VKSJ-evenementen."

Noordster

Ook de *Noordster*, een stalen 50m2 Seefahrtkreuzer ontworpen in 1939 door Arthur Tiller en gebouwd door De Vries Lentsch Het Fort Nieuwendam werd door de commissie positief beoordeeld:

"Opgegeven is dat de *Noordster* ca. 8 ton weegt bij een waterlijn van ca 8,50 meter en dat komt wel overeen met de lengte van het schip (12.60 meter). De foto's leren dat het een mooi ontwerp is met lange overhangen. Zij is reeds bekend binnen onze vereniging als varend monument nummer 771, cat. A. Het schip is te water gegaan als de 'Noordster' en heeft van de huidige eigenaar opnieuw die naam gekregen. Bij de IOR meting kreeg ze nummer H 42. Het ontwerp was oorspronkelijk voor houten schepen. De Vries Lentsch en Van de Stadt hebben het ontwerp gezamenlijk voor staalbouw aangepast. De romp is van 4 mm staal en blind geklonken. Dek, opbouw en kuip zijn van aluminium,



NOORDSTER



ONDERWATERSCHIP NOORDSTER

eveneens geklonken. Het schip is van 1986 tot 1991 in fasen gerestaureerd en gerenoveerd. Bijzonder is het onderwaterschip achter het roer. Ten einde het water beter te kunnen lossen is het erg vlak. De voorvoet is extreem weggesneden. De grootste breedte van de romp ligt op de waterlijn. De stahoogte is 1.65 tot 1.80 m. Met 6 slaappleatsen is het een prachtig familieschip.

Arthur Tiller is een bekend Duits ontwerper voornamelijk in de Kruiserklasse. Het is bekend dat kruisers staan voor snel, maar niet iedereen realiseert zich waardoor dat komt. De meesten van ons weten wel dat snelheid vooral met l.w.l. te maken heeft, maar waarom boten met gelijke waterlijnlengtes vaak onderling qua snelheid verschillen is niet altijd voor een ieder even logisch. Het zal duidelijk zijn dat snelheid mede bevorderd wordt door een relatief lage weerstand. Weerstand valt bij zeiljachten in twee aspecten uiteen: wrijvingsweerstand, die met het natoppervlak van de boot te maken heeft en golfweerstand, die vooral door de waterverplaatsing van de boot veroorzaakt wordt. Kruisers zijn per definitie gebouwd op snelheid; andere aspecten, zoals ultieme zeewaardigheid, stahoogte, accommodatie en andere comforteisen zijn daaraan ondergeschikt. In grote lijnen was de enige beperkende maatregel binnen de klasseformule de maximaal toegestane hoeveelheid zeiloppervlak; de overige maten waren in grote lijnen min of meer vrij. Met andere woorden: als er binnen een wedstrijdformule aan de romp weinig beperkende maatregelen worden opgelegd dan krijgt men dus automatisch een romp als die van een scherenkruiser.

De beoordeling

De *Noordster* valt met 1939 als bouwjaar ofwel onder de categorie Vintage ofwel binnen de Vintage Historical klasse. Om tot een indeling in een der bovengenoemde klassen te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de Vintage klasse; eventueel geconstateerde afwijkingen in esthetica t.o.v. deze stijl bepalen in welke andere klasse het schip eventueel dient te worden geplaatst. Wil het schip in aanmerking komen om in de Vintage klasse geplaatst te worden dan dient er bij het ontwerp (en uitvoering) sprake te zijn van een ongestoorde esthetische balans tussen de vormgeving van het schip en zijn gebruiksdoeleinden; anders gezegd: de gebruiksdoeleinden mogen bij

het ontwerp niet geleid hebben tot een onbalans in de (ongeschreven) esthetische verhoudingen, zoals deze vanuit het (vooroorlogse) perspectief werden beleefd.

Het gaat hier om de balans die moet worden gevonden in de verhouding van de overhangen tot de L.O.A.; de zeeg die gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding van het L.O.A./L.W.L.; het minimum vrijboord in relatie tot de L.W.L.; de verhouding van de lengte van de opbouw t.o.v. de L.O.A.; de hoogte van de opbouw t.o.v. het minimum vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondenhok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondenhok t.o.v. het minimum vrijboord.

Conclusies

Met betrekking tot de *Noordster* kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp vrijwel geheel aan de bovengenoemde klassieke verhoudingsgetallen voldoet, zonder dat de bouwer concessies heeft gedaan m.b.t. de esthetische verhoudingen voor een klassieke vorm van de opbouw.

De *Noordster* is een mooi bewaard exemplaar van een bijzondere klasse. Zonder twijfel valt ze binnen de Vintage klasse en het is een geluk dat wij haar binnen onze vereniging kunnen behouden.

We willen dan ook een positief advies aan het bestuur uitbrengen met betrekking tot het lidmaatschap van dit schip; we beschouwen de *Noordster* als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit de dertiger jaren en zijn blij dat dit schip binnen de gelederen van de vereniging blijft. Wij wensen de eigenaar Neil Smith veel zeilgenot toe en heten ook hem van harte welkom binnen onze vereniging."

Dick ten Cate, Maarten Lampe, Govert Munter en Gert van Soest, Toelatingscommissie

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

Geweldig Sluitingsweekend Hoorn

Vrijdag 25 t/m Zondag 27 september 2015

Weersverwachting: Zonnig NNO-NO 2-3, Lelystad 4.
OGA 10 schepen, BKPJ 5 schepen, VKSJ 18 schepen.



BKPJ, OGA en VKSJ in windstilte voor de start

Een flottielje zwanen deed ons uitgeleide op weg naar de wedstrijd. Foto: Cor Jansen

Barre natte tocht

Woensdag 23 september. De weerberichten vinden steeds meer buien uit, zodat het wel een heel natte tocht zal worden. Bovendien staat er een stevige wind, kracht 5-6. Na het inladen van de proviand en warme kleren, vertrokken we om 12.45 uur uit Loosdrecht, voor de zoveelste keer de Vecht af naar Muiden, een vier uur durende tocht, tenminste als alles mee zit met de 2 sluizen en 9 bruggen! Onderweg kregen we te maken met stevige buien en hagel, die afgewisseld werden door druilige regen. Nu, in het naseizoen, liep het op rolletjes tot aan Weesp. Daar wordt de Lange Brug gerenoveerd. Er ligt nu een soort schipbrug van pontons, die maar één keer per uur wordt bediend. Om 18.30 uur door de spoorbrug bij Weesp en dan wachten voor de A1 en de nieuwe brug van de gemeente Muiden, sinds een week in gebruik. Jawel, om 19.30 uur konden we, samen met een driemaster, door deze bruggen. Om 20.00 uur door de Grote Zeesluis bij Muiden en vonden we een overnachtingsplek bij de Koninklijke Roei- en Zeil Vereniging. We lagen aan de hogewal achter een heg, zodat de opstekende storm (ZW 7-8) 's nachts over ons heen raasde. Het wrak van de houten driemaster Elisabeth Smit is in staat van ontbinding en de hoofdmast ligt nu overboord.

Donderdag lagen we verwaaid in de haven van Muiden. Dan maar het Muiderslot bezoeken, wat zeer de moeite waard was. Talloze spreekwoorden werden door de gids te berde gebracht. Met de hond in de pot; op je geld zitten, etc. Om 15.00 uur klaarde het wat op en nam de wind af tot ZW 3-4, met windstoten van 6-7 en we vertrokken met een bakstag windje, 2e rif, fok en kluiver en liepen 3 tot 6 knopen naar Volendam. Af en toe wat lichte mottige regen. Maar na het ronden van het Paard van Marken, gingen de hemelsluizen volledig open. Stortbuien en heerlijke windstoten, de regenkleding kon goed worden getest. We waren blij dat de hevige buien kort waren, maar we werden er wel kleddernat en koud van. Om 17.30 uur liepen we de haven van Volendam binnen en konden aan de hogewal een plekje vinden. Alle natte spullen opgehangen en naar de eettent op de hoek. Heerlijke warme soep en een gebakken visje, we kwamen weer helemaal bij.

Eindelijk zon

Vrijdag 12.05 uur: ZW-W 3-4, zon. We vertrokken met het prachtigste weer van de wereld en rap vlogen we naar Hoorn, waar we om 14.25 uur vast maakten langs de Radboud van Ome Cor. Cor verzorgde de borrel op de kant en was al met de voorbereidingen bezig. Om 19.00 uur begon het al behoorlijk vol te lopen met de Gaffers voorin de haven. Daarachter sorteerden de VKSJ en BKPJ schepen op lengte, wel 4 dik langs de kant. De schepen waren in topvorm door alle geslaagde verbeteringen en reparaties. De borrel was een succes en duurde tot diep in de kleine uurtjes. Iedereen heeft diep en zinnig bijgepraat over alle belevenissen van het afgelopen jaar. Ondertussen heel gezellig snoepend van alle happen, verdund met een drankje van o.a. een bijzondere jenever. Kortom de stemming zat er gelijk goed in.

De wedstrijd

Zaterdag: N-NO 1-2 (Lelystad 4, altijd een vraagteken). Om 10.00 uur palaver en iedereen was present. Start uitgesteld tot 12.00 uur. Peter van Dam had een schitterende baan uitgezet. Bij het verlaten van de haven werden we uitgeluid door een flottielje zwanen en de klanken van de vrouwelijke Jambe Band, die sloeg er stevig op los. Erik de Rode, met Hielke, fungeerde als startschip. Eerst de Gaffers om 12.00 uur, dan het Classic Polyester om 12.10 uur en vervolgens alle VKSJ-ers tegelijk om 12.20 uur. Dat was een heel drukke start, maar gelukkig viel de wind bijna helemaal weg en kon iedereen zich heel rustig over de startlijn bewegen of laten duwen. Dat gaf Hielke een extra handicap, want hij moest blijven wachten tot het laatste schip over de startlijn was gedreven. Anker op en boei ophalen. Op de terugweg van de X-boei zagen we dat Hielke was gestart en dat hij rap inhaalde. Gelukkig trok de wind een heel klein beetje aan, maar bij de volgende boei stortte die in. De zon scheen en prachtige wolkenpartijen dreven langs de hemel en wij dreven stuurloos naar de lagerwal. Bij iedere boei was het weer een verrassing wie er nu voor en achter ons waren. Nu zagen we velen voorbij komen en de boei ronden. Hé, hé, we kregen ook weer wind en voeren ver boven het veld naar de volgende boei.

De vrouwelijke Jambe Band sloeg er lustig op los. Foto: Cor Jansen

Het was een heel leuke beleving om als toerklasse nu ineens lekker tussen alle racers te varen en voor je uit de Gaffers te zien. Het was mooi technisch en tactisch varen in deze lichte wind, die kromp, ruimde, afnam en toenam en zeer variabel was. Om 16.04 uur klokten wij een afstand van 13 mijlen. Op het voorlaatste rak kwamen we de schepen tegen die voor ons waren. Toen hadden wij al een aardig idee dat we ergens in het midden zouden eindigen.

Borrelen, napraten en eten

Eenmaal weer aan de kant, die Cor de hele dag vrij had weten te houden, werd er, met voor ieder een drankje en nog een hapje, breed uitgemeten over wat er goed en slecht was gegaan. Iedereen was heel vrolijk over de mooie dag. Weinig wind hoort er nu eenmaal ook bij. Toch liet het zien dat veel schepen toch lekker blijven lopen met een lichte bries. In een soort ganzenpas vertrokken velen naar het clubhuis van Zeilvereniging de Karperskuyl, waar Ineke van de BKPJ ons welkom heette en een uitgebreide Thaise maaltijd voorschotelde, die Chinees bleek te zijn. In een uur werd die opgeschept en aan tafel van de OGA werd er echt opgeschept, waarna een geweldig dessert werd uitgevent. Hielke, de wedstrijdcommissaris, verdeelde de prijzen. Namens de OGA hield Joachim een prachtig verhaal. Voor de BKPJ hield Tineke een heel lollig verhaal over de 3 schepen die meevoeren die 1, 2 en 3 werden. Ook werd het succes van twee klassen van de VKSJ in één wedstrijd genoemd.

Van de racers kwam de Blue Bird als 1e over de finish, maar werd 3e in de gecorrigeerde uitslag. De Piet Hein werd 1e en de Sarcelle II 2e. Hielke betoogde dat de schepen waar de vrouwen aan de helm zaten sneller voeren, dan waar de mannen dat deden. Het was of ze wisten dat de wedstrijdcommissie nu eens ook vrouwelijke prijzen had gevonden. Zo werden de vrouwen in het zonnetje gezet met als 2e prijs Badzeep uit de Wereldwinkel en een blik lak voor Mevrouw Jan van Gendt en een Zilveren Zeilboothanger met een blik lak voor Mevrouw Regina. Hielke verwachtte wel dat de dames deze winter zelf de kwast ter hand zullen nemen. Voldaan ging iedereen te kooi.

Zondagmorgen. W-NW 3-4 (Lelystad 5). Al vroeg werden er motoren gestart en vertrok iedereen huiswaarts, Cor tevreden achterlatend. Hij had alles alweer opgeruimd. De Regina voer om 10.30 uur uit en wat zagen wij daar voor ons: Erik de Rode op een 15 minuten en Jan van Douwen met zijn Volksboot op 20 minuten voorsprong. Dat werd een mooie race naar het Paard. We moesten alle zeilen bijzetten en ter hoogte van Edam werd Erik de Rode ingelopen, waarna Hielke zijn spinaker hees. Vlak bij het Paard ging hij ons eindelijk toch weer voorbij en gezamenlijk voeren voor de wind richting Amsterdam. Dit bewees dat een spinaker harder gaat en dus een hogere rating moet hebben, dan wij voor de wind met onze twee fokken. Heel leuk om te zien. Jan van Douwen bleef tot het Paard ons voor, maar we kwamen behoorlijk in de buurt. Om 15.45 uur waren we voor Muiden en om 20.25 uur konden we pas door de spoorbrug bij Weesp. De ligplaats werd Weesp voor de Kroeg, waar ook de havenmeester zetelt. Een schitterende najaarsdag met een lekker windje 3-4. Maandagmorgen om 10.00 uur door de pontonbrug en om 14.00 uur vast in onze box. Uitpakken en naar huis. Een top weekend!

Fred de Jong a/b Regina

De reis van de Poolvos

Van Amsterdam naar Lelystad voor een tweede restauratie



boven: Nog bij de Levantkade
midden: Oranjesluizen
onder: Rustig volgend

Op een mooie en vooral rustige zondag in mei is de Poolvos van Amsterdam naar Lelystad gesleept. Met als doel, een loods, waarin de Poolvos geruime tijd zal verdwijnen om achterstallig onderhoud weg te werken en de boot verder af te bouwen, want dat is sinds de tewaterlating in het voorjaar van 2009 nog niet gebeurd.

De tewaterlating was een groot feest, negentien jaar restaureren werd afgesloten. Eindelijk konden we gaan varen met onze 'nieuwe' klassieker. Natuurlijk zouden er kinderziektes zijn, maar die horen erbij. Nog diezelfde dag de motor gestart en de zeilen gehesen. Vrijwel meteen bleek dat de motor het niet goed deed en dat de boot loefgierig was; later bleek pas hoe erg dat was en dat het verwachtte zeilplezier er danig door onder druk kwam te staan. Een aantal andere problemen speelden ook een rol, maar die laat ik hier nu buiten beschouwing. Tijdens de Dutch Classic van 2011 maakte de Poolvos in Hellevoetsluis haar opwachting, met een jonge enthousiaste crew voor wie gold dat er geen problemen zijn, maar slechts uitdagingen. Uitdagingen hebben ze genoeg gehad. Motorproblemen, elektrische problemen, een slecht werkende boegspriet die was bedoeld om de loefgierigheid tegen te gaan en niet in de laatste plaats een helmstok die loskwam van de roerkoning. Maar dat mocht de pret niet drukken; de ene helft van de tijd werd er gezeild en de andere helft gesleuteld, en een lol dat ze hebben gehad! Gelukkig is hun inspanning beloond met de toekenning van de pechprijs.

De aftakeling van een gracieuse 'Zwaan'

Daarna ging het snel achteruit met de Poolvos. Gevaren werd er nauwelijks meer, wel werden er motoren vervangen, maar zonder het gewenste resultaat. Het kwam niet tot het veranderen van het zeilplan om de loefgierigheid op te lossen. De boot lag mooi te zijn voor de Levantkade in Amsterdam en daar slaagde ze gelukkig goed in, want ondanks de duidelijk zichtbare aftakeling blijft het van een zekere afstand een plaatje, een gracieuse 'zwaan' in het water. Er moest snel iets gebeuren om ervoor te zorgen dat de aftakeling op enig moment onomkeerbaar zou zijn. Dan was de aanvankelijke redding van dit klassieke jacht voor niets geweest.

Verandering van eigenaar gaf de aanzet tot de jongste en voorlopig laatste reis van de Poolvos over 'groot' water. Die reis ging onder begeleiding omdat ze dat zelfstandig niet meer kon. Kreupel door een derde gesneuveld motorblok en door een afgebroken zaling van de diamantverstaging, moest er een sleepboot aan te pas komen voor de tocht over het Markermeer. De ideale sleepboot daarvoor was de Odin IV, die al eerder ervaring had op kunnen doen met het slepen van de Poolvos. Kon de Poolvos eerder nog zeilen, zij het erg loefgierig en moest er alleen bij sluizen en bruggen geholpen worden, nu was zelfstandig varen niet aan de orde. De mooie en vooral rustige zondag in mei bleek daarvoor zeer geschikt.

Een oude dame in verval van 6 meter

Met hulp van vrienden Frank en Claudia en oudste zoon Paul als extra bemanning, vertrokken we om 10.00 uur 's ochtends uit Amsterdam. In eerste instantie ging de Poolvos langszij om wat 'kunstwerken' te nemen. De bestuurbaarheid van de samenstelling viel niet tegen en het manoeuvreren in de Oranjesluis ging goed. Eenmaal op het IJmeer werd ze achter de Odin IV gehangen met gekruiste sleeplijnen en werd snelheid gemaakt. Met de genua bij gingen we met een gemiddelde snelheid van 4,5 knopen naar Lelystad. Het werd een gemoedelijke

tocht. We hebben het zelf niet kunnen zien, maar het moet een mooi gezicht zijn geweest, twee klassiekers achter elkaar; hadden we maar een drone met een camera tot onze beschikking gehad! In Lelystad was er nog een obstakel, namelijk de sluis die toegang geeft tot de Flevopolder met een verval van 6 meter. Gezamenlijk zakten we naar het niveau van onze eindbestemming. Daar werden we door bekenden hartelijk ontvangen.

Nu staat de Poolvos lekker binnen en is de mast al ontakeld. Na het zeilseizoen gaat het grote werk beginnen, in de eerste plaats het compleet leeghalen van de boot. Alles er uit om daarna weer op te bouwen. Gelukkig heeft er nooit een interieur ingezet, dat scheelt. Het is gevaarlijk om een planning te maken, ik weet maar al te goed hoe dat in de praktijk gaat, maar het zou leuk zijn om de 'nieuwe' Poolvos in 2017 tijdens de Dutch Classic opnieuw te presenteren en dan streven we niet naar de Pechprijs.

Jeroen Montauban

P.S.

Dit reisverslag was bedoeld voor het vorige nummer van Scherp Gesneden, maar omdat de kopij overvloedig binnenstroomde schoof het naar dit nummer door. Daardoor kan ik iets vertellen over de eerste werkzaamheden. Het zeilseizoen is voorbij; we hebben gezeild met de Odin IV, die nu volgegaten met antivries in het water ligt te wachten op de komende vorst. Intussen is de Poolvos aan de binnenkant gestript en de motor verwijderd. Dat klinkt eenvoudig, maar het was een hele klus. Gelukkig hoef ik het niet allemaal alleen te doen, mijn beide zonen helpen waar ze kunnen mee. Nu is er ruimte om schoon te maken, het lijkt wel of er zeevier binnen groeide, en de romp klaar te maken voor een nieuwe motor en interieur. Het duurt nog even, maar nu het schip kaal is lijkt de DC van 2017 binnen handbereik!

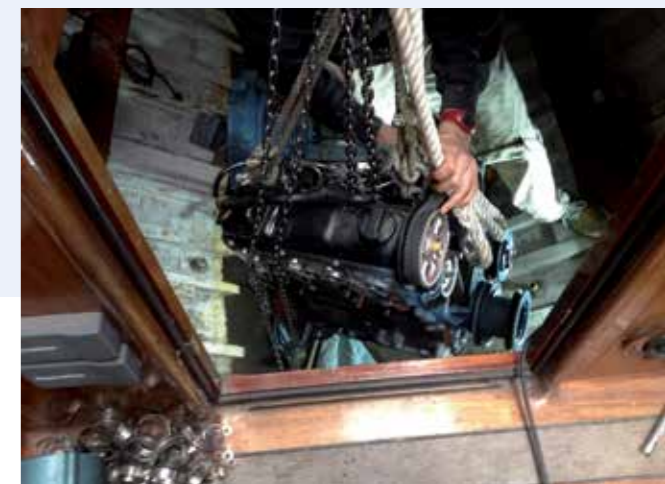
boven: Ongekend verval
midden 1: Een fijne loods
midden 2: De boot als werkplaats
onder: De motor wordt er uitgehaald



1



2



Scheepsonderhoud, de hobby van Jeroen Montauban

Eigenaren van klassieke schepen hebben soms verschillende intenties met hun schip. Er is een groep die varen het belangrijkste vindt en het onderhoud van hun schip als noodzakelijk ervaart. 'Ik heb een schip om er mee te varen' is hun credo. Er is echter ook een groep die restaureren en onderhouden als doel stelt naast het varen. 'Er is altijd wel iets te doen voordat er gevaren kan worden' is hun lijfspreuk. Jeroen behoort tot de laatste groep, zijn passie is het restaureren en onderhouden van schepen. Al vele decennia vult hij zijn vrije tijd op deze wijze in. Tijdens de sluitingstocht in Hoorn heb ik met Jeroen Montauban en Els Loeb afgesproken om hun leven met boten via dit interview te belichten.

Wie zijn Jeroen en Els?

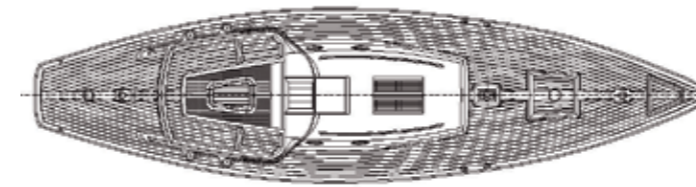
Beiden komen uit Purmerend, waar ze elkaar op de Rijksscholengemeenschap hebben leren kennen. Jeroen heeft bij de zeeverkeners in Landsmeer en op het IJ leren zeilen, varen en klussen; dat gebeurde met Eista vletten, met enige goede wil een soort stalen 16m2. Op de middelbare school heeft hij van het geld dat

hij verdiend had met bollen rapen, in 1971 een Schakel, de Odin I, gekocht. Hiermee zeilde hij rond Wormerveer. Moedig heeft hij Els toen eens meegevraagd om te gaan zeilen. Hoewel ze niet veel zin had in zo'n onbekend zeilavontuur, is ze op aanraden van haar moeder toch meegegaan. Jeroen, zenuwachtig, nu hij zijn 'vogeltje' in zijn 'kooitje' had, vergat de zelf ingebouwde zelflozers te sluiten, waardoor het kooitje nogal nat werd. Beiden zijn deze kennismakingstocht nog steeds niet vergeten. Na hun schooltijd zijn ze in Amsterdam gaan studeren. Jeroen volgde een lerarenopleiding Nederlands en Aardrijkskunde. Els volgde eerst een opleiding tot muziektherapeute en deed later de studie Psychologie. Jeroen is na zijn studie bij de gemeente Amsterdam gaan werken en werkt daar nog steeds als beleidsmedewerker op het onderwerp wonen. Els werkt op dit moment als psychotherapeut.

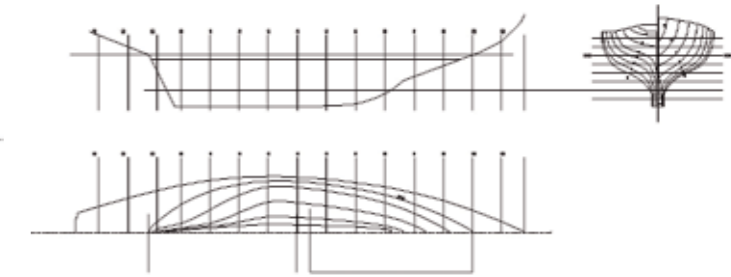
In 1981 zijn ze gaan samenwonen in Amsterdam en namen ze een kwart aandeel in een erg oude zestienkwadraat, waarmee ze op de Westeinderplas zeilden vanuit Jachthaven Stenhuis. Aanvankelijk beviel dat goed, maar uiteindelijk niet meer. De redenen daarvoor waren het strakke vaarschema en verschillen van inzicht in het noodzakelijke en wenselijke onderhoud van de boot. Na deze op zich positieve ervaring, kochten ze een Spanker, de Odin II, waarmee ze ook op de Westeinder zeilden, eveneens vanuit Jachthaven Stenhuis tot 1992 toen hun eerste zoon, Paul, werd geboren. Varen met een baby op een wankel Spanker was geen succes. Jeroen heeft nog steeds spijt van de verkoop van de Spanker, die hij na de aankoop helemaal had gerestaureerd.

Hoe is Jeroen in het restaureren van boten terecht gekomen?

In oktober 1992 viel Jeroens oog op een advertentie in de Echo. De stichting Orion vroeg vrijwilligers om mee te werken aan de restauratie van de Poolvos, die eind 1991 van een roemloos einde was gered. Net na de geboorte van hun eerste kind en zonder boot na de verkoop van de Spanker leek het een goed idee dat

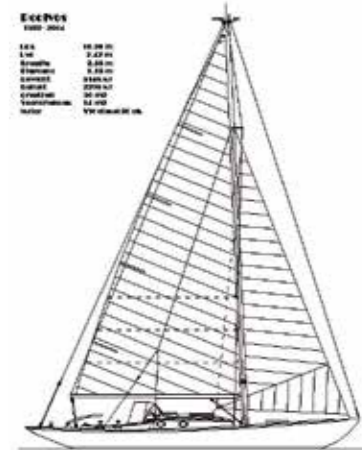


Bovenaanzicht Poolvos



Zijaanzicht Poolvos

Lijnenplan Poolvos



Jeroen ervaring ging opdoen met zo'n oude schuit. Eens in de twee weken op zondag werd er geklust in een oude loods van de KNSM op het KNSM-eiland in Amsterdam. Dat was dicht bij de andere kant van het IJ waar de Poolvos in 1922 is gebouwd op de werf 't Jacht van H. Bernhard en zn. in Nieuwendam. Alhoewel, van hard werken was de eerste jaren geen sprake omdat vrijwel gelijktijdig het café 'Kanis en Meiland' aan de Levantkade werd geopend; even een uurtje werken en dan snel naar de pooltafel!

De stichting Orion was opgericht met het doel de eenmaal gerestaureerde Poolvos in te zetten voor het zeilen met 'probleemjongeren'. Daarvan is, zoals later blijkt, niets van terecht gekomen. Uiteindelijk is de Poolvos in 2009, achttien jaar na de aanschaf, weer te water gelaten. Daaraan voorafgaand is er veel gebeurd rond de betrokkenheid van de sterk wisselende vrijwilligers en gedeeld eigendom.

Wat is je ervaring met deze stichting geweest?

"Het was vooral erg gezellig en toch heb ik er veel geleerd. Uiteindelijk was de aanpak met vrijwilligers te weinig gestructureerd. Iedereen kwam naar eigen inzicht en planmatig restaureren kwam niet van de grond. Het schoot niet op en ook financieel werd het lastig. Vrijwilligers brengen geen geld in en een restauratie kost nu eenmaal veel geld. Gelukkig was de stichting Orion door een ijzerhandel ruim van elektrisch gereedschap voorzien. Later heeft de stichting donateurs gezocht en gevonden die een bijdrage wilden leveren met als tegenprestatie een tochtje met de Poolvos, te zijner tijd. Daarin is de stichting Orion in gebreke gebleven; overigens heeft geen van de donateurs zijn beklag daarover gedaan. Blijkbaar waren de donateurs een stuk ideëler dan de stichting ooit bedoelde te zijn."

Kun je iets zeggen over het waarom van een stichting en het waarom van de vereniging?

"In 2000 hebben de oorspronkelijke eigenaar en vier vrijwilligers, de rest van de vrijwilligers was verdwenen, besloten om de stichting Orion op te heffen en de Zeilvereniging Poolvos op te richten. Een vereniging van eigenaren, vooral bedoeld om geld te genereren en daardoor in staat te zijn om de restauratie van de Poolvos af te ronden. Het doel om met probleemjongeren te varen hebben de vijf nieuwe eigenaren meteen 'overboord gegooid', dat was niet realistisch. Bij het oprichten van de zeilvereniging hebben de beoogde eigenaren zich laten bijstaan door een ter zake kundige consultant. Statuten en huishoudelijk reglement zijn opgesteld en uiteindelijk heeft een notaris er een klap op gegeven."



1934 Poolvos heet Nihemaja naar de kinderen van de eerste eigenaar



Werfplaatje Poolvos



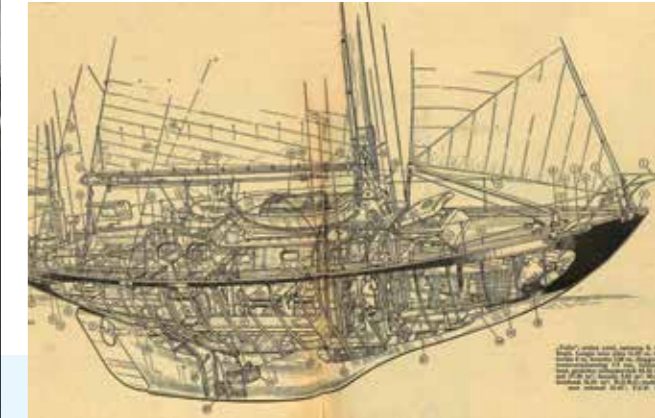
Odin VI en Poolvos gezusterlijk naast elkaar, april 2011



Authentiek interieur van Odin IV



Tulla I. De eerste tekening van de gebroeders Das in de Waterkampioen 1953, pag. 544-545



Het bleek een Tulla I van Van de Stadt uit 1956 te zijn, met mooie klassieke lijnen en een prachtig mahonie interieur, origineel uit 1956. De boot was goed onderhouden en zeilklaar, ook voor langere tochten. De aanschaf had nog al wat voeten in de aarde; geld moest voor een deel uit de verkoop van de Odin III komen en de scheepsmakelaar deed niet aan inruil. Eind 2003, de Abel was nog steeds niet verkocht, werd een soort 'driehoeksruil' mogelijk en konden Jeroen en Els de huidige Odin IV kopen.

Wat was het plan?

“Door vorige eigenaren was de boot stevig aangepakt. Het oorspronkelijke houten dek, nog met canvas overtrokken, en de houten opbouw zijn vervangen door staal, identiek aan de houten versie. De tweemaster is veranderd in een eenmaster door de bezaan te halveren en een nieuwe mast en giek te plaatsen. Van de Stadt heeft de Tulla zowel met twee als met een mast ontworpen. In beide gevallen staat de mastvoet op dezelfde plaats en wordt er gevarieerd met de lengte van de mast en de giek. Groot voordeel van deze verandering is dat er op het achterdek een bankje is gekomen, onder vele omstandigheden een vorstelijke zitplaats. De halve bezaan heeft een nieuwe functie als drager van elektronica etc. gekregen. Verder waren ook de motor vervangen en de elektra gemoderniseerd. Regulier onderhoud was voldoende, waardoor er tijd overbleef om te zeilen en aan de Poolvos te klussen. Met de Odin zijn we in 2004 lid van de VKSJ geworden; later is ook de Poolvos toegelaten. Odin en Poolvos, het is een rijk bezit met de nodige zorgen, niet alleen wat betreft het onderhoud, maar ook over de juiste balans tussen varen en klussen. Het doel is om gedurende het seizoen zoveel mogelijk te varen!”

Wat zijn de huidige plannen nu er twee schepen onderhouden moeten worden?

“De Odin is een ‘on going’ project; ieder jaar wordt een ander deel van de boot aangepakt of verbeterd, het staat nooit stil. Maar, in de zomer wordt alleen het hoog nodige gedaan, zoals bijvoorbeeld tussentijds roest bikken en schilderen. Nu overwintert ze in het water; in het voorjaar een paar weken op de kant voor het onderwaterschip en andere werkzaamheden die beter op de kant gedaan kunnen worden, zoals het vervangen van de wierpot en het verwijderen van de steunen van het stokanker op het voordek. Dat anker gebruiken we nooit en het ligt alleen maar in de weg.

De Poolvos ligt voor langere tijd in een loods in Lelystad, waar ook Peter en Gosine met hun Albert verblijven. Inmiddels is ze vanbinnen leeg, de motor is er uit, en is er ruimte voor groot onderhoud en het inbouwen van het interieur en het plaatsen van een nieuwe motor. Later komt ook de buitenkant aan bod en worden de zeileigenschappen verbeterd, de ernstige loefgierigheid moet worden verholpen, want anders is het zeilen met de Poolvos geen plezierige bezigheid. Het is geen klus die ik alleen aan kan. Gelukkig wordt ik geholpen door mijn beide zonen, Paul en Bruno. Bij het overnemen van het aandeel van Klaas de Groot hebben we afgesproken dat de Poolvos een gezamenlijk project moet zijn, als we over niet al te lange tijd weer met haar willen zeilen. Els zorgt voor de geestelijke ondersteuning, klussen is niet haar ‘ding’, zeilen daarentegen wel.”

Heb je nog een afsluitende opmerking?
 “Ja, als ik terugkijk dan ben ik blij dat ik lang geleden de keuze voor de zeeverkenner heb gemaakt. Dat is de ‘geboorte’ geweest van ons huidige ‘varend’ gezin. Dat we daarvoor op dit moment twee mooie klassieke zeiljachten kunnen gebruiken had ik niet durven hopen.”

Vol verwondering rij ik ’s avonds terug van twee, volhardende en enthousiaste mensen die met hun kinderen een zeilend gezin zijn en hopelijk nog lang plezier aan hun twee klassiekers mogen beleven.

Gerrit Klooster

Enkele gegevens Poolvos

L.o.a.:	10.37 m.
L.w.l.:	7.47 m.
Breedte:	2.59 m.
Diepgang:	1.20 m.
Waterverplaatsing:	5500 kg
Ballast Gewicht:	2300 kg, lood

Zeiloppervlak:	Grootzeil: 30.00 m ² , Fok: 14 m ² , Genua: n.v.t.
Huid:	eiken en grenen Spanten, stevens en kielbalk: eiken en ceder
Dek en kajuit:	teak op hechthout
Rondhouten:	Oregon Pine
Lengte mast:	14,00 m, doorvaart hoogte 14.00 m.
Gieklengte:	niet bekend
Motor:	niet bekend
Schroef:	niet bekend

Enkele gegevens Odin IV

L.o.a.:	11.00 m.
L.w.l.:	8.70 m.
Breedte:	3.00 m.
Diepgang:	1.90 m.
Waterverplaatsing:	tussen de 8.000 en 10.000 kg
Ballast Gewicht:	2500 kg, beton met pondsoppen

Zeiloppervlak:	Grootzeil: 33.00 m ² , Fok: onbekend m ² , Genua: 31.00m ²
Huid:	3 mm. staal Spanten, stevens en kielbalk: geklonken
Dek en kajuit:	3 mm. staal
Rondhouten:	aluminium
Lengte mast:	14,00 m, doorvaart hoogte 16.00 m.
Gieklengte:	niet bekend
Motor:	Yanmar diesel 28 pk.
Schroef:	brons, drieblads

De Restauratie van Poolvos in beeld

FOTO'S: JEROEN MONTAUBAN

De uitdaging



Vernieuwen spanten en gangen



Gerestaureerde romp



Nieuw dek gelegd



'Home made' koekoek

Nieuwe kajuitopbouw



Mast gelijmd

Daags na de te waterlating



MET DE WIND MEE ZEILTOCHT VAN DE ILLUSIE IN 2015 DOOR HET NOORD-OOSTZEE KANAAL



Rensburger Hochbrücke. Het zweefveer op de kant



Cuxhaven



Sluis bij Brunsbüttel. De stootwillen lekker laag



Voor anker bij km20



De vissers Kalle en Krischan



NordArt Büdelsdorf. Kunst in de Carlshütte

Cuxhaven

Het is begin juli. We zijn hier één van de weinige buitenlanders en liggen tussen de lokale schepen. Er is een feestje op de kant. Iedereen kent elkaar. Kortom ... een verenigingshaven. Gezellig! Heel anders dan in het hoogseizoen, wanneer de Nederlandse vloot gestresst ligt te wachten op een weergaetje. Vanaf het terras van het restaurant heb je een prachtig uitzicht over de haven en de Elbe. Het water in de haven wordt twee keer per etmaal door het tij ververst en is heerlijk zwemwater.

De binnenstad van Cuxhaven is na de oorlog weer opgebouwd en is niet zo gezellig. Maar er zijn goede supermarkten en watersportwinkels. Vlak bij de haven bevindt zich het Loodsen Viertel. De wijk waar vroeger het Loodswezen was gehuisvest. Ook de loodsen woonden in deze wijk. Prachtige oude huizen, gezellige straten met leuke winkels. Regelmatig worden hier rommelmarkten gehouden.

Cuxhaven heeft geen strand, maar langs het water loopt een lange, met gras begroeide dijk. Deze wordt als zonneweide gebruikt. Op de dijk staan honderden kleurige rieten strandstoelen. Je kunt er heerlijk zwemmen.

Voor vertrek hebben we nog een AIS apparaat aangeschaft. Volgens kenners een must have! Het ding zit nog in de doos, want de antenne ontbreekt nog. Door toedoen van een hulpvaardige buurman wordt de spriet aan boord gebracht. Super aardig! Maar om de kabels te kunnen aansluiten moet de halve kajuit worden afgebroken. Op de Illusie zit alles vastgeschroefd. Dat blijkt iedere keer weer erg handig te zijn!

Maar het is toevallig bloedheet en zulke karweitjes werken dan averechts op mijn goede humeur.

Door de sluis bij Brunsbüttel

De pittige noordoosten wind en de sterke stroom stuwden de Illusie de Elbe op, richting Brunsbüttel. Hier gaan we door de sluis het Noord-Oostzee Kanaal, beter bekend als het Kieler Kanaal, op. Zodra de witte lichten boven de sluis gaan knipperen kunnen wij naar binnen. Gelukkig hoeven we niet erg lang te wachten, want dat is met de sterke stroom niet zo comfortabel.

In de sluis leggen we aan aan drijvende plankieren op waterlijnhoogte. De stootwillen moeten dus lekker laag uitgehangen worden. Een handig systeem. Betalen hoeven we pas bij Holtenau, de sluis aan het eind van het kanaal. Daar moet dan één van de bemanningsleden de steile sluisladder op om bij het sluiskantoor het kanaalgeld te voldoen.

Veel mensen vinden de achtennegentig kilometer lange tocht door het kanaal maar saai en een noodzakelijk kwaad. Wij vinden het er altijd wel leuk. De torenhoge schepen die langsvaren, de fietsers op de kant en de pontjes die over varen van café naar café, maken het levendig en gezellig. Ook de architectuur van de kanaalkantoorjes met erker, van waaruit men vroeger het scheepvaartverkeer op het kanaal kon overzien en begeleiden, vind ik wel grappig. Altijd vraag ik me af wat er achter die bomerij langs het kanaal zal zijn.

Direct links achter de sluis ligt Brunsbüttel met een jachthaventje. Het is er meestal erg vol en het plaatsje is

niet erg aantrekkelijk. Je kunt er wel goed inkopen doen. Wij hebben dit keer alles aan boord en varen twintig kilometer verder naar een inham waar je aan palen kunt vastmaken of voor anker kunt gaan. Een prachtige rustige plek in het groen. Zo zijn er meerdere plekken langs het kanaal waar je, voordat het donker wordt en niet meer op het kanaal mag varen, beschut kunt liggen. Wij genieten van een mooie avond, de rust en de zingende vogels.

Op de keien gezet

De volgende ochtend worden we al vroeg gewekt door de grote schepen die langs varen. Maar dan wordt het weer rustig op het kanaal. Wij genieten van een ontbijt in zon en stilte. We halen het anker op en varen weer verder. Het kanaal is elf meter diep en er zijn schepen met een diepgang van tien meter. Sommige hebben een enorme zuigende werking. Met onze kleine bootjes moeten we goed stuurboordwal houden, maar je loopt de kans, zoals wij, dat het water onder je weg wordt gezogen en je op de keien zit! Het water komt wel weer terug, maar de antifouling niet! Dat wordt weer een leuk winterklusje, we zijn behoorlijk geschrokken.

Er wordt storm verwacht. We verlaten het kanaal na achtenzestig kilometer en varen de Ober Eider op richting Rendsburg. Rendsburg is een mooi oud stadje en heeft een leuke jachthaven. Toch blijven wij altijd liever drie kilometer voor Rendsburg, in de verenigingshaven van Büdelsdorf. Een klein haventje met prachtig sanitair, leenfietsen, wifi, aardige mensen en heerlijk zwemwater. De winkels zijn heel dichtbij.

Een prima plek om te wachten op beter weer.

Te veel wind? Tijd voor tochtjes over land

In Büdelsdorf, vlakbij de haven, bezoeken we in Kunstwerk Carlshütte, de tentoonstelling moderne kunst, ACO NordArt. In de enorme fabriekshallen en vroegere ijzergieterijen van de Familie Ahlmann (AhlmannGruppe), kunnen nu ieder jaar een twintigtal kunstenaars van over de hele wereld hun werk tentoonstellen. De combinatie van het gigantische en oude industriële gebouw en de vaak grote moderne kunstwerken is zeer indrukwekkend. Buiten, in het park rond de directiewoning is een enorme beeldtentoonstelling. Eigenlijk hebben we aan één dag niet genoeg om al dit moois te bekijken.

De storm raast voort. Nieuwsgierig geworden door het verhaal van Yvonne en Gilbert van de Albatross (SG 2014 nr. 4), gaan wij een kijkje nemen in Eckerförde. Een leuk bustochtje vanuit Büdelsdorf. Inderdaad een erg leuk vissersplaatsje aan het eind van de fjord. Leuke straatjes met oude vissershuisjes die uitkomen op de oude vissershaven. Een gezellige boulevard langs een mooi zandstrand. Het stadje ligt normaal gesproken prachtig beschermt. Maar vandaag giert de wind pal door de fjord. Er zijn verschillende jachthavens. Nu overvol vanwege de loeiende wind. Veel klassieke jachten ook. Maar ik zou er nu niet graag liggen in dit enorme tochtgat. Wij zijn dan ook snel uitgekeken en laten ons verleiden voor het 'mittag essen' bij de Chinees aan de boulevard. Een uitstekend alternatief! Maar we kunnen ons voorstellen hoe geweldig het moet zijn om, op een mooie



Samen met de grote jongens in de sluis van Holtenau

Genoeg plaats in het haventje van Schleimunde

De wind blijft west

zonnige rustige dag, al spinakerend de fjord binnen te varen.

Een prachtig wapen, met de vissers Kalle en Krischan, boven de deur van de voormalige rokerij van Daniel Jarck, geeft de handelsgeest van het vroegere Eckenförde prachtig weer. 'In Eckenförde dor het man't rut ut Sülver Gold to maken'. 'In Eckenförde verstaat men de kunst uit zilver goud te maken'. Vers gevangen haringen hebben de kleur van zilver, na het roken de kleur van goud.

Wat is het leuk langs het kanaal

De stalen brug, de Rensburger Hochbrücke, over het Noord-Oostzee Kanaal is fascinerend. Een enorm bouwwerk uit 1913. Inclusief aanloop is de brug zeveneneenhalve kilometer lang. Met een constructie als die van de Eiffeltoren. Onderaan de brug hangt aan grote staalkabels het 'zweefveer'. De veerpont vaart hier niet door het water, maar zweeft onderaan de brug, over het water, van de ene naar de andere oever. Wij hebben er al heel veel foto's van gemaakt. Nu hebben we de gelegenheid om er eens heen te fietsen en met dit prachtige 'kunstwerk' naar de overkant te zweven. Helaas is de brug in onderhoud en staat het zweefveer op de kant. Dan maar een kop koffie in het café met het scheepsbegroetingspunt, oftewel de 'Schiffs begrüßungsanlage'.

Vanuit de erker van het café begroet een oud-zeekapitein de grote vrachtschepen die door het kanaal varen. Zodra een schip in de nabijheid is, klinkt Duitse schlagermuziek uit de luidsprekers. Is het schip in zicht, dan horen wij de naam, het land van herkomst, informatie over de lading en nog meer wetenswaardigheden. Is de brug van het schip ter hoogte van het begroetingspunt, dan verlaat onze kapitein de erker om een groet te brengen aan de kapitein van het zeeschip en horen wij uit de luidsprekers het desbetreffende volkslied. Een bijzondere gebeurtenis. Wil jij met je zeiljacht ook begroet worden? Dan moet je dat een dag van te voren

aanvragen. Jammer dat wij de volgende dag te vroeg zouden langsvaren. Begroeten doen ze pas vanaf tien uur.

De wind gaat liggen. Tijd voor het laatste stuk

De laatste dertig kilometer tot aan Holtenau gaan als een speer. Bij de sluis liggen al heel veel schepen een tijd te wachten. Er is maar één sluis in werking, de andere wordt gerenoveerd. Dat betekent dat de vrachtschepen voor gaan. Wij boffen. We kunnen meteen met een vrachtschip en de hele stoet zeilschepen de sluis invaren. In de sluis is het een vermakelijk gezicht om al die 'aapjes' de ladder op en af te zien klimmen voor het betalen van het kanaalgeld.

Na de sluis varen we in noorderlijke richting naar Stickenhör. Een goede jachthaven waar niets te doen is. Een heel eind lopen van de winkel in Frederiksort. Later horen we, dat we in de bocht achter de haven, de invaart naar de British Kiel Yacht Club, heel goed voor anker hadden kunnen gaan.

Vanwege de nog steeds sterke westenwind hebben we besloten om de luwte van de oostkant van Jutland op te zoeken. De Sont en Kleine Belt, daar zijn we nog nooit geweest. Daarom varen we richting het noorden. Een prachtige zeildag naar Schleimunde. Nog net in Duitsland. Een piepklein haventje aan de monding van de rivier de Schlei. Aan het puntje van een schiereiland, een natuurgebied, verboden voor onbevoegden. Op de kant een huis en een café'tje, waar vroeger de loodsen bivakkeerden, die de schepen op de rivier moesten begeleiden van en naar Kappeln en Schleswig. We boffen enorm dat we hier in het haventje kunnen liggen. Want midden in de zomer is het bijna niet mogelijk er een plekje te vinden. Jammer dat we niet even een wandeling kunnen maken door het natuurgebied. Maar we zien wel twee 'Zaagbekeenden' met een jong, familie van de Fuut en heel erg mooi!

Marjan Fortuin a/b Illusie

Boordrecept

Labskaus

In een klein havenplaatsje aan de Oostzee staat het op het menu, Labskaus! Daar wordt je wel nieuwsgierig van, maar blij? Labskaus ... doet me denken aan de panty van mijn oude tante. Toch maar eens informeren. Anders zijn we ook niet vies van een streekgerechtje!

Labskaus is het traditionele gerecht, dat vroeger werd gegeten door de Duitse en Scandinavische vissers in het Oostzeegebied. In de tijd dat er nog geen koelkasten bestonden. Aardappels, pekelvlees, eieren en zoet/zuur ingelegde groenten bleven zonder koeling wel een tijdje goed. Een visje was er natuurlijk ook nog wel aan boord. Daar maakten die vissers hun maaltje van: aardappelpuree gemengd met ui, pekelvlees of vis. Gebakken eitje er op en wat zure zaken, zoals rode biet, rolmops of augurk er omheen.

Het leven aan boord van die vissersschepen was zo slecht nog niet! Waarom ook niet eens proberen op onze koelkastloze klassiekers?

Benodigheden

gezouten vlees, vis of blikje corned beef, 500 gram aardappelen, 2 uien, laurierblad, kruidnagelen, peper en zout, eieren, boter om te bakken, zoet/zuur zoals rode bieten, augurk, zilveruitjes en rolmops



Bereiden

Pel de uien en schil de aardappelen. Steek kruidnagels in één van de uien en kook deze, samen met de laurierblaadjes, twintig minuten in ruim water. Doe na twintig minuten de geschilde aardappelen er bij en laat alles nog twintig minuten koken. Ondertussen de andere ui fijn snijden en licht bakken. Gezouten vlees, gehakt, vis of corned beef toevoegen en meebakken. Klein scheutje uienkookwater toevoegen en in laten koken. Kruidnagelui en laurierblaadjes uit de pan nemen. Kookwater afgieten en gedeeltelijk opvangen. Aardappels stampen. Ui/vleesmengsel toevoegen en door aardappelen mengen. Nog een klein beetje kookvocht, peper en zout toevoegen en mengen tot een smeuge puree. Opdien met zoet/zuur en een gebakken eitje met hele dooier.

Guten Appetit!
Marjan Fortuin

Lezingen winterseizoen 2016 bij de Watersport Vereniging Aalsmeer

Graag nodigt de WVA lezingencommissie de VKSJ-leden en donateurs uit voor de komende lezingen op de zondagmiddag:

24 januari 2016: Presentatie "Weer en het water" door RTVNH weerman Jan Visser. Jan behandelt de druksystemen die ons de wind in de zeilen schenken.

28 februari 2016: Presentatie "Wat leeft er in het water waarover wij zeilen" Prachtbeelden en video's van de flora en fauna in de Nederlandse wateren, door de zeer gepassioneerde onderwaterfotografen van Blikonderwater.

Algemeen tijdschema: 14.30 uur inloop, 15.00 uur start lezing eerste deel; 15.45 uur pauze 16.15 tweede deel incl vragenronde; 17.00 uur einde lezing; napraten en borrelen. 18.00 uur einde bijeenkomst.



copyright Blikonderwater

Aanmelden: In de periode van 2 tot 16 januari 2016. Vol is vol! Uitsluitend via de WVA website. Er is t.z.t. een pagina waar u een formulier vindt om u op te geven. Dit is noodzakelijk, want er zijn slechts 45 plaatsen.

Graag zien wij u op deze mooie WVA winterlezingen. Locatie: ledenzaal WV Aalsmeer, Uiterweg 155 te Aalsmeer (aan de Westeinder plassen).

Lezingencommissie WVA,
Wim Davelaar, Kees van Aalst, Ronald de Jongh

Scherp Gesneden Estafette

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 Dreas Karthaus van de Slaenden Engel.

Enthousiast 16 m2 wedstrijdzeiler, Houten bootjes en de 24-uurs met een Kroesschip



Enthousiast 16 m2 wedstrijdzeiler

De Capricorne (NKK 72)



Hoog water bij de werf van Kroes



Ik voel me vereerd om het stokje doorgegeven te krijgen van Ronald Grootjen, de nieuwe eigenaar van de werf van G.A. Kroes & ZN. Sinds 2010 ben ik in het bezit van de Slaenden Engel, een Scyth die in 1967 bij Kroes is gebouwd. Toen ik jong was struinde ik altijd in de jachthavens de steigers af op zoek naar mooie bootjes. Tijdens een van die wandelingen ontdekte ik in de Buyshaven van Enkhuizen een overnaads zeilbootje. Rood van kleur, met prachtige lijnen en een mooie opbouw. Later ben ik nog vaak gaan kijken, maar meestal lag ze onder een stevig dekkleed, zodat ik er maar weinig van kon zien. Van Kroes had ik toen nog nooit gehoord, laat staan, dat ik me ooit de eigenaar van deze boot zou wanen. Ze voer bij wedstrijden regelmatig in de prijzen en bij intimi was ze bekend onder de naam 'Slengel'.

Mijn voorliefde voor water en houten bootjes is mij van jongs af aan bijgebracht door mijn ouders. De zomervakanties werden stevast doorgebracht bij Meerzicht, het paviljoen van Joke en Hans de Boer, aan de zuidkant van het Zuidlaardermeer. Tijdens kleine onderlinge wedstrijdjes kreeg ik de smaak van het wedstrijdzeilen te pakken. Toen ik vervolgens een keer met mijn nicht Ankie Wortelboer mee mocht naar de Sneekweek als fokkenist in de Flitsklasse, was ik verloren. Wat ik mij nog heel goed van die week kan herinneren is dat ik barstte van de heimwee, maar het zeilen geweldig vond. Ik heb veel van haar geleerd.

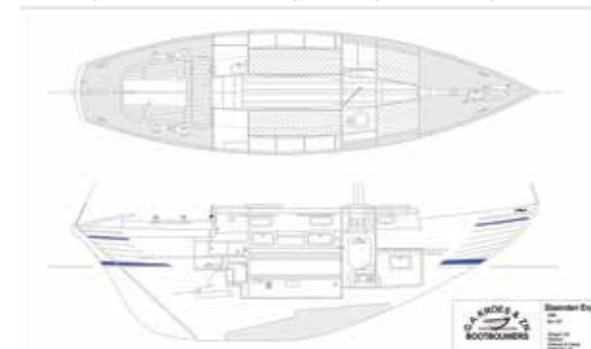
Prachtige houten scheepjes

Met steun van opa werd er vervolgens een Flits aangeschaft, nummer 590. Jaren van steeds fanatieker zeilen volgden en op 15 jarige leeftijd kreeg ik de mogelijkheid om in een nieuwe boot te gaan varen. De keuze viel op een 16 m2, omdat die in onze haven de grootste klasse vormde. Ik zeilde in de Becassine met nummer 3734, ge-



De Slaenden Engel

De trotse eigenaar Dreas Karthaus



bouwd in 1967 door Bruining uit Noorlaren. Het was voor mij als 15 jarig ventje wel een grote boot, maar hij zeilde geweldig. Polyester kwadraten waren er toen nog niet en het hele wedstrijdveld bestond uit houten boten. Prachtige schepen, vaak op vlam gebouwd, met veel oog voor detail. Uren kon ik er naar kijken. Bekende bootbouwers uit die tijd waren in onze regio Nijdam en Helder. Wat voor mij bijzonder is en de goede lezer moet zijn opgevallen, is, dat zowel de Becassine als de Slaenden Engel in 1967 zijn gebouwd. Toeval? Al snel werd het Zuidlaardermeer te klein en zeilde ik samen met de 3712 van Willem van Alphen naar de Loosdrechtse Plassen en het Sneekmeer voor de grotere zeilevenementen. Willem was mijn maatje, maar ook mijn grootste concurrent. Eerlijkheidshalve moet ik wel bekennen dat Willem de betere wedstrijdzeiler was.

Toen het leven wat serieuzer werd kon ik minder varen. Af en toe een weekend of een gestolen weekje. Toen ik tijdens een van deze tochten letterlijk ben weggeregend, was voor mij de keuze snel gemaakt. Een boot met een dakje. Zo kwam ik voor het eerst in aanraking met de werf van Kroes. De Capricorne (NKK 72) van Wiebe Draaijer was te koop. Een stalen s-spant met houten opbouw. De boot was door Wiebe speciaal voor het wedstrijdzeilen ontworpen, maar hij had de pech dat Ricus van de Stadt net de Pionier had ontworpen en die was van polyester en oppermachtig in het wedstrijdveld.

Omdat de Capricorne bij Kroes in onderhoud was mocht ik er blijven liggen. Vele jaren heb ik met plezier in deze bijzondere haven gelegen. In die tijd heb ik ook de bouw van de Scyth Isolde meegeemaakt. Prachtig om te zien hoe vakmensen met hun handen zo iets moois kunnen maken. Capricorne begon na een aantal jaren toch wat ongemakken te vertonen. Vooral het nat worden van de kooien van onze twee dochters begon een probleem te worden. Uiteindelijk besloot ik om samen met Willem, van de 3712, een polyester schip te kopen. Ja en die kon natuurlijk niet bij Kroes liggen. Een noodgedwongen afscheid volgde en we verhuisden naar het Grevelingenmeer in Zeeland.

Jaren van onbezorgd toeren op de Zeeuwse wateren volgden. Ook de formule om met twee gezinnen een boot te delen beviel prima. Een goede vriendschap is een degelijke basis voor dit soort initiatieven. Omdat onze groter wordende kinderen niet zo veel op hadden met de Noordzee en het Hollandse klimaat is onze polyester boot in 2007 naar Zuid Frankrijk verhuist en fungeert daar nog jaarlijks als een pied a terre voor onze families.

Een jongensdroom komt uit

Het bloed kruipt echter waar het niet gaan kan. Ik miste het zeilen op het IJsselmeer en de Wadden. Lekker windje en mooie luchten. Op een dag in het voorjaar van 2010 voelde ik plots de behoefte om nog eens in Kampen te gaan kijken. Werfbaas Nico Bakker begroette me als een oude vriend en op mijn vraag of er toevallig nog een Kroes te koop was, vertelde hij mij enthousiast dat hij een prachtige Scyth had liggen. Toen we samen gingen kijken herkende ik deze beauty onmiddellijk. Ze had alleen nu een nog mooiere witte romp. Vier maanden later werd voor mij een jongensdroom werkelijkheid.

Toen ik er voor de eerste keer mee zeilde was ik verbaasd over haar voorspelbare zeilgedrag. Koersstabiel, betrouwbaar en goed door één persoon te manen. Het is ook een boot waarin het oude gevoel van wedstrijdzeilen weer naar boven komt. Met een direkt aanvoelende helmstok en het snel bereiken van de rompsnelheid voel je duidelijk het karakter van het schip. Zo is het idee ontstaan om weer eens aan de 24 uren van Medemblik mee te doen. Met een vaste bemanning van vier personen zijn we ondertussen vier deelnamens verder. We zeilen tijdens de 24 uren in de VKSJ klasse en afgelopen jaar werd zelfs een tweede plaats behaald. Er is een traditie ontstaan. Ijs en weder dienende kunt u dit mooie witte bootje vast vaker begroeten bij zeilwedstrijden en VKSJ- evenementen.

Ik geef het estafettestokje door aan Warse Rooseboom van de Eriska of Rhu

Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

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



ADVERTENTIE



HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

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

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

WWW.JACHTWERFREXWINKEL.NL



De perfecte verzekering voor leden van de VKSJ.

Naast een zeer scherpe premie ook een aantal kenmerkende polisvoorwaarden:

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

U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!



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



DE PLEK VOOR KLASSIEKERS



- Nieuwbouw hout
- Ligplaatsen
- Ontwerp
- Restauratie
- Onderhoud
- Rondhouten
- Motoren & techniek

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



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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL



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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

Hurum Classic Boat Festival 2015

Veelbelovend nieuw festival en regatta in Noorwegen goed van start

Het stadje Saetre ligt in de gemeente Hurum, ongeveer 40 kilometer ten zuiden van Oslo aan het Oslo Fjord. Hoewel er slechts 3.000 mensen wonen werd het tussen 5 en 7 juni overspoeld door ruim 10.000 bezoekers die afkwamen op een nautische markt, wat kermisachtige attracties voor de jeugd op de wal en op het water en een kleine honderd klassieke zeil- en motorschepen in de haven. Het werd georganiseerd ter gelegenheid van het vijfde Lustrum van de Noorse Klassisk Treseiler Klubben (KTK) (zie kader) en voor een spontaan evenement dat voor het eerst plaatsvond was het een doorslaand succes.

Afgelopen winter besefte Peter Ennals, de oprichter en voormalige voorzitter van de KTK, zich ineens dat het inmiddels bijna 25 jaar geleden was dat hij de club had opgericht en dat er iets speciaals georganiseerd moest worden deze zomer. Met de herinnering aan de zeer geslaagde Europe Week van 2014 -waar hij ook een belangrijke rol speelde in de organisatie- nog vers in het geheugen wist hij wel wat hij wilde, maar had eigenlijk geen locatie voorhanden. Dan maar bij mij in het dorp moet hij toen gedacht hebben! Hij maakte een afspraak met het gemeentebestuur en de burgemeester, een verwoed zeilster die meteen enthousiast

was, en begon aan de klus. Hij sprak met een aantal lokale en landelijke sponsoren en diverse andere verenigingen van klassieke schepen in Noorwegen en het spel kon beginnen.

Klassieke Noorse watersport

Tor Gransaether, een van de schippers van de beroemde reddingsboot nr 1 Colin Archer maar tevens ook gewoon boer in Saetre, kwam erbij in de organisatie waardoor er in ieder geval naast de lange, slanke scherpe jachten van de KTK ook een prachtige vloot voormalige bedrijfsvaartuigen van het Colin Archer type zich aanmeldde. Ook de vereniging van overnaadse klassieke motorboten en de club van de wat luxere uitgevoerde, grotere motorkruisers (Classic Motor Boat Club en Furuholmen Motoryacht Club) reageerden enthousiast, waardoor het evenement van Peter Ennals verzekerd was van een mooie mix van schepen dat een prachtig beeld zou geven van het hele spectrum van de klassiek watersport in Noorwegen.

Via zijn landelijke contacten hoorde Peter dat ergens een haven drijvende betonnen pieren ging vervangen door modernere en zo had hij ineens gratis 250 meter drijvende steigers voor zijn evenement. Het havenfront van Saetre beschikt over een marina met vaste ligplaatsen en een vulstation voor plezierjachten. Er waren geen voorzieningen voor passanten, maar wel een paar leuke restaurants aan het water. Ineens zagen de leden van de gemeenteraad het potentieel hier, dus werd er één dag voor het evenement nog even een grote hoeveelheid zand gestort naast de nieuwe steiger. Zo was er in no time een zandstrand. Ook werden er nog snel nieuwe paden langs het waterfront aangelegd. Kortom, ineens was Saetre een watersport stadje! Gedurende het hele weekeinde hebben gezinnen en tientallen kinderen tussen de klassieke schepen gezwommen en plezier gehad vanaf een

plek waar twee dagen eerder alleen een rotsachtig stukje kust was met een paar zwanen.

In de aanloop naar het festival werkte het weer allesbehalve mee. Storm en regen teisterden de kust en een flink aantal schepen dat zich had aangemeld, haalde het niet of kwam pas in de loop van het weekeinde aan. Desondanks waren er bijna honderd klassiekers; ruim voldoende om alle inspanningen te rechtvaardigen. De Colin Archers zijn heel divers en het was goed te zien welke van de bijna dertig aanwezige schepen als loodsschip, reddingsboot, visserschip of pleziervaartuig waren gebouwd. De vele verschillende motorboten variërend van kleine Snipa's tot luxe motorjachten van ruim 20 meter, allemaal perfect onderhouden, gaven de kleine haven een mooie, bonte aanblik. Het leek wel of op ieder bootje of jacht het van 's morgens vroeg tot 's avonds laat borreltijd was.

Zeilen met een oude bekende

Zelf was ik natuurlijk vooral gekomen voor de vloot scherpe jachten en hierin werd ik niet teleurgesteld. Bijna vijftig glimmende houten schepen van de KTK lagen uiteindelijk aan de nieuwe pier en streden drie dagen lang op het scherpst van de snede op het water. Het weer was on-Noors voor de tijd van het jaar, grijs en koud met regenbuien en windstoten maar wel echt zeilweer. Lokale kennis was wel nuttig, want bijvoorbeeld tijdens de wedstrijd van zaterdag voeren wij met de Irene VIII, ex-lid van de VKSJ, ver voor de vloot uit totdat tussen twee eilanden de wind ineens werd afgezet. Alle Noren zeilden met een glimlach op hun gezicht op een paar honderd meter afstand van ons om het 'gat' heen. Dit gebeurde vervolgens nog eens twee keer! Op zondag was de wind echter constant en wonnen wij op de Irene VIII de wedstrijd overtuigend, zowel op gezeilde als op gecorrigeerde tijd. Helaas net niet genoeg om over alle drie de

dagen van de 10 Meter Erna Helena te kunnen winnen.

Zondag voer de burgemeester Monica Vee Bratlie mee tijdens de wedstrijd op de Irene VIII en vertelde ons dat ze zo enthousiast was geworden voor het evenement dat het zeker een jaarlijks terugkerend gebeuren zal worden. De gemeente gaat een nieuw toilet en douche gebouw neerzetten bij de haven en heeft zelfs een groot oud huis aan het water gekocht om als jachtclub en ontvangstruimte te dienen voor passanten en toekomstige evenementen! Volgend jaar hoopt zij op nog meer buitenlandse bezoekers en het evenement verdient dat zeker.

Ik ben er zeker weer bij, want eens te meer werd hier bewezen dat een klein evenement met een beperkt aantal maar kwalitatief, hele mooie en bijzondere schepen zowel sponsors als publiek kan bekoren. Het zit hem dus niet in de aantallen, maar in de totale uitstraling van het evenement.

Ron Valent

Dit artikel is een bewerkte versie van het artikel 'Pop up evenement voor Klassiekers', dat verschenen is in Spiegel der Zeilvaart, 2015 no. 6, pag. 2-6

- 1: De Noorse 10 Meter Erna Helena
- 2: De klassieke scherpe jachten vloot
- 3: Colin Archers, voormalige bedrijfsvaartuigen
- 4: Borreltijd, 24 uur per dag





5

Klassisk Treseiler Klubben (KTK)

Peter Ennals kocht al op 12-jarige leeftijd zijn eerste boot. Dat was een houten Sneeka, een motorboot die hij met advies en gebruik van gereedschap van een buurman geheel restaureerde. Tijdens zijn eerste tocht zag hij een Meter Klasse jacht voorbij flitsen. Meteen realiseerde hij zich wat hij écht wilde. Daarna heeft zijn leven in het teken gestaan van het kopen en restaureren van steeds grotere Meter Klasse jachten. Het begon met de 10 Meter Gavotte die hij als 15-jarige van afgedankte wrak opbouwde tot varend schip. In 1990, twee jaar later, richt hij de KTK op.

Het eerste KTK-evenement trok slechts vier schepen maar gestaag groeide de vereniging tot 300 leden uit. Tegenwoordig ligt het ledenaantal stabiel rond de 200 leden. Het is geen verrassing dat de vele Meter Klasse schepen van Johan Anker goed vertegenwoordigd zijn in de vereniging en nergens ter wereld kan men zo veel van deze prachtige schepen tegelijkertijd bewonderen. De Noorse koning draagt zijn steentje bij door met zijn prachtige 8 Meter Sira regelmatig de bijeenkomsten van de KTK te bezoeken.

De vereniging helpt haar leden actief met adviezen bij restauraties en het vinden van informatie, en onderhoud zeer nauwe banden met de diverse musea. Het resultaat is dat de kwaliteit en originaliteit van de schepen verbluffend is. Alle schepen binnen de vereniging zijn van hout en zelfs een betrekkelijk klein evenement met 20 of 25 schepen is daarom zo aantrekkelijk dat publiek en sponsors ieder keer weer in grote getalen aanwezig zijn. Een voorbeeld voor de rest van Europa waar te vaak grote aantallen schepen moeten opdraven, voordat men het interessant vindt.

Hoewel helaas voornamelijk in het Noors met af en toe een artikel in het Engels van de (Engelse) vader van Peter Ennals, publiceert de KTK 2 tot 4 keer per jaar een verenigingsblad genaamd Klassiske Linjer. Dit schitterende blad kan de vergelijking met menig 'professioneel en commercieel' gemaakte publicatie met gemak doorstaan. Als het in het Engels zou verschijnen dan zou het een geducht concurrent zijn voor internationale bladen als Classic Boat en Wooden Boat. Klassiske Linjer biedt een mix van historische artikelen met veel oud beeld en lijnenplannen, en nieuwe verhalen over evenementen, tochten en restauraties van leden. Dit blad is een voorbeeld voor iedere klassieke bootjesvereniging. Alleen de Duitse Freundeskreis komt met het blad Klassiker een beetje in de buurt.

KTK website: www.klassisktreseilerklubb.no



6



7



8



9



10

10 mR Irene VIII

Een bijzondere deelnemer aan het Hurum Festival was de Internationale 10 Meter Klasse Irene VIII. Normaal is de Middellandse Zee het vaargebied van deze door Johan Anker in 1935 ontworpen en gebouwde 10 Meter. Maar de Franse eigenaar Gwenhael LeBoulay wilde zijn 40ste en de 80ste verjaardag van het schip vieren in de wateren waar zij ooit was geboren. Hij besloot haar voor een zomer per dieplader naar Noorwegen te vervoeren en hier aan zo veel mogelijk evenementen deel te nemen om tegen de vele zusterschepen in de 10 Meter Klasse wedstrijden te varen. De grootste concentratie van nog bestaande 10 Meters is ontegenzeggelijk in Noorwegen en alle zijn lid van de KTK.

Naast haar gelegenheidsbemanning van jachtbouwer Pieter van der Aa uit Heukelum en mijzelf heeft dit schip nog een heel 'Hollands' verleden. Sterker nog, Irene VIII is lid van de VKSJ geweest! Eind jaren '80 kocht Groninger Tjibbe Veenstra haar in Schotland en liet haar vervolgens bij Roelof van der Werff in Workum compleet restaureren. Er zijn daarna verre reizen ondernomen, waaronder een tocht in 1992 van Cork in Ierland via de Baltische Staten naar St Petersburg en terug via de toen door de Engelse uitgever Thomas Reed, waar ik destijds ook werkte, georganiseerde regatta's in Stockholm en Risør. Veenstra was de eigenaar van Reed's en de Irene VIII werd gebruikt als PR boot ter ondersteuning van de campagne van nieuwe boeken en pilots over de Oostzee.

Jaren later toen LeBoulay inmiddels eigenaar was geworden, kwamen we elkaar tegen in Zuid Frankrijk bij een evenement en kon ik ontbrekende stukken historie van het schip voor hem invullen. Gedurende de laatste tien jaar heeft hij het schip stap voor stap laten restaureren bij Classic Works in La Ciotat en terug laten brengen in haar oorspronkelijke wedstrijdstaat. Onder andere met een prachtige door SRF in Harlingen gebouwde Sitka mast, giek en spiboom en de klassieke bronzen lieren van Holmatro is zij nu een in perfecte staat verkerend juweel. Zij is nu een geduchte tegenstander geworden in haar klasse in de grote regatta's in Frankrijk en Italië maar ook in Noorwegen heeft zij haar Noorse zuster verbaasd door twee dagen nadat haar mast erop was gezet in Hurum het complete veld 8, 9, 10 en 12 Meters te verslaan.

Irene VIII, 1935
 Ontwerp en bouw: Johan Anker, Anker & Jensen, Asker
 Lengte: 16.47m
 Breedte: 3.19m
 Diepgang: 2.25m

- 5: Noorwegen, dus dat betekent garnalen in overvloed voor alle deelnemers
- 6: De jeugd zeilt in een 8 Meter
- 7: Op de jeugdboot wordt fanatiek gezeild
- 8: Foutje op de Erna Helena
- 9: Irene VIII in koppositie
- 10: Irene VIII, ex-VKSJ lid

ZEILMAKERIJ MOLENAAR
ZEILMAKERIJ - SCHEEPSTUIGERIJ - WATERSPORTBENODIGDHEDEN

producent en leverancier van topmerken



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

QUANTUM
DE MEEST ALL-ROUND ZEILMAKERS VAN NEDERLAND

VERKOOP EN LEVERINGEN GESCHIEDEN ONDER DE VOORWAARDEN VAN DE 525 WELKE ZIJN CEDEPONEERD TER GRIFFE VAN DE AANKOOPRECHTBANK TE UTRECHT OP 4 SEPTEMBER 1992 ONDER NUMMER 205/92

Colofon

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

Epifanes maakt 't af



EPIFANES
Yacht Coatings

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

www.epifanes.nl

Advertentie tarieven VKSJ 2016

De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

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

Tarieven voor de Scherp Gesneden in combinatie met de website

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

Magazine Scherp Gesneden

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

Website www.vksj.nl

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

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

Financiële afhandeling rekening

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

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

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

VENTIS

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



Enkhuizer iepenhout in keuken van "Nicole Maria"

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