

Scherp Gesneden

nr
03

JAARGANG 34, NOVEMBER 2016

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

Ontmoeting oost
in Schokkerhaven 2016

verslag:
Mini regatta op de Westeinder
voor de Aalsmeer Cup

Scherp Geschreven
door harm Ploeger



VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2016

OP 3 December.a.s. EXCLUSIEF
bezoek bij Ventis Enkhuizen, De
bouw van het schip "Impala."
Kan worden bezichtigd.
Aanvang 12.00 uur -15.00 uur
inschrijven, via webpage verplicht.

Dutch Classic Yacht Regatta (DCYR)
Van 26 tot en met 30 juli 2017
www.dcyr.nl

Noteer deze data in uw agenda!

Nieuwjaarsborrel
Enkhuizen 15 jan 2017.

ALV
26 maart 2017
inschrijven, i.v.m. aantal deelnemers,
verplicht. inschrijving in 2017 open.

Openingstocht Pinksteren te
Aalsmeer en Enkhuizen.
Data's volgen z.s.m.

Lustrum / verjaardag
16-18 juni.

Ruparo verzorgt drukwerk en vormgeving v
an Tijdschriften Boeken Affiches Bro
chures Folders Rapporten Ansichtkaarten Posters Geboortek
aartjes Visitekaartjes Brochures Canvasprints Mailings Log
o's Websites Foto's op groot formaat Covers Rapporten Resty
lingen Briefpapier Flashmovies Verpakkingen Tijdschriften
Boeken Affiches Brochures Folders Rapporten Ansichtkaarte
n Posters Geboortekaartjes Visitekaartjes Brochures Canvas
prints Mailings Logo's Websites Foto's op groot formaat Cov

 www.ruparo.nl

REDACTIONEEL

Met de zomervakantie alweer ver achter ons en met de herfst in aan-
tocht ligt hier de derde uitgave van de SG in 2016 voor u. Hierin zijn
weer verschillende verslagen te vinden van evenement die door de VKSJ
zijn georganiseerd. Er is een uitgebreid verslag van de "24 uren van Me-
dembliek", met dank aan Marianne de Wit van de Argo Navis.

In de Scherp Gesneden dit keer het verhaal van Harm Ploeger en 'zijn'
Martha McGilda of Burnham. Een mooi verhaal over hoe jong zijn lief-
de voor het zeilen begon, de oprichting van de Stichting Dutch Classic
Yacht Regatta (DCYR), de vele tochten die hij met de Martha aflegden,
veroudering en de ontdekking van Australië door Abel Tasman. Het lezen waard.

Ook in deze uitgave zijn weer een aantal beoordelingen van nieuwe
schepen met mooie achtergrondverhalen, uitgebreide technische be-
schrijvingen en interessante feiten te vinden.

Iedereen is welkom om voor komende edities verhalen en teksten aan
te leveren die van belang of interessant zijn voor de lezers van de SG.
Schroom niet om kennis, ervaringen of gewoon leuke feiten en verhalen
op te schrijven en in te sturen. Er is plek voor iedereen.

DE REDACTIE WENST U VEEL LEESPLEZIER!

Vacatures

GEZOCHT in 2017: per 1 januari een SECRETARIS
en per 27 maart een VOORZITTER.

Zoals in de vorige ALV's is aangekondigd komen er in 2017
3 bestuursfuncties beschikbaar en vrijwilligers voor de SG
redactie vrij.

De secretaris is eigenlijk al gestopt maar stopt definitief op
een januari 2017. De taken voor die functie zijn: communica-
tie, notuleren en de voorbereiding voor de ALV.

Bestuurslid: coördineren van evenementen en hand- en span-
diensten aan bestuur en wedstrijdleiding.

De voorzitter heeft in 2015 aangegeven dat 2016 zijn laatste ter-
mijn zodat ook hiervoor een vacature is.

SG redactie: verzamelen van kopij, de schrijvers achter de
'broek' zitten en de stukken voorbereiden voor de eindcon-
trole op taal en eventuele spel fouten.

Inhoud

Bestuursseinen	4
Boordrecept	5
Mini regatta op de Westeinder voor de Aalsmer Cup	6
Nieuwe leden	
Jenten	8
Leda	9
Lot	10
Mandragore	11
Maria Cornelia	12
52e Delta Lloyd, 24 uren zeilrace op 26 en 27 augustus	13
Mooi beeld	14-15
Scherp geschreven Harm Ploeger	18
Wapperende Warboel	21
Verjaardagstocht kris kras over het IJsselmeer	22
Grotere opkomst bij activiteiten en meer voordeel voor de leden	23
Ontmoeting oost in Schokkerhaven 2016	24
Colofon	26

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: P de Wit

Bestuursseinen

Najaar

Het vaarseizoen is bijna voorbij wanneer ik dit stukje in elkaar probeer te draaien. Het laatste vaarevenement is de gezamenlijke tocht met de OGA en BKJP en daarna worden de meeste schepen weer in winterslaap gebracht.

Terugblikkend op de laatste evenementen kunnen we vaststellen dat het aantal deelnemers gegroeid is waarbij het rondje IJsselmeer en aansluitend de samenkomst in oost een groot succes was. Ab van Beek en Jack Leisink hebben daar niet alleen al hun energie ingezet maar ook mensen weten te onderhouden. Onze gastheer de firma Kroes te Kampen verdient bijzondere dank voor de ontvangst en het beschikbaar stellen van ruimte voor de VKSJ-schepen en hun bemanningen. Alle evenement vallen, naar ik vernomen heb, in de categorie 'dit moeten we meer doen, het was gezellig'. Het weer werkte niet altijd mee maar dat heeft geen afbreuk gedaan aan de gezelligheid.

Uit de in het voorjaar gehouden enquête blijkt dat toertochten meer aandacht moeten krijgen en de vaartijden niet te lang moeten zijn. Hiervoor heeft Ruud Grove verderop in de SG een voorstel gedaan dat, volgens mij, het overwegen zeker waard is. Dit voorstel zal op de ALV besproken worden. Helaas zijn er nare berichten ontvangen over zeer actieve leden die een behoorlijk aantal dagen in ziekenhuizen hebben doorgebracht. Gelukkig zijn de meeste weer thuis en wens ik hen sterkte en een snel herstel.

Ik hoop iedereen dan ook op de komende evenementen te kunnen begroeten.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

Nieuwe Leden

We verwelkomen vijf nieuwe schepen en hun eigenaren:

Naam	Woonplaats	Schip	Scheeps ID
L. Nieuwenhuizen	Trémolat	Maria Cornelia	1064
J. van Haasdrecht	Dalfsen	Mandragore	1071
T. Hendriks	Rijnsaterwoude	Lot	1070
N. Broer	Gorinchem	Leda	1069
J. van der Weijden	Kudelstaart	Jenten	1074

Verderop in deze Scherp Gesneden leest u de beoordeelings rapporten!

Boordrecept

Uit de kombuis van de Bestevaer,

Ingrediënten:

- 4 kalkoen tournedos
- 1 klontje boter
- 2 sjalotjes
- 1 dl rode wijn
- 1 thee lepel suiker
- ½ bouillonblokje

Bereiding:

De Kalkoen tournedos wordt in wat uitgebruiste boter in ongeveer 8 minuten gaar en goudbruin gebraden. Neem ze uit de pan en voeg de fijngesnipperde sjalotjes bij de braadboter en fruit deze even aan. Voeg nu de suiker, rode wijn en de bouillon toe en breng op smaak met zout en peper. Laat deze inkoken tot de saus wat dikker wordt.

Groente, alles smaakt erbij zoals worteltjes/paprika/snijbonen/peultjes. Voor de stevige eters en aardappel in aluminiumfolie of eventueel macaroni.

Eet smakelijk!
Kees van Aalst

Rectificatie

Foto's in SG 2016 nummer 2 over de Pinksterwedstrijd in Aalsmeer zijn weliswaar genomen vanaf de Fladderak van Wim Groot, maar gemaakt door bemanningslid Ronald de Jongh. Ondanks deze extra inspanning werd dit team eerste. Sorry Ronald, maar we waren wel blij met de foto's.

Kopij voor Scherp Gesneden

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2017 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

Kon. Julianalaan 7,
1774 AX Slootdorp,
T/F 0227-581849
Mobiel 0651 272085
info@leospar.nl
www.leospar.nl

Leospar® Masten en Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

Mini regatta op de Westeinder voor de Aalsmeer Cup

Op 14-15-16 mei 2016.

Voor de elfde keer organiseerden de W.V. Aalsmeer en de VKSJ, tijdens de Pinksterdagen een zeilfeest. Waar de gezelligheid altijd aanwezig is en de noodzakelijke wind het in het verleden wel eens liet afweten. Maar niet deze keer. Er stond een stevige 6 beaufort, met vlagen van meer, maar met een traject in de luwte en een eiland ronding bij de 'Blauwe Beugel' was het goed zeilen. De start was voor de haven waar de Sarcelle zich opofferde om de startlijn te bewaken. Met een rif gestoken keerden we op weg naar de startlijn, waar op dat moment een windvlaag ons oude versleten grootzeil net boven de eerste zeillat aan flarden knalden. Alerte Aletta haalde snel de H 92 naar beneden en wisselde de fok voor de Genua. Zo gingen we alsnog over de startlijn achter de Sarcelle aan, die nu op weg was om finishschip te worden. Met een slakkengang kwamen we bij de doorgang naar de Ringvaart. Hier zagen we nog net de kopgroep opstomen met op kop de Lot van Ton Hendriks. In zijn kielzog volgden de Jenten van Jaap van der Weyden en de Taila van Frank Backer. Op enige afstand verschenen de Porzana Carolina, met uiteraard Sander aan de helmstok direct gevolgd door Wim Groot met zijn Fladderak. Om niet dwars voor of door het aanstormend geweld te varen, gingen we wat eerder overstag. Pas de vijfde keer wisten we door de bottleneck te geraken en het eiland te ronden. Uiteraard werden wij als laatste afgeblazen en kon de Sarcelle terug naar de haven. De Porzana Carolina kwam als snelste uit de race.



Zondag hadden we hetzelfde weer en voeren we dezelfde baan, zij het dan met een dubbele ronding van het eiland. Aletta ruilde met Wim Davelaar en stapte bij Kees in de Bestevaer. Met duct tape had ik het grootzeil provisorisch geplakt, moest kunnen zeiden de specialisten. Intussen lag de vloot al klaar voor de start en moesten wij nog uit de box zien te komen. In de haast vergat ik dat het motortje niet start als je de startonderbreker niet onderbreekt. Enfin, met flinke achterstand gingen we achter de vloot aan. Bij het eiland aangekomen stoven we met 6 tot 7 knopen op de Bestevaer af die net overstag was op weg naar de Blauwe Beugel. Met Wim aan de helm en mijzelf als tegenwicht aan de fokkeschoot wisten we snel en vaardig door het gaatje te kruipen. Gretig keken we naar het zog van Bestevaer. Toch nog maar voor de zekerheid nog een keer overstag onder de Ringvaart oever. Net bij het keren kwam er weer een windvlaag, pang de noodoplos-



sing hield het niet, wel netjes geplakt, maar een paar dwarsbandjes waren misschien beter geweest. Op de fok sukkelden we achter de meute aan, uiteraard konden we het finishschip niet eindeloos laten wachten en sloegen het tweede rondje maar over. De Fladderak die erg goed is bij lange rakken, was de snelste. De Porzana Carolina moest even op jacht naar een ontsnapte fender en viel derhalve flink terug in het klassement.

De einduitslag:

- 1) **Fladderak "Aalsmeer Cup" winnaar**
- 2) **Lot**
- 3) **Bommelton (Bob de Koning)**
- 4) **Jenten**
- 5) **Taila**
- 6) **Wibo (Charles van Lochem)**
- 7) **Bestevaer**
- 8) **Porzana Carolina**
- 9) **Sarcelle II (fam. van Dam)**
- 10) **Strien**

Er waren twee afzeggingen (De Buizerd moest ergens in België muizen vangen) en twee niet-starters. De buiten mededinging meevarende Draak, zonder enige wedstrijvervaring, van de vereniging Schiphol, deed het niet slecht.

Uiteraard zijn we Kees van Aalst met zijn team weer dankbaar voor het flexibel oplossen van het festijn. Ik miste wel de spirit van Dick ten Cat met de Groene Galeije,

Frederik Hoogerhoud, A.B. van Strien.



Beoordelingsrapport Jenten

Beschrijving

De *Jenten* – een Skarpsno -is een typisch Scandinavisch ontwerp, (passend is de 19,5 KVM-klasse, een Noorse beperkte klasse) dat grote gelijkenis vertoont met de in onze kringen meer bekende spitsgat ontwerpen van Knud Reimers: De Tumlare en de Stor Tumlare.

De ontwerper van de Skarpsno (Skarpsno is een wijk in Oslo) was de Noor Erling Kristofferson. Het spitsgat is zo ongeveer zijn handelsmerk. Het ontwerp stamt uit 1925. In dat licht bezien, is het gerechtvaardigd te concluderen dat de Tumlare en de Stor Tumlare lijken op de Skarpsno. Maar ja, zo gaat het in bootjes-ontwerp-land, iedereen kijkt in het rond en doet er zijn voordeel mee.

Overigens leerde Knud Reimers dus niet alleen van Kristofferson, ook van Estlander en van Harry Rasmussen stak hij veel op. Maar dat is een ander verhaal.

Opvallend aan het ontwerp van de Jenten is de spantvorm: Een hele weke S-spant, die doet denken aan de spantvorm van de oude kotterjachten waarmee om de Americas Cup werd gestreden. Net als bij de Tumlarens krijg je dan een smalle en relatief diepe romp, met een brede kielplank, door de Duitsers ook wel Kielschwein genoemd. In tegenstelling tot de constructie van de scherenkruisers staan de kielbouten niet recht achter elkaar, maar vormen zij 2 mooie rijen, naast elkaar. De romp toont een lange vooroverhang met zeer spitse waterlijnen, ook in het achterschip, waarbij de achtersteven met het aangehangen roer aan het spitsgat een sterke tumblehome toont.

De relatief grote diepgang vindt zijn dieptepunt juist voor de hekbalk waaraan het roer is opgehangen, waarbij opvalt dat dit roer ruim boven de kielzool eindigt.

De Skarpsno is met zijn 8 meter lengte qua maatvoering eigenlijk wel te vergelijken met een 22m2 scherenkruiser, ware het niet dat hij met zijn aangehangen roer de achter-overhang van de 22m2 scherenkruiser mist. Het tuigplan van de Skarpsno is erg elegant, de hoge aspectratio van grootzeil en fok duiden op goede aan de wind eigenschappen. Dat zelfde doen de spitse boeg en de gestrekte horizontale lijnen, met name onder de lastwaterlijn. Het achterschip is door de tumblehome boven de waterlijn voldoende dragend om te voorkomen dat een achterlijk zeetje zomaar komt binnenrollen. De Skarpsno heeft maar weinig vrijboord.

Je komt bij het bezoeken van de site van de KTK (Klassisk Treseiler Klubben) wel wat info tegen, evenals op fin-no (= de Noorse marktplaats) en op Bat-Guide. Opvallend is dan dat er zowel gladdekse als ook opgebouwde Skarpsno's zijn te vinden. Helemaal curieus is dat er laatst ook een te koop was in Nederland, bij Heerlien en Adema, de Tanten. Deze was overigens uitgerust met een Electro aandrijving die in



het roerblad was ingebouwd. Heel elegant en aantrekkelijk bij het manoeuvreren in nauwe Nederlandse jachthavens. Ook helemaal van deze tijd, een klassiek ontwerp uit 1925 met een stukje techniek van nu. Dat zou, naast de Jenten nog een mooie aanwinst voor de VKSJ vloot zijn. Overigens was deze Skarpsno (met de naam Tanten) in 2011 of 2013 al eens deelnemer bij de Dutch Classic in Hellevoetsluis.

De Jenten kun je nog aantreffen op de site van www.batguiden.no en op www.boaterresources.com waar de Jenten te koop stond vorig jaar. Wil je meer weten van de bouwer, dan levert google ook goede diensten: De levensloop, van Sigurd Herbern, de schepenlijst van gebouwde schepen, het is allemaal te vinden op www.marmuseum.no. een beetje zoeken en de hele geschiedenis ontrolt zich op het scherm. Met wat fantasie is het Noors heel goed te lezen.

De beoordeling

De Jenten (betekenis van het Deense Jente is Meisje) is een prachtig resultaat van ontwerp- en bouwkunst uit lang vervlogen tijden. Dat is mooi. Toch is er iets met dit fraaie schip, dat noopt tot het plaatsen van een kleine kanttekening. Allereerst is er het fraaie teakdek, dat weliswaar een lust voor het oog is, maar punt is dat dit de boot wat overschreeuwt. Eigenlijk geldt datzelfde voor de harde buiskap in mahonie en teak, met het mooie mahoniehouten schuifluik er in. Allemaal heel erg fraai scheepstimmerwerk, maar tegelijkertijd is dat heel erg ver verwijderd van hoe de Skarpsno er in 1925 volgens Erling Kristofferson moest uitzien. De geïnteresseerde lezer googelt maar eens Erling Kristofferson Skarpsno, respectievelijk de naam van de bouwer en dan blijkt dat er best wel "leven" is op het Skarpsno-front. Zo dook al heel snel ook de verkoopadvertentie van deze fraaie jonge dame op het computerscherm ...

Beoordelingsrapport Leda

Beschrijving

Een bijzondere ontmoeting met een bijzonder schip, de *Leda* (II?). Arvid Lauren, de geestelijke vader van het schip, was één van de grote Zweedse ontwerpers die in alle soorten en maten prachtige schepen tekende.

Lauren is het meest bekend geworden door zijn kosters met spitsgat en een zogenaamd waldek, dat was zijn handtekening. Zeg maar walvisdek. Mooi afgerond, veel ruimte binnen onder dek maar wel een beperkt beloofbaar dek. Immers de buitenste 20 centimeter zijn niet te belopen. Voordeel was wel dat er geen water aan dek bleef. De kosters van Lauren hadden allemaal een spitsgat, maar de Leda II had een platgat met aangehangen roer. De Leda is dus wel uitzonderlijk. De kiel was wel weer vrijwel van gelijke configuratie als die bij de kosters. Omdat Lauren zijn ontwerpen uitrustte met het waldek (walvisdek) was er wegens de reeds beschikbare ruimte onder dek, slechts een bescheiden opbouw nodig. Het Sjöhistoriska Museum te Stockholm heeft tekeningen van de Leda. Met name het zijaanzicht, de kieltekening en een tweetal alternatieve zeilplannen zijn daar te vinden. De tekeningen vermelden dat het schip werd ontworpen voor Dr. Mohring te Hamburg. Ook wordt een spitsgatter getoond, eveneens als voorstel ontworpen door Arvid Lauren voor Dr. Mohring Tot zover de ontwerpers kant. Leda werd gebouwd bij L. Wilenius Batvarv in Borgaa, in Finland, waar de plaats in het Fins Porvoo heet. Op de kaart van Finland vind je Povoo iets ten oosten van Helsinki.

Jammer genoeg zijn de bouwlijsten van Wilenius alleen specifiek m.b.t. wedstrijd schepen die er zijn gebouwd. Opvallend is dat men voornamelijk ontwerpen bouwde van Gusta Kyntzell, Birger Slotte, Tore Holm, Gunnar Jacobson en Arvid Lauren.

Nu de Leda zelf

Zij is in alles een Arvid Lauren schip: lang op de waterlijn, korte overhangen, voldoende volume boven de waterlijn, gecombineerd met mooie lange en vooral ook slanke lijnen. Een echt zeeschip. De opbouw is van bescheiden omvang, mooi passend bij de dek- en rompvorm. Het op de website van Digitalmuseum.se getoonde kielontwerp toont een lange slanke kiel met mooie stroomlijn en een elegant aangehangen roer aan de spiegel. Dit verklaart mede ook het hoge prestatievermogen van de langkielers van Lauren. Hert tuig is typisch Skandinavisch: heel hoog en slank, ruim 15 meter boven dek. De voordriehoek, die tot 80% reikt is opgedeeld. Leda is uitgevoerd met een kleine kotterfok en een stagfok. Bijzonder is ook dat Arvid Lauren ook nog

eens een tuigplan voorstelde met een wat langere giek en een boegspriet. Tevens is een mastontwerp te zien uit 1965 voor een kunststof mast, rond profiel, verjongd, ook voor de Leda. Aan de foto's is te zien dat de boegspriet en ook de kunststof mast het niet hebben gehaald. Zonder daaraan enig oordeel te verbinden, toont het dat de grote ontwerpers van Zweedse klassiekers niet vies waren van technische vernieuwingen. Ter info, de 95m2 scherenkruiser Kerma, een Salander ontwerp uit 1918 vaart al weer jaren met zo'n mast. De Leda is een toonbeeld van Zweedse jachtbouwkunst, zoals die in veel Europese landen op hoge waarde werd geschat. Dat de heer Dr. Mohren uit Hamburg voor een ontwerp van Lauren koos en dit liet bouwen bij Vilenius in Finland is tekenend daarvoor.



De beoordeling

De Leda is een prachtig voorbeeld van ontwerp- en bouwtechnisch kunnen van Lauren en Vilenius.

De Leda lijkt gelet op haar leeftijd in goede staat, maar op de foto's is wel te zien dat met name het doodhout en het roer aandacht behoeven. Verder toont het onderwaterschip nog wel wat verdachte plekken, maar daar zal Heerlien wel goed naar gekeken hebben intussen. Zonder veel "verbeteringen" is ze goed door de tijd gekomen. De enige aanpassingen worden gevormd door het scherm op de kajuit en de wat vergrote patrijspooten in de opbouw, die afwijken van de tekening van Arvid Lauren. Het kan overigens zijn dat de opdrachtgever deze juist zo heeft laten maken door de werf. Toen ook al was de klant koning en gold "wie betaalt, die bepaalt"! Gelukkig ...

Beoordelingsrapport Lot

Beschrijving

De *Lot* is een wat men in Zweden een Koster noemt. Kosteren hebben een spitsgat met daaraan het roer gehangen. Kosteren kwamen uit de streek rond Gotenburg, de West-Zweedse scheren. In Zweden kennen we de Langedragsjulle en de Kosteren. De Langedragsjulle heeft een platgat met aangehangen roer. Beide types vinden hun oorsprong in kleinere vissersbootjes. Aanvankelijk robuust gebouwd in eiken en grenen, werd later vaker ook mahonie toegepast. Kosteren en jullen zijn over het algemeen voor de scheepsgrootte redelijk zeewaardige scheepjes, met veel reserve waterverplaatsing in kop en kont, een kleine lengte breedte verhouding en een lange relatief ondiepe kiel. Factoren die niet veel snelheid lijken te voorspellen. De waterlijn is evenwel lang in verhouding tot de lengte over de stevens en de lijnen zijn mooi gestrekt. Met het lage vrijboord (weinig windweerstand) en het vaak hoge en slanke tuigage presteren de Kosteren en Jullen over het algemeen boven verwachting.

Als je Kosterbaten.se googelt, kom je al snel een lijst tegen met de in de diverse klassen (K5, K20, K22, K25, K32, K38 en K45) gebouwde schepen. De K25 is verreweg de grootste klasse. Ralph Osborne heeft meerdere Kosteren getekend. Voor zover te zien (niet de hele Koster-schepenlijst is voorzien van foto's) allen met een zgn. Waldeck, ofwel walvisdek.

De *Lot*, die bij te waterlating Ila werd gedoopt, heeft een elegant Waldeck, met een klein passend opbouwje.

De ruimte onder dek komt van het bolle dek.

In de huidige tijd zijn kosteren en jullen uitgerust met een inboort motor, met vaste schroefas en een schroef in het in het roer uitgezaagd schroefraam. Voor de prestaties is dit niet zo bevorderlijk en het fijne roergevoel van de mooie julle- en kosterontwerpen gaat daar deels mee verloren. Dat weegt te meer, omdat deze langkielers het moeten hebben van balans in zeilvoering en roerstand bij helling.

De *Lot* is in een prachtige staat. Ook heeft zij blijkens de foto's, een mooi interieur.

Het is een elegante verschijning zowel onder zeil als ook achter het anker. Schrijver dezes heeft haar al meerdere keren mogen bewonderen.

De omgeving waar *Lot* werd gebouwd (Orust in Zweden) is een broedplaats van goede en bekende werven. Kenmerkend is dat men schepen van de werf van Thore Larssen vaak niet naar de ontwerper noemt maar naar de werfnaam: *Lot* (Ila) werd dus een Larssen-boot genoemd. Het gekke is dat dit zelfs de beroemde ontwerper C.G. Petterson overkwam.

De beoordeling

De *Lot* is een prachtige toevoeging aan de VKSJ-vloot. Wij heten de *Lot* en de eigenaar van harte welkom in de VKSJ gelederen en kijken uit naar volgende deelname bij VKSJ evenementen. De *Lot* wordt ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ.



Beoordelingsrapport Mandragore

Beschrijving

We hebben hier een zesmeterklasse van de "3e-rule" voor ogen, net voor de 2e wereldoorlog gebouwd.

Ze is ontworpen door de Fransman François Camatte (29mei 1893- 9 juli 1960); een in Nederland wellicht onbekende ontwerper maar zeker niet in Frankrijk. In 1920 (een jaar na de demobilisatie na WW1) kreeg hij een baan op de tekenafdeling op de werf van Despujol; eerst in Anacon, en daarna in Antibes. Dit werk bracht hem in contact met verschillende jachtontwerpers, waarmee zijn carrière in het ontwerpen van jachten bepaald was. Al snel opende Camatte daartoe een eenmans-kantoor in Cannes.

Als autodidact had hij aanvankelijk weinig verstand van het benodigde rekenwerk. Alle berekeningen werden gemaakt met een planimeter, een rekenschuif en soms met behulp van ruitjespapier; maar hij behaalde er uitstekende resultaten mee, en zijn boten dreven steevast exact op hun waterlijn. Uiteindelijk werd hij een specialist in de meterklasse; hij tekende 60 zes-meters en 10 succesvolle acht-meters.

Camatte wordt (samen met de bekendere Andre Mauric) in Frankrijk beschouwd als een van de beste intuïtieve ontwerpers die vooral ook op hun esthetische gevoel af gingen in plaats van hun technische kennis.

De beoordeling

De Mandragore is vooral ook een interessante boot van de "3e-rule", omdat ze er een van de laatste vooroorlogse Europese exemplaren van is. De vormgeving van de romp laat de progressie door de jaren zien: voor strikt V-vormige spantvorm in de boeg, overgaand in een diepe S-vorm in het middenschip, met vooral rechte, gestrekte lijnen in het achterschip die in een kleine rechtopstaande spiegel eindigen. Toch is de gestrekte zeeg subtiel, en straalt de boot niet alleen efficiëntie uit, maar zeker ook elegantie. Deze prachtige vooroorlogse pur-sang racer valt in de Vintage-klasse van de VKSJ.



Beoordelingsrapport **Maria Cornelia**

Beschrijving

We zijn blij verrast met de hernieuwde aanmelding van de *Maria Cornelia*. Het blijkt namelijk dat dit mooie scheepje jaren geleden ook ingeschreven stond bij de VKSJ. Door verhuizing naar het buitenland van de eigenaar is door allerlei omstandigheden het lidmaatschap op een gegeven moment komen te vervallen. Gelukkig heeft die eigenaar zich recent weer gemeld. De aanleiding was de wens het weer activeren van de status van Varend Monument. Want dat was de Maria Cornelia. Geregistreerd onder nummer 1613.

Aanvullende informatie van de eigenaar leert vervolgens ook dat hij de VKSJ restauratieprijs 1999 heeft gekregen voor het restauratiewerk aan zijn schip. De Maria Cornelia is een ontwerp van Jaap Kraaier. Een beroemde Nederlandse ontwerper. Kraaier werd geboren op 28 november 1913, als jongste zoon van een eenvoudige scheepsbouwer in Zaandam. Kraaier Senior bouwde Helderse vletten, vissersboten en werkbootjes. De concurrentie was moordend en regelmatig werden opdrachten aangenomen waar geen cent aan werd verdiend. Al ruim voor de Tweede Wereldoorlog werkte hij mee op de werf en tekende hij in de avonduren zijn eigen ontwerpen. Deze liepen uiteen van kano's tot kajuitzeiljachtjes. Zijn connecties met de toenmalige hoofdredacteur Loeff van de Waterkampioen kwamen hem goed van pas. Die connecties stamden uit de tijd dat Kraai in 1936 voor Nederland brons won als kanovaarder op de Olympische Spelen. Loeff was toen Chef d'équipe.



Het ontwerp uit 1934 van de Maria Cornelia van het type "Zaanstroom" stamt dus uit die begintijd van Kraaier. Het betreft een karveel gebouwd schip met een rondspant afzella romp die koper geklonken is op eiken spanten. Afzella is een zeer duurzame en stabiele Afrikaanse tropische hardhoutsoort, bruinrood van kleur. Verder heeft het schip een korte achteroverhang met platte spiegel, een aangezette kiel die voorzien is van 400 kilogram gietijzeren ballast. Het doorgestoken roer is aan de kiel bevestigd. Voor de opbouw is ook afzella gebruikt. De dekconstructie bestaat uit teak delen die gemonteerd zijn op mahonie met eiken dekspanten. Romp, kajuit en rondhouten zijn blank gelakt. Het kajuit dak is wit en dat geldt ook voor de waterlijn.

Het ontwerp voorzag niet in de inbouw van een motor. Voor het in- en uitvaren van de haven wordt gebruik gemaakt van een 4 PK Mercury buitenboordmotor uit 1965.

Het schip is in 1936 gebouwd op de werf van Dekker & Weinholt Jachtbouw in Amsterdam. De werf was gelegen in de bocht van de rivier de Amstel, even voorbij de Rembrandttoren aan de Korte Ouderkerkerdijk. Otto Weinholt begon het bedrijf in 1932 samen met zijn zwager Gijs Dekker. Van drie kleine werfjes pachtten ze de middelste. Het bedrijf, dat boten produceerde en repareerde, groeide uit tot een begrip. In de jaren zeventig kwamen alle werfjes in eigendom van de familie Weinholt. Helaas moest de werf in 2010 wijken voor de plannen van stadsvernieuwing.

Er is aan het eind van de vorige eeuw door de eigenaar veel aandacht en tijd besteed aan de restauratie van dit mooie scheepje. Daardoor en door regelmatig en grondig onderhoud in de jaren daarna, verkeert deze 80 jaar oude dame nog steeds in perfecte conditie.

De beoordeling

De Maria Cornelia is een goed voorbeeld van Nederlandse vooroorlogse jachtbouw. Ontworpen in de begintijd van de later toonaangevende ontwerper Kraaier. Gebouwd op een typisch Amsterdams jachtwerf. Als behoudsorganisatie zijn we vereerd dat we dit mooie scheepje weer op kunnen nemen in onze gelederen. We heten de eigenaar dan ook hartelijk welkom bij de VKSJ en gaan er vanuit dat de hernieuwde aanvraag bij het Nationaal Register Varende Monumenten ook succesvol zal verlopen.

Foto Maria_cornelia1

52E DELTA LLOYD 24 UURS ZEILRACE OP 26 EN 27 AUGUSTUS

*Hij is weer verzeild, "De 24 uren van Medemblik".
And the winner is: Raven van P. Rosendaal, 2e werd Carmagnole van GL Visch en 3e de Vrouwe Alida van A. Wieleman in de V.K.S.J.-klasse. Allemaal heel hartelijk gefeliciteerd, ook de andere 7 deelnemers in onze klasse, want iedereen heeft de wedstrijd reglementair uitgezeild en het opvolgend jaarcijfer behaald.*

Wij hebben al een aantal keren meegedaan aan de tocht voor ongemeten schepen waarbij de waterlijn lengte als deelcoëfficiënt voor een soort rating wordt gebruikt. Ik vond dat eigenlijk niet eerlijk want de moderne boten hebben een kortere waterlijn lengte dan de oudere boten zoals die van ons. Ik heb toen eens gevraagd of er niet een aparte klasse zou kunnen komen voor de klassieke schepen en tot mijn verbazing werd dat toegekend. Vandaar dat er de laatste jaren een V.K.S.J.-klasse is onder onze eigen V.K.S.J.-rating. De voorwaarde is wel dat er genoeg deelname is anders wordt de klasse weer afgeschaft. Vandaar de jaarlijkse oproep om mee te doen. Het is ook erg leuk om te doen.

Maar laat ik beginnen bij het begin, de start. Die kan voor elke deelnemer anders zijn. Er waren 14 startplaatsen rond het IJsselmeer en er zijn diverse rakken tussen bestaande lichtboeien aangegeven waartussen je zoveel mogelijk mijlen in 24 uur moet zien te maken. Die rakken mag je maar 2 maal varen. Ook moet je opletten hoe de boeien gerond worden, er mag geen lus ontstaan in de lijn die je vaart zodat de boei vast gelust komt te zitten. Je mag ook op het Wad en de Noordzee bepaalde rakken varen. Maar hiervoor gelden dan zwaardere veiligheidsregels. Hiervoor moet je bijvoorbeeld een extra goedgekeurd reddingsvlot mee hebben. Het komt er dus op neer dat je constant aan het puzzelen bent om een goed bezeild rak uit te zoeken, maar je ook niet klem zeilt zodat je uiteindelijk niet op tijd in Medemblik uitkomt.

Wij zijn op de "Zuid" (Markermeer) gestart, daar wordt meestal het minst gestart. Lekker rustig voor de nacht. We varen tenslotte met ruim 500 boten. We gingen eerst richting de Blocq van Kuffeler en toen weer steeds zoveel mogelijk halve wind omhoog naar het noorden. De wind zou van noord naar oost draaien kracht 3 tot 4, wat ook gebeurden maar veel later dan voorspelt. We zagen nog een fantastische

zonsondergang vanaf het water. De volgende ochtend zijn we, na een mooie nacht, om 11 uur door de sluis naar de "Noord" geschut om met een schone lei op de rakkenkaart weer verder te gaan. Het water was hier wat wilder dan aan de andere kant van de dijk. We kwamen de Christine Margaretha tegen en hebben samen een paar gelijke rakken gevaren. Die ging ook erg snel. Ook de Vijfde Meid zijn we tegen gekomen, die denderde er ook lekker door. Het weer is de hele tijd mooi zonnig geweest met een uitstekende noord tot oostenwind met ongeveer kracht 4. Tegen de finishtijd werd het spannend qua tijd. We wilden nog 2 extra rakken varen maar dat zou misschien strafmijlen opleveren. Gelukkig trok de wind aan naar zo'n 6 beaufort en finishten we 2 minuten voordat de tijd voorbij was en we strafmijlen zouden krijgen. De oostenwind zorgde voor hoge golven bij de haveningang van Medemblik. Stel je voor, honderden boten die tegelijk aankomen in water dat op een wildwaterbaan lijkt. Uiteindelijk konden er maar 2 boten tegelijk naast elkaar naar binnen. Het voelde als een kermisattractie. Gelukkig zonder schade binnengekomen.

Langs de hele haven stonden mensen die de schepen enthousiast verwelkomden. Er was veel muziek en vele terrassen langs het water. Een heel gezellig binnenkomen. De V.K.S.J.-boten konden helaas door de drukte niet bij elkaar liggen. Na het inleveren van het rakkenformulier duurt het ongeveer een klein uurtje voordat de voorlopige uitslagen op het scherm stonden. Toen was het ook echt bedtijd. De volgende ochtend om 10 uur was de prijsuitreiking bij kasteel Radboud met een ontbijt voor alle deelnemers aangeboden door de gemeente Medemblik.

Helaas staat alleen de bemanning van de Carmagnole met de burgemeester van Medemblik op de foto van de prijsuitreiking, de Vrouwe Alida en de Raven waren al onderweg naar huis. Er was slecht weer voorspeld en ze moesten nog een eindje.

In de nacht werden de uitslagen in boekvorm gedrukt, die kon men na de prijsuitreiking ophalen met daarin het jaarcijferschildje als bewijs van een reglementair gezeilde wedstrijd. Alles is na te lezen op www.kustzeilers.nl op uitslagen 24 uren, daar staan ook de rakkenkaarten van alle deelnemers bij.

De uittocht verliep een stuk rustiger en ineens was de haven weer helemaal leeg. Volgend jaar weer, dan is de 53e 24 uren op 25 en 26 augustus. Zin om ook mee te doen?

Marianne de Wit
Argo Navis H 678

Mooi beeld **Lot**



Mooi beeld **Mandragore**



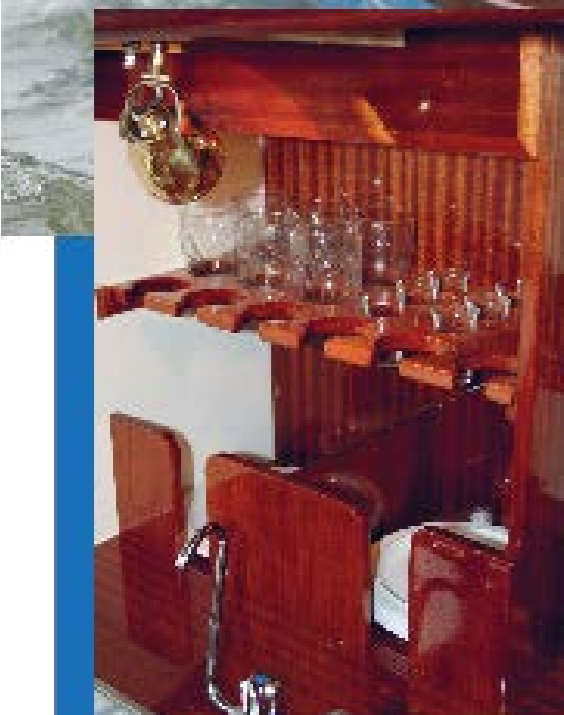
Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

Voorweg 1-5 3281 LX Numansdorp info@jachtwerfrexwinkel.nl 0186 650 410



ADVERTENTIE



HET ADRES VOOR UW KLASSIEKER

Jachtwerf Rexwinkel aan het Helandse Diep in Numansdorp is het klassieke centrum voor alle onderhoud, reparatie en restauratie van uw jacht. Op onze ruime en moderne jachtwerf, met 900m² jachthallen en 154meter jachtwal in Klassieke schepen worden welkom.

Onze Klussen: Motor, Manj, waterpomp, Motor jachten, Luchtverkoeler, motoronderhoud, helixonderhoud, ook 3D-koppeling, scheepslandings, jachtwal, jachtwal, Of al uw werkzaamheden met de meest moderne apparatuur, wij maken er van een plezier. 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 afreken nieuw voor eend onder voorbehoud
 - 100% waarde dekking onder voorbehoud
 - 40% no-claim zonder terugval bij schade
 - Lijvengebtes dekking onverzekerd
 - Gevolg schade eigen gebrek met verzekering • 5 miljoen WA-dekking
- U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!



Prijsaanvraag, 1066 NL Amsterdam, T: 020 681 3600, E: info@postverzekering.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 Middelhamnis
tel. +31 (0) 187 483 790
info@vanvlietzeilen.nl

WWW.VANVLIEETZEILEN.NL



- Restauratie
- Reparatie
- Nieuwbouw
- Interieurbouw
- Teakdekken
- Rondhouten
- Motoronderhoud
- Stalling

Aperbaan 29 8711 BR Workum T0515 54 35 56 E info@heerlienaema.nl

WWW.HEERLIENADEMA.NL

Scherp Geschreven

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 Geschreven Estafetteserie 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 Harm Ploeger

Scherp geschreven Harm Ploeger

Mijn vader zei altijd dat ik eerder kon zeilen dan fietsen. Vanaf het seringen-landje aan de Westeinderplassen werd ik al snel in het Piraatje gezet en afgeduwd. Na een paar uur kwam mijn vader met de Walker-jol naar lagerwal gevaren, want daar was ik inmiddels terechtgekomen. Het geel-blaue katoenen zeiltje was dan al gestreken want ik had geen idee hoe je tegen de wind in moest zeilen. Na het Piraatje werd er een Vaurien, nummer 24159, van een neef overgenomen en dat was veel flitsender. Hij ging snel en in plane maar sloeg ook vaak om. En dan is de Westeinder best groot.

De volgende boot was een Vrijheid, mahoni gangenbouw op de vlam gebouwd door Schalk in Aalsmeer. Met meetbrief, trapeze, spinnaker en trailer, die mooi door mijn DS19 getrokken kon worden. Aan veel wedstrijden heb ik in die jaren meegedaan, nummer 900 was vaak aan de start te vinden en kon inderdaad ook omslaan. Zeilkampen in Friesland en later de KNWV-wedstrijdzeilschool in Medemblik, waar met 470's onder leiding van verbondstrainer Jack van Hellemond veel oefenwedstrijdjes werden gevaren, maakten van mij een enthousiast wedstrijdzeiler.

De vrijheid werd verkocht en met een versleten Citroen HY heb ik wat gekampeerd, maar het zeilen bleef trekken. Via een advertentie in de Waterkampioen kwam ik een Noorse Volksboot op het spoor, in de zestiger jaren gebouwd door Piet Bouhuis in Durgerdam. Ik had eerder op de Westeinder meegevaren met een grenen Volksboot die daar bij de WVA lag en die hobbelde zo prachtig over de zwarte golven, wegens het opgerakelde veen, dat ik zo'n klein groot jacht wel zag zitten. De te koop staande Volksboot bekeek ik aan het Alkmaardermeer. Op een prachtige zonnige zaterdagmorgen lag de Baldr daar te glimmen langs de steiger. Er werden mij allerlei slimme vragen gesteld: Of ik wel wist wat het onderhoud van een houten boot met zich meebracht, of ik er goed voor zou zorgen en of ik al eerder een houten boot had gehad. Ik vertelde, dat ik reeds hectoliters Epifanes had verwerkt en wist wat breeuwen en schuren is. Dezelfde avond werd ik gebeld; van de vier kandidaten had ik blijkbaar de beste antwoorden gegeven en mocht de Baldr kopen. Er zat ook een ligplaats bij Hemmeland bij. Ik was helemaal niet van plan naar het IJsselmeer te gaan, want ik was een Westeinderzeiler maar Hans wist mij te overtuigen. Samen voeren we over



de Zaan naar Amsterdam en toen door de Oranjesluizen naar dat enorme meer met een tussenlanding in Durgerdam, waar Hans van boord ging. En dat meer beviel eigenlijk best wel. Ik werd meteen lid van de nog prille VKSJ, bezocht alle evenementen samen met Pleuntje en Thaleia en gedrieën wonnen wij altijd prijzen. Ja, toen ook al de Epifanes.

Na zeven jaar Hemmeland kon ik in Durgerdam, bij zeilvereniging Het Y terecht want daar kon ik van huis met de fiets komen (wat overigens niet vaak gebeurt) In die tijd werd ik ook penningmeester bij de VKSJ en introduceerde de acceptgirokaart en een elektronische kaartenbak. Toen hebben we ook de Stichting Dutch Classic Yacht Regatta (DCYR) opgericht en met Ron en Anton de eerste versies van dit mooie evenement georganiseerd. Persaccreditatie, radio Rijnmond, Classic Passage Race, de DHL bus, de Nautische Markt, de Spiegeltent, de Brabander, de schippersmaaltijd in het brandweermuseum en de eerste DC die gratis was voor de 137 deelnemers. Wat een succes was dat. Ter promotie van de DCYR met de Peugeot 404, met twaalfvoetjool op de trailer en promotie-stand op het imperial, via Harwich naar Greenwich, waar wij 4 dagen folders uitdeelden op de Classic Boat Show naast het National Maritime Museum, de Cutty Sark bekeken en over de meridiaan sprongen. De DCYR werd internationaal bekend en de Old Gaffers schreven zich in. Publicaties in Italiaanse en Zweedse bladen verschenen.. Ik ontving als secretaris de inschrijfformulieren en was verbaasd een formulier van een jachtje van 8 meter te zien met een waterlijn van 14 meter. Na de inschrijver gebeld te hebben, begreep ik het verschil; hij had heel nauwkeurig de waterlijn opgemeten, rondom.

Buitenlandse boten-bladen kregen infopakketten per post en ja hoor, er kwam een behoorlijke buitenlandse deelneming van Belgen, Duitsers tot Fransen maar vooral Engelsen. De Classic Passage Race starten in Shotley, in het verlengde van de breakwater, dan snel naar Norwich en met KLM naar Schiphol en meteen doorgereden naar Stellendam waar ik de jachten ook weer finishte. Als

gasten de Dunkirk Little Ships, de militaire muzikale ontvangst in Willemstad was emotioneel en onderschat door de burgemeester.. Maar ook de Cornish Crabbers, de Draken en de Atalanta, een zeer apart Engels schip, dat overigens niet is over gekomen naar het Haringvliet, omdat de Noordzee toch wat te groot bleek. Maar het jaar-diner in een sjiek hotel in Londen, waar ik als promotor van de DCYR mocht spreken en naast de voorzitter zat, was een belevenis apart. De eerste mobiele telefoon, speciaal aangeschaft als proef voor bij de DC. Wat een handig ding, toen al.

Na een drietal DC's heb ik het enorm uitgebreide archief en het draaiboek overgedragen aan de nieuwe ploeg en deed ik voortaan als deelnemer mee. Inmiddels met een ander, groter jacht dat ik na afloop van de dc te koop zag: de Martha McGilda of Burnham. Wat een mooi, degelijk en fraai ontwerp. Na wat gekonkel met de bank had ik opeens twee scherpe jachten. Dus nog meer Epifanes! De Baldr verkocht ik aan de zeer enthousiaste Ruud, die na een grote, zorgvuldig uitgevoerde renovatie nog steeds met de Volksboot zeilt.

De Martha gaf me meer mogelijkheden en vooral een ruimer zeilgebied. En ze zeilt erg snel, wat verscheidene Beneteaux, Dufours en ander plastic gedoe frustreerde. De eerste zomer na de aanschaf in Hellevoetsluis waren we al op weg naar Stavanger (bij IJmuiden rechtsaf) met een tussenstop in Esbjerg want het brood was plotsklaps op. Wat een fantastische tocht langs Haugesund, de fjorden, de preekstoel 600 meter boven ons en een fjord zo diep dat de dieptemeter off-scale ging, was dat. Mooie foto's gemaakt, veel met de Spinnaker gevaren en uiteindelijk in Bergen aangekomen, waar we wedstrijden hebben gezeild in de Osolver, een soort modern viking-schip. In de regen overigens, want in Bergen regent het 360 dagen per jaar. En toen terug naar Den Helder wat niet geheel zonder problemen verliep. Maar goed, het schip was sterk genoeg en de zeeziektepillen uit Noorwegen hielpen de bemanning op de been te blijven.



Het jaar daarna wilden we naar Denemarken, waarschijnlijk omdat Esbjerg zo goed bevallen was. Eerst langs de Shipping Lane naar Helgoland, alwaar de schiffsausrustung werd bezocht. En dan meteen stroom-mee de Elbe op en dan bakboord uit het Nord-Ostseekanaal op. Tien uur motoren in de hitte, goed op de stoplichten lettend want er kan zomaar een vrachtschip om de hoek komen aanzien. Nog even wat meegemaakt van de Kieler Woche en Denemarken lag voor ons open. Rond het eiland Fyn hebben we gezeild, elke dag verse zalm, hittegolf, bemanningwissel in Middelfart en een dagje met de trein naar Kopenhagen. Na een maand terug via Hamburg, waar we op de Ausser Alster wedstrijden hebben gezeild en net voor een grote depressie Delfzijl gehaald. Via het Reitdiep in twee dagen motorend terug naar het IJsselmeer. Zo, dat was dat. Bij de zeilvereniging Het Y keken ze er niet eens van op; andere leden zeilen naar de Azoren of zelfs naar IJsland. Maar de Martha kan het ook.

Een paar jaar later waren we van plan naar Catherine's Dock in Londen te gaan en dan de aanbrengrace voor Sail Amsterdam te doen. Het was bar slecht weer, de wind kwam uit de verkeerde hoek en na 12 uren hobbelen besloten we terug te keren. Diezelfde avond zaten we al op een terrasje in Barcelona, in de zon en waren op tijd terug voor Sail. Het moet lollig blijven, dat zeilen. Een tijdje later ben ik op zoek gegaan naar de oorsprong van de naam Martha McGilda. Ja, ik heb alle originele tekeningen van Alan Buchanan en zelfs de opdracht-brief aan de werf, Prior and Sons in Burnham on Crouch. Ook de zeilen van Ratsey and Laphorne zijn er nog bij dus er moest voldoende informatie beschikbaar zijn. Via allerlei omwegen kreeg ik een boek in handen, geschreven door Rozelle Raynes "A boat called Martha". Hierin worden tochten met een, jawel: Volksboot vanuit Engeland naar Noorwegen beschreven, met jongelui. In dit boek staat, dat na een barre tocht wordt gekeken naar een groter schip, dat vervolgens besteld is bij Prior and Sons naar een ontwerp van Buchanan. En dat is dus de Martha McGilda geworden. De cirkel is rond.

De laatste jaren heb ik niet meer zoveel tijd om grote tochten te maken met de Martha. Ik heb ook nog een twaalfvoetsjool uit 1923 waar veel voor georganiseerd wordt en wat een gezellige club kent. Dit is nu de snelst groeiende houten wedstrijdklasse in Nederland.

We doen in ieder geval altijd mee met het "Rondje Noord Holland" om de groene aanslag op het dek van de Martha met zeewater te verwijderen. Maar gedurende de winterperiode is ze onder dak bij Piet van Opzeeland in Haarlem, waar nu een vast groepje klassieke jachten elkaar ondersteund met kennis, gereedschap, koffie en mooie verhalen. Daar ligt ook de Soma van Hugo en dat is altijd gezellig. Deze winter staan er natuurlijk weer extra klussen op het programma. Zo wil ik het gereedschap, dat gedurende de jaren onder de motor is gevallen, terughalen. En het dek wat waterdichter maken. De lijst is altijd lang. In ieder geval willen we gereed zijn voor de DCYR in 2017. Met een nieuwe Genua, want dat zeil van Ratsey is wat bollig geworden.

De VKSJ heeft de laatste jaren een aantal veranderingen ondergaan. Dat is normaal, want een vereniging verouderd, er komen nieuwere schepen bij, de echte klassiekers verdwijnen, worden verkocht naar het buitenland of zelfs gesloopt. De leden worden strammer en stijver en hebben moeite met het aanbrengen van de Epifanes. De jongeren pakken het langzamerhand wel op, hoewel de modernere weekeindbestedingen (appen, Netflix, Voetbal) echt concurreren met het rommelen aan historische scherpe klassieke jachten. De Engelsen noemen dat "messing around with boats". Een DCYR is daarvoor een mooie etalage, mits er voldoende aandacht aan gegeven kan blijven worden. Ik ben, zoals op de laatste ledenvergadering in Aalsmeer is verteld, bezig met de organisatie van een evenement voor klassieke jachten rond het Scheepvaartmuseum, net zoals wij dat jaren geleden ook gedaan hebben. En ik heb contacten met de Australian Wooden Boat Show in Hobart, Tasmanie, waar in februari 2017 aandacht wordt geschonken aan Nederlandse boten wegens de ontdekking van Australië door Abel Tasman, zo'n 350 jaar geleden. Dat komt deze winter wel uit de verf. Ron zei altijd, dat de DCYR in een reeks van evenementen in Europa een plaats heeft veroverd. Die plaats moeten we blijven verdienen.

Harm Ploeger
Martha McGilda of Burnham

Ik geef de pen door aan Hugo Kroeze van de Soma.

WAPPERENDE WARBOEL

Dan ziet u de Nederlandse vlag in de achterstag, of s' avonds wapperend in het duister, u schrikt ervan als u over de steiger terug naar uw vertrouwde scheepje gaat. Maar dan al de reclame vlaggen, in alle kleuren en maten, en de club vlag, tegelijkertijd gevoerd met de KNRM of Waddenvereniging of andere verenigingen, op onmogelijkste plaatsen. Alles bedoeld als vlagvoering, maar resulterend in een hemel schreiende warboel. Toch moeten de vlag-hijzers enig gevoel voor vlaggen hebben, en leuk vinden anders hang je daar je schip niet vol mee. Hopelijk is er aan deze onwetendheid wat te doen, tenslotte staat dit alles ook in elk groot jacht boek (bezoek de VKSJ bibliotheek, u krijgt uitleg) over jacht etiquette en vlagvoering. Sympathieke organisaties als de Reddingsmaatschappij en vele andere waar u lid van bent, het vervelende is alleen dat je vlaggen van deze instellingen alleen mag voeren als je ze als clubstandaard beschouwt. En u weet het een clubstandaard hijst men van de Top. Op een andere wijze gevoerd zijn het reclame vlaggen en die horen op een schip niet thuis. Dit brengt me bij het probleem waar iedere zeiler die van meerdere verenigingen lid is, onontkoombaar mee te maken krijgt.

Wanneer en/of hijs ik welke clubstandaard??

Een gewetensvraag met een, zoals voor de hele jacht etiquette geldt, logisch, maar genuanceerd antwoord. Als regel voert met de standaard van de vereniging waar men de grootste affiniteit mee heeft of in wiens haven men ligt. In een gebied dat als typisch vaargebied van meerdere verenigingen beschouwd wordt, voert men de standaard van de oudste vereniging. In de verenigingshavens voert men de standaard van de betreffende club, en bij manifestaties die van de organiserende vereniging. Dat betekent soms de standaard wisselen -of strijken- want tijdens wedstrijden mag geen clubstandaard gevoerd worden. Wel kunt u dan de standaard vervangen door uw eigenaars vlag. Direct na de wedstrijd echter brengt alles weer terug in de oude staat. Stilliggend met uw eigenaars vlag aan stuurboord gehesen, maar dan alleen als u aan boord bent en bezoek op prijs stelt. Kijkt u eens omhoog hoe de staat van uw clubstandaard is, gebruikt u hem als wind aanwijzer dan is er een handige wind aanwijzer die u om de stag kunt vastzetten, kijk in het winkel boek van Kompas uit Woerden (en u heeft geen last van een stijve nek).

V.K.S.J. Standaard bij Marianne de Wit verkrijgbaar.

Kees van Aalst

Verjaardagstocht en aansluitend kris kras over het IJsselmeer naar Meet en Greet (periode 24-6 t/m 3-7 2016)

Vrijdagmiddag ingescheept aan boord van de Seneca en met een makkelijke fok + grootzeil richting Marker vuur. Hieromheen beden ik dat ik nog even geen behoefte heb aan een jachthaven en kruip dan dicht onder de Bukdijk vlak bij het licht op de kop. Voor anker en genieten van de rust aan boord en om mij heen. Grappig dat je eerst alleen ligt en kennelijk voor een aantal schepen uitnodigend over komt om er bij te komen liggen. Wordt het toch nog gezellig.

Zaterdagochtend vroeg naar Edam ruim op tijd voor het palaver. Hielke is kennelijk nog niet gekomen van de start van de voorjaarstocht. Want Klaas mag het alleen doen. Kannie best. Een vrij lange baan gezien de windverwachting maar een afkorting is ingebouwd en wordt ook benut. In de avond een barbecue bij de Zeevang door chef-kok/botenbouwer Willem van de Sarcelle. Het was weer prima voor elkaar en het blijft toch een uniek plekje, waar we gebruik van mogen maken.

Meestal is de dag erna voor de meeste schepen tijd voor de terugreis. Een aantal vertrok naar Hoorn om in de komende week via diverse havens en vooral met ruime wind vrijdag aan te komen in Ketelhaven voor de Meet en Greet aldaar. Maar eerst weer een barbecue van overgebleven eten en natuurlijk drinken.

Maandag is het bewolkt en regenachtig maar voor de Argo Navis, de Sarcelle en de Seneca geen probleem om naar Lelystad te varen. De Porzana Carolina en de Bommelton haken af en de Radboud zal later in de week weer aanhaken. Als het zo heilig is lijkt het IJsselmeer nog erg groot. Afgemeerd in de Bataviahaven en dan naarstig op zoek naar gezelligheid, maar die vind je daar niet. Gelukkig komen Joke en Hans van de Ollie langs (op de fiets) en dat maakt de avond weer goed. Zij varen eind van de week naar Ketelhaven.

Helaas moet de Sarcelle weer terug, naar huis i.v.m. werk op de werf, dus gaan we (Argo Navis en Seneca) de volgende dag met mooi weer naar Enkhuizen, uiteraard met een lopende wind.

Hier meren we af in de Oude Haven en wordt de vloot uitgebreid met de Nixy en de Jan van Gent. Later komt ome Cor Radboud er ook nog bij en wordt het toch al aardig druk!

Omdat het de opzet is om vooral makkelijk te zeilen wordt afgezien van Stavoren en gaat de vloot donderdag op weg naar het IJsseloo. Een rommelig zeetje bij het passeren van de vaarroute Lemmer-Lelystad

En als ik voor de Ketelbrug lig te wachten en Cor op z'n gemak onder de Ketelbrug door vaart kijk ik met afgrijzen naar mijn Windex, die zich bijna 15 meter boven de waterspiegel bevindt en slaak een diepe zucht.

Voor anker in de geul aan de oostkant van het IJsseloo. Mooi natuurgebied en door een natuurlijke stroming liggen we alle koersen voor van het kompas met als gevolg ankerkettingen en lijnen door elkaar. Geeft vrijdagochtend enig extra werk en het waait inmiddels pittig met buien. Weggevaren naar Ketelhaven en het afmeren en later ook weer het wegvaren veroorzaakt hier en daar toch wel zweethandjes.

In de avond een gezellige borrel in het restaurant aldaar. We zijn nu inmiddels met een flink aantal schepen waaronder doordouwer/zeiler Wim Groot die 's avonds laat nog aankwam na een lange tocht van Scheveningen via IJmuiden naar Ketelhaven.

De Meet en Greet zelf zal door Ab worden verslagen, maar ik wil nog wel kwijt dat ik het varen op en naar de IJssel zeer interessant vond en ik nu toch een keer in mijn leven bij Kroes heb gelegen.

Kon vroeger nooit (wel met een Kroesschip). In september wordt voorafgaand aan de sluitingstocht weer iets dergelijks gehouden. Hoop dat de oude haven van Hoorn dan vol ligt met klassieke schepen.

FS.



Grotere opkomst bij activiteiten en meer voordeel voor de leden

Als nieuw lid van de VKSJ heb ik mij enigszins verbaasd over het enerzijds behoorlijk grote aantal leden en de toch geringe opkomst bij alle activiteiten die door het bestuur worden gepland en georganiseerd. Tevens viel mij op dat voor een organisatie die zich mede ten doel stelt om klassieke schepen te behouden vrij weinig aan dat behoudselement wordt gedaan. Over die twee verschijnselen heb ik mijn gedachten eens laten gaan en ik geloof daarvoor een oplossing te hebben gevonden. Ik heb dan ook hierover het bestuur van de VKSJ gepolst om van die kant te horen wat hiervan wordt gedacht en of het bereid is om dit punt op de eerstkomende Algemene ledenvergadering te agenderen en te ondersteunen.

De door mij bedachte oplossing voor beide onderwerpen is als volgt: Maak een regio-indeling aan de hand van de postcode, dat zou die van de ligplaats kunnen zijn of die van de woonplaats van het lid, en deel Nederland op in bijvoorbeeld 6 regio's. Nodig elke regio uit om een bestuurtje van drie leden te benoemen waarvan een lid vervolgens deel uitmaakt van het landelijke bestuur, dit teneinde koppeling tussen regio en land te borgen. Dit regionale bestuur kan dan zelf in zijn regio activiteiten ontwikkelen die dan een veel grotere kans op presentie en deelname van de regionale leden heeft dan bij een landelijke uitnodiging. Het is overigens volstrekt begrijpelijk dat een landelijke opkomst op weinig deelnemers kan rekenen. Niet ieder, ik durf te zeggen slechts een enkeling, heeft de mogelijkheid om een hele week uit te trekken voor een landelijke bijeenkomst.

Tegelijkertijd kan, wanneer de vereniging een regionale indeling krijgt aan het behoudselement meer gestalte worden gegeven. Landelijk is het moeilijk om kortingen bij inkoop van scheepsbenodigdheden te regelen, in de regio kan dat met veel meer succes gestalte krijgen. De regionale bestuurtjes kunnen zelf, dan wel een der leden die inkoop talenten heeft vragen, om afspraken te maken met een of meerdere leveranciers. Nu wordt feitelijk alleen voor de verzekering een korting en/of gunstiger voorwaarden bedongen, al het overige laten we nu liggen. Dat kan vanzelfsprekend veel beter wanneer dit element regionaal gestalte krijgt. Er kan dan ook een pasje worden gemaakt waarmee leden van de VKSJ bij die firma's, die zich hebben bereid verklaard om voor hun artikelen korting te geven, dit voordeel kunnen realiseren, ook vanzelfsprekend wanneer zij op enig moment in andere regio's dan de eigen zijn.

Kortom, bij een regionale indeling doen zich, mijns inziens, allerlei mogelijkheden voor waardoor het belang dat de leden bij hun vereniging hebben meer inhoud krijgt.

RUUD GROVE

Ontmoeting oost in Schokkerhaven 2016

Zoals intussen gebruikelijk is geworden werd het eerste weekend van Juli weer gebruikt voor een "ontmoeting in het Oosten", een initiatief dat door enkele VKSJ-leden aldaar is genomen teneinde iets te organiseren aan de 'andere kant' van het IJsselmeer.

Vele jaren zijn de VKSJ-evenementen voornamelijk georganiseerd aan de westzijde maar een kleine 10 jaar geleden ontstond het idee om ook iets te doen voor de vele schepen die niet de tijd en moeite konden nemen om steeds naar de overzijde te varen. Het werd en is nog steeds een ontmoeting waarin niet vaststaat wat er gaat gebeuren, geheel in overeenstemming met het gevoel en ideeën van de deelnemers. Het wedstrijdelement is even apart gezet en dat heeft geresulteerd in één van de leukste evenementen zoals enkele vaste bezoekers nu roepen.

Er waren dit jaar weer een 15-tal aanmeldingen die uit alle richtingen kwamen, blijkbaar is een bezoek aan het oosten de moeite waard. Deze jaarlijkse bijeenkomst in Schokkerhaven werd vorig jaar gehouden onder zeer hoge temperaturen waarbij men het liefst in het water lag in plaats van erop. Dit jaar was er een harde Zuidwester die de schepen naar het Ketelmeer joeg. We begonnen op vrijdagmiddag met 3 schepen in de haven: Argo Navis, Radboud, en kregen berichten dat anderen nog onderweg waren, de Aurora lag nog in Urk, de Sir Francis en Nixie sloten aan en de Fladderak was onderweg vanuit Scheveningen

en via IJmuiden zou het Ketelmeer misschien haalbaar zijn, dat bleek. Met die wind heeft de schipper, zoals hij zei, 'gevlogen' en in de avond werd hij onder applaus binnengehaald. Laat in de avond meldde zich ook de Raven met zijn nieuwe eigenaar, Paul Rozendaal.

Gezamenlijk is er die avond in het restaurant koffie gedronken en is besloten, zoals was voorbereid, de volgende ochtend rond 12 uur naar Kampen te varen waar ook al enkele schepen lagen. In de ochtend meldde zich de Aurora en de Ollie terwijl vlak voor vertrek over het vrijwel verlaten Ketelmeer nog een mooie overnaadse van Kroes binnen liep, een schip dat ons onbekend was. Maar na enige hulp bij afmeren maakten we kennis met een nieuw lid met de Noorderlicht die heel vroeg uit Enkhuizen was vertrokken en toch eens wat andere leden wilde ontmoeten. Dat kon natuurlijk alleen als ook de VKSJ wimpel tevoorschijn werd gehaald en gehesen. Daarna werd na enig overleg besloten om, met deze wind, alleen onder fok gezamenlijk via de stroomgeul naar Kampen te varen. Een statige optocht die aan het eind van de stroomgeul werd verwelkomd en tegemoet gevaren, hevig



vechtend tegen de wind, door een tweede onbekend schip van Kroes, wel met VKSJ wimpel in top en een totaal onbekende jonge bemanning, zou dat de aanstormende jeugd dan zijn?

Bij Kampen aangekomen werd het zwerk verduisterd door donkere schaduwen, zouden we het nog redden? Nee dus, een hevige ontlading vond plaats, een regen van hagelstenen spoelde over het dek en ontnam het zicht. Maar dat was van korte duur, na 10 minuten kon ieder de haven van Kroes binnenlopen en de dampende kleding in de zon hangen. In de haven lagen de Compaen, de Boreas en Blauwe Reiger al op ons te wachten. We werden we vervolgens verwelkomd door Jack Leisink en de havenmeester/werfeigenaar Ronald en Ingeborg Grootjen. Zij haalden ons binnen in het werfdomein, vol behangen met scheepsnummers en namen, het domein van de scheepswerf Kroes waar van vele restanten en gereedschappen een kleine geschiedenis werd verteld. En ja, naast Ronald liepen


ook twee stevige kormuiten mee, hun zonen. Dat waren de twee jonge onbekende zeilers die ons in de stroomgeul tegemoet waren gekomen met de Argo Navis (oude Volksboot van Pedro en Marianne). "Ze wilden graag weten of we eraan kwamen," kregen we te horen. Die gaan we nog wel vaker terug zien, lijkt me zo.

De middag werd besloten met een gebruikelijk drankje, later gevolgd door vele gezellige gesprekken en een overheerlijke ingevlogen maaltijd. De volgende ochtend werden we nog toegesproken door ons erelid Robert v.d Bilt en Elsie die ieder in stralende zonneschijn een goede thuisvaart wenste. Met veel dank aan de gastvrije familie Grootjen van jachtwerf Kroes en vanaf dit jaar is de werf ook toegankelijk voor "toevallige" passanten.


*Ab van Beek
a/b Sir Francis*




SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL
voor liefhebbers van houten boten



HOUTEN SLOEPEN EN VIJFTIEN OP BESTELING,
BOOTBOUWSCHOOL, JACHTHAVEN,
ONDERHOUD EN REPARATIE



Hans Besoort en Patricia Scherpel
Oud Loosdrechtse dijk 97a
1231 LR Loosdrecht
035 - 58 21 298
www.scherpel.nl



Colofon

Voorzitter Hans Brinkman	06-10219956	voorzitter@vksj.nl
Secretaris Sander Bakker Vacature	06-50442192	secretaris@vksj.nl
Penningmeester Marianne de Wit	06-22532959	penningmeester@vksj.nl
Bestuursleden Kees van Aalst Willem van Dam Peter van Dam Vacature		kees.van.aalst@online.nl wvandam@tiscali.nl
Secretariaat Vacature		
Toelatingscommissie Govert Munter Maarten Lampe Gert van Soest	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 Vacature		evenementenzuid@vksj.nl
Ratingcommissie Maarten Lampe Gilbert de Bruin Sander Bakker	071-3018041 020-4422103 015-3612710	rating@vksj.nl
Redactiecommissie Scherp Gesneden Ingrid Hessels Vacature		sg@vksj.nl
Webmasters Joke Scholte Hans Steinraht		website@vksj.nl
Ereleden Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt, Frans van Leeuwen t, Gas Jongeneel t		
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
Fransche Scheepvaart

De beste keuze voor de afwerking van uw houten boot. Epifanes vernis zorgt voor een duurzame afwerking die uw boot beschermt tegen water en zonlicht.

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 binnen A4 + logo homepage	€ 325
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

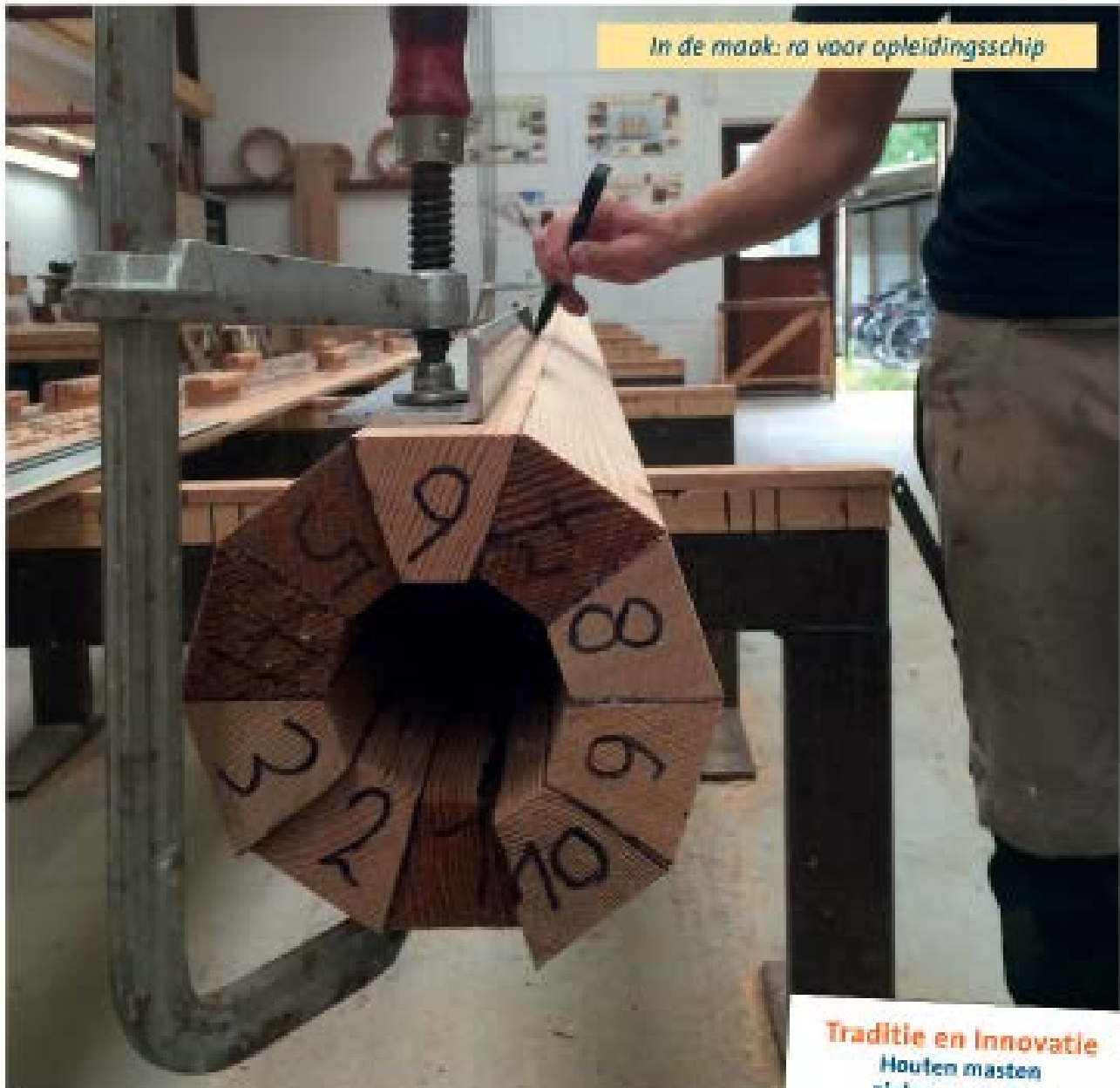
ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 80005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer:	40534055

* 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

SCHEEPSTIMMERWERK



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