

Scherp Gesneden

nr
01

JAARGANG 35, FEBRUARI 2017

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

't Swaentje

*een Zweedse mini uit 1937 van Tore
Herlin*

Introductie Fred Kuiper

Reparatie werd restauratie

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda in 2016

ALV
12 maart 2017
Algemene leden vergadering te
Aalsmeer.

Openingstocht Pinksteren
3 t/m 5 juni:
Pinksterweekeinde op Westeinder en
IJsselmeer

Lustrumfeest te Volendam
16-18 juni.

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

Noteer deze data in uw agenda!

VAN DE REDACTIE

Ook in 2017 blijft de redactie 'het zeil in top hijsen' om weer een interessant verenigingsblad voor haar lezers samen te stellen. En ook in deze eerste editie van dit jaar is dat weer gelukt.

In deze uitgave niet alleen de uitgebreide beoordeling van onder meer 'Pleuntje', een Baby-weekender uit het begin van de jaren vijftig van de vorige eeuw maar ook de introductie van Fred Kuiper die zich kandidaat stelt voor de functie van Voorzitter van de VKSJ en Theo van der Werf als kandidaat secretaris

Interessant is het verhaal van Hugo Kroeze die in de Scherp Gesneden een gedetailleerd beschrijving geeft hoe hij ruim 100 eiken deuvels voor zijn schip de 'Soma' zelf heeft gemaakt. Een flinke klus met een prachtig resultaat.

'Enkeltje Oerol' is het reisverhaal in Bestuurssein waarin de jaarlijkse vaartocht naar Terschelling wordt beschreven om een dochter naar haar vrijwilligerswerk op het Oerol festival te brengen. Een overtocht vol stevige wind maar door een aantal tactische beslissingen en slimme keuzes een geslaagde trip.

Ook in dit nieuwe jaar is iedereen van harte welkom om voor nieuwe edities verhalen en teksten aan te leveren die van belang of interessant zijn voor de leden en 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!

Inhoud

Bestuursseinen	4
De 15e Dutch Classic Yacht Regatta 2017	5
Nieuwe leden <i>Pleuntje</i>	6
Enkeltje Oerol	8
Flevo 2016	11
Reparatie werd restauratie	12
Scherp geschreven <i>Hugo Kroeze</i>	20
Introductie Fred Kuiper	23
't Swaentje <i>een Zweedse mini uit 1937 van Tore Herlin</i>	24
Bezoek aan Ventis	29
Colofon	26

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

ADVERTENTIE



F. Doe Scheepstimmerwerk

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

Leospar®
Masten en
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

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
Vacature

leden@vksj.nl

Bestuursseinen

Een frisse start

Een nieuw jaar, een frisse start, waarbij de ALV nieuwe bestuursleden kunnen kiezen. Op dit moment heeft Fred die Kuiper zich kandidaat gesteld voor het voorzitterschap. In dit blad staat zijn introductiebrief. Helaas heeft zich nog niemand aangemeld voor het secretariaat. Iedereen denkt dat dit een enorme berg werk is. Dat is echter onjuist. Sander heeft de zaak zo georganiseerd, dat het bijhouden gemiddeld een uur per maand kost. Het meeste werk daarvan is het uitwerken van de kwartaalbestuursvergaderingen en het voorbereiden en notuleren van de ALV. Uiteraard is er enige kennis van E-mail, het werken met een tekstverwerkingsprogramma (bijvoorbeeld Word) en werken met spreadsheets vereist. Maar die kennis is bij de meeste mensen wel aanwezig.

Ook zoekt de SG een nieuwe redactie, waarbij we uiteraard niet achteloos voorbijgaan aan de energie die de vorige redactie in het realiseren en schrijven van de SG gestoken hebben. Hiervoor zijn we hen zeker dank verschuldigd. Het meeste werk bestaat uit het verzamelen van artikelen met foto's en de schrijvers achter de broek aan zitten, zodat het materiaal op tijd wordt ingeleverd. De verzamelde teksten worden extern gecontroleerd op taalfouten en leesbaarheid gecorrigeerd, waarna het geheel door Rosalie wordt opge maakt. Daarna moet de redactie controleren of alles is zoals bedoeld en na accorderen mag de drukkerij zijn best gaan doen. Ook bij het verzamelen voor de SG valt de hoeveel-

heid werk mee, tenzij u net als de vorige redactie zelf artikelen wilt schrijven en de lay-out wil bepalen, want dat gaat wel veel tijd inzitten.

Wim van Dam treedt af als bestuurslid en dient ook vervangen te worden. Zijn taak is het ondersteunen van de commissies en zorgen dat de bezoekers van de festiviteiten niet omkomen van honger en dorst.

Aan vrijwilligers voor bovengenoemde functies is dringend behoefte. Zonder invulling kan een vereniging, ook de onze, niet of nauwelijks functioneren. Ik hoop dan ook dat er vrijwilligers zijn die deze taak op zich willen nemen. U kunt zich opgeven via telefoon of E-mail: secretaris@vksj.nl.

Vergeet de ALV op 12 maart in Aalsmeer niet!

Tot dan.

HANS BRINKMAN,
VOORZITTER

Nieuwe Leden

We verwelkomen één nieuw schip en hun eigenaar:

Naam	Woonplaats	Schip
J. Meppelink	Niet bekend	Pleuntje

Verderop in deze Scherp Gesneden leest u het beoordeelings rapport!

Scherp Gesneden Speciaal!

In 2017 verschijnt er een Scherp Gesneden Speciaal met daarin het Lustrum en DCYR

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.

De 15e Dutch Classic Yacht Regatta 2017

Van 26 tot en met 30 juli 2017 is het weer zover: rond de 200 adembenemend mooie, indrukwekkend oude, vertederend klein maar fijne, bloedstollend snelle en geruststellend koersvaste klassieke scherpe zeiljachten varen rond het Zuid-Hollandse Hellevoetsluis tijdens de 15e Dutch Classic Yacht Regatta.

Deze twejaarlijkse klassiekerregatta kent geen gelijke in Noord-Europa. Het is een verzamelaarsplaats voor eigenaren van klassieke scherpe jachten én hun familie/bemanningsleden. Een niet te missen evenement voor iedereen met hart voor varend schoon en maritiem vermaak.

Maar voordat we over de activiteiten in juli gaan schrijven wil ik even stil staan bij een nieuw evenement "de Dry DCYR" waar we meer dan 80 deelnemers mochten begroeten waardoor we moesten uitwijken naar een grotere zaal. We kwamen terecht op de Pollux Pacific, een stalen driemaster gebouwd in 1940 welke heeft gediend als opleidingsschip van de koopvaardij.

Maarten Sinaasappel was er in geslaagd Elisabeth Spits te strikken voor een presentatie over vijf eeuwen pleziervaart in Nederland. Zij is Conservator bij het Scheepvaartmuseum in Amsterdam dus we hadden een expert in huis!

Maarten heeft verteld over het proefschrift van Eerde Beulaker, een van Nederlands meest bekende zeezeilers. In 2012 promoveerde hij aan de Leidse Universiteit met het eerste proefschrift op het gebied van pleziervaart in Nederland getiteld "Onderscheid moet er zijn – Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis".

Tenslotte hebben we Akko en Ada uitgenodigd om over hun zeilervaringen te vertellen tijdens hun reis met de White Haze door Patagonië in Zuid-Amerika.

Begin oktober hebben we een mailing gestuurd aan 500+ mensen die in het verleden bij dit evenement betrokken zijn geweest en daaruit zijn al vele enthousiaste reacties gekomen. Daar zijn we blij mee want dan weten we dat er ook deze keer weer voldoende deelnemers zullen komen. Op dit moment hebben 37 schepen zich ingeschreven. Deze zullen binnenkort allemaal op de website staan.

Kijk voor de laatste stand op:
<http://www.dcyr.nl/page/view/113>

Goed nieuws is ook dat de zeer ervaren wedstrijd ploeg van GWV de Elfhoeven de wedstrijden weer gaat begeleiden. Zij hebben er zin in.

Het programma volgt in het algemeen de lijnen die al sinds 1989 succesvol zijn gebleken. We hebben weer het hele Haringvliet van brug tot dam ter beschikking en zullen afhankelijk van het weer kijken welke banen we gaan uitzetten.

Het bestuur is uitgebreid met vertegenwoordigers uit de verschillende verenigingen zoals de OGA, Polyclassics, BKPJ en de VKSJ zodat we met recht kunnen zeggen dat het een wedstrijdfeest is voor alle klassieke scherpe jachten in Nederland.

We hebben denk ik onze draai gevonden om een low cost & high fun-party te kunnen organiseren. Tijdens de vorige DCYR hebben 3 avonden muzikanten opgetreden en is de catering uitgevoerd door afgevaardigden van de deelnemende verenigingen die uitermate goede maaltijden van de supermarktketen Marqt hebben geserveerd. Hierover was iedereen erg tevreden en gaan we dit continueren.

Hielke Jousma heeft weer toegezegd de aanbrengroute te organiseren en hoopt dat eventuele deelnemers zich tijdig bij hem zullen melden. Zijn mailadres is h.jousma@hetnet.nl

Tenslotte: kijk vanaf mei regelmatig op de website www.dcyr.nl waar de laatste ontwikkelingen zullen worden gepubliceerd.

We gaan ervan uit dat zoals in het verleden ca 100+ schepen zullen deelnemen. Ik hoop u allemaal op de **26e juli 2017** in Willemstad of in de deelnemerstent in Hellevoetsluis welkom te heten.

*Marcel van Loosbroek
Voorzitter Dutch Classic Yacht Regatta*

PS: Ten overvloede kan vermeld worden dat tijdens de ALV in maart nog aandacht aan de DCYR zal worden besteed!

Nieuwe Leden

Beoordelingsrapport Pleuntje

Beschrijving

Bij het lezen van het aanmeldingsformulier kwam de bootnaam Pleuntje direct naar voren in combinatie met die van het VKSJ lid Jan Meppelink. Pleuntje staat summier vermeld in het eerste boek van de VKSJ: "Klassieke Scherpe Jachten in Nederland, op bladzijde 124 Dit is helaas niet meer verkrijgbaar. In de tweede uitgave van het VKSJ boek "Klassieke Zeiljachten, schoonheid uit het verleden" vinden we haar beter belicht op bladzijde 31. In deze uitgave wordt Pleuntje uitgebreid en met veel aandacht beschreven vanaf de ontwerper Ricus van de Stadt tot de bouwer G. de Vries Lentsch. Of dit boek nu nog verkrijgbaar, misschien via de secretaris van de VKSJ.

Voor de zekerheid volgt hieronder het complete schrijven uit het tweede VKSJ boek "Klassieke Zeiljachten".

PLEUNTJE- Baby weekender.

E.G van de Stadt, 1953. 7.45 m

Begin 1953 kwam Ricus van de Stadt in contact met een Amerikaan die op zoek was naar een geschikt klein kajuitzeiljacht voor export naar de Verenigde Staten. Dat leidde tot het ontwerp van de Holiday-jachten. De eerste was de Junior Holiday, een mahoniehouten jachtje van 7,50 meter over alles. Het ontwerp van de Junior Holiday is een mooie mix van twee stijlen. Het jacht werd op de traditionele manier gebouwd: karveel op spanten, maar kreeg wel een vinkiel en een balansroer. Wie de lijnen van de Junior Holiday bekijkt, ziet hierin duidelijk de hand van Jaap Meyer. Hij was de eerste tekenaar die op de tekenkamer van Van de Stadt werkte en verzorgde onder meer de uitwerking van de ontwerpen. Als je de Junior Holiday naast Meyers winnende prijsvraag ontwerp de Rivierenklasse zet, zie je duidelijk de overeenkomsten, maar ook de verschillen. De rondspant Rivierenklasse was overnaads en had een lange kiel, waarbij het roer direct achter de kiel was geplaatst. Meyers overstap naar de vinkielen spadoer verraad de invloed en inspiratie van Van de Stadt. De Junior Holiday kreeg ontwerpnummer 41 en is in eerste instantie door de werf van Van de Stadt zelf gebouwd. Het jacht bleek een succes in die magere periode. Onder meer dankzij de Junior Holiday steeg het aantal gebouwde boten in 1954 van gemiddeld twintig per jaar naar veertig. Het succes van het ontwerp leidde ertoe dat ook andere de Junior Holiday gingen bouwen. Jachtwerf Victoria uit Alkmaar- het latere Victoire- jachtbouw bracht het jacht onder de naam Victoria Zeilkruiser op de markt. Victoria heeft waarschijnlijk de meeste exemplaren afgeleverd. Geïnspireerd door het succes van de Junior Holiday ging ook de werf Het Fort van G. de Vries Lentsch in Nieuwendam zich op de bouw van dit ontwerp

toeleggen. Willem de Vries Lentsch jr. nam eind 1953 het ontwerp op zijn eigen tekentafel nog eens onder handen, maar handhaafde daarbij wel alle typische kenmerken van de boot, zoals de traditionele bouw in combinatie met het moderne onderwaterschip. Het Fort bracht de Junior Holiday onder de naam Baby Weekender op de markt.

De eerste serie van Het Fort omvatte vier jachten, waarvan er een was bedoeld voor de werf zelf. Dat was de Pleuntje. De bouw van de serie van vier werd door de werf tot in detail op bouwkaarten bij gehouden. Deze kaarten zitten nog altijd in het archief van Het Fort, dat nu is ondergebracht in het gemeentearchief van Amsterdam. Ze geven een zeer gedetailleerd beeld van de materialen die bij de bouw nodig waren en van het aantal uren dat de bouw vergde. Als je alle kosten optelt blijkt trouwens dat de verkoopprijs van destijds rond de f 12.000,- in wezen te laag was om de boot winstgevend te kunnen bouwen. Pleuntje is altijd in het bezit geweest van de werf en kwam in 1975 na de sluiting van het Fort in handen van Jan de Vries Lentsch. Hij gebruikte het jacht fanatiek en was regelmatig op de wedstrijdbanen te vinden. Pleuntje werd NKK (Nederlandse Kruiser Klasse) gemeten en kreeg het nummer 353.

Via Jan Meppelink, destijds een collega van Jan de Vries Lentsch, kwam het jacht in 1995 in handen van Pam van Vliet. In 2001 verscheen een reportage in de Waterkampioen over de Pleuntje: nadien was ze regelmatig de hoofdpersoon in de columns die de eigenaar voor dit blad schreef.

De beoordeling

Pleuntje heeft een interessante levensloop, waarin ook de hand van de meester ontwerper Ricus van de Stadt zichtbaar is zoals de vinkiel en balansroer. Pleuntje is een echte klassieker uit de jaren vijftig en zal menig kijker naar zich toe trekken. Zij voldoet aan al door de VKSJ gestelde eisen. Wij wensen u en uw bemanning veel zeilplezier toe en wij zien Pleuntje en haar bemanning graag op onze zomer- en winterevenementen verschijnen.

Pleuntje wordt ingedeeld in de Classic Historical klasse van de VKSJ.

Een heel hartelijk welkom bij de vereniging!

*Namens de toelatingscommissie,
Gert van Soest, Maarten Lampe,
Dick ten Cate en Govert Munter*



De grootste collectie Varend Erfgoed ter wereld.

Amsterdam, 28 februari 2017

PERSBERICHT

Register Varend Erfgoed Nederland gaat ervoor!

Na de naamswijziging en de intensieve werkzaamheden voor diverse wetsontwerpen waarmee het varend erfgoed te maken heeft gehad, is er voor 2017 een nieuw doel gesteld.

Het doel voor 2017 is zoveel mogelijk eigenaren van schepen, die als varend erfgoed kunnen worden aangeduid, voor te lichten over het belang om hun schip bij te schrijven in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN). Om dat doel te bereiken zijn binnen de Federatie Varend Erfgoed Nederland allereerst stappen gezet om de ingewikkelde opbouw van kosten bij de inschrijving te vereenvoudigen. Daardoor zijn er met ingang van 1 januari j.l. nieuwe lagere tarieven van toepassing.

Aan de slag!

Vanaf nu kan iedere eigenaar van een schip dat voldoet aan de basiscriteria – zie <http://www.fven.nl/rven-criteria/> - zich inschrijven.

De controle van het schip op de basiscriteria wordt uitgevoerd door de behoudsorganisatie die voor dat type schip actief is. De lijst van organisaties staat ook op de website.

De aanmeld- en heraanmeldformulieren staan op de website <http://www.fven.nl/rven-procedure/> .

Daar kunt u ze downloaden en invullen.

Een eigenaar stuurt de stukken naar de betreffende schouwcommissie en na controle leveren zij het dossier aan bij het RVEN.

De kosten bestaan alleen uit administratieve kosten.

Aanmelding, heraanmelding, en verlenging kosten €10,- per schip per 5 jaar, dus dat is nog geen €2,50 per jaar.

De vrijwilligers van het bureau van de FVEN staan startklaar om het doel van 2017 te realiseren.

We zien uw aanmelding graag tegemoet en hopen op een flinke uitbreiding van het register!

Websites:

www.fven.nl

www.rven.info

Vragen:

register@fven.nl

Bij de FVEN aangesloten behoudsorganisaties: de Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten; de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig; de Nederlandse Vereniging tot Behoud van Zeilwheerries "Het Zeilend Scheehout"; de Nautische Vereniging Oude Reddings Glorie; de Stichting Behoud Hoogaars; de Stichting Kotterzeilen; de Stichting Langedijk Waterrijk; de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten; de Vereniging Botterbehoud; de Vereniging van Booteigenaren "Oude Glorie"; de Vereniging tot Behoud van de Zalmshow; de Vereniging De Motorsleepboot; de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten en de collectie houdende scheepvaart musea.

ENKELTJE OEROL

Er gold een waarschuwing 6 uit het westen voor de eerste zaterdag in juni. Ik was die ochtend in Monnickendam aan boord met het plan naar Enkhuizen te zeilen. Maar omdat ik solo vaar heb ik de afspraak -met mij zelf- niet te vertrekken als er een waarschuwing van kracht is.

De verwachting was dat de wind aan het eind van de middag wat zou afnemen. Maar om vier uur was ik het wachten zat en, met het idee dat ik als het buiten de Gouwe te heftig werd ik ergens beschutting kon zoeken onder de hoge wal, vertrok ik alsnog.

Ik zette geen rif, maar wel de kleine fok en het werd een mooie tocht met halve wind, met af en toe een snelheid van 7,5 knoop. Gegeven de theoretische rompsnelheid van mijn bootje (Scandinavische Volksboot, overnaads mahonie) geen gekke prestatie.

Hoewel de zon doorkwam was het op het bijna lege Markermeer koud en enigszins verkleumd meerde ik aan in de buitenhaven van Enkhuizen. Op de kant heerste nog een beetje een vrolijke stemming omdat minister Plasterk die middag de gedurende 4 jaar gerestaureerde Dromedaris had geopend.

's Nachts was er veel wind en regen en voor de zondag werd 6 tot 7 Bft voorspeld. Ik begon de planning voor de rest van de week een beetje somber in te zien. Maandagmorgen zou mijn dochter Eva in Harlingen klaar staan en we zouden samen naar Terschelling varen. Zij werkt al een aantal jaren als vrijwilligster bij het Oerol festival en het is inmiddels traditie dat ik haar met de boot naar het eiland breng.

Noodgedwongen bleef ik zondag in Enkhuizen liggen waar het in de avond pas rustiger werd. Ik overwoog Eva voor te stellen dat zij een dag later in Harlingen zou komen, maar bedacht toch een plannetje voor de maandag. Het zou in de loop van de ochtend hoogwater zijn te Kornwerderzand dus tot die tijd liep het mij mee naar Harlingen. Als het mij zou lukken om maandagochtend op tijd bij de sluis te Kornwerderzand te zijn, zou ik nog voor de middag Harlingen kunnen bereiken. Daarna was er dan nog alle tijd om in de middag met gunstig tij naar Terschelling te varen.

Dus maakte ik maandagmorgen vroeg, het was nog donker, los. Er was nauwelijks wind, zodat ik het dieseltje lekker liet brommen. Tegen zevenen lag ik voor Stavoren en er stond inmiddels ruim voldoende wind om zeil te zetten.

Aan lagerwal bij Kornwerderzand liepen flinke golven. Om op mijn gemak de zeilen te kunnen bergen, zeilde ik tussen de havenlichten door en kon in de beschutting van de pieren aftuigen. Zowel het grootzeilval als het fokkenval zijn van uit de kuip bedienbaar, maar om de fok op te binden moet ik toch op het voordek zijn. En dat is op een heftig bewegend bootje geen pretje. Een rolfok staat nog op mijn verlanglijstje. Ik passeerde met enkele andere schepen de sluis. In de kom na de brug trok ik de zeilen omhoog en met de laatste vloed ging het ruime wind fullspeed naar Harlingen. Het water voor de haven daar was erg onrustig, en met een uitgaande coaster en een naderende veerboot dorst ik het niet aan de haven onder zeil in te varen. Het was nog een hele klus de zeilen netjes te bergen.

Omdat ik alleen iemand moest oppikken en daarna weer zou vertrekken vond de havendienst het goed dat ik aanmeerde aan het steigertje pal voor de brug naar de Noorderhaven. Even een uurtje plat in de zon in de kuip, totdat mijn dochter, gebracht door haar moeder aan boord stapte. Met al haar kampeerspullen voor ruim drie weken al aan boord, én de zojuist meegebrachte megakoffer, zaten we flink vol.

Het weerbericht van de Kustwacht voorspelde voor district Harlingen west 4 à 5 Bft. Zekerheidshalve legden we een rif, waar we later bepaald geen spijt van kregen. De kleine fok was nog aangeslagen.

We vertrokken met het plan dat we tot de ingang naar de Meep van het afgaand tij zouden profiteren, en na de kentering rond 15.30 uur met opkomend water de Meep in konden zeilen.



Voor we buiten de pieren waren hadden we de zeilen staan. Eva stuurde en ik deed de trim en de navigatie. Buiten de pieren was het direct erg onstuimig, diep water, veel verkeer en mogelijk ook een beetje wind op stroom. Dochter hield zich flink, maar vond het toch fijner dat ik het roer overnam. We konden het recreatie geultje langs de Pollendam net bezeilen en kregen veel water over wanneer de boot met zijn neus met een klap diep in een golf dook, in vaste vorm. Eva vroeg zich af of het houten bootje en de spanten dit wel konden verdragen. Ik meende van wel, maar ging toch af en toe even binnen op inspectie of er geen water op de vloer stond. Eenmaal in de Blauwe Slenk werd het water wat rustiger, vanwege de beschutting van de ondiepe zandplaten die aan de westkant van het vaarwater liggen. Tussen de BS 12 en BS 8, waar de koers bijna pal tegen de wind in was, lieten we het motortje even meelopen.

Toen we weer een bezeilde koers konden varen en even later zelfs nog verder konden afvallen was het leed geleden. Het was verassend om te zien dat Eva alles redelijk ontspannen onderging. Onze vroeger boot was

een aak, waarop ze zich in dit soort omstandigheden toch vaak niet zo veilig voelde. De Meep konden we pal voor de wind varen met de fok te loevert, wat nog niet eenvoudig was gezien de achteroplopende flinke golven en de heftige bewegingen die de boot maakte. De vloedstroom liep al licht mee. Soms leek het achterdekje overspoeld te worden door een hoge achteropkomende golf, maar het bootje tilde op tijd haar kont op zodat de golf onder ons door spoelde. In de Slenk moesten we weer flink oploeven, maar we konden net blijven zeilen. In het vlakke water zat de vaart er flink in, maar nog meer bij een traditionele charter die ons in het nauwe vaarwater onder vol tuig met een flinke vaart opliep. Een indrukwekkend schouwspel.

Moe maar voldaan legden we aan het eind van de middag aan in de jachthaven. De Brandaris die op dat moment het weerbericht doorgaf meldde als actuele wind 6 Bft. Ik pompte flink wat water uit de boot. Hoewel zij goed dicht is, komen er met veel wind en golven kennelijk zodanige krachten op de romp te staan dat de naden gaan werken en er hier en daar toch wat water naar binnenkomt



Mijn planning was om dinsdag te blijven liggen en woensdag verder alleen naar Vlieland en later naar Texel te varen. Voor de dinsdag kwam dat mooi uit, er was heel veel wind, de Brandaris meldde zuid 8 à 9 Bft met uitschieters naar 10. Voor alle zekerheid legde ik nog maar een extra lijn op de kop van de boot.

Via de marifoon hoorden we dat een vrachtveerboot die net van het eiland was vertrokken terugkeerde omdat het te heftig was.

We liepen wat rond in West Terschelling, bezochten Het Behouden Huys, een leuk museum gericht op de walvisvaart en de overwintering van Heemskerk en zijn mannen op Nova Zembla in tweede helft van de 17 eeuw, waaronder de Terschellinger Willem Barentsz, nadat hun schip door de ijsmassa's was gekraakt. Bij het kantoor van de jachthaven ligt een replica van het scheepje – niet veel groter dan mijn eigen bootje en geheel open- waarmee de mannen uiteindelijk in het voorjaar de kust van Rusland wisten te bereiken. Willem Barentz overleed onderweg.

In de nacht ging het soms zo te keer dat het leek alsof ons bootje over de steiger werd geblazen. Woensdag was er nog steeds waarschuwing 6 Bft. Eva ging met al haar spullen van boord en mocht met havenmeester Tjebbe meerijsen naar de camping bij Formerum. Ik ging met de bus en hielp haar op de nog geheel lege camping haar tent opzetten. De komende dagen zouden hier nog veel meer vrijwilligers neerstrijken die hielpen met het opbouwen van het festival, het bemannen van de kaartverkoop en horecapunten en andere voorkomende werkzaamheden, waaronder ook het weer afbreken.

Donderdagochtend scheen de zon voluit, de voorspelling was zuidoost 3 à 4 Bft. Het zou omstreeks de middag hoogwater zijn tussen Terschelling en Vlieland, en ik was van plan om niet via de Slenk maar door het Schuitengat (de oude maar sterk verzande veerbootroute) naar de Vliestroom te varen. Uit informatie bij het havenkantoor bleek dat de noordkant van het Schuitengat recentelijk een flinke verandering heeft ondergaan. Waar eerst nog ca. 0,75 meter bij NAP stond, werd nu 1,80 meter opgegeven. Van de havenmeester kreeg ik een geïmproviseerd kaartje waarop de nieuwe route was ingetekend, met gele stompe – dus naar zee stuurboord - boeitjes.

Ik vertrok ongeveer een uur voor hoogwater en inderdaad, er stond veel water. Alleen bij de laatste boei voor de Vliestroom tegenover de noord kardinaal die daar ter markering van de ingang vanaf zee ligt, liep de dieptemeter plots flink op (diepgang van mijn bootje is 1,25 meter). Dit tonnetje voortaan op ruime afstand (zuid) passeren dus.

In het bijna geheel lege zeegat lag ik op ramkoers met een grote coaster die ver weg leek maar met enorme snelheid naderde. Ik stuurde achter hem langs en stak uit een soort automatisme mijn hand op. Tot mijn verbazing werd er vanaf de hoge brug enthousiast teruggezwaid. Even later hoorde ik via de marifoon dat er een loods aan boord werd genomen. De gehele route was ruim bezield, en zoals altijd genoot ik met volle teugen van wat ik het mooiste plekje van Nederland vind, het zeegat tussen Terschelling en Vlieland. De weidsheid en het uitzicht op de eilanden aan de horizon blijven indrukwekkend.

Door de inmiddels doorzettende ebstroom werd ik zodanig weggezet dat ik met Vlieland voor de boeg toch nog flink moest oploeven. Er was net genoeg wind om de stroom onder het eiland plat te varen en aan het begin van de middag vond ik een plek in het prachtige haventje.

Vrijdag bleef ik liggen, met het voornemen om zaterdag naar Makkum te zeilen en daar de boot achter te laten. Texel was wegens gebrek aan tijd geen optie meer. Maar zaterdag was er opnieuw een waarschuwing 6 Bft, zodat ik niet weg mocht van mezelf. En het was natuurlijk geen straf nog een dag langer op het eiland te blijven.

Zondag gaf de Kustwacht Noordwest 3 à 4 Bft. Het zou kort na de middag hoogwater zijn, genoeg tijd om omstreeks dat tijdstip het wantijtje bij het Verversgat te passeren. Meteen buiten de haven onder het eiland liep de opkomende vloed flink tegen, maar met Bft 4 kon ik de stroom goed de baas. Na een prachtige tocht via het Inschot en het Verversgat lag ik omstreeks twee uur in de sluis bij Kornwerd. Het laatste stukje voer ik op de fok naar Makkum waar ik aanmeerde.

Het einde van een qua wind instabiele, maar verder prachtige zeilweek.

Na vorig jaar de DC te hebben bezocht, waarbij Gazell door (motor) pech werd achtervolgd, besloot ik dit jaar mee te doen met de Flevo Race. Om een lang verhaal kort te maken, we hebben Muiden niet bereikt. Oorzaak net als vorig jaar een grote plastic zak in de saildrive, waardoor de motor oververhit raakte en de aandrijving de geest gaf. Dit keer konden wij de dader (de zak) van de staart plukken. Vorig jaar kon dit niet meer, na een sleeptocht van Ridderkerk tot Numansdorp, over het Hollands diep met 10 knopen... Op zich niet zo'n probleem, want wat moet je met zo'n vuile zak. In relatie met de verzekering is het wel prettig bewijs te kunnen overleggen van van buiten gekomen onheil, maar dat ter zijde.

Waar we in 2015 met stoom en kokend water op de maandag en dinsdag de zaak bij Rexwinkel konden laten repareren, met een nieuwe uitlaatpot, uitlaatslangen, huiddoorvoer en een impeller, zodat we met de Funrace mee konden doen, waren we nu hopeloos gestrand aan de wachtsteiger van Zijkanaal D. Lagen we vorig jaar stuur en motorloos in een vluchthaven aan de Noord, nu was de ellende op het Noordzeekanaal waar we nog juist op tijd de wachtsteiger bereikten. Verzekering gebeld, die voor ons contact legde met Jachthaven Nauerna, Pepijn Doeswijk. Geluk bij een ongeluk was dus dat er achter de Nauernase Brug deze jachthaven ligt met genoeg ervaring en enthousiasme, om Gazell veilig door de brug te slepen (achterruit varend met een RIB strak aan de boeg), zodat zonder een schram Gazell keurig de haven in kon worden "gebugsiert".

Blijkt dat bij Jachthaven Nauerna twee jonge en enthousiaste mensen werken, Pepijn en Bert, die de koe bij de hoorns vatten, bij eerste gelegenheid Gazell uitkranen en de saildrive demonteren, controleren en weer monteren, zodat de kraantijd beperkt is. Dat is namelijk belangrijk. In de zomer moet een houten schip niet op de kant staan. Jammergenoeg was het toch ook weer wachten op de levering van een nieuwe Vetus-pot met uitlaatslang, anders was e.e.a. zeker in één dag gepiept. Nu was er nog een weekje meer nodig. Van die tijd is gebruik gemaakt om de koeling van het uitlaat systeem wat de modificeren en een temperatuuralarm te installeren. Hopelijk komt er volgend jaar gelegenheid om aan de Flevo of de DC mee te doen, hoewel ik van deze en gene het advies kreeg om maar gewoon op mijn eigen plas, de Westeinder te blijven. Misschien niet zo spannend maar wel zo eenvoudig. Gelukkig is het dit keer eenvoudiger gebleken om weer thuis te komen. Vorig jaar konden we op 22 september na bijna 7 weken bij Rexwinkel in verband met asbreuk eindelijk over zee, van Stellendam naar IJmuiden en verder.

Inmiddels ligt Gazell weer in Leimuiden, bij Kempers Prinsessen Paviljoen. Hopelijk komen er nog een aantal mooie vaardagen in september en oktober.

Conclusie van dit verhaal: als drie keer scheepsrecht is, moet het in het vervolg goed gaan. Immers vorig jaar ging het mis op de Noord (oververhitting door vuil in de schroef,) in Hellevoetsluis (asbreuk) en nu weer oververhitting op het Noordzee Kanaal, door vuilniszak om de staart). Laten we het daar maar op houden!



Reparatie werd restauratie

Op pagina 16 en 17 staan de foto's die bij dit artikel horen, zie de nummers

Begin december 2015: "Mam, je moet je mail even lezen, ik heb je wat gestuurd!" Een WhatsApp van de oudste zoon van mijn vriendin. In zijn mail stond een heel verhaal van een clubgenote van zijn roeivereniging over haar ter adoptie aangeboden kajuitzeiljacht. Een noodkreet van Pam van Vliet, de (tweede) eigenares die er zelf niet meer aan toe kwam om mee te varen. Zij had geprobeerd de boot te verkopen maar was daar niet in geslaagd in deze barre tijden en kon het niet langer aanzien dat ze lag weg te kwijnen in de stalling. "Ik wil hem weggeven aan iemand die haar waard is en er wél mee zal varen. Zo'n mooie fijne boot moet gewoon niet nog jaren in een loods liggen uit te drogen."

Nieuwsgierig geworden wilden wij weleens kijken naar dit genereuze aanbod. Na een gesprek, gearrangeerd door de zoon, gekoppeld aan een bezoekje aan de stalling waren we helemaal verliefd en verkocht. Er was nog even sprake van een concurrent maar uiteindelijk kwam het verlossende telefoontje: "Jullie mogen haar hebben!"

Het is geen gewoon bootje. Het gaat om een echt klassiek ontwerp van Van der Stadt, een Junior Holiday gebouwd in 1954 bij de Vries Lentsch, die er zelf jaren mee heeft gevaren. De naam 'Pleuntje' is de naam van zijn vrouw. Karveel mahonie op eiken spanten. Rondspant, 7,54 meter lang, 2 meter breed en 1,02 meter diepgang. Het zeiloppervlak is 18,5 m².

In de mail werd al aangegeven dat het scheepje aan het uitdrogen was, iets wat ons ook wel duidelijk werd tijdens het bezoek aan de stalling in Kimswerd (een voormalige groentenkas!). "Ze moet eerst weer dicht trekken, hangend in singels aan een kraan. En voor die tijd misschien aan de slag met natte lappen. Ik weet het niet precies."

De oude eigenares wist het niet precies. En wij eerlijk gezegd ook niet. We gingen ervan uit dat het wel zou lukken om haar voor de zomer zeilklaar te krijgen. Dus vanaf januari reed ik een keer of drie per week vanuit Steenwijk naar Kimswerd om ervan binnenuit aan te werken met natte lappen en dweilen en gieters en emmers. Monnikenwerk, met de eerste weken weinig tot geen zichtbaar resultaat. De hond vond het allemaal prima, zij werd elke keer lekker uitgewaaid uitgelaten op de Waddenzeedijk.

1

Ik besloot om de kiel kaal te gaan halen omdat er met name bij de aansluiting op de romp grote kieren zaten en de verf ook zodanig was uitgedroogd dat de harde stukken eraf braken bij het krabben. Daarna opnieuw in de primer en antifouling zetten leek mij geen grote opgave; zeg maar een overzichtelijke reparatie.

Inmiddels hadden we een plek in Steenwijk geregeld. Binnen een grote dichte loods konden we dan verder werken. Ze moest uit die

kas waar het, inmiddels maart geworden, al aardig warm en broeierig begon te worden als de zon erop scheen. Na enige tijd dubben een auto-ambulancetrailer gehuurd omdat het rijden met de stallingstrailer zonder olooprem ons iets te link leek. Op 1 april was de verhuizing. De trailer op de trailer en rijden maar.

2

Pleuntje eerst maar tijdelijk buiten naast de loods gezet omdat we een paar weken naar Spanje gingen op vakantie, daarna gingen we wel verder kijken. En een paar deskundigen erbij halen, omdat we onderhand twijfelden over juistheid van onze aanpak.

Begin mei reden we Pleuntje de loods in. De eerste deskundige en restaurateur van diverse oude schepen, Han Boekweit uit Steenwijk, raadde ons ten sterkste aan de boot helemaal kaal te halen en ook van binnenuit kritisch en grondig te kijken naar de staat van het hout. Hier begon het tot ons door te dringen dat het zeilen met Pleuntje dit jaar waarschijnlijk niet meer ging lukken...

3 en 4

Het kaal halen van onderwaterschip en romp was een klus van een aantal weken, weliswaar in pensionado-tempo maar gestaag doorwerkend met brander waar het om de verf ging en met afbijt als het lak betrof. Tekenend was dat de met name de lak op de romp er vrij vlot vanaf te trekken was. Daaronder zaten grote oppervlakten met 1 componentenplamuur, strak en gladgeschuurd. Een meevaller en mooie basis om later verder op te werken!

Met het kaal halen kwamen ook de rotte plekken tevoorschijn. Met name achterin en onder waren papperige plekken waar zo met een

priem een gat geprikt kon worden. Omdat we nu toch bezig waren besloten we om de pot van het pomptoilet eruit te slopen. Voor de puristen wellicht een gruwel, want onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp, maar erg onpraktisch en veel ruimte innemend in de krappe kajuit. Dit betekende dus twee zelfgemaakte extra gaten in de romp; van de waterinvoer en van de toilet uitvoer. De kielbalk zag er aan de binnenzijde ook niet al te fris uit; vooral het deel in de kajuit was zwart en zompig met name rond de kielbouten.

Inmiddels schreven we medio juni en werd het tijd voor een tweede diagnose. En om advies te vragen aan een tweede deskundige, in dit geval Ronald Grootjen van Kroes Bootbouwers in Kampen. Waarvan het toeval wil dat zijn zoon in dezelfde klas zit van de scheepsbouwopleiding als de eerdergenoemde zoon van mijn vriendin. Ronald maakte ons duidelijk dat hier inderdaad een grondige aanpak vereist werd. Er was hier meer sprake van een restauratie dan van een reparatie! We kwamen tot een drieledige aanpak van de kiel (a), de spiegel (b) en de kielbalk (c). En verder nog wat kleinere reparaties aan dekrand, gaten dichten in de romp, etc.

De kielbalk baarde hem nog de meeste zorgen. Het was beter om de balk ook van onderop goed te inspecteren. De kiel moest er dus onderuit gehaald. En daarvoor eerst ook de motor omdat twee van de kielbouten daar onder zaten. In totaal hebben we het over 7 kielbouten; de voorste vier zitten aan het ijzeren ballastdeel van de kiel vast, de achterste drie in en door het hout. Gelukkig is de eigenaar van de loods in het bezit van heftrucks en verreikers, we hoefden niet met handkracht de motor uit de boot te halen en ingewikkeld te doen met dommekrachten om de boot omhoog te krikken. Desalniettemin; iedereen die wel eens een kiel onder een boot heeft weggehaald die daar decennia heeft gezeten weet dat het geen makkelijke klus is.

De spiegel was een ander verhaal. Het was te zien dat daar eerder reparaties aan waren gedaan. Het onderste deel en de beide bovenkanten zagen er donkerder uit dan de rest. Van uit de kuip was niet goed te zien hoe het er achterin uitzag. Het kastje achterin is klein en laag en donker. Er lagen losse stukjes hout in dus dat het niet helemaal goed was vermoeden we wel.

De kiel leek nog de meest simpele klus; een stuk hout vervangen onderop zou voldoende zijn.

De Kiel.

Met veel geduld, en zo nu en dan een beetje geweld, lukte het om de kiel onder de boot weg te krijgen. De kiel bestaat uit een ijzeren ballastdeel in de voorste helft met daarboven en achter in totaal 7 eikenhouten kieldelen. De kiel was als eerste kaal gemaakt, nog in de kas in Kimswerd. Onder de brons bottom zat een stevige eikenhouten kiel, uitgedroogd maar nog in goede staat. Behalve dan het onderste deel achter. Drie kielbouten liepen door het hout naar onderen en werden daar afgesloten door een gekit/gelijmd dun stuk hout van circa 3 millimeter dik. Met name het deel van het hout wat aansloot op het ballast-ijzer was verrot.

Daar moest dus iets mee gebeuren. We besloten het hele onderste hout weg te halen en de achterste drie kielbouten vrij te maken. Deze bouten werden omhoog getikt om ze half in het nieuw aan te brengen kieldeel op te sluiten. Dit nieuwe kieldeel is gemaakt uit twee helften eikenhout, in beide helften werd een uitsparing gefreesd voor de kielbouten. Met deuvels om beide helften te fixeren ten opzichte van elkaar. Goed in de menie gezet, daarna gelijmd en daarbij de uitsparingen deels gevuld met 2 componenten dryfix van Repaircare. Daarna het hout passend gezaagd met de rest van het kielhout en het ballast-deel. Geschaafd en geschuurd en aan de onderzijde daar waar nodig nog geplamuurd met dryfix.

5, 6 en 7

De drie kielbouten staken nu te ver door naar boven en zijn daarom aan de bovenzijde afgekort met slijptol. De draad op de kielbouten bleek nog de oude "Engelsche" schroefdraad te zijn.

Gelukkig heeft mijn zwager Johannes (gepensioneerd smid) nog een werkplaats vol met oude gereedschappen, waaronder een passende Wordwith-snijplaat. Hiermee kon hij ook meteen de andere kielbouten, die aardig te lijden hadden gehad van de moker bij het los slaan van de kiel, opnieuw opsnijden.

De kiel werd vervolgens in de antifoulingprimer gezet en opnieuw onder de boot gemonteerd. Dit uiteraard nadat het onderwaterschip helemaal klaar was na de kielbalkrestauratie en in de primer gezet (zie c). De positie van de kielbouten in het nieuwe deel van de kielbalk werden in het werk afgetekend terwijl de boot erboven hing en vervolgens de gaten geboord. Altijd weer spannend of de 7 gaten van de kielbouten precies op de juiste plek zitten. Bovenop de kiel werd een bedje van kit gespoten en daarna de kiel gemonteerd en vastgedraaid. En met kit rondom tussen romp en kiel afgedicht.

De Spiegel

In eerste instantie dachten we de spiegel te repareren op de vermoedelijke slechte plekken, met name de donkere stukken in de bovenkanten links en rechts. Die waren zichtbaar al eens eerder behandeld met 2 componenten plamuur. Met een paar flinke inzetstukken nieuw mahonie moest dat ook voor het gezicht nog wel te doen zijn. De onderkant zag er van buitenaf nog het minst slecht uit, verwijderen van de rotte stukken hout en weer dichten met epoxyvuller (gemengd met mahoniezaagsel) was een optie. Deze keuze had het voordeel dat het verband achtersteven-dek-spiegel gehandhaafd bleef. De zaag erin dus.

Dit reparatie-idee werd al snel losgelaten toen na het openzagen van de spiegel linksboven de toestand van het hout aan de binnenzijde zichtbaar werd! De achtersteven was niet alleen aan de spiegelzijde aangetast evenals de spiegel zelf waar na het wegschrappen van het verrotte deel nog ongeveer 2 millimeter dikte van overbleef. Ook de onderkant van de steven met het stuk van de kielbalk waaraan ze vast had gezeten was volkomen weggevreten. Met een

schroevendraaier was daar door de bodem heen te steken.

Ook hier meer een kwestie van restaureren dan repareren; de spiegel moest in zijn geheel vervangen. Waarmee ook een, voor ons uitgeschoven, probleem om een passende oplossing vroeg. Hoe laten we (in eerste instantie delen van) de spiegel zakken in de romp zonder het dek ook nog helemaal open te moeten werken? Bovendien ontdekten we dat de spanten waartegen de spiegel gemonteerd zat niet gelijk liepen, met wat schaafwerk was de spiegel hier en daar passend gemaakt. Hier gaf Ronald ons de raad om de romp in te korten en de spiegel er tegenaan te zetten. Hoe simpel kan het zijn. Daarmee werd het ook veel gemakkelijker om de juiste ronding te geven; dit kon in het werk door eerst de afmeting er ruim uit te zagen en pas na het vastzetten de exacte vorm uit te zagen met de romp mee.

8 en 9

Voor de zekerheid eerst een spanband om de boot heen geslagen om de vorm te behouden. Daarna de spiegel in zijn geheel weggehaald. Omdat de spanten aan stuurboordzijde ook slecht waren hebben we die vernieuwd. Maar allereerst uiteraard de achtersteven aangepakt; alle rotte stukken eraf gestoken en het laatste stukje kielbalk (ongeveer 40 centimeter) vervangen. Alle schroeven met veel geduld uit de gangen gehaald, en daarna op spiegel-dikte (22 millimeter) de romp ingekort.

10 en 11

Het spant aan bakboordkant laten zitten en daarvan de slechte stukken weggestoken en aangesmeerd met dryfix. Achteraf heb ik er wel spijt van gehad dat we ook niet die kant hebben vernieuwd. Dit was de kant waarvan de oude spiegel het meest passend was gemaakt met schaafwerk. En dus ook de kant waarvan de hoek van het spant niet gelijk liep met gangen en dekrand. Het had dus nogal wat voeten in de aarde om de spiegel er netjes tegenaan te krijgen maar ook hierbij heeft de tweecomponenten reparatiekit wonderen verricht. De spiegel flink vastgeschroefd aan steven, spanten en ook de gangboorden. Tenslotte de schroeven afgedicht met doppen en de spiegel precies op maat gezaagd. Alle kieren en naden gedicht met dryfix en verder afgewerkt met 1 componenten combiplamuur van Epifanes.

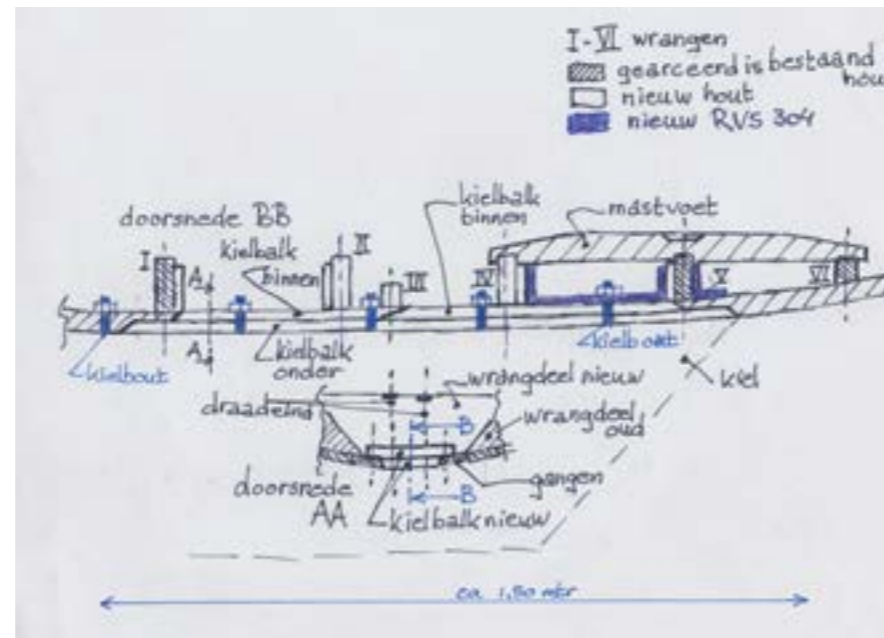
De Kielbalk

Dit is het onderdeel van de restauratie waarvan ik het meest wakker heb gelegen. Heel lang ook nog vastgehouden aan het idee om de slechte stukken weg te steken en te frezen en dan te vullen met de repairkit. Beseffend dat de kielbalk de ruggengraat van een boot is en dat elke forse ingreep het verband verzwakt. Dat er iets mee moest gebeuren was overduidelijk en repareren alleen bleek uiteindelijk onvoldoende. Bij het wegsteken van de slechte stukken staken we op enkele plaatsen bijna door de bodem heen. Onder de wrangen in de kajuit en bij de kielboutgaten was het hout het slechtst.

Ronald legde ons een aantal varianten voor: van binnenuit open frezen en een nieuw stuk in de bestaande balk lamineren of van onderop een stuk ertegen aanzetten en de bovenkant kiel inkorten. Uiteindelijk hebben we toch gekozen voor de meest rigoreuze oplossing: het slechte stuk (ongeveer 1,5 meter in de kajuit) er helemaal uitzagen en er een nieuw stuk tussen te zetten, gelamineerd in twee delen; een breder bovendeeel in de boot en een smaller deel van onderop. Daarbij moest het bovendeeel ook nog in twee helften aangebracht om ze onder twee bestaande wrangen te schuiven. Zie tekening.

12 en 13

Voordat het deel van de oude kielbalk er uit gehaald kon worden hebben we twee wrangen open gezaagd om de balk vrij te maken. Het lukte niet om de moeren van de draadeinden waarmee de wrangen aan de kielbalk vastzaten los te krijgen, maar de draadeinden konden zonder noemenswaardige moeite door de balk heen getrokken worden. Een bewijs destemee dat we de juiste beslissing hadden genomen; de kielbalk was echt te slecht om te laten zitten.



Voordat we de boot openwerkten hebben we op meerdere plekken extra gestempeld met bokjes om de bodem in vorm te houden. Bij de wrangen ook tijdelijk balkjes gemonteerd waar we de gangen aan vast schroefden. Het brede deel van de kielbalk binnen was om de 10 centimeter met RVS boutjes M3 vastgezet aan de gangen. Een heel karwei om die los te peuten zonder het hout te beschadigen. Dat lukte ook niet overal. De spantjes die over de kielbalk heen liepen hebben we eveneens door gezaagd, ook deze waren daar niet al te best en voegden constructietechnisch niet veel stevigheid toe.

De beide helften van de nieuwe kielbalk waren inmiddels gemaakt door mijn broer, die daar nog een paar eiken vloerdelen van de juiste dikte voor had liggen. Deze moesten nog in een zeeg getrokken worden, in een grotere kromming dan de oude balk. Hierbij

kwamen de loodbroodjes van de boot uit een vorig restauratieproject (uiteindelijk mislukt want uit de handlopend in een complete nieuwbouw) prima van pas. Om het proces te versnellen hielp een pan op een campinggasstel met kokend water vlak onder de plank uitstekend.

Op de tekening is te zien dat het bovendeeel van de balk deels onder de wrangen I en V doorloopt. (in werkelijkheid meer dan op deze schets). Daarom moest dit in twee delen. Waar deze beide delen aan elkaar zijn gelijmd is een extra kleinere, lagere wrang III toegevoegd. Bij de wrangen II en IV zijn de nieuwe middelen ingelijmd. Dit is duidelijk te zien op de foto. Alle lijnwerk binnen en tussen onder en bovendeeel is gedaan met epoxylijm. Doorsnede AA op de tekening laat zien dat het bovendeeel van de kielbalk breder is dan het onderste deel.

14 en 15

Tegen alle wrangen, bestaande en gerepareerde is voor de stevigheid een extra versterking geschroefd.

Bij alle wrangen waar het nieuwe stuk kielbalk onderdoor loopt zijn nieuwe M8 draadeinden van RVS doorgeboord en gemonteerd. Ook bij de wrangen I en V.

Voor de zekerheid is een op maat gemaakt RVS U-profiel tussen de wrangen IV en V geplaatst. Hier doorheen steekt de voorste kielbout. Dit profiel moet, met de mastvoet die op de wrangen IV, V en VI is geschroefd, voldoende borging geven om het gewicht van de kiel met ballast op te vangen. En de torsiekrachten bij scheefhangen.

We schreven inmiddels eind september op het moment dat alles dicht en op zijn plek zat. Tijd om met de verfpot in de weer te gaan. De kiel zat al in de epoxyprimer van Epifanes, nu kon ook het onderwaterschip aangepakt nadat de waterlijn was afgeplakt.

De romp boven de waterlijn moest nog op een aantal plaatsen met plamuur (1 componenten) glad gevuld worden. Vooral uiteraard achterin bij de spiegel. Een monnikenkarwei: schuren-plamuren-schuren-plamuren, etc. Een handige tip van mijn vriendin maakte dat ik alle oude plastic creditkaarten, bankpassen, kortingskaarten van onszelf, vrienden en familie verzamelde om als plamuurmes te gebruiken.

16, 17 en 18

Het randje bovenin de romp, waar origineel een mooi gouden streepje in werd getrokken kon worden geschuurd met een dremelhulpstuk in de accuboer. Verder natuurlijk zoveel mogelijk schuren met de hand! Nadat ook uiteindelijk het bovenwaterschip verklaard was verklaard, konden we ook daar met multi marine

primer en witte bootlak van Epifanes op los. Daarna de antifouling (Copper Cruise, inderdaad van Epifanes!) op het onderwaterschip en de oude dame zag er weer patent uit!

Inmiddels was het ver in oktober geworden. Geen tijd meer om haar uitgebreid in het water te laten zakken om dicht te trekken. Het werd tijd om haar naar buiten te rijden en in de winterjas te pakken.

Toch konden we het niet laten om haar even een nacht in het water te leggen. Nieuwsgierig wat er zou gebeuren. In de singels bij de verreiker bleef ze keurig hangen en zelfs drijven toen de banden werden gevierd. Er kwam water binnen maar niet tot boven de wrangen. Dit geeft de burger moed voor volgend voorjaar wanneer we verder gaan.

19

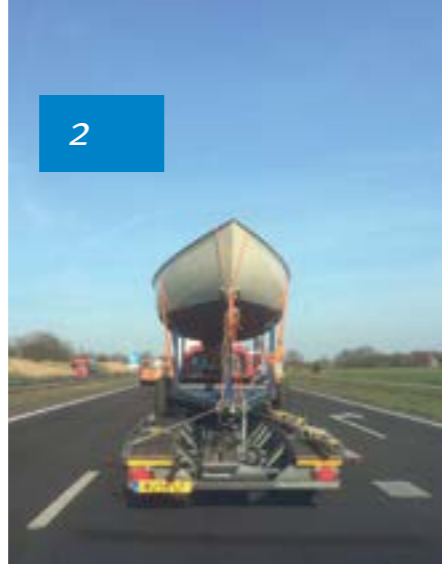
Er is nog genoeg te doen voordat we kunnen zeilen.....



19



1



2



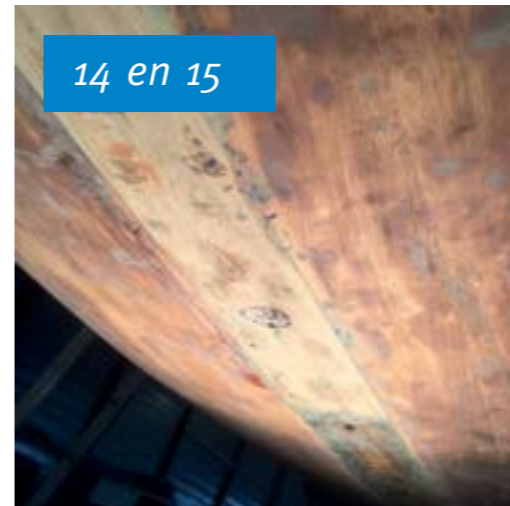
3 en 4



10 en 11



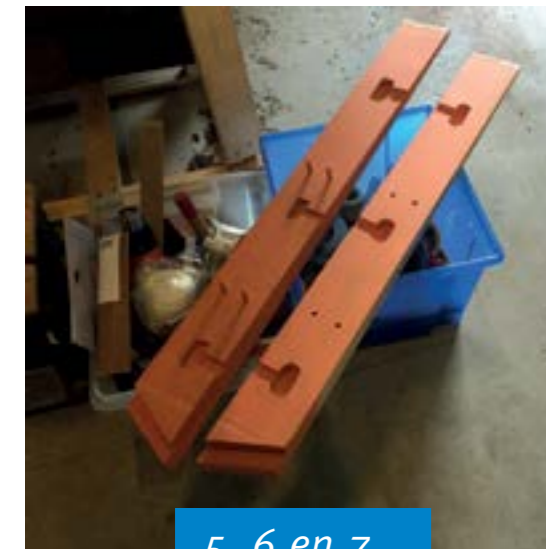
12 en 13



14 en 15



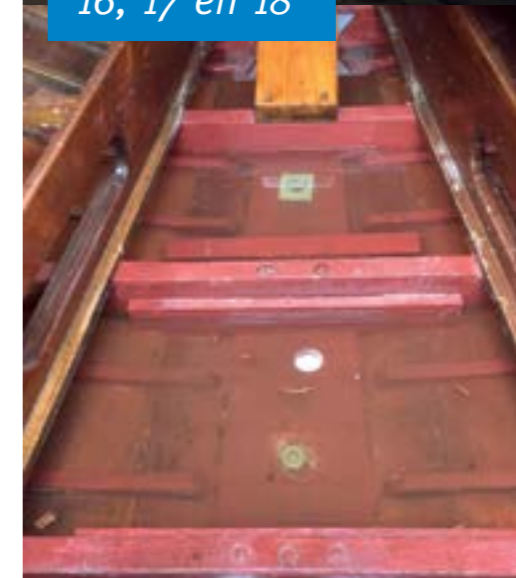
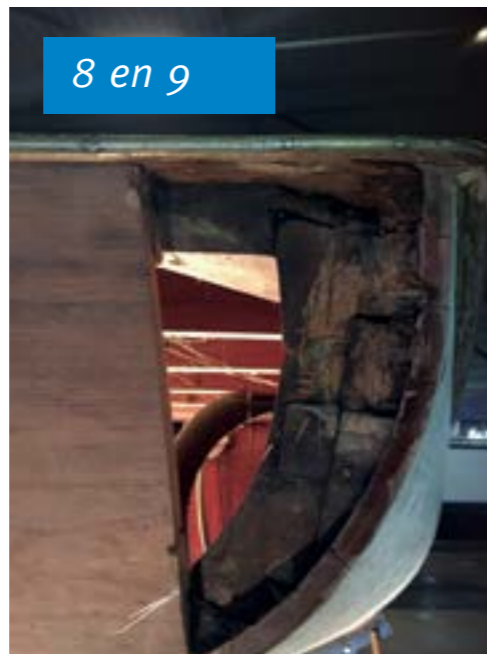
16, 17 en 18



5, 6 en 7



8 en 9



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-tonns botenlift en 12-tonns 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 geruuststellende 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 afreken nieuw voor eerdere voorbehoede
 - 100% waarde dekking eerdere voorbehoede
 - 40% no-claim zonder terugval bij schade
 - Lijvengebtes dekking onverzekerde
 - Gevolg schade eigen gebrek met verzekerd
 - 5 miljoen WA-dekking
- U kunt ons mailen voor een vrijblijvende offerte!



Prijsvrij 5, 1066 NL Amsterdam, T: 020 681 3030, 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.VANVLIETZEILEN.NL



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

Algerabarren 29 8711 BR Woekum T0515 54 32 56 E info@heerlienedema.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 Hugo Kroeze

Scherp geschreven

Men moet reizende heeren niet ophouden

Harm Ploeger heeft in de vorige Scherp Gesneden de pen aan mij doorgegeven. Ik moet zeggen dat ik dat in eerste instantie moeilijk vond. Ons bestuur heeft enige tijd geleden, in een herderlijk schrijven aan alle leden, laten weten dat het blad geschikt moet zijn voor de wachtkamer. Een soort Arts en Boot dus, gelijk het ultieme wachtkamerblad Arts en Auto; weinig inhoudelijke tekst, geen controversiële onderwerpen en veel plaatjes. Een blad dat moet verenigen en verbinden.

Degenen die mij enigszins kennen weten wel dat dit niet echt mijn stijl van schrijven is. Ook de toenmalige redactie vond dit niet zo'n goed idee en is voltallig teruggetreden. Het is jammer dat in dit blad nog geen bedankje heeft gestaan aan de beide dames en heer; dus bij deze!

Toen ik er nog eens wat langer over had nagedacht, kwam ik echter tot het inzicht dat beide partijen, bestuur en redactie, groot gelijk hebben. Het bestuur bestuurt en als dat een wachtkamerblaadje wil dan moet dat er komen. Als de redactie dat niet wil maken, dan trekt deze zich terug. Hulde dat de redactie dat zonder commotie en nietes-welles teksten heeft gedaan.

Dat zouden meer mensen moeten doen, dan was er niet zoveel drukte in de vereniging. Met enige regelmaat worden wij geconfronteerd met bestuurs- of commissieleden die zodra er een onderwerp wordt aangesneden dat hen niet zint, dreigen met aftreden. Het zou goed zijn als wij bij die gelegenheden even terugdenken aan wijlen Koningin Wilhelmina. Die werd eens geconfronteerd met enkele ministers die dreigden met aftreden als zij een bepaald

besluit niet wilde contrasigneren. Zij sprak daarop de historische woorden "Men moet reizende heeren niet ophouden".

Aftreden daar moet je niet mee dreigen, dat moet je doen. Dan kunnen de leden verder in alle rust in vergadering tot een weloverwogen besluit komen. Als 'dreigen met aftreden' je enige argument ergens tegen is, dan heb je kennelijk geen andere goede argumenten. Dan kan je beter je mond houden.

Tot zo ver het verenigen; ik heb het kort gehouden en we zijn het allemaal eens. Je moet tenslotte maar durven het oneens te zijn met Koningin Wilhelmina. Dan nu het verbinden en de vele plaatjes.

Bij het restaureren van het dek van de Soma zat ik met een probleem. Na het verwijderen van het oude dek bleken de dekbalken vrijwel allemaal nog in goede conditie te zijn. Waar nodig werden ze gerepareerd en in enkele gevallen verdikt en/of verbreed. Maar het oude dek was erop gespijkerd geweest, dus zaten er ruim honderd spijkergaatjes in. Ook op andere plaatsen, bijvoorbeeld de bovenste gang, werden flinke aantallen spijkers verwijderd. IJzeren spijkers wel te verstaan, die natuurlijk flink aan het roesten waren. Om alle ijzerresten te verwijderen wilde ik de gaten uitboren en vullen met een verlijmde eiken deuvel, zie [foto 1](#).

Het probleem was dus: hoe maak ik eventjes ruim honderd deuvels. Nu zijn houten deuvels gewoon bij de Gamma te koop, maar die zijn van beukenhout en dat is volkomen ongeschikt voor maritieme toepassing; het gaat snel rotten in een vochtige omgeving.



Foto 1



Foto 2



Foto 3

Tekening 1.

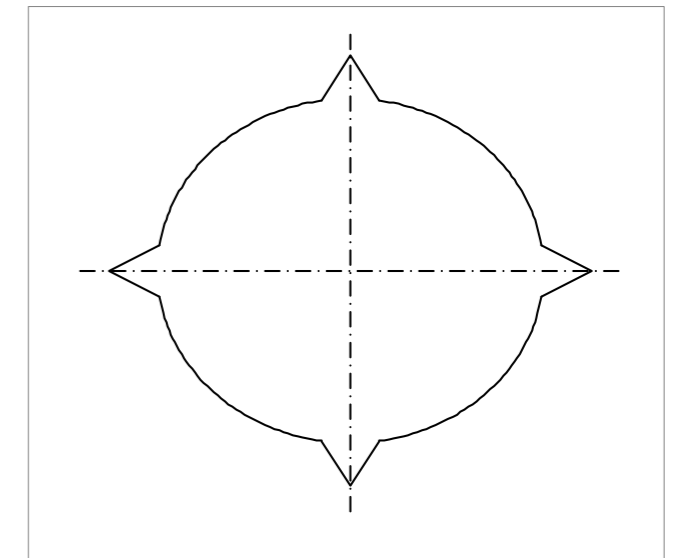


Foto 4



Foto 5



De oplossing wil ik graag met u delen, wie weet kunt u het ook nog eens toepassen. Hiervoor is het nodig om zelf een eenvoudig hulpgereedschap te maken. In een stuk staalplaat of strip van 3 tot 4 millimeter wordt een gat geboord van de vereiste diameter. In de rand van dit gat worden enkele uitsparingen (zie tekening 1) gevild met een driehoekige vijl. U weet wel, dat vijltje waarmee u regelmatig uw handzaag scherp maakt. De uitsparingen hoeven niet dieper dan enkele millimeters te zijn.

Foto 2 Dit hulpgereedschap wordt met enkele lijmklemmen op de verticale boorstandaard gefixeerd. Gebruik dezelfde boor waarmee het gat geboord is om het hulpgereedschap precies onder de boorkop te centreren. Het is op de foto niet zichtbaar, maar in de werkbank zit een gat, zodat de deuvel kan worden doorgevoerd. Dit gaat ook heel eenvoudig op een workmate waarvan de bladen enkele centimeters uit elkaar worden gezet.

Vervolgens zagen we met de cirkelzaag vierkante stokjes **foto 3** met afmetingen gelijk aan de diameter van het geboorde gat. Dit moet wel hardhout zijn, eiken is prima geschikt, evenals iroko.

Het stokje wordt ingespannen in de kop van de boormachine **foto 4** de boormachine wordt aangezet op een flink toerental en het stokje wordt door het hulpgereedschap geduwd. Na afloop nog even een schuurpapiertje langs de roterende deuvel en klaar is Kees **foto 5**. Het stuk in de boorkop blijft uiteraard vierkant; dit lossen we op door de deuvel te keren en met de ronde kant in te spannen.

Op deze manier is het mogelijk om heel efficiënt een grote hoeveelheid lange deuvels te maken. Zelf heb ik deuvels van 8, 10 en 12 millimeter gemaakt. Een kleinere diameter lijkt mij niet mogelijk, het stokje zal waarschijnlijk breken bij bewerking; maar ik hoor graag als het u wel lukt. Een diameter groter dan 12 millimeter past niet in de meeste boorkoppen, die kan je eventueel met een draaibankje maken. Na enkele tientallen stokjes verwerkt te hebben, kan het nuttig zijn om de vijl nog even door de driehoekige uitsparingen te halen. Hoe scherper de hoek van deze uitsparingen, hoe gaver de deuvel uit de bewerking komt.

Deuvels kennen vele toepassingen, naast het vullen van onnodige gaten, kunnen er allerlei soorten houtverbindingen mee gemaakt worden. De bekende meubelontwerper Rietveld was al in 1919 lyrisch over de toepassing ervan.

'De gewone gat -en pinhoutverbinding, waarbij de stijl den regel opvangt, wordt bijna voor alles nog gebruikt. Zij is onder het werk dan ook zeer bevredigend en het is een heerlijk gezicht om b.v. een stel regels en stijlen met gaten pen en groef te zien. Wanneer echter het meubel in elkaar zit, ziet men niets meer. Door deze verbinding ontstaat een, niet altijd bedoeld, vlak.'

bron: De Stijl, jg. 2, 1919, no. 9, p.102, bijlage XVIII]

Hieruit blijkt dat de deuvel ook een klassieke verbindingstechniek is. Een deuvel kan ook goed gebruikt worden op plaatsen waar later nog bewerking moet plaatsvinden. Je komt dan met je mooi scherp geslepen beitel of boor geen schroeven tegen **zie foto's 6 en 7**. Zo heb ik in mijn gelijmde en geschroefde dekdelen, na uitharding van de lijm, de schroeven weer uitgenomen en vervangen door deuvels op die plaatsten waar later nog beslag gemonteerd moest worden.

Ten slotte is het ook nog een mooie manier van hergebruik. Zelf onooglijke stukjes afval kunnen op deze manier tot nuttig constructiemateriaal worden gemaakt.

Foto 6



Foto 7

Ik geef de pen graag door aan Andre Olgers (Pavane).

Introductie Fred Kuiper

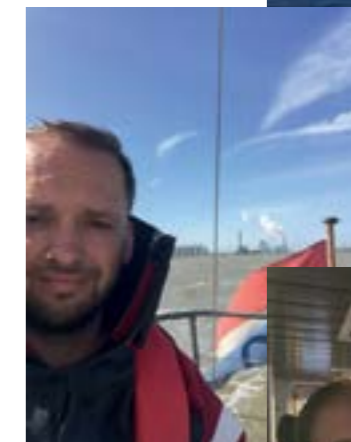
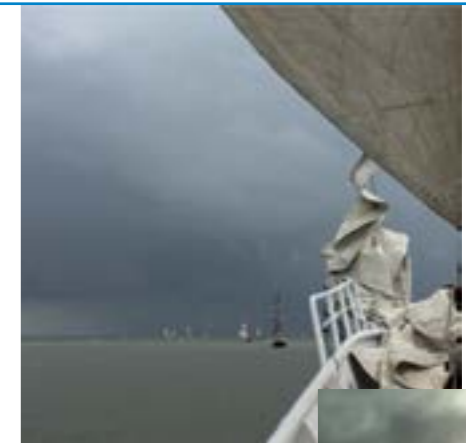
Tijdens de ALV in maart is het de bedoeling dat er een nieuwe voorzitter wordt gekozen. Helaas kan ik daar niet bijzijn. Omdat ik me wel verkiesbaar heb gesteld om Hans Brinkman op te volgen als voorzitter lijkt het me goed om mezelf langs deze weg voor te stellen. Mijn naam is Freddie Kuiper, kortweg Fred, maar voluit Freek Johannes Kuiper. Ooit eens op een herfstige dag in 1980 geboren in de havenstad Delfzijl en daarna opgegroeid aan het water. Van jongs af aan ben ik op het water te vinden; zeilen is vanaf mijn tiende een van m'n hobby's. Bij het Zeekadetkorps Nederland, waar ik zowel landelijk als regionaal actief was, ben ik zeilinstructeur voor tweemastsloepen en wedstrijdcommissaris geweest. Momenteel vaar ik met een mast meer: ik ben stuurman op het zeilschip de Eendracht. Mijn eigen jacht, de Carmen of Tollesbury, vaart op dit moment niet maar ligt jammer genoeg nog ter renovatie op de Waarschipwerf in Farmsum. De Carmen of Tollesbury (1956) is de reden geweest dat ik lid geworden ben van de VKSJ.

Zeilen is leuk, maar daar houdt het bij mij niet op wat betreft het op-het-water-zijn. Na de officiersopleiding van de Hogere Zeevaartschool "Willem Barentsz" op Terschelling te hebben doorlopen ben ik gaan varen op de grote vaart, momenteel in de rang van Eerste Stuurman en ben daarmee hoofd van de nautische dienst en plaatsvervangende kapitein. Dit werk doe ik om de 9 weken en ben vervolgens 9 weken vrij. In mijn vrije tijd doe ik af en toe nog eens een klus als kapitein in de offshore. Het moge duidelijk zijn dat het water, van sloot tot oceaan, mij aardig bekend is. De moderne communicatiemiddelen die op het water beschikbaar zijn, zijn mij ook bekend. Dus ook al kan ik niet altijd fysiek aanwezig zijn, zie ik niet dat dit mijn functioneren als voorzitter van de VKSJ in de weg zou staan.

Als voorzitter wil ik me sterk maken voor een aantal zaken, die kunnen worden samengevat onder de noemer: op landelijk niveau meerwaarde van het lidmaatschap creëren. Het ledenaantal is relatief fors, dus er kan veel. Maar daarvoor moeten mensen wel met elkaar in contact komen. Het internet zie ik als beste middel voor een landelijke vereniging. Onze website kan het middelpunt van vereniging worden, waar onze leden elkaar kunnen ontmoeten op basis van geografische positie, ontwerper, materiaalsoort, vaargebied enzovoorts. Als voorzitter wil ik ook waken voor de valkuil dat er teveel naar het verleden wordt gestaard. Bij klassieke zaken is dat heel verleidelijk, maar we moeten met z'n allen de blik op vooruit houden. Onze schepen kunnen we met geen mogelijkheid terugbrengen naar de periode dat ze nieuw waren. We kunnen ze wel zo goed mogelijk doorgeven aan de toekomst. Wat voor onze klassieke jachten geldt, geldt eigenlijk ook voor de hele vereniging. Kortom: de blik op vooruit. Maar wel met een grote achteruitkijkspiegel in dat beeld geplaatst!

De ruimte hier is te beperkt om alle vragen weg te nemen. Daarom beantwoord ik graag de eventuele vragen persoonlijk. U kunt mij bereiken via freddie.kuiper@gmail.com

Met vriendelijke groeten,
Fred Kuiper



't Swaentje

een Zweedse mini uit 1937 van Tore Herlin

Bas Hofman van de Stormmeeuw maakte mij attent op het kleine overnaadse scheepje en de vele bijzondere gebeurtenissen die het heeft meegemaakt.

Wie is de ontwerper Tore Herlin? (1879-1967)

Herlin studeerde in 1902 af aan de civiele universiteit, richting scheepsbouw. Zijn werkend leven begon hij als plaatwerker op een werf in Flensburg, Duitsland. Van 1905 tot 1939 maakte hij carrière bij de Zweedse marine. Hier ontwierp hij de Zweedse Tall Ships Gladan en Falcon.

Herlin was ook een actieve watersporter en jachtontwerper. Ongeveer driehonderd jachten heeft hij ontworpen en uiteindelijk gerealiseerd, waaronder het huidige 't Swaentje. Met onder meer Arvid Laurin is hij de oprichter geweest van de Zweedse Cruising Club in 1923. Voor het wedstrijdzeilen met de verschillende soorten jachten bedacht hij de "Baltic rule" rating.

Het ontwerp met een toelichting van de ontwerper

In 1933 ontwierp Herlin de Stormvogel, een blekingseka. Dit is een kleine vissers/loods boot die aan de oostkust van Zweden (Skåne) werd gebruikt, en waarmee geroeid en gezeild kon worden. De opticien G. Preislers liet er een bouwen met de naam Swell. Het Zweedse blad På Kryss publiceerde op verzoek van Herlin een vernieuwde versie van de Stormvogel. De ontwerper gaf daarover de volgende toelichting:



Enkele Cijfers en Materiaal gegevens:

L.o.a.: 5.95 meter.
L.w.l.: 4.85 meter.
Breedte: 1.75 meter.
Diepgang: 0.95 meter.
WATERVERPLAATSING: ca 1250 kilogram
Ballast Gewicht: circa 450 kilogram, gietijzer

Zeiloppervlak
Grootzeil: 11.80 m2
Fok: 5.20 m2
Genua: 8.30 m2

Huid: Eiken en gepolyesterde glasmat
Spanten, stevens en kielbalk: eiken
ondhouten: Oregon Pine
Lengte mast :8.80 meter, doorvaarhoogte 9.60 meter.
Giek lengte: 3.20 meter.

Een Zweedse Mini



Budget f 10.000,00
Vaargebied: IJsselmeer, Wadden,
Zeeuwsche Stroom en kustwateren

'Het ontwerp is iets langer, breder en dieper en draagt 1.3 x meer zeil. De kajuit is iets ruimer en het voordek heeft een vluchtluik. De diepe voorvoet en lange kiel resulteren in weinig diepgang, vergeleken met de korte diepe kiel. Met 1 meter diepgang kun je altijd van boord, een bijboot meeslepen is dan niet nodig. Slepen is zwaar en geeft veel weerstand. Kleine afstanden kunnen met het scheepje worden geroeid met behulp van de dollen aan de kuiprand. De overnaadse bouwwijze maakt de boot licht. Twee personen kunnen er goed op verblijven. De boot is relatief breed en daardoor stijf en zal niet snel gaan overhangen. Een buitenboordmotor zou op een steun aan de spiegel naast het roer kunnen worden gebruikt. Met dit kleine zeewaardige scheepje kun je voor de dag komen.'

De tot nu toe bekende historie

Mijn zoektocht naar de historie van het scheepje begint met een bezoek aan Piet Gaastra. Piet woont in de buurtschap Munnikskaij nabij de Grote Molen van Schellinkhout aan de Schellinkhouderdijk. Hij woont in een herbouwde stolp onder aan de dijk. Met zijn buurman heeft hij in 17 jaar (1979-1996) de boerderij van de grond af aan herbouwd, alleen het vierkant is blijven staan.

Piet heeft vijftig jaar geleden als tweeëntwintigjarige student bouwkunde in Delft, het scheepje in 1965 in Reeuwijk gekocht. Een 16 m2 kostte toen f 4.000,-. Voor f 6.000,- werd hij eigenaar van een wat zeewaardiger scheepje, meer geschikt voor het IJsselmeer en bij goed weer voor de Waddenzee. Het is door baron van Höevell gekeurd voor de aankoop. Zijn conclusie was dat het schip in redelijke staat was en dat het van het beste hout gebouwd was dat er te krijgen was, namelijk Riga Eiken. Het bouwjaar taxeerde hij op 1937. De trotse nieuwe eigenaar doopte het scheepje Tomaat naar het oranje kajuit dak. Piet zeilde er met vrienden mee vanuit Muiden.

In 1968 heeft hij er met twee vrienden een drie maanden lange zeiltocht naar Zuid-Zweden mee gemaakt, via Denemarken. De tocht ging binnendoor over de kanalen. Op de terugweg zijn ze bij Bremen naar buiten gestoken en over het wad verder gevaren.

De Tomaat had zeilnummer H 395. Piet heeft historisch onderzoek naar zijn schip gedaan en is daarvoor zelfs bij het Verbond aan de van Eeghenstraat geweest. Hier bleek dat Erik Lachman, de toenmalige correspondent in de V.S. van het Handelsblad, eigenaar is geweest. Van de verloren gegane correspondentie weet hij zich te herinneren dat de heer Lachman een actieve zeiler op de prachtige Potomac was. De getoonde tekeningen komen uit het archief van Piet. Hij merkt op dat de Tomaat iets kleiner is dan de tekening aangeeft en dat het getekende luik in het voordek ontbreekt. Het varen op de buitenboordmotor was altijd lastig. De carburateur schoonmaken op een bewegend achterdek was meer dan lastig. Nadat hij een beugel ontworpen en gemaakt had, waarmee hij de motor naar de kuip kon schuiven, ging dit makkelijker en werd de betrouwbaarheid vergroot. Bij een brug en een sluis was er op deze manier minder paniek. In



1970 verkoopt Piet het schip aan een meneer in Joure en zelf koopt hij een polyester Golief. Een zelflozende kuip en een dichte romp met wat meer comfort zijn de overwegingen. De Tomaat laat hem echter niet los. In de Waterkampioen ziet hij het scheepje te koop liggen in een loods in Dokkum. Een vriend belt hem zelfs om te melden dat hij de Tomaat op het IJ heeft zien varen.

Jarenlang heeft Piet zo nu en dan een boot gehuurd. Nu zeilt hij een Drascombe longboot, die soms in de uitwateringsloot van het gemaal ligt en van waaruit het Hoornse Hop bereikbaar is.

Tot zijn verrassing wordt hij in 1989 benaderd en bezocht door Eric Hofman, een oom van Bas. Eric is vooral bekend als een van de eerste charter schippers. Hij startte met de grote Volendammer kwak VD 5 en later charterde hij als een van de eersten op de Noordzee met de Deense Kotter Grietje. Eric en Piet kennen elkaar vanuit Muiden. Eric heeft het scheepje 't



Swaentje gedoopt, nog steeds de huidige naam van de boot. Eric bezoekt Piet en vaart zijn scheepje tot het weiland voor de molen vlakbij Piets huis.

Erik vaart heel kort met het scheepje en verkoopt het aan een driemanschap bestaande uit Ties van Os, Guido Beekman en Wessel de Gouw. Het tijdschrift Zeilen wijdt, een artikel aan wat je voor verschillende bedragen kunt kopen. Ties beschrijft hier de aankoop van 't Swaentje voor een bedrag onder de f 10.000,- gulden. Voor f 7.000,- kopen ze een schattig overnaads eiken op eiken geklonken bootje, zonder buitenboordmotor. Ze zeilen er afwisselend mee vanuit Enkhuizen (Ties) en Muiden (De woonark van Guido ligt aan de vecht tussen Muiden en Weesp). Ties verkoopt zijn deel al snel. In 1996 neemt Arjan de Gouw, de broer van Wessel het scheepje over.

Ook Arjan zeilt er kort mee en verkoopt het waarschijnlijk rond 1999 aan John Stoutjesdijk. John zeilt er vanuit Hellevoetsluis mee met zijn neef Gaio de Graaf op het Haringvliet. Vanaf 2001

zijn ze altijd deelnemer aan de DCYR geweest. Met het ouder worden van John wordt de vriend van Gaio, Robin Hooijschuur, een vast bemanningslid op 't Swaentje. John woont op dit moment in een verpleeghuis en is nog steeds de eigenaar. Caio, eigenaar van jachtwerf YAGRA, is op dit moment zijn werf en winterstalling aan het uitbreiden en heeft geen tijd om het verhaal te ondersteunen.

Zijn vriend Robin werkt bij hem in zijn bedrijf en van hem verneem ik het bijzondere verhaal van de DCYR van 2005. De 2005 DCYR kenmerkte zich door veel wind. Bekijk je de fotoreportage van Marcel van Coile van dat jaar, dan krijg je een indruk van het zware weer en wat voor prachtige schepen meededen. De wedstrijdleiding had het moeilijk met het besluit wel/niet varen, maar ook de schippers stonden voor die moeilijke keuze. Tijdens zo'n zwaar weer wedstrijd schreef 't Swaentje historie. John, Caio en Robin besluiten toch te starten. Als ze naar de start varen besluit John, een Parkinsonpatiënt, dat dit zeilplezier niet aan hem besteed is. Hij wordt op de Heliushaven afgezet, waar zijn vrouw hem ophaalt. Caio en John zeilen de wedstrijd. Door het ontbreken van een zelflozende kuip loopt het scheepje langzaam vol. Een definitieve golf laat het volledig vollopen. Het zinkt naar 11 meter diepte. Caio en John worden opgepikt, gelukkig is John niet mee. Caio regelt dezelfde dag nog een kraan waarmee het scheepje gelicht wordt. Ze hozen het leeg en zeilen onder muzikale begeleiding met honderden toeschouwers de haven van Hellevoetsluis binnen. Bas Hofman krijgt weer kippenvel als hij dit vertelt. De schade bleek achter af tegen te vallen. Er waren meerdere spantjes gebroken en het kajuit dak was in gedeukt.



Historie

1937
1965-1970
1988-1990
1991-1996
1996-1999
2000-2016

Eigenaren

Erik Lachman
Piet Dekker
Erik Hofman
Ties van Os, Guido Beekman, Wessel de Gouw
Arjan de Gouw
John Stoutjesdijk

Thuishaven

Bamsi
Muiden, naam Tomaat
Muiden, 't Swaentje
Enkhuizen/ Muiden, 't Swaentje
't Swaentje
Hellevoetsluis, 't Swaentje

Gerrit Klooster

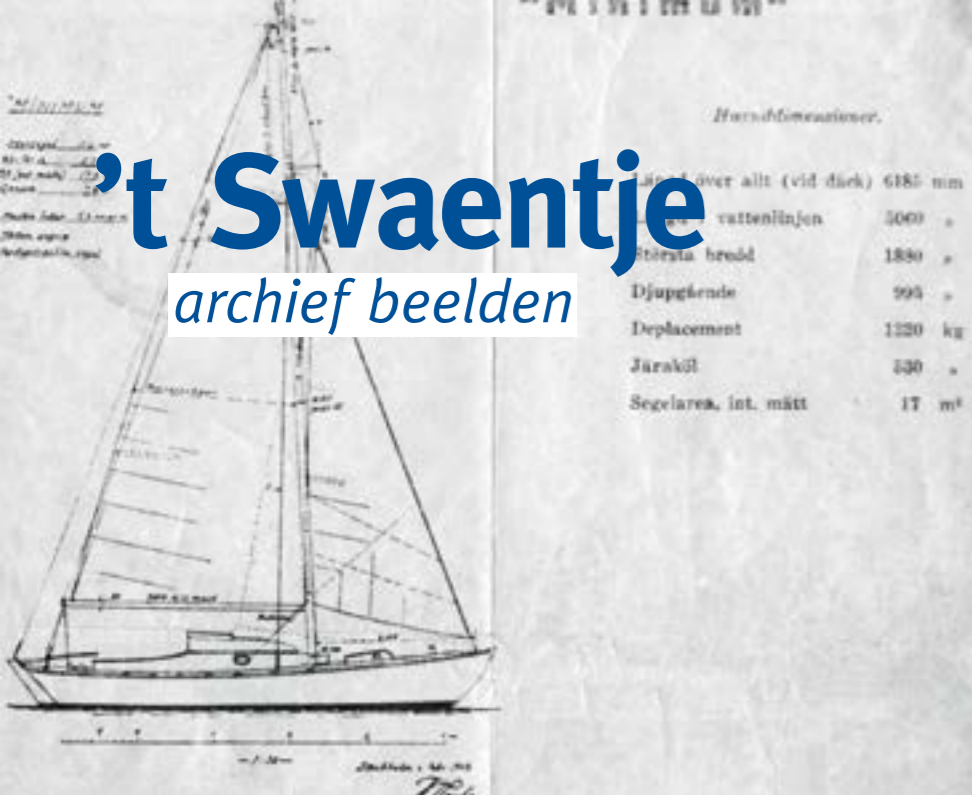
Met dank aan Bas Hofman, Piet Gaastra, Ties van Os en Guido Beekman, Robin Hooijman en Caio de Graaf.



't Swaentje vaart onder luid applaus de haven van Hellevoetsluis binnen. Toch nog aefinisht!

't Swaentje

archief beelden



Bezoek aan Ventis Enkhuizen op 3/12/2016

Bezichtiging van de boot "Impala", ontwerp van S&S (Sparkman & Stephens) van 1954, lengte 56 Ft, type Yawl.

Op deze zonnige morgen stonden er 30 leden om deze aanwinst te bekijken, waaronder de trotse eigenaar en zijn vrouw. Na de gebruikelijke ontvangst met koffie en appeltaart, door Tanja Algra en een woordje van Hans Peter, stond iedereen zich te spiegelen in de huid van dit mooie schip (er komen nog enkele lagen verf op).

De dekbalken en plaatsen voor de luiken in het voordek waren al aangebracht en een gedeelte van het binnenwerk gaf aan waar kasten, banken en mast worden geplaatst, zoals te zien op de foto's.

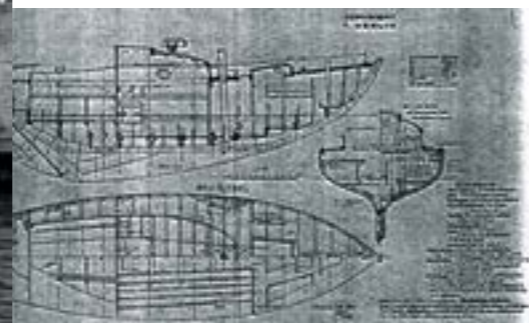
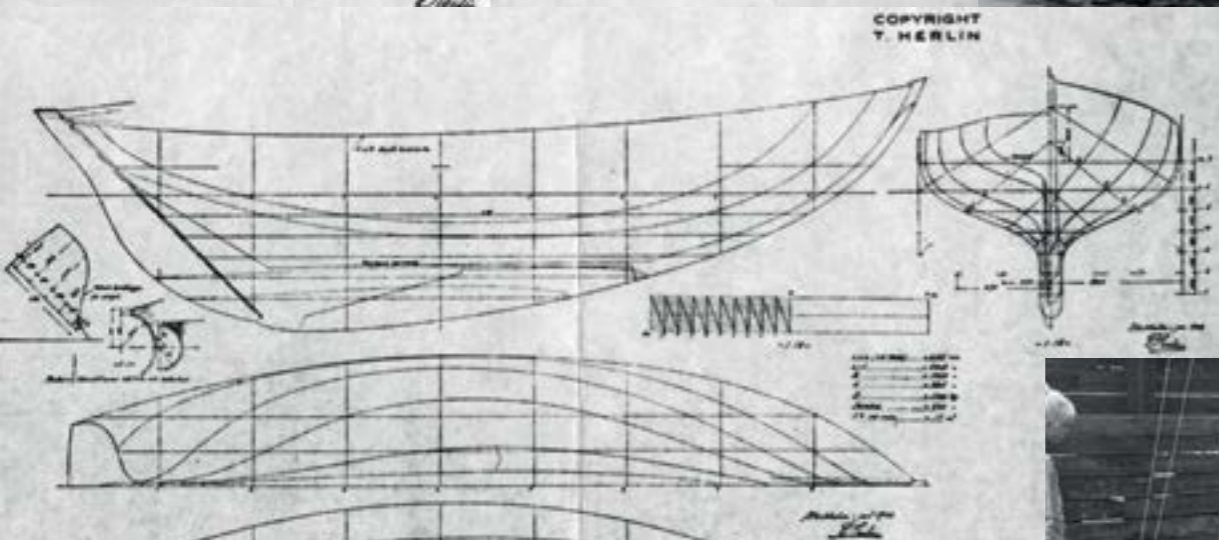
De aangepaste werkvloer op hoogte van het dek is natuurlijk een oplossing voor het trap op en af, boot in boot uit. Het was een zeer inspirerend middag voor de bezoekers en de nieuw-bouwers onder ons. En het idee van een werkvloer op hoogte, gaan we zeker onthouden.

De planning voor de tewaterlating staat gepland voor augustus /september 2017. Maar daarvan houden wij u op de hoogte.

De andere loodsen met schepen in de winterstalling, kregen ook veel aandacht. Evenals de mastenmakerij. Deze staan op heel veel super jachten. Hierbij was veel interesse voor het maken van de uit de diverse schuin geplaatste en gezaagde latten, met prachtige lasverbindingen.

Tijdens het tv-programma van Jort Kelder "Hoe heurt het eigenlijk" stond Jort op het jacht ELENA. Met de arm om de giek heen vertelde hij, tijdens de Voile de Saint Tropez van afgelopen september, dat deze was gemaakt in Enkhuizen. De giek stond strak in de lak, uiteraard met hulp van onze sponsor "EPIFANES"

Het was een bijzonder bezoek bij een zeer speciaal bedrijf Ventis, bedankt namens al onze leden.



SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL
voor liefhebbers van houten boten



HOUTEN SLOEPEN EN VLETTEN OP BESTELLING,
BOOTBOUWSCHOOL, JACHTHAVEN,
ONDERHOUD EN REPARATIE



Hans Resoort 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 Theo van de Werf	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 Arendszen www.rosaliearendsen.com		
Druk Grafisch servicebureau Ruparo, Amsterdam		

Epifanes maakt 't af



EPIFANES
Finale Schoonheid

Epifanes is de enige
verf die niet alleen
de buitenkant van uw
boot beschermt, maar
ook de houten structuur
van uw boot beschermt.

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

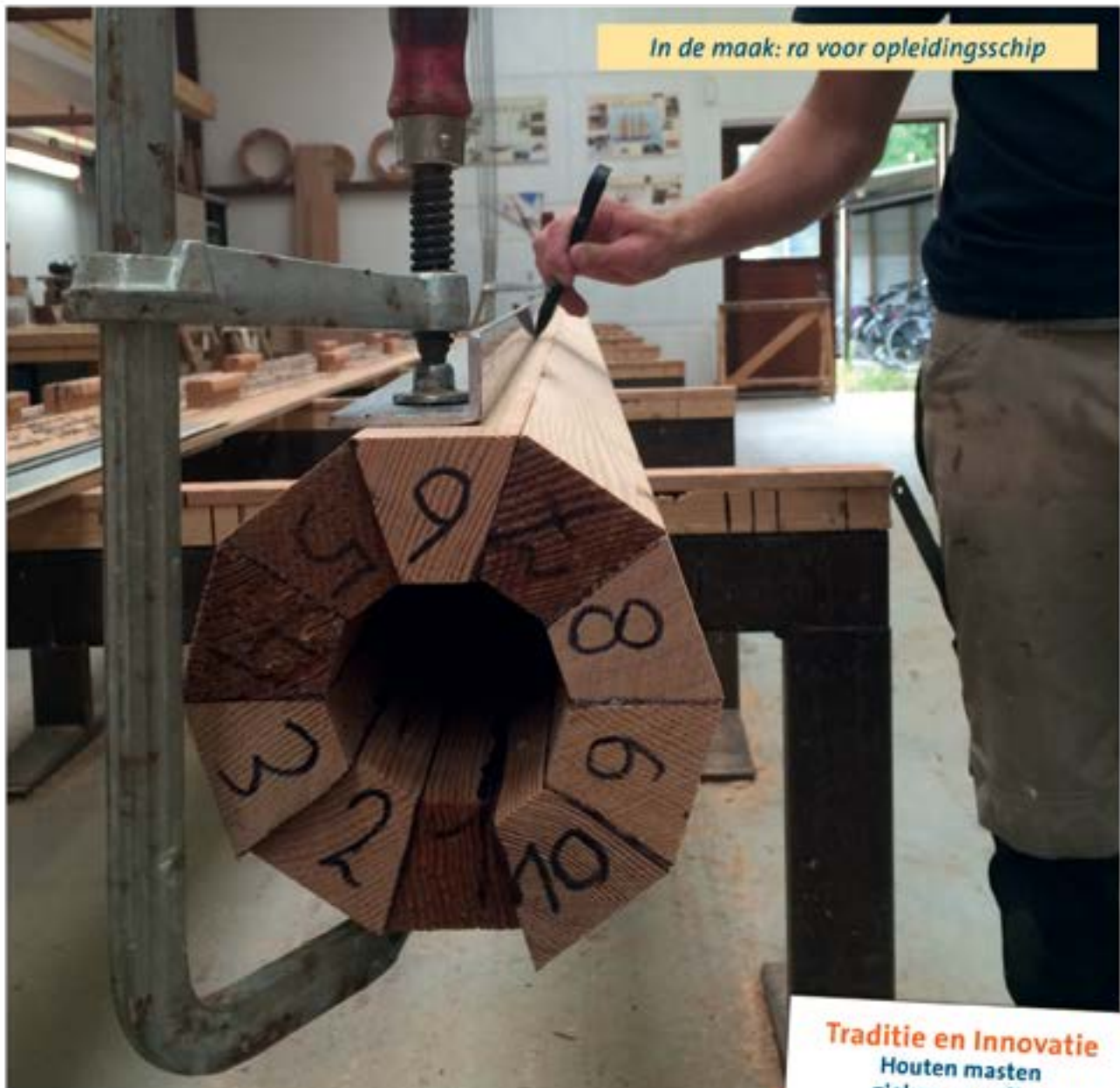
ING:	55.61.298
IBAN:	NL39 ING 80005561298
BIC:	ING BNL 2A
Contact:	penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer:	40534055

* 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

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



In de maak: ra voor opleidingschip

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