

Scherp Gesneden

nr
04

JAARGANG 35, DECEMBER 2017

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

De Zetzemavloot

Historie komt weer tot leven

Cape to Cape deel II

*In de voetsporen van Otto Nordenskjold, pinguïns
en ijsbergen*

VKSJ op Traditionele
Scheppenbeurs Den Helder

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda Vaarseizoen en Evenementen in 2018

Van de Wedstrijdcommissie en Evenementencommissie

Om er op tijd bij te zijn voor volgend jaar alvast, onder voorbehoud, een eerste concept agenda 2018. Belangstellenden kunnen alvast deze data vastleggen in de agenda als optie, hou de website en volgende nummers van SG in de gaten voor de definitieve informatie.

Voor de VKSJ staan er voor 2018 de volgende evenementen op de rol:

- **21 januari**
Nieuwjaarsborrel
- **11 maart**
Algemene Ledenvergadering
- **Pinksteren 19, 20, 21 mei**
Opening Noord, Enkhuizen
- **Pinksteren 19, 20, 21 mei**
Openingswedstrijden, Aalsmeer
- **23, 24 juni**
Verjaardag VKSJ, Edam
- **7, 8 juli**
Meet & Greet, Ketelmeer
- **15, 16 september**
Sluiting wedstrijd VKSJ, Hoorn

Andere (niet VKSJ) evenementen in de planning:

- **9 – 14 februari 2018**
BOOT Holland, WTC Expo Leeuwarden
www.boot-holland.nl
- **7 – 11 maart 2018**
HISWA, RAI
www.hiswarai.nl
- **23, 24 juni**
Historisch weekend, Den Helder
- **22, 23 juni**
Brouwe Classis Regatta, Brouwershaven
- **17-19 augustus**
Flevorace, ??
- **24, 25 aug**
24 uurs, Medemblik

Om op de hoogte te blijven van evenementen georganiseerd door zusterverenigingen of over commerciële maritieme festiviteiten is de volgende site een aanrader:
<http://www.scheepspost.info>
Hierop staan ook leuke korte verslagen over de gehouden activiteiten.

De deadlines voor Scherp Gesneden in 2018 zijn:

15 februari
15 mei
15 september
15 november

Graag ontvangen we kopij en foto's van de leden. Restauraties, bijeenkomsten, mooie tochten, technische kennis, alles wat je met de vereniging wil delen. De redactie behoudt zich het recht voor bijdragen in te korten, te wijzigen en/of anderszins aan te passen onder voorbehoud van passendheid en ruimte.

Coverfoto: De Hakahala vanuit de mast gezien (Foto: Jochem Grootjen)

VAN DE REDACTIE

De laatste Scherp Gesneden van 2017 alweer. Volledig van de hand van de nieuwe redactie. Met het geluk dat deze aan de slag kon met veel door de leden aangeleverde kopij en foto's. Al met al een mooie doorsnee wat er in de vereniging zoal leeft. Vertegenwoordiging op evenementen, het avontuur van restaureren en laten herleven van historie, bestuurlijke zaken, de toekomst van de FVEN, en om bij dit jaargetijde te blijven een bij passend winters deel 2 Cape to Cape over Antarctica.

Met de Scherp Gesneden gaan we in 2018 voor een mooi jaar met veel verhalen, foto's, belevenissen en overwegingen van de VKSJ leden. Daarnaast zullen we ook verkennen of er meer mogelijkheden zijn voor interactie met de VKSJ website en eventuele andere 'mobiele' mogelijkheden van de vereniging. Zie in deze Scherp Gesneden het artikel over de VKSJ Klus-groep op WhatsApp.

Van de nieuwe redactie heeft Marjan zich al voorgesteld in de vorige Scherp Gesneden, Sjoerd doet dat bij deze.

Even voorstellen... Sjoerd Bleeker

Sinds 2016 ben ik lid van de VKSJ. Nu mijn staal geklonken S-spant de "EMMA" nog op de kant ligt, ben ik nog niet bij een evenement van de vereniging geweest. Via de VKSJ site, waar ik de restauratie van EMMA bijhoud in blogs, benaderde Freddie mij of ik het leuk zou vinden om in de redactie van de SG te gaan. Eerst twijfelde ik gezien ik nog niet zo veel connectie had met de vereniging, maar dankzij de WhatsApp Klusgroep en actief contact van onze voorzitter werd ik steeds enthousiaster! Nu het redigeren van de voor mij eerste SG bijna afgerond is, ben ik blij dat ik de keuze heb gemaakt om dit te gaan doen! Samen werken met leuke mensen en bijdragen aan de vereniging geeft toch een flinke voldoening!

Wij beiden wensen alle lezers naast leesplezier, fijne en feestelijke dagen om het jaar 2017 mee uit te luiden en 2018 goed te beginnen.

Marjan van Meelis
Sjoerd Bleeker

Inhoud

Bestuursseinen	4
De Zetmavloot	5
Traditionele Schepenbeurs Den Helder	8
Cape to Cape deel 2	10
Federatie Varend Erfgoed Nederland, hoe verder?	16
Boordrecept en Bibliotheek	20
VKSJ - Klusgroep op WhatsApp	20
Toestemming ledenlijst	21
Restauratie de EMMA	22
Het Harpje	24
Nieuwe mast voor de Zuidenwind	25

Harry Posthumius Grafische Producties

Westerstraat 146
1601 AN Enkhuizen
telefoon 06 53 77 51 74
info@harryposthumius.nl

Druk met design

Ontwerp, dtp-service en productie van o.a.:
reklamedrukwerk, jaarverslagen, boeken, visitekaartjes, folders, wenskaarten, posters, stickers, periodieken, handelsdrukwerk etc.

Bestuursseinen

Van de Voorzitter

Het jaar loopt weer ten einde. De donkere dagen rond kerst komen er weer aan. Een tijd van bezinning, van gezelligheid en verwachting. De VKSJ organiseert traditioneel de winterbijeenkomsten, de nieuwjaarsborrel en maakt zich op voor de ALV.

Nieuw dit jaar is dat we kennismakingsborrels willen organiseren in de regio. Gewoon een gezellig samenkomen met VKSJ-leden in de buurt in een café of restaurant om eens nader kennis te maken. Hopelijk leidt dit tot bezinning op wat het lidmaatschap ons kan bieden. Het bestuur heeft in ieder geval de verwachting dat dit soort laagdrempelige bijeenkomsten iets moois kan en zal groeien.

Wat ons betreft wordt er meer in de regio georganiseerd, maar

daarvoor moeten de leden elkaar eerst weten te vinden. Dit kan gelukkig al door de onlangs verstuurde ledenlijst (men dient zich hiervoor op te geven via de website), en via de website zelf (Het schepenoverzicht biedt een mogelijkheid om in contact te treden met de eigenaar).

Uiteraard bieden de landelijke bijeenkomsten ook de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten. Wat dat betreft hoop ik u binnenkort te zien op de nieuwjaarsborrel, om samen het glas te heffen op de VKSJ in het nieuwe jaar!

Met hartelijke groet,
Fred Kuiper
voorzitter@vksj.nl

Van de Secretaris

Het is met een opgeruimd gemoed en idem bureau dat uw secretaris dit inmiddels 3e stuk voor de SG schrijft. De opgeruimdheid (zeker van het bureau) is gelegen in het feit dat dit nummer is gemaakt zonder dat hij daar hoofdredactionele bemoeienis mee heeft gehad. Marjan en Sjoerd hebben het stokje overgenomen. Overigens is het hartverwarmend om te zien dat steeds meer leden zich spontaan melden met kopij! Dit betekent dat er weer meer ruimte komt voor de eigenlijke secretariële taken. Die nemen al meer dan genoeg tijd. Dus maakt u zich vooral geen zorgen dat uw secretaris zich gaat vervelen! Wat te denken bijvoorbeeld over het bijwerken van de (digitale) ledenadministratie. Wat er nu op de site staat in het schepen- en ledenbestand is verre van volledig en compleet. Veel is er alleen nog maar op papier, veel is er bij de conversie naar deze administratie schijnbaar onderweg van de kar gevallen. Grote kans dat ik binnenkort bij alle leden spreekwoordelijk op de stoep sta met de vraag hun gegevens te controleren en bij te werken. Het schepenbestand, ook van de gearchiveerde schepen, is immers een niet te onderschatten database van waardevolle historische betekenis. Deze toegankelijk maken voor geïnteresseerde leden zie ik als een opdracht. Het zou eeuwig zonde zijn als dat zou verdwijnen! Daarnaast heeft de vereniging een nieuwsgierig makende bibliotheek, deels in een kast in Aalsmeer, deels bij de mensen thuis. Tot nu toe wordt daar weinig tot niets mee gedaan. Ook die willen we ontsluiten. Inventariseren, opschonen en catalogiseren is ook al zo'n klus waar je u tegen zegt. Gelukkig doe ik dat samen met schatbewaarder Kees van Aalst. Die bijvoorbeeld een keurige verzameling nieuwsbrieven en SG's heeft bewaard vanaf de beginjaren van de VKSJ. Ook hierbij een vraag aan de leden en dan vooral de oudgedienden. Wie is er

nog in het bezit van de oude nieuwsbrieven, de voorlopers van de Scherp Gesneden? Met name de jaargangen 1983 t/m 1994 zijn niet compleet. Van de Scherp Gesneden missen we van jaargang 2005, nr 3. Wie? Verder vraagt de bestuurscrisis in de FVEN ook de nodige tijd. Dinsdag 21 november is hierover een conferentie gehouden in het Scheepvaartmuseum met als kernvraag "wat is het beleid van de FVEN, wat zou het (volgens de leden) moeten zijn en hoe organiseren we het om het productief en bestuurbaar te houden". Daarbij waren praktisch alle bij de federatie aangesloten Behoudsorganisaties aanwezig. Het is nog te vroeg om hier inhoudelijk over te communiceren, het verslag ervan met aanbevelingen vindt u verderop in dit nummer. Het wordt ook zeker een punt voor onze volgende ALV. Waarmee meteen een ander punt van aandacht voor uw secretaris is genoemd: de voorbereiding van de ALV. Ook dit doet hij gelukkig niet alleen, maar wel weer werk! Nee, het opgeruimde bureau van de secretaris komt al weer aardig vol te liggen. Geen medelijden met de man, hij wist waar 'i aan begon. Maar geef hem zo nu en dan in het voorbijgaan even een schouderklopje, heeft 'i nodig. Verder wens ik, namens het voltallige bestuur, u als lid en lezer al vast prettige feestdagen, een bijzonder goede jaarwisseling en een prima zeiljaar in 2018.

Theo van der Werf
Secretaris@vksj.nl

De Zetzemavloot

Tekst: Ate Bouma, Theo van der Werf
Foto's: Ate Bouma

In de SG van afgelopen juli verwelkomden we als nieuw lid De Sperwer van Ate en Marjan Bouma uit Parrega in Friesland. In het lovende toelatingsrapport werd aangehaald dat het schip onderdeel uitmaakte van de verhuurvloot van Zetzema. In dit artikel gaan we iets verder in op de geschiedenis van de vloot, maar ook op de gedroomde toekomst ervan.

De Geschiedenis

Zetzema was de eerste (grote) verhuurder in Friesland van bijzondere, klassiek gelijnde ijzeren zeilschepen. De vloot bestond uit negen grote zeiljachten, 2 BM'ers en twee rondvaartboten. De schepen zijn allemaal broertjes en zusjes van elkaar en vertonen gelijkheden met elkaar. Elk schip is herkenbaar aan details en is uniek. Waar de schepen ook komen, er komt zeker iemand aan met de woorden: "Dit is zeker een Zetzema!" Ze werden verhuurd met en zonder schipper. Oorspronkelijk is het bedrijf rond 1930 opgericht door (Pake) Hendrik Zetzema. Hij was van origine eigenaar en schipper op een skûtsje, waar hij voornamelijk tuingrond mee vervoerde (veen en mest naar het Westland). Vanwege het groeiende gezin wilde Beppe aan wal. Het skûtsje werd overgedaan aan een oom en in Grou werd in De Lytse Buorren een huisje gehuurd.

Er werd een melkschouw aangeschaft en Pake verhuurde zich met boot en al aan "de Bûterfabryk". De melk werd al zeilend bij de boeren vandaan gehaald, maar al na 1 jaar werd de schouw voorzien van een motor. Hierdoor kon er sneller, langer en meer



Pake Zetzema

Tijdens één van deze rondvaarten was dhr. Ruys uit Rotterdam een klant. Hij kwam vaak een toer maken en hij was een fervent zeiler. Het gesprek draaide er op uit dat op de achterkant van een sigarendoos wat lijnen werden gezet van een zeilboot "die Zetzema best kon gaan verhuren, met of zonder schipper".

Zo werd de Sperwer, het eerste zeiljacht, gebouwd in Rotterdam voor de verhuur. Intimmering gebeurde in Grou naar eigen inzicht en goeddunken.

De Sperwer had een wat vreemd uiterlijk; lage zeeg voorin en een relatief ronde en hoge opbouw. Extra aandacht was er voor de mooie vormgeving van de kajuit, de rondingen zijn rondgeklopt/ gehamerd en rond gezet, echt ambachtswerk en vakmanschap.

Opvallend bij een volgend jacht wat gebouwd werd is de lepelboeg. Deze is bij de Stern erg hoog en zodanig dat de kajuit "erin weg loopt". Als je een horizontale lijn vanaf de punt doortrekt naar achteren ligt de kajuit onder deze lijn en dat is wel heel bijzonder.

In 1932 werd er voor het eerst verhuurd. De "skipper" sliep bij de zeilen in de punt. Er was geen motor aan boord, dus soms moest hij het schip met gasten met de vaarboom terugbrengen naar de haven.



De Henja (tegenwoordig Waterscheerling) in IJlst

Hendrik wilde niet dat er met de schepen op het IJsselmeer werd gezeild. Dokter Bax uit Arnhem wilde persé wel het IJsselmeer op. De schipper heeft dat wel gedaan en gaf na een vraag van Hendrik over de gezeilde route een andere route op. Hendrik pakte de olielamp en constateerde aan de vliegjes op het glas dat ze wel op het IJsselmeer waren geweest: die vliegjes waren alleen op het IJsselmeer te vinden. Hij wist dat natuurlijk van zijn eerdere vaarten met "dong" naar het Westland. Het zullen dezelfde soort vliegjes zijn geweest die deze zomer zoveel overlast gaven in Staveren! Gedurende de 2e WO zijn een aantal schepen afgezonken in De Bliken om te voorkomen dat ze in Duitse handen vielen.



De Zetzema zeilschepen in de “winterslaap”, de zeilschepen werden afgedekt met zware platen en overdekt met een zeil. Er liggen 6 schepen aan de overkant, voor de ijsbaan. Aan de linkerkant Hotel Oostergoo en de loodsen van Halbertsma. De laatsten zijn nu vervangen door botenloodsen. (Het is leuk op met Google Streetview eens te kijken hoe dat er nu allemaal bij ligt)

De vloot weer bij elkaar brengen.

De schepen van Zetzema zijn een mooi stuk Fries historisch varend erfgoed dat dreigde te verdwijnen. “Voor mij is de liefde voor schepen zo’n dertig jaar geleden ontstaan toen ik in het dorp Grou(Fr.) woonde”, vertelt Ate Bouma. “Ik kreeg daar oog voor



De Kemphaan naast de woning

de mooie lijn van een Zetzema schip. Toen het schip dan ook te koop bleek, was dit onze eerste koop van een Zetzema. “Toevallig?”, lacht Ate. “Het schip heb ik flink onder handen genomen en er ontstond een ‘mooi plaatje’”.

Zijn vrouw Marjan Faber vertelt verder dat toen zij Ate leerde kennen, ze ook ‘besmet’ werd met de ervaring van het zeilen op het water. “Samen hebben we mooie zeiltochtjes gemaakt op het Friese water en werden mij alle ‘in en outs’ bijgebracht van een Zetzema schip”, vertelt Marjan stralend. De bijzondere, unieke vloot bleek hier en daar op te duiken in Friesland en Ate bedacht om een reünie te organiseren. Vanuit die gedachte begon een zoektocht naar de eigenaren van de schepen. Hierbij ontstonden mooie, nieuwe contacten, met een gezamenlijke liefde voor deze schepen. Echter sommige schepen hadden achterstallig onderhoud

en enkele eigenaren zagen af van deze enorme klus. De droom ontstond. Ate voelde de missie de schepen te willen ‘redden’ en dit stukje erfgoed te willen bewaren, zodat ze niet op de schroothoop terecht zouden komen.

Marjan, werkzaam in de ouderenzorg en in de begeleiding van mensen met een beperking, betrokken met de kwetsbare mens had het idee om ook anderen (mensen die om welke reden dan ook wel iets moois verdienen) te laten meegenieten op een klassiek schip, op het Friese water. Door het aanbieden van gratis zeiltochten of varend met een praam.

Deze twee dromen wilden ze combineren en gestalte geven in het weer bij elkaar brengen van de vloot op een eigen locatie. Met een ontmoetingsruimte waaruit weer verhuur gedaan kon worden en ook tochten met de genoemde doelgroepen ondernomen. Ze zijn bezig om een stichting op te richten: varen en zeilen met mensen voor speciale doelgroepen. Daarnaast zijn de schepen ook beschikbaar voor verhuur voor vakanties en bedrijfsuitjes, dit om het ideële doel mogelijk te kunnen maken.

Ate en Marjan zijn druk bezig om de schepen te traceren. Het zijn ijzeren schepen (gebouwd voor en na de oorlog, allemaal geklonken met ijzer en ze behoeven de nodige aandacht.



De Sperwer in de haven

Een aantal schepen moeten gerestaureerd worden en dat kost veel geld. Er is een boekje uitgebracht met foto’s en de geschiedenis van de vloot. Via steun van stichtingen, fondsen, donateurs en vrije giften hoopt het echtpaar de kosten af te dekken. Zo kunnen de schepen van Zetzema blijven bestaan.

Een nieuwe start

Na lang zoeken en lobbyen hebben Ate en Marjan sinds kort een fantastische locatie als ontmoetingsruimte en thuishaven gevonden in Uitwellingerga nabij het Sneekermeer. Een tweetal oude houten barakken die als zeilschooltje dienst deed.



De Oude Zeilschool “de Wilgenhoek”

De zeilschool ligt aan het open water en is een juiste ontmoetingsruimte in de stijl van vroeger. Het perceel is ongeveer 30 x 70 meter groot en er kunnen 10-15 klassieke schepen liggen. Elk bezit brengt natuurlijk ook weer nieuwe zorgen: er ligt nogal wat achterstallig onderhoud aan de barakken. Deels wordt dit gedaan door de eigenaar (asbest sanering) maar er blijft veel restauratiewerk over aan het interieur en natuurlijk ook het schilderwerk.

Leeuwarden (samen met heel Friesland) is volgend jaar cultureel hoofdstad van Europa, met als thema “De Mienskip” (samenleving, gemeenschap, maatschappij). Ate is inmiddels gepokt en gemazeld in het bewerken van overheid en goede doelenstichtingen met het daarbij horende taalgebruik:

“Wij willen samen met vrijwilligers dit gebeuren als “mienskipguod” gebruiken en wij willen dit graag voor Friesland

uitdragen. Hoe meer er gebruik van wordt gemaakt hoe bekender Friesland wordt met deze combinatie van Friese dankbaarheid en eenvoud, en behoud van Fries Erfgoed zoals de scherpgesneden verhuurjachten en natuurlijk ook een onvervalste watersportparel: de Zeilschool.”

Het is hartverwarmend om het enthousiasme en de gedrevenheid van beide “dreamers” te zien. Plannen genoeg:

“Wij zullen ook de schepen gaan verhuren en arrangementen aanbieden om kostendekkend te werken. We gaan ook bezig met kinderen van Friese scholen om ze weer aan het zeilen te krijgen en een mooi educatief programma op te nemen met “bed en brochje” voor een 3-4 daagse kleine zeiltocht met diverse activiteiten en hopen dat de scholen mee gaan doen en dat de kinderen (onze toekomst) weer meer voor watersport gaan kiezen.”

Om hun plannen te kunnen doorzetten is geld nodig en daarvoor gaan ze, zoals gezegd, de vloot ook commercieel exploiteren. Er is een site waar de arrangementen op worden aangeboden: www.zetzemaverhuur.nl



De Easterbrêgesleat richting Pr. Margrietkanaal en Sneekermeer

“Mochten er geïnteresseerden zijn die op voorhand willen boeken zodat wij ‘de winter doorkomen’ (lees het geld investeren) dan kunnen wij doorwerken om in het voorjaar gereed te zijn. Graag contact met ons opnemen om uw wensen en suggesties kenbaar te maken/zaken te bespreken.”

Verder is natuurlijk alle steun welkom, zowel financieel, als in de vorm van extra handjes die willen helpen bij het opknappen van boten en school. Hieronder staan de contactgegevens.

Ate en Marjan Bouma

Mobiel: 06 – 219 72 895

E-mail: marjanfaber@live.nl

Dit loffelijke initiatief, deze droom verdient het om werkelijkheid te worden. Verder lijkt het me voor ons als Vereniging ook een prachtlocatie om voor de leden in het Noorden een samentreffen te organiseren.

Traditionele Schepenbeurs Den Helder Veel belangstelling

Van 10 t/m 12 november 2017 werd in Den Helder, op Willemsoord, de 2e Traditionele Schepenbeurs gehouden. De FVEN had 5 plekken op de beurs, we waren tijdig met inschrijven en de VKSJ kreeg met 5 schepen een mooie ligplaats in de haven.

In groepen voeren we naar Den Helder. George Fongers, die de Bries onder de aandacht wilde brengen omdat hij hem te koop



Op weg

aanbiedt, vertrok al op donderdag 3 november vanuit Arnhem. Op weg naar Den Helder bracht hij een nacht door bij van Dam in Oude Wetering, maar door een brugstoring in Amsterdam, moest

hij zijn tocht voortzetten via Haarlem. Toen op die route eveneens een brug niet functioneerde, is met gestreken mast de reis vervolgd. In Enkhuizen sloten wij met de Argo Navis bij hem aan naar Den Oever. Met een stevige noordenwind en met hoge golven tegen, was het een barkoude tocht. We moesten op de motor varen om ons doel te kunnen bereiken. De volgende morgen zijn we op een herentijd vertrokken, met genua en WZW wind kracht 4 naar Den Helder, waar we om 2 uur aankwamen. Bij Willemsoord stonden de bruggen uitnodigend open! Er was een mooie plek voor ons gereserveerd.

Woensdagmiddag arriveerden Bas Hoffmann met de Stormmeeuw, Richard Mastenbroek met La Segunda en Wim Groot met de Fladderak. De eerste was vanuit Enkhuizen vertrokken, de andere twee uit Edam. De volgende dag maakten we ons beursklaar. Onze boten lagen er, spic en span en met verenigingsvlaggen en verlichting opgetuigd, mooi bij. De stand is aangekleed met spullen die de Argo Navis aan boord had. Fladderak had foto's op een stick gezet, die op een laptop toonde. Van Hans Peter Baars hadden we een mooi half model te lenen. Vanzelfsprekend ontbraken onze handdoeken, mutsen en boeken niet en waren diverse uitgaven van de Scherp Gesneden aanwezig.

Advertentie

De Zetzemavloot

"Wij willen de Zetzemavloot weer bij elkaar brengen en behouden voor de toekomst. Onze droom is om de Zetzemaschepen weer in volle glorie te laten varen door de schepen te verhuren aan particulieren en bedrijven zodat met dat geld mensen die door ziekte, handicap of andere moeilijke omstandigheden, een dagje mee te kunnen laten varen om even alle zorgen te vergeten en te genieten en ontspannen op de Friese wateren".

In de vroegere jaren zijn de Zetzemaschepen vaak verhuurd geweest (vanaf 1932 tot 1985) aan mensen uit het Westen. Het zijn ijzeren schepen (gebouwd voor en vlak na de oorlog), allemaal geklonken met ijzer en ze behoeven de nodige aandacht. Een aantal schepen moeten nog gerestaureerd worden. Via steun van stichtingen, fondsen, donateurs en vrije giften hopen wij onze droom te verwezenlijken en blijven de schepen van Zetzema behouden.



De Zetzema vloot in 1947

**Wij hopen dat u ons ook wilt steunen met een financiële bijdrage.
Dat kan door een bedrag over te maken op IBAN NL33 ABNA 0532 7060 21
t.n.v. M. Faber-Bouma Zetzema, Horstweg 3, 8763 MR Parrega.
U kunt ons natuurlijk ook steunen door te boeken voor een dagdeel varen met de praam!**



Bries in goed gezelschap

Willem van Dam en Henk Wansink, die ook vrijwilligers zijn op de stoomsleeper Noordzee, kwamen 's avonds met de beurskast aan. Na het eten was er in de roef van het lichtschip Texel ruimte voor ons hele gezelschap. Onder het genot van een vorstelijk stuk zalm, hadden we elkaar veel te vertellen!



Ook vijf keer is scheepsrecht ...

Vrijdagmorgen om 10 uur begon de beurs met klokgelui. Onze boten lagen precies in de aanlooproute van het station naar de beurs, en de auto's moesten langs ons wilden zij op het parkeerterrein komen. Aanvankelijk was het druk op de stand, maar na de middag ging het regenen en stortte het bezoekersaantal in. Na sluitingstijd was het borreluur en werd ons een captainsdiner aangeboden. Vervolgens hadden we het weer goed met elkaar op het lichtschip Texel!

De tweede beursdag, zaterdag, was drukker dan vrijdag. Er was belangstelling voor onze boten. We hebben veel mensen gezien en gesproken, bezoekers kwamen graag aan boord. Na afloop aten we gezamenlijk met de Oga op de Noralein, onder muzikale begeleiding van accordeon, blokfluit en kleppers zongen we naar hartelust.

De laatste beursdag, de zondag, vloog voorbij. Ondanks regen en wind kregen we veel geïnteresseerden op bezoek. Gelukkig waren er alle dagen extra vrijwilligers aanwezig om de stand te bemannen. Zo konden we elkaar regelmatig aflossen. Om 5 uur hebben we met elkaar de stand opgeruimd. Tijdens dikke regenbuien werd de kast, door een dekzeil goed beschermd, op

de aanhanger van Gerrit Klooster gezet. Daarna moesten de boten ontdaan worden van hun feestelijke aankleding. Dit was een koude, natte klus.

Maandag 13 november was het tijd voor onze thuisreis. In verband met het tij wilden we vroeg vertrekken. Om 8 uur zouden alle bruggen gaan draaien. Helaas vond de havenmeester dat te vroeg, hij kwam pas om 9.15 uur opdagen. Daarna wachtten ons de van Kinsbergenbrug, de Koopvaardersschutsluis en de Moormansbrug.



VKSJ goed vertegenwoordigd

Buiten liepen dikke golven bij een noordenwind van 5 à 6 Bft. Toch hadden we een mooie tocht met een lekker zonnetje. In Den Oever scheidden onze wegen. Bries moest door, richting Arnhem en wist Durgerdam te bereiken, en Stormmeeuw ging in één ruk naar Enkhuizen. La Segunda, Fladderak en Argo Navis deden het iets kalmer aan. Zij zeilden naar Medemblik en gingen dinsdag verder naar Enkhuizen. Ondanks mist met een vieze, druilerige regen, kwam iedereen voorspoedig, veilig thuis. Zelfs Bries wist al op donderdag 15 november zijn thuishaven te bereiken!



Muziek op de Noralein

Met elkaar hebben we een geweldige week gehad. We hebben de VKSJ onder de aandacht kunnen brengen en we hebben veel mensen gesproken. Helaas... , de Bries werd niet verkocht.

Marianne de Wit

CAPE TO CAPE 2017 Deel 2

In de voetsporen van Otto Nordenskjöld: de Antarctic Peninsula en de Weddel Sea

Tekst en foto's: André Olgers

Het Braziliaans onderzoeksteam

De Europa ligt voor anker voor Snow Island, een van de South Shetland Islands. Vannacht is de wind gaan liggen, en daarmee is ook de deining weg. Nadeel, het zit potdicht van de mist en daarom wordt de landing uitgesteld. Wel tref ik alvast de nodige voorbereidingen, waterdichte zak met twee camera's en reddingsdekken in de rugzak. Warme kleren, zeilpak, reddingsvest en rubber laarzen. Daarna met de laarzen door het ontsmettingsbak en ik ben klaar om over te stappen in de zodiac. Na een half uur is het voldoende opgeklaard om aan land te gaan. De zodiac 's gaan te water en we kunnen vertrekken. Op het strand ontmoeten we het Braziliaanse onderzoeksteam waar we de vorige avond contact mee hadden. Zij zijn op zoek naar fossielen, het team is drie weken aan het werk en hadden nog een week te gaan. Wij waren hun eerste bezoek en we werden hartelijk onthaald op koffie en zoute nootjes. Op het strand verder weinig dierenleven. Dus na een uur of twee stappen we weer op. Terug op de Europa de zodiac 's weer uit het water hijsen, de laarzen schoonmaken en desinfecteren. Tijdens de lunch vaart het schip naar de tweede landingsplaats.

Bezoeken van de Antarctische regio zijn aan regels gebonden. In principe mag er nergens met toeristen worden geland, behalve op de vastgestelde landingsplaatsen. Per landingsplek zijn er afspraken over waar men mag komen, al dan niet noodzakelijke begeleiding van gidsen, en het aantal deelnemers aan de landing. De landingen die vandaag nog op het programma staan zijn alle twee begeleid wandelingen die zich beperken tot het strand. In dit gebied zijn er vooral veel pelsrobbers te zien, dit zijn mannetjes die uitrusten na het paarseizoen. De vrouwtjes zijn nu nog op South Georgia met de pups. Verder zijn er kolonies pinguïns. Het is nu het eind van het broedseizoen. De pinguïn ouders zijn inmiddels aan het ruïen en kunnen daarom niet meer vissen. De kuikens moeten daarom voor zichzelf zorgen. Volgens Jordy, de gids, vertrekken de kuikens in de loop van deze week naar open zee.

De tocht van de Europa door de Antarctische wateren is geïnspireerd door de belevenissen van de Zweeds Antarctisch expeditie van 1901-1904 onder leiding van Otto Nordenskjöld.

Hij leidde de expeditie met het schip de Antarctic die werd gecommandeerd door de ervaren Arctische zeiler Carl Anton Larsen. Nordenskjöld en zijn gezelschap werden in de zomer van 1901 afzet op Snow Hill Island, een klein eiland langs de oostkust van het Antarctische schiereiland. Nordenskjöld overwinterde daar terwijl Antarctic terugkeerde naar de Zuid Amerika. De volgende zomer zeilde Larsen weer naar het zuiden om Nordenskjöld gezelschap op te halen, maar ze liep vast in het drijfijfs. Er werden drie

man afgezet in Hope Bay die over land Nordenskjöld en zijn team moesten bereiken. Zij slaagden er echter niet in om de wetenschappers te bereiken en keerden terug om te ontdekken dat "de Antarctica" verdwenen was. De Antarctica was in het ijs gekraakt waardoor Larsen en zijn bemanning gedwongen waren met sleden en kleine boten Paulet Island te bereiken om daar te overwinteren in een schuilhut. De expeditieleiden waren nu verdeeld in drie groepen die separaat van elkaar moesten overwinteren.

Na de winter van 1903 ontmoeten Larsen- en Nordenskjöld-groep elkaar in Hope Bay, waar ze werden opgepikt door het Argentijnse marineschip ARA Uruguay, die was uitgezonden toen de Antarctica niet terugkeerde naar Zuid-Amerika.

Ondanks deze afloop en de grote ontberingen die zijn geleden werd de expeditie wel beschouwd als een wetenschappelijk succes. De expeditie heeft veel van de oostkust van Graham Land in kaart gebracht en onderzocht, en heeft een grote hoeveelheid geologische monsters en fossielen van dieren en planten opgeleverd. Nordenskjöld's expeditie had ook een minder positief gevolg. Carl Anton Larsen was zo onder de indruk van de grote hoeveelheden walvissen en pelsrobbers in het Antarctisch gebied, dat hij een jaar later terug kwam om een permanent walvisstation te stichten in South Georgia. De grote walvisjacht begon!

Doel van de Europa is het bezeilen van de Weddel zee en een bezoek brengen van Snow Hill en Paulet Island. Als eerste stap gaan we naar Deception Island gelegen midden in Bransfield Strait.



Europa voor anker in Whalers Bay



Hike naar de Pinguïn kolonie van Bantry Bay

Voor vandaag staat er een wandeling op het programma naar de grote pinguïnkolonie, ongeveer zes kilometer verderop. Het is een pittige wandeling die start met een klim van 300 meter naar de top van het eiland en daarna over de gletsjer naar de kolonie op Baily Head. Gids Jordie zet er meteen stevig de pas in. Na zo'n 6 km klimmen en glibberen over de gletsjer bereiken we ons doel. De kolonie telt ongeveer 80.000 paar Chinstrap pinguïns en strekt zich uit van de vloedlijn tot aan de top van de 150 meter hoge klip.



Europa verlaat Deception Island

Duizenden vogels krioelen door elkaar, sommigen beklimmen de steile klif met hun gevangen vis voor hun kuikens. Een groot deel van de vogels is echter in de ruï en kunnen niet meer vissen. De bedelende jongen worden hardhandig weggejaagd. Na een half uurtje is voor ons tijd om terug te keren naar het schip. Tijdens de lunch verplaatst de Europa zich binnen de krater naar Pendulum Cove, een plek waar ooit een Chileense onderzoekstation was gevestigd. Tijdens de laatste erupties van de vulkaan in de 70 jaren is het station deels bedolven onder puin en daarna verlaten. Dat de vulkaan van Deception nog steeds actief is bewijzen de talloze warme bronnen op het strand. Uit deze bronnen welt heet water op van tegen de honderd graden. Het was de bedoeling om een poeltje te maken en daarin het hete water te mengen met de koude zee water. Daar sta ik dan, het is tegen het vriespunt, het waait hard en het regent. Niet mijn idee van een warm bad. Ik heb de warme bron dan ook maar gelaten voor wat het was en een wandeling gemaakt naar de resten van het Chileense station. Na het bezoek aan de warme bronnen gaan we onder zeil en zetten koers naar de uitgang van de krater.

Antarctisch Sound en de Argentijns basis Esperanza

s'Nachts gaan op weg naar de Antarctic Sound die Bransfield Strait verbindt met de Wedell Sea. Het plan is om voor anker te gaan bij Joinville Island en daar de harde oosterwind die verwacht wordt af te wachten. Voorlopig is de wind echter nog west en dat zorgt voor een behoorlijke deining. Maar in de ochtend valt de wind weg en draait naar het oosten. Het wordt een prachtige dag met een frisse bries en veel zon. Het water wordt steeds voller met drijfijfs en gigantische ijsbergen.

In de middag een landing bij een kolonie Adelie pinguïns. Ik heb niet meegedaan aan de geplande wandeling bergop, maar een



Pinguïns op Joinville Island

uurtje in de zon gezeten midden in de kolonie. De pinguïns om mij heen trekken zich niets van mij aan. Ze voeren hun kuikens en maken vooral heel veel ruzie.

Bzz Bzz Bzz, mijn telefoon komt tot leven, we hebben weer



Ijsbergen in de Antarctic Sound

een streepje bereik. Een eerste teken dat we in de buurt komen van de Argentijns basis Esperanza die voor vandaag op het programma staat. De basis zelf is nog niet te zien, die ligt achter de landtong waar we op afkoersen. Deze basis is het hele jaar bemand, er wordt onderzoek gedaan maar er is ook een contingent militairen aanwezig. Verder wonen er de vrouwen en kinderen van de bemanning. De basis is daarom uitgerust met een school, ziekenhuis en een kapel.

Tijdens het bezoek ontcom ik niet aan de indruk dat de basis meer dient voor het ondersteunen van Argentijnse claims op delen van het zuidpoolgebied dan voor het uitvoeren van onderzoek. De Argentijnen zijn zeer actief in dit gebied met zes basis in de directe omgeving. Op de basis was men bezig met het wisselen van de zomer naar de winterbemanning. Er was dan ook niet veel gelegenheid tot contact met de bemanning. Opvallend was dat de basis nog steeds vrijwel sneeuwvrij was ondanks dat de zomer al op zijn eind loopt. Volgens de bemanning was dat voor het eerst sinds de stichting van de basis in 1952.

We vertrekken weer richting de Wedell Sea. Via Brown Bluff waar



De Argentijnse basis Esperanza

we een landing uitvoeren, varen we verder door richting Devils Island. We worden de volgende dag wakker in de baai aan de

noordkust van Vega Island. Voor ons ligt Devils Island, zo genoemd omdat de twee pieken van het eiland doen denken aan de hoorntjes van de duivel. Op het eiland is een heus wandelpad naar boven vanwaar er een prachtig uitzicht is op de baai.

Door het pakijns naar Snow Hill Island

Tijdens de tocht naar Snow Hill Island loopt de zee langzaam dicht met ijs in allerlei verschillende vormen en kleuren. Soms is het ijs verspreid maar vaak ook samengeklonterd tot grote ijsvelden. Daar zoekt de Europa zich moeizaam een weg op zoek naar zwakke plekken in het drijfijns. Ook worden

er steeds meer ijsbergen zichtbaar. In de schaarse open plekken in het drijfijns zien we twee families orka's, maar die blijven te ver



Ijsgang onderweg naar Snow Hill Island

weg om goed op de foto te zetten. 's Nachts gaan we voor anker bij de noordkust van Snow Hill Island. Recht voor ons, op het strand de hut waar de zes mannen van Otto Nordenskjöld's expeditie twee winters en een zomer hebben doorgebracht. Dit is het meest zuidelijkste punt van de reis. Zuidelijk van Snow Hill Island is er niets meer, alleen water en meer ijs met uiteindelijk de Larsen Ijsplaat.

Het is een prachtige dag met een fel blauwe hemel en op de blauwe zee spierwit drijfijns. Een stevige noorderwind blaast het ijs in de richting van de landingsplaats. Het is dan ook uitkijken met de zodiacs om ze niet te beschadigen.



Nordenskjöld's hut op Snow Hill Island

Zoals overal op Antarctica gelden ook hier strikte bezoekersregels. De hut staat als officieel monument op de kaart. Vrij wandelen is beperkt tot het strand, er is een pad bergop waar maximaal 10 personen onder begeleiding mogen zijn. Rondom de hut maximaal

10 personen en in de hut zelf maximaal vijf personen en alleen onder begeleiding. De hut is een houten huis zoals je ook nu nog veel in Zweden vindt. Aan de buitenzijde geteerd en aan de binnenzijde geïsoleerd met vilt. De inrichting, inclusief fornuis, kachel en lampen is nog steeds intact. Het ziet eruit alsof je, met een paar mud kolen, zo weer een overwintering kan doorstaan.

Paulet Island

Na de lunch zetten we koers naar het noorden richting Paulet Island, waar Larsen met zijn bemanning hebben overwintert nadat hun expeditie schip was vastgelopen in het ijs.

Ook op deze tocht is er afwisselend open water en gesloten pakijns, waarin we regelmatig in vastlopen. Die nacht lig ik dan ook wakker door het gekraak en geschuur van het ijs dat langs de romp beweegt. Ik slaap bij de boeg dus heb het idee dat het ijs zo naar binnen kan komen. Daarom ben ik maar aan dek gegaan. Daar was een spookachtig beeld van de ijsvlakte die werd verlicht door de twee schijnwerpers op de boeg.



Europa voor Paulet Island

Vroeg in de ochtend komen we aan bij Paulet Island. Weer een mooie dag met een strak blauwe hemel. Een harde wind in combinatie met veel drijfijns maakt dat de Europa niet voor anker gaat maar voor de kust blijft kruisen. De landing op Paulet Island is een waardige afsluiting van ons bezoek aan de Wedell Sea. Op het strand de laatste ruiende Adeli pinguïns en wat laat geboren kuikens, een grote groep pelsrobber en een kolonie broedende



Paulet Island, Pinguin op het ijs

aalscholwers. Even verderop staan, op een lichte verhoging in het landschap, de resten van een hut die gebouwd is door de bemanning van de Antarctica. De indeling van de hut is in de fundamenteen nog steeds goed zichtbaar.

Voor de lunch terug naar de Europa die koers zet naar de Antarctic



Wild Point op Elephant Island

Sound. Het is schitterend weer, maar helaas is de wind noord waardoor zeilen niet mogelijk is. De bestemming is Penguin Island.



Vinvis en albatrossen

De volgende ochtend ligt de Europa voor anker voor Penguin Island en maken we de voorlopig laatste landing. Op het strand een kolonie Chinstrap pinguïns en pelsrobber. We beklimmen de vulkaan die het eiland siert. Het laatste deel van de wandeling loopt over een vlak gebied dat dicht begroeid is met het Antarctisch gras. Daarna terug naar het strand dwars door de groep pelsrobber. Door hun agressieve gedrag is goed bij elkaar blijven het devies. We vinden veel walvisbotten op het strand, klaarblijkelijk zijn er hier in het verleden walvisjagers actief geweest.

Naar Elephant Island

s 'Middags gaan we onder zeil richting Elephant Island. Al snel belanden we in een mistbank die het zicht beperkt, het begint te regenen. De invloed van open zee doet zich gelden en met een toenemende wind en deining komt de zeeziekte terug. In de ochtend zeilen we langs de noordkust van Elephant Island. Het eiland oogt hard en ongenaakbaar. Steile kliffen met een forse branding, afgewisseld met dalen waar gletsjers in zee stromen. Een dikke laag grijze bewolking op de top van het eiland. De kustlijn is bezaaid met scherpe rots pieken.

Gelukkig zijn er weinig ijsbergen in deze omgeving. Maar diegene die er nog zijn, zijn laag en slecht zichtbaar. Opletten dus tijdens de uitkijk. Aan de oostkant van het eiland varen we door een gebied met veel krill. Veel dierenleven om ons heen, grote groepen pinguïns en albatrossen en ook een aantal vinvissen jagend op krill.

Bij Elephant Island pakken we het spoor op van de expeditie van Ernest Shackleton. Nadat hun schip de Endurance in een poging de Weddel zee over te steken was vastgelopen, hebben ze moeten overwinteren op het ijs. In het voorjaar hebben ze met drie sloepen Elephant Island bereikt en uiteindelijk een landingsplaats weten te vinden aan het uiterste zuid oostelijke deel van het eiland. Een bezoek aan deze plek waar de bemanning van de Endurance vier maanden heeft gebivakkeerd is het doel van de Europa voor vandaag.

Tegen de lunch arriveren we bij Wild Point. De plek genoemd naar de stuurman van de Endurance. Op deze plaats heeft hij met zijn bemanning vier maanden doorgebracht terwijl Shackleton met de sloep James Cairn onderweg was naar South Georgia om hulp te halen. Wild Point is de enige landingsplaats en bewoonbare plek



De Route van de Europa in de Weddel Sea.

op het eiland. Bij laag water is het een vlak stukje land van tachtig meter lang, bij vloed een stuk minder. Achter Wild Point alleen loodrechte kliffen en een gletsjer. Door de deining, en de grote hoeveelheid drijfsijs vanuit de gletsjer was een landing niet mogelijk. Dus beperken we ons tot een cruise met de zodiac. Dat tochtje gaf een wel een goed beeld van de zeer moeilijke omstandigheden waaronder Wild en zijn bemanning

daar hebben gebivakkeerd. Aan het eind van de middag maakt de regen plaats voor natte sneeuw. Tijd om de zodiacs weer aan boord te nemen. We zetten zeil op weg naar ons volgende doel; South Georgia Island.

(wordt vervolgd)



FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND, *hoe verder?*

Op 21 november kwamen vertegenwoordigers van de verschillende Behoudsorganisaties van het Varend Erfgoed samen in het Scheepvaartmuseum in Amsterdam om met het bestuur en adviseurs van de FVEN te praten over de toekomst van de Federatie.

Directe aanleiding is het aangekondigde vertrek van de bestuursleden Marja Goud (voorzitter) en Erik Pluimers (vicevoorzitter en interim-penningmeester). Met hun vertrek is er geen Dagelijks Bestuur meer, de functie van penningmeester is sinds februari vacant en die van secretaris al vanaf januari 2017.

De bijeenkomst werd voorgezeten door Frank Ratelband.

De In- en aanleiding

In een uitgebreide inleiding schetste vertrekkend voorzitter Marja Goud de stand van zaken. (Een powerpoint-presentatie van haar inleiding wordt op de site gezet) De kern van haar verhaal is dat er structureel teveel werk ligt voor het bestuur, én dat er te weinig bestuursleden zijn in het DB. De vacature voor secretaris is al sinds 2016 bekend, en sinds februari 2017 is er een vacature voor penningmeester. Daarnaast wordt veel werk verricht door adviseurs, iets wat niet hun taak is. Door een grote betrokkenheid van de BO's en de bestuursleden in het Algemeen Bestuur is bestuurlijk doorpakken soms een probleem.

Haar analyse is in het kort de volgende:

- Door de permanente onderbezetting kan het bestuur nu vooral achter de feiten aan hollen. Aan het vaststellen van beleid komt het bestuur nu niet toe.
- Taken FVEN uitkleden tot wat écht samen moet
- De FVEN wil teveel met te weinig mensen.
- Onderling vertrouwen ontbreekt, iedereen wil altijd over alles meebeslissen
- Inhoud en opbouw van het register moet passen bij het beoogde gebruik

Na deze inleiding was er gelegenheid voor vragen over deze stand van zaken. Daarbij bleek al snel dat opheffen van de Federatie geen optie was. Het belang van de FVEN als gesprekspartner van de overheid is voor iedere BO van groot belang. Wel zou er meer werk door commissies gedaan kunnen worden, onder leiding van mensen uit de BO's.

Door enkele leden van Behoudsorganisaties (BO's) wordt de FVEN gezien als een verlengstuk van de overheid. Deze wil immers met één partij spreken. De stem van de FVEN is daardoor sterker. Ook het Register is mede opgezet omdat de overheid wil weten waar de FVEN het over heeft als ze zegt "Varend Erfgoed". Cultuurverschillen tussen BO's spelen een rol in de betrokkenheid bij de FVEN. Zo ligt er soms een verschil tussen grote schepen en kleine schepen. In aparte werkgroepen zou de aandacht beter gericht zijn op de specifieke problemen. In sommige gevallen zou een project ook extern uitbesteed kunnen worden.

Het probleem is niet nieuw, en er werd gewezen op notities

uit 2010 waarin werd gesteld hoe de FVEN verder zou moeten gaan. Ook was er een beleidsplan tot 2017. Door gebrek aan bestuursleden is het op dit moment echter slechts adhoc reageren en is er onvoldoende tijd in het bestuur om beleid uit te zetten en keuzes te maken. Het probleem is zeker niet nieuw, vandaar deze bijeenkomst om er nu een structurele oplossing voor te vinden.

Een opmerking was dat de communicatie vanuit het bestuur soms op een hoog niveau lag. Vele afkortingen en commissies maken het beeld van wat de FVEN precies doet niet altijd helder. Daardoor zou er minder belangstelling zijn om in het bestuur van de FVEN plaats te nemen.

Daarnaast was er de vraag of er niet meer extern geld kon worden geworven, middels MCN of de overheid. MCN heeft echter geen financiële ruimte, en het is belangrijker om eerst bestuurlijk orde op zaken te stellen voordat je ondersteuning bij de overheid vraagt. Financiering voor de Federatie kan wellicht ook gevonden worden bij het Maritieme Bedrijfsleven dat levert of werkt aan historische schepen.

Deelsessies, drie vragen

Na de maaltijd bogen de aanwezigen zich in drie groepen over de volgende vagen:

- Wat zijn de kerndoelen van de Federatie
- Wat is de gewenste organisatiestructuur en -cultuur
- Gaan de opzet, inhoud en gebruik van het register samen?

De groepen werden voorgezeten door de adviseurs Hendrik Boland, Thedo Fruithof en Martine van Lier. Gezamenlijk werd dit nabesproken.

Kerndoelen

Als kerntaak voor de Federatie werd vooral genoemd dat de FVEN spreekbuis moet zijn naar de overheid betreffende wet en regelgeving. Nationale erkenning van Varend Erfgoed en haar erfgoedwaarde moet voorop staan, en op die basis moeten de belangen behartigd worden. En wel op beleidsniveau en niet op uitvoerend niveau.

Daarnaast werd kennisdeling genoemd, niet als taak voor het DB, maar voor een werkgroep. Ook zou de Federatie BO's kunnen faciliteren in bv de ICT. Het organiseren van evenementen zou geen kerntaak van de Federatie zijn, maar de FVEN kan wel zorgen dat het Varend Erfgoed kan deelnemen aan evenementen.

Organisatiestructuur

De gewenste structuur is een stichting met een klein DB. Ook een vereniging werd voorgesteld, omdat de betrokkenheid daardoor groter zou zijn bij de onderliggende leden (de scheepseigenaren). Door de koepelstructuur is er een geschikte kruisbestuiving, maar kleine organisaties komen wellicht aandacht tekort. Op strategisch niveau moet de Federatie gaan voor het gehele Varend Erfgoed. Op tactisch niveau kunnen in commissies de deelbelangen beter behartigd worden. Het DB moet goede contacten onderhouden met de overheid (lobbyen) én op afstand leiding geven aan de verschillende commissies. Dat vraagt om vertrouwen.



De Behoudsorganisaties zijn nu aan zet.

Er wordt een grotere zelfstandigheid van commissies bepleit. Deze zouden door vrijwilligers uit de BO's bemand moeten worden, en heldere voorstellen aan het AB moeten voorleggen waarover eenvoudig kan worden gestemd. Meer vertrouwen in de commissies door het bestuur zou meer vrijwilligers opleveren voor inhoudelijk werk. De commissies moeten daarbij een heldere taakstelling hebben en daarnaast zou een draaiboek voor commissies praktisch zijn. Adviseurs zouden zich moeten beperken tot advies. Daarnaast wordt het belang van een korte en bondige communicatie benadrukt, zowel intern als extern. Transparantie is essentieel voor het wederzijds vertrouwen.

Het Register

Het primaire doel van het Register is het registreren van het Varend Erfgoed volgens de normen van de FVEN en specifieke eisen per scheepstype. Zo worden metadata opgeslagen betreffende de schepen, waarbij op vele manieren gezocht kan worden in deze databank. Het is een hele opgave om de gegevens betrouwbaar te houden. Het Register wordt gebruikt om duidelijk te maken wie we zijn: voor onszelf, voor het publiek en voor de overheid. Het gaat om aantallen schepen, maar ook waarom ze er in staan, hun erfgoedwaarde. Het is een kennisbank betreffende historische schepen en daardoor al bijzonder interessant. Er wordt gewerkt aan mogelijke voordelen van inschrijving in het register, bv liggeld reductie of het gebruik van bepaalde havens. De overheid heeft ideeën over het register aangedragen, maar de wensen van andere gebruikers zijn niet goed bekend. Er is bij de opzet van het Register geen gebruik gemaakt van experts op dit gebied.

Afronding

Marja Goud rondt de avond af. Zij is blij dat iedereen met zoveel enthousiasme heeft meegewerkt aan deze avond. Er liggen nog vragen aan de basis, het gesprek moet zeker verder gaan. Duidelijk is dat het aantal taken van het bestuur gereduceerd moet worden, en dat voor die taken een passende structuur gevonden moet worden.

Deze avond was een crisisbijeenkomst. Eenvoudigweg een nieuw bestuur aanstellen is geen oplossing voor deze crisis. De Federatie kan niet langer ad hoc achter ontwikkelingen aan lopen maar moet gaan werken volgens een beleidsplan en met een daarbij passende organisatie. Het Algemeen Bestuur is nu aan zet. Een groep wijze mannen en vrouwen kan hier veel voorbereiden. Het AB is echter verantwoordelijk voor nieuw beleid dat door de organisatie kan worden uitgevoerd. Op 7 december in de AB vergadering stoppen de voorzitter en de vicevoorzitter. Uiteindelijk zijn nu de BO's aan zet

Hoorn, 23 november
Wouter van Dusseldorp

Overzicht van de bij het FVEN aangesloten organisaties

SSRP	Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten
NVBZ	Nederlandse Vereniging tot Behoud van Zeilwheerries
VKSJ	Vereniging van Klassieke Scherpe Jachten
VBOG	Vereniging van Booteigenaren "Oude Glorie"
LVBHB	Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
BASM	Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten
VDMS	Vereniging De Motorsleepboot
SBH	Stichting Behoud Hoogaars
VBB	Vereniging Botter Behoud
NVORG	Nautische Vereniging Oude Reddings Glorie
SKZ	Stichting Kotterzeilen
SLW	Stichting Langedijk Waterrijk
VBZ	Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw

Aspirant-leden en samenwerkende organisaties

BKPJ	Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten
ZKC	Zweedse Klassieker Club
BBZ	Vereniging voor Beroepschartervaart
HSM	Het Scheepvaartmuseum
ZZM	Zuiderzeemuseum
MMR	Maritiem Museum Rotterdam

Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

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



Passie voor boten



Het adres voor uw Klassieker

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp is uw deskundige partner voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht. Op onze nieuwe en moderne jachtwerf, met 50-tons botenlift en 27m mastkraan, bent u van harte welkom. Voor grote klussen, kleine klusjes, op klassieke en moderne jachten in hout, staal of polyester. Houtwerk, techniek, motoronderhoud, rvs op maat, teak dekken, polyesterreparaties, metaalwerk, alles is mogelijk. Of alleen winterstalling, met de geruststellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik...

www.jachtwerfexwinkel.nl

F. Doe Scheepstimmerwerk

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

Leospar®
Masten en
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL

voor liefhebbers van houten boten



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



Hans Resoort en Patricia Scherpel
Oud Loosdrechtsedijk 97a
1231 LR Loosdrecht
035 - 58 21 298
www.scherpel.nl



Verzekering Klassieke Scherpe Jachten

- Eigen gebrek dekking en de gevolgen daarvan
- Standaard Uitgebreid vaargebied
- Vaste taxatie op polis
(mogelijk na overleggen inspectie rapport)
- Geen aftrek nieuw voor oud
(mogelijk na overleggen inspectie rapport)
- WA dekking 7.500.000
- Eigen gebrek motor tot 15 jaar oud

EERDMANS
jachtverzekeringen

0514 56 36 55, www.eerdmans.nl

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

[WWW.HEERLIENADEMA.NL](http://www.heerliendema.nl)

BOORDRECEPT

Kees van Aalst

Vitamientjessoep

Lunch voor 3 tot 4 personen én een klein afwasje aan boord. Nu het kouder is, wordt de maag steeds groter. Niets is dan beter om even tijdens de lunch op te warmen met een lekker kopje soep. Deze soep is ook nog eens gemakkelijk en snel te bereiden.

Boodschappen lijstje:

- 400 gram winter wortel, in stukjes
- 125 ml crème fraîche
- 1 afgestreken eetlepel geraspte gember
- 2,5 dl vers sinaasappelsap

Aan boord hebben we:

- 1 middel grote ui
- 1 teen knoflook gesnipperd
- 25 gram boter
- 800 milliliter kippenbouillon
- 1 snuffje gemalen gedroogde chilipeper
- Zout en vers gemalen zwarte peper



Starten als volgt:

Fruit de ui en knoflook zacht en glazig in de boter. Voeg de gember, wortel en bouillon toe en laat alles ca 25 minuten zachtjes koken tot de wortel gaar/zacht is. Stamp de wortel fijn (kan in de pan of door een zeef) en schenk de sinaasappel er bij. Klop alles door elkaar en laat het nog even op het vuur staan. Zout en peper naar smaak toevoegen, een snuffje chilipeper en een schep crème fraîche erbij en klaar is de kok.

Lekker met knapperig brood en zoute boter.

VKSJ - Klusgroep op WhatsApp

Klussen aan klassiekers. Het onderhoud en renovatie van klassieke scherpe zeiljachten vergt soms specifieke kennis en creatieve inzichten. De VKSJ is gelukkig een vereniging waar ontzettend veel knowhow onder de leden aanwezig is op het gebied van onderhoud en renovatie. Een netwerk opbouwen binnen de VKSJ is dus de manier om die kennis te ontsluiten. Daarom organiseren we borrels en andere bijeenkomsten, zodat de leden hun eigenaardigheden van het onderhouden van het schip kunnen

delen en er feedback van medeleden op kunnen krijgen. Denk ook aan de mogelijkheid om even te buurten bij andere klassiekers tijdens de wedstrijden om te kijken hoe het bootje van een medelid er van binnen uit ziet om zo ideeën op te doen, enzovoorts.

Digitale mogelijkheden

Het bestuur is momenteel bezig om te onderzoeken in hoeverre digitale mogelijkheden kunnen bijdragen om onze klassieke scherpe zeiljachten in stand te houden. Een van de diverse mogelijkheden is een VKSJ-klusgroep aan te maken op het app-programma Whatsapp voor de smartphone. VKSJ-leden met een smartphone kunnen daarmee een foto en/of beschrijving van een probleem delen met medeleden, die er dan via een tekstbericht op kunnen reageren. Links naar online-instructievideo's,

zelfgemaakte filmpjes e.d. kunnen met de app ook gedeeld worden, waarmee het klussende VKSJ-lid geholpen kan worden. Door de kennis en informatie centraal gedeeld wordt d.m.v. WhatsApp, kan de inhoud ook gebruikt worden als materiaal voor de Scherp Gesneden en Website. Op die manier hebben de leden zonder smartphone ook profijt van dit initiatief en blijft de gedeelde kennis bewaard voor de toekomst.

Deelname

Wie zich wil aanmelden voor deze WhatsApp klusgroep doet dat door een mail te sturen naar techniek@vksj.nl, met daarin:

- als onderwerp: "Aanmelden VKSJ-klusgroep Whatsapp"
- Uw naam, mobiele telefoonnummer
- Of u donateur bent of lid + scheepsnaam.

Bij aanmelden wordt uw e-mail beantwoord en ontvangt u een aanvullende instructie en richtlijnen, plus een link om in de groep te worden opgenomen.

NB! Men dient zich bij deelname wel te realiseren dat het *telefoonnummer in te zien is door de overige deelnemers en dat het geboden advies van medeleden (in principe goedbedoelende amateurs) nooit professionele deskundigheid kan vervangen.



Nieuws uit de V.K.S.J. bibliotheek Zweedse Yachten Jubileum uitgave

Via Jaap van de Weijden is de boekenkast aangevuld met een geweldig boek van de Sail Yacht Society vanaf 1990 tot 2015 -- Jubileums matrikel -- uitgegeven in een oplage van 500 exemplaren in februari 2015. Tekst in Zweeds en Engels. Alle Zweedse klasse met foto en afmetingen, eigenaren en wedstrijden, opgevolgd met samenkomsten en feesten. Aparte bladzijde met type, bouwer en jaartal voor alle klassieke hout liefhebbers, en zeer oogstrelende foto's. Ook enige Nederlandse eigenaren staan erin. Dit prachtige boek is te lenen uit de bibliotheek, of kijk op www.sailyachtsociety.se voor meer inspiratie.

Tot een volgende keer
Kees van Aalst

Toestemming ledenlijst

Tijdens de afgelopen ledenvergadering is de wens uitgesproken om een ledenlijst te verspreiden onder de leden van de VKSJ. Het bestuur is er van overtuigd dat zo'n ledenlijst nuttig is om het onderlinge contact te bevorderen en u als lid kan faciliteren in het leggen van contacten bij het onderhoud en renovatie.

De Wet Bescherming Persoonsgegevens verlangt wel dat het bestuur **uitdrukkelijke toestemming krijgt van u als lid**. Mocht u niet in de ledenlijst opgenomen willen worden, zouden we dat ook graag willen weten, zodat we weten wie nog niet gereageerd heeft. Om de administratieve druk daarbij minimaal te houden, verzoeken we u een formulier in te vullen.

De gegevens die voor de ledenlijst gebruikt zullen worden zijn: **Scheepsnaam, voor- & achternaam, woonplaats, (mobiel) telefoonnummer en VKSJ-nummers.**

Kijk op de website onder het Nieuws kopje.
NB: u moet ingelogd zijn om toegang tot de pagina te krijgen. Als u bent ingelogd, vindt u de link naar het formulier onder de knop **Lees Meer**.
Vul het formulier in en dien het in.

Of email uw bovenstaande gegevens naar secretaris@vksj.nl of stuur ze, voorzien van een postzegel, per post naar:
Vereniging Klassieke Scherpe Jachten | VKSJ
Gasthuislaan 17
8331 MR Steenwijk

VERENIGING  KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

advertentie



NIEUWBOUW, REPARATIE, RESTAURATIE VAN HOUTEN KLASSIEKERS
GA KROES & ZN BOOTBOUWERS
FRIESEWEG 4 8267AD KAMPEN TELEFOON 038-3312684/ 0641190821
E-MAIL [KROESBOOTBOUWERS@GMAIL.COM](mailto:kroesbootbouwers@gmail.com) WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL

Restauratie de EMMA

In april 2016 hebben Wendy (21) en ik (24) besloten om een jacht te kopen. Nou ja, we hebben besloten om na onze studie een jacht te kopen. Beslist niet eerder. Wendy had het boek 'Blijven drijven' van Vivian Oskam gelezen. Een boek dat gaat over een stel dat besluit om de wereld rond te gaan zeilen op de 'Duende', een Trewes 3A van 1962. Toen ze het boek uit had en mij vertelde dat het haar ook geweldig leek om ooit zo een reis te maken, ging ik er ook over nadenken.



Eerste bezichtiging

Ik ben van huis uit geen kajuitjacht zeiler. Ik heb het geluk gehad op te groeien op platbodems van klein en groot formaat. Sinds mijn 18e schipper ik op Skútsjes op de Friese meren. Dit is ook meteen mijn voornaamste vaargebied: Friesland, IJsselmeer en Waddenzee. Groter water is ook niet voor platbodems weggelegd. Uit nieuwsgierigheid zijn we gaan kijken wat zo'n vertrekkersboot precies kost en wat er allemaal aan boord moet zijn. Polyester ben ik niet zo van, dus viel de keuze al snel op staal. Het moet ook een langkieler of semi-langkieler zijn, in verband met eventueel vastlopen. Op marktplaats staan wel wat praktische vertrekkersboten, echt mooi waren ze niet te noemen, maar mooi én praktisch betekent vaak een hogere vraagprijs. Al snel kwamen we een rompje tegen. Een geklonken S-spant van 11 meter lang, gebouwd in 1947 voor de familie Verkade staat in de omschrijving, behoeft wat werk... Er staan een paar slechte foto's met tegenlicht bij, hier leek het scheepje mooi rond gebouwd met een flinke overhang aan de achterkant. Altijd een mooi gezicht, zo een overhang! Ik besluit uit interesse te gaan kijken bij de boot, om te zien of dat rompje echt zo mooi gebouwd is, kopen kwam in dat moment nog niet in mij op.

Ik was direct verliefd op de EMMA, nog nooit had ik een stalen schip zo mooi rond gebouwd gezien. Het was ook nog eens een heel ruim schip van binnen met een lengte van 10,4 meter en een

breedte van bijna 3,40 meter. Maar goed, pas wanneer we beide klaar zijn met studeren gaan we kijken naar een boot. Ik bedank de eigenaar vriendelijk voor de bezichtiging en vertrek weer met de hoop dat iemand haar een mooi tweede leven gaat geven. De dagen daarna bleef de EMMA in mijn gedachten rondspoken, het zou echt een ideaal schip zijn voor ons zodra ze weer in topstaat is. Ik vertel Wendy dat ik ben wezen kijken bij de EMMA. Eerst is ze een beetje boos omdat we een afspraak hebben, eerst afstuderen! Maar Wendy is ook nieuwsgierig en we besluiten om samen een paar dagen nog een keer te gaan kijken. We lopen naar de EMMA en ik zie direct aan Wendy dat ze verkocht is! Om het nog lastiger te maken, laat de eigenaar weten dat ze naar de oud-ijzerboer gaat als ze aan het eind van de maand nog niet verkocht is. Wendy begint hierdoor ook te twifelen of we haar misschien moeten kopen. Heel toevallig had ik al een ruwe opzet van de begroting voor de restauratie gemaakt. Het zal een meerjarenplan zijn maar financieel zou het moeten kunnen, mits we alles zelf doen en een beetje optimisme mee berekend. Na wat rondbellen om te kijken



Verhuizing

waar we haar kunnen stallen en klussen, hebben we een plek gevonden. Daarmee is op 30 april 2016 het besluit gekomen om de EMMA te kopen!

Een maand later is de EMMA verhuisd naar Hasselt, hier zal ze de komende jaren liggen voor de restauratie. Om te beginnen is er een vlakmeting gedaan om te kijken hoe het precies gesteld is met de romp. Er blijkt dat ongeveer 30 procent van het staal vervangen moet worden. De kajuit en het dek moet ook flink wat aan gedaan worden. Het interieur is volledig vergaan, dit moet volledig opnieuw gebouwd worden. Gelukkig is niet alles negatief: de motor loopt, de mast is nog goed en de verstaging en zeilenset ook.

Het is de eerste week van de zomervakantie. We beginnen met het verwijderen van het interieur. Al het multiplex zit vol met schimmel en het valt letterlijk van ellende uit elkaar. De massieve delen zitten ook vol met schimmel maar helaas zit dit allemaal nog verassend

stevig vast. Na een week bikkelen is al het hout en piepschuim isolatie verhuisd naar de container. Onder het houtwerk kwamen wat jaartallen tevoorschijn, allemaal er met de hand op geschilderd en rond 1980. Vervolgens was het houtwerk aan de buitenkant aan de beurt. Het kajuitdak is bekleed met teak, net als de kuipbanken. Dit alles zit met in totaal van zo 400 RVS platkopschroeven vast op het staal. Het teak is allemaal erg netjes gelegd, duidelijk vakwerk. Onder het teak kwamen de prachtig rond gezette dakranden tevoorschijn. Dit was voor ons een duidelijk teken dat het teak er niet op bedoeld is. gezien het hobbelige staal er onder begrijpen we wel waarom het er op is gelegd. Gelukkig liet Wendy erg goed op tijdens het slopen en komt ze achterop een van de teakhouten planken een naam en jaartal tegen: "Meerman Arnemuiden, 1977" dit was met potlood er op geschreven. Dit blijkt een werf in Zeeland te zijn, helaas ligt het archief nog achter gesloten deuren. Uit alle jaartallen blijkt we dat begin jaren 80 ze al een flinke opknabbeurt heeft gehad.



Dan beginnen ...

Start van de restauratie

En dan nu, beginnen aan het repareren van de romp. Ik heb veel ervaring met lassen en dat scheelt natuurlijk. Het vormen van 4 mm dik staal was een ander verhaal. Het eerste plaatje dat ik heb vervangen was ongeveer 200x300 mm in het achterschip. Na twee dagen zat er een nieuw stuk in en was ik tevreden met de pasvorm, een klein likje plamuur en je ziet er niets meer van! Achterin het overhangende deel van de kont zijn de spanten volledig weggerot, deze moeten volledig vervangen worden. Het maken van mallen is een rotwerk, zeker als het perfect moet aansluiten op het bestaande. Ik besluit dit op een onconventionele manier te doen. Aan de buitenkant plak ik met schilderstape precies op de plek van de spanten lijnen op de romp, vervolgens neem ik aan de binnenkant wat essentiële afmetingen en als laatste maak ik recht van achter foto's. Deze foto's zet ik in AutoCAD (een tekenprogramma om lijnenplannen te maken), hier vorm ik de spanten naar en vanaf die tekeningen zijn met een C-NC machine de nieuwe spanten uitgesneden. Uiteindelijk paste twee van de drie spanten perfect en de derde moest een beetje bijgeslepen worden. Terwijl ik met het laswerk bezig ben, is Wendy druk in de weer met de Antikwast, zo noemt zij de pneumatische naaldbikhamer, en met de breekhamer om het beton uit de kiel te halen. Er moeten veel plekken in de romp aangepakt worden en



En doorgaan ...

ondertussen gaat het werk mij vrij gemakkelijk af, het vormen gaat goed en het laat zich allemaal makkelijk lassen. Ondertussen zijn er zo'n 30 nieuwe stukken in de romp gezet, veel van klein formaat. Het staal is op veel naden en tussen spanten en de huid in weggerot. Daardoor hoeven er niet hele grote delen vervangen te worden, alleen in de kont en bij de boeg zijn er echt grote vlakken die vervangen moeten worden. De kont blijft nog even open, maar de boeg is alweer bijna dicht. Het gaat hier om dubbel gekromde platen en dit vergt flink wat hamerwerk. Gewoon op de ouderwetse manier, in een zandbak rond kloppen. Het is niet perfect, maar goed genoeg. Voor de afwisseling ben ik ook af en toe met de kuip en het dek bezig. In de kuip was het hout vastgezet met pur, wat voor flink wat rottigheid gezorgd heeft. Het metaalwerk is wat meer recht toe recht aan en is dus wat makkelijker werk. Tijdens het werk zijn we nog een Kadaster registratie en een Liggers nummer tegen gekomen, helaas leidde dit naar de vorige eigenaar en dus niet naar de oorsprong van de EMMA.

Geschiedenis gezocht!

De grootste uitdaging zit ons in het vinden van geschiedenis van de EMMA. Eind jaren 70 heeft ze een hele flinke opknabbeurt gehad vermoedelijk bij de werf C.A. Meerman in Zeeland. Hier is in ieder geval in 1977 het teak op het dak gelegd. Toen heette ze waarschijnlijk de 'Mazzel' en scheen ze van een Joodse man/familie te zijn. In 1986 is ze overgenomen door J. Bandstra en L. Ernst te Stavoren en is ze omgedoopt tot EMMA. Wij hebben EMMA van hen overgenomen. Zij vertelden dat het schip in 1947 voor de familie Verkade gebouwd zou zijn. De familie Verkade ontkracht dit verhaal helaas. De naam van de vorige eigenaar kunnen ze zich niet herinneren. Het schip is geklonken gebouwd. De spanten zijn genummerd, dit is met de hand er in geslagen met een centerpunt lijkt het. Het getal is als het ware gevormd uit stippen. De spanten zijn genummerd van voor naar achter. Met 'nul' op het voorste punt van de waterlijn, daarvoor zit nog spant -1 en -2. Niets is zeker, ook het bouwjaar niet. Mocht iemand het schip uit het verleden kennen, of een schip dat soortgelijk gebouwd is, neem dan contact op met Sjoerd.

Sjoerd Bleeker

Tel: 06 28 78 29 60

Mail: sjoerd@bleekermaritiem.nl

Het Harpje

Tekst en foto's: Gerrit Klooster

De vereniging heeft recent een bijzonder nieuw lid mogen verwelkomen, namelijk Bram van der Pijll van bootjessloperij "het Harpje". Hij is lid geworden met de "Nautam" een 'van der Hoevell' ontwerp uit 1964 van negen meter lang. Bram heeft een werkend watersportverleden. Hij is begonnen als charterschipper met de tjalk "de Hoop". Daarna is hij als freelancer in de scheepsrestauratie gaan werken o. a. bij Ventis en Stofberg. Hij woont op de "Arthur" en lag daarmee in het verleden aan de Gependam in Enkhuizen. Klassieke Schepenbeurs bezoekers konden hier al nautisch tweedehands uitzoeken. De "Arthur" is vernoemd naar de familie die haar in 1930 heeft laten bouwen. Bram is zijn bootjessloperij negen jaar geleden begonnen. Zeil- en motorjachten, bootjes met en zonder eigenaar worden aangeboden door particulieren, jachthavens, gemeenten en



De "Arthur", het woonschip van Bram

provincies. Afhankelijk van de staat van het schip inclusief al haar onderdelen, krijgt de eigenaar nog geld of moet hij betalen als de boot overgenomen wordt. Soms brengt de eigenaar de boot nog naar Enkhuizen, soms haalt Bram over het water of over de weg de boot op. Gemeenten en provincies worden geplaagd door verlaten boten, waarvan de eigenaren niet meer zijn te achterhalen. Ze worden naar "het Harpje" gebracht waar ze na drie maanden wachten worden ontmanteld. De kosten hiervoor zijn voor de belastingbetaler. Bruikbare onderdelen worden eerst verwijderd en opgeslagen. Daarna vernietigt de zaag, de snijbrander of de sloopkogel het restant van het schip. Afvalverwerking is niet meer dan materialen scheiden. De waardevolle bruikbare onderdelen worden gereinigd, gangbaar gemaakt, gecontroleerd en verkocht voor een tweede leven. De restanten worden gescheiden in verschillende metaalsoorten en waardevolle houten onderdelen. Dit wordt verkocht aan afvalverwerkers. VKSJ leden kunnen nu nog op donderdag en vrijdag aan de Hoofdstraat 289 in Bovenkarspel en per Januari 2018 aan de Hoek 61 in de



Een polyester S-spant die ontmanteld gaat worden

Schepenwijk in Enkhuizen hun hart ophalen aan nautisch tweedehands. Zoek je iets speciaals of moet je iets vervangen aan je klassieke jacht, bijna alle onderdelen die gebruikt zijn in jachten, zijn er te krijgen. Op afspraak kan ook op andere dagen worden gezocht.

Incidenteel loopt Bram tegen iets bijzonders aan. Momenteel ligt er een Dufour Arpeche als opknapper voor de wal. Het scheepje wordt nu nog als koopje aangeboden, maar blijft



Bram met een Draak die gerestaureerd moet worden

het te lang liggen dan wordt ook deze polyester klassieker ontmanteld. Twee jaar geleden heeft hij nog een Trintel 1a verkocht aan een Chileense jachthaveneigenaar. Het scheepje is in een container naar Chili verscheept waar het verder is opgeknapt en nu rondvaart. Zeventig procent van de aangeboden schepen zijn van polyester, vijftig procent is van staal, de rest is van hout.

Het bijzondere aanbod bij "het Harpje" trekt vele liefhebbers van klassieke scheepspullen, dus laat u ook eens verleiden tot een bezoek.

Een nieuwe mast voor de "Zuidenwind"

Tekst en foto's: Ronald de Jongh

Tien jaar terug kocht ik de "Zuidenwind", Anno 1938 en nog voor 95% origineel. De mast was ooit gebroken, maar goed gerepareerd. Een holle mast die opgebouwd is uit 4 stroken. Helaas kan zo'n binnenruimte vocht aantrekken. Meermaals heb ik de mast opgeknapt en deels vernieuwd, maar nu was het einde in zicht: Het hout is plaatselijk flexibel als rubber geworden en ik vertrouwde niet meer op de stevigheid. Het was tijd om de mast te vervangen.

Bij zo'n klassiek jachtje let je natuurlijk op de aanblik. Je wilt het authentieke beeld behouden, daarom besloot ik al het originele beslag, inclusief de zalingen, over te zetten naar een 'nieuwe' mast. Tussen aanhalingstekens nieuw want ik kon een oude mast, die lag onbeheerd weg te bladeren in het



Op dikke schaven van de mast

mastenrek van mijn watersportvereniging, recyclen. Het hout bleek echter eerste klas rode spar: 7,50 meter fijnnervig hout zonder één knoestje. Onze havenmeester heeft de mast verloot en ik was de gelukkige winnaar.



De mast is gezet

Het lidmaatschap van onze behoudsvereniging VKSJ vraagt om een verdere verdieping. Ik zou daarom een replica gaan maken. Dat betekent: identiek aan de oorspronkelijke mast qua lengte, diameter verloop, positie zalingen, bevestiging verstaging, uitvoering masttop, et

cetera Deze zomer kon ik beginnen op een droge plek onder het balkon van het WVA clubhuis. Gelukkig kreeg ik assistentie, Hielke Jousma hielp onder andere met het opnieuw verlijmen van de naad. Het schaven deed ik zelf, evenals het opvullen van de groef want mijn grootzeil loopt over een rail. Die koperen rail was nog goed en kon worden hergebruikt. Bob de Koning weet veel van metaalbewerking en hielp me bij het pas maken van de zalinghouder. Hierbij deden we een mooie ontdekking. De houder was bedekt met 30 lagen oude verf en lak. De door roest opgezwollen ijzeren beugel werd ondersteund door 4 ingelaten metalen strips. Deze zijn niet van roestend ijzer maar van prachtig, door Bob glanzend gepolijst, brons.

Zeker 6 weken kwam ik regelmatig naar de WVA. Onder het balkon stond ik beschut tegen regen én zon. 8 middagen alleen al om het hout te schuren, en een nieuwe van de 8 laklagen aan te brengen. Uiteindelijk is al het beslag van de oude mast naar de nieuwe overgezet, het mastgat haaks geboord door de mast de werkplaats in te wurmen en onder de boorkolom te plaatsen. Als laatste werd het mastgat gevoerd met een koperen buis, die Kees van Aalst nog in de restjesson had zien liggen. Allerlaatst: het toplicht erop.

Het zetten van de mast ging, begeleid door de 2 grootste helpers Hielke en Bob, in een keer goed. De mast is trots getooid met nieuwe "double braided" vallen. Het scheepje zeilt nu een stuk beter. Mogelijk omdat de mast nu niet meer doorbuigt bij meer wind, maar ook omdat de schipper weer durft te vertrouwen dat alles het houdt, hopelijk voor weer 60-70 jaar.



Colofon

Voorzitter

Freddie Kuiper 06 10773177 voorzitter@vksj.nl

Secretaris

Theo van der Werf 06 23705382 secretaris@vksj.nl

Penningmeester

Marianne de Wit 06 22532959 penningmeester@vksj.nl

Bestuursleden

Kees van Aalst kees.van.aalst@online.nl
Bas Hoffmann bas.hoffmann@hotmail.com

Toelatingscommissie

Govert Munter
Maarten Lampe 071-3018041 toelating@vksj.nl
Gert van Soest

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 071-3018041
Gilbert de Bruin 020-4422103
Sander Bakker 015-3612710 rating@vksj.nl

Redactiecommissie Scherp Gesneden

Marjan van Meelis sg@vksj.nl
Sjoerd Bleeker

Webmasters

Joke Scholte
Hans Steinraht website@vksj.nl

Ereleden

Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt,
Frans van Leeuwen †, Gas Jongeneel †

Websites

VKSJ www.vksl.nl | DCYR www.dcyr.nl

Grafisch ontwerp

Harry Posthumus Grafische Producties info@harryposthumius.nl

Druk

Harry Posthumus Grafische Producties info@harryposthumius.nl

Advertentietarieven VKSJ 2018

De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

1. het verenigingsmagazine "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 maximaal 4 uitgaven per jaar, verspreiding circa 370 leden/relaties
Prijs per kalenderjaar of per nummer (jaartarief / 4)
Aanleveren full-color, .pdf 300 dpi formaat, afwijkend in overleg met de redactie
Contact redactie SG, email: sg@vksj.nl

Website "www.vksj.nl"

Bezoek circa 200.000 hits en 7.000 visits per maand

Prijs per kalenderjaar of per periode (jaartarief * dagen/365)
Plaatsing advertentieformaat 202/74 pix rechterkolom homepage
Aanleveren in .jpg of .doc formaat, afwijkend in overleg met de webmasters
Contact webmasters: Joke Scholte en Hans Steinraht
email: website@vksj.nl

* 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.

Financiële afhandeling

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

Epifanes maakt 't af



EPIFANES
Yacht Coatings

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

www.epifanes.nl

VENTIS

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



Twee S&S jachten: nieuwbouw "Impala" en refit "Circe"



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