

Uit de VKSJ bibliotheek

Journalverhalen van de Beste vaer

Cape to Cape deel III

In de voetsporen van Shackleton

Starnakel op wereldreis

Van Nederland via Gibraltar naar Zuid-Frankrijk

In memoriam Pedro de Wit

Scherp Gesneden

nr
01

JAARGANG 36, APRIL 2018

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

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

Agenda Vaarseizoen en Evenementen in 2018

Van de Wedstrijdcommissie en Evenementencommissie

De eerste agenda van 2018! De agenda neemt steeds vastere vormen aan. Er zijn een paar wijzigingen ten opzichte van de concept-agenda 2018 uit de vorige Scherp Gesneden. Met de VKSJ website, de VKSJ nieuwsbrief en de volgende nummers van Scherp Gesneden houden we u op de hoogte van de evenementen. Verzoek om de deelname aan een VKSJ evenement altijd even aan te melden bij de Evenementencommissie op: bas.hoffmann@hotmail.com

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

- **Hemelvaartsdag 10 mei,**
Toertocht VKSJ en OGA, Karperskuil, Hoorn
- **7, 8 juli**
Meet & Greet, Schokkerhaven
- **Pinksteren 19, 20, 21 mei**
Openingtocht, Enkhuizen
- **15, 16 september**
Sluiting wedstrijd VKSJ, Hoorn
- **15, 17 juni (was: 23, 24 juni)**
Verjaardagstocht VKSJ, Bataviahaven, Lelystad
- **Vervallen:**
Pinksteren 19, 20, 21 mei

Andere (niet VKSJ) evenementen in de planning:

- **10 tot 13 mei 2018**
Oostende voor anker, www.oostendevoranker.be
- **22, 23 juni**
Browse Classis Regatta, Brouwershaven
- **15, 16 en 17 juni 2018**
Viering 100 jaar Zuiderzeewet, Bataviahaven, Lelystad
- **27 tot 29 juli 2018**
Havendagen, Zeewolde
- **23 juni 2018**
Lustrum Feest 75 jr. Watersport Ver. Aalsmeer
- **17-19 augustus**
Elevorace, ??
- **23,24 juni**
Historisch weekend, Den Helder
- **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 mei
15 september
15 november

Graag ontvangen we kopij en foto's van de leden. Restaurants, 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: Mist Chanel du Four (Foto: Marco van der Werf)

VAN DE REDACTIE

De redactie is voor deze Scherp Gesneden verblijd met veel kopij en foto's! Dank allen daarvoor, we hebben zelfs kopij moeten doorzetten naar de tweede nummer. Desalniettemin, blijf aanleveren! Zo kunnen we steeds weer een mooie Scherp Gesneden voor u maken, met het al het wedervaren van onze levendige vereniging VKSJ.

Marjan van Meelis
Sjoerd Bleeker
sg@vksj.nl



Inhoud

Nieuwe leden	3
Bestuursseinen	4
Havendagen Zeewolde	6
Ostsee Annonce	6
In memoriam Pedro de Wit	7
Nieuwjaarstoespraak voorzitter VKSJ	8
Beoordelingsrapport nieuwe leden	10
Uitnodiging voor '100 jaar Zuiderzeewet ...'	14
'Starnakel' op wereldreis	15
Touwcollectie Maas Binnenvaart Museum te Maasbracht	19
Cape to Cape deel 3	20
Uit de VKSJ bibliotheek; jaartalverhalen van de Bestevaer	27

Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip	Naam	Woonplaats
Johanna (Taidema)	Leonard Blussé	Amsterdam
Ommelander	Wim Netens	Lier (B)
EMMA	S. Bleeker & W. Polderdijk	Leeuwarden/ Utrecht
Prima Nonna	Cees de Groot	Zaandam
Steur	Hans de Boef	Haghorst
Thetis	Klaus Massy	Erkrath
Readt van Toezigt	Pieter Dik	Zeist
Johanna Hendrika	Tjeerd Boersma	Alkmaar

Bestuursseinen

Van de Voorzitter

Bij het schrijven van deze “Bestuursseinen” staat de ALV voor de deur. Traditioneel een stressmoment voor het bestuur. Commissies die achter de broek gezeten moeten worden voor de verslagen, het geven van namen van prijswinnaars enzovoorts. Verder de vergadering organiseren, presentaties en jaarverslagen opstellen, flessen wijn regelen, plaatjes laten graveren en nog veel meer. Een hoop energie voor een zondagmiddag lang bestuurlijke verantwoordelijkheid afleggen en de neuzen richting toekomst te krijgen. Een goede ALV geeft gelukkig energie. Voor mij is een goede ALV er eentje over de grote lijnen van de vereniging, waar mensen hun input en medewerking aan onze vereniging geven. Een goede ALV gaat niet alleen over de meningen van de mensen die op komen dagen, maar ook om de belangen van hen die er om wat voor reden dan ook niet zijn. Wat die laatste groep betreft: het bestuur beseft zich terdege dat er een grote groep leden buiten het actieve verenigingsleven staat. Ook in de afgelopen bestuursvergadering is dit weer aan bod gekomen. We faciliteren natuurlijk graag door ledenlijsten te verspreiden

en door meer in te zetten op een regionale benadering van het verenigingsleven, maar het zal uiteindelijk door de leden zelf gedragen moeten worden.

U kunt daarbij zelf een begin maken. Onze website is namelijk het medium waarmee u de hele vereniging bereiken kunt, dus ook de leden in de buurt. Of leden met hetzelfde materiaal romp, mast enz. Met één klik op de knop kunt u namelijk met een eigenaar van een boot in contact komen, via het botenregister. De eigenaar krijgt dan een verzoek om het contact met u aan te gaan. Wist u dit al? Met uw lidmaatschap kunt u wellicht meer dan u denkt! Ik zie u graag op de volgende ALV of een van onze bijeenkomsten om daar verder over te praten. Onze bijeenkomsten?! Waarom niet door u georganiseerd? ;-)

Hartelijke groeten,
[Fred Kuiper](#)
voorzitter@vksj.nl

Van de Secretaris

Druk bezig met de voorbereiding van de ALV, de eerste van het nieuwe bestuur dus altijd spannend: worden we goedgekeurd of met pek en veren gesmeerd door de leden afgevoerd? En dan ook nog een stukje voor de eerste SG van 2018 moeten schrijven, dat terwijl de Griep ook zijn klauwen heeft gezet in uw secretaris. Maar een aansporing van onze nieuwe onvolprezen redactie, die zeker applaus van ons allen verdienen, moet gevolgd worden.

Over de al genoemde ALV, en de daarin besproken en besloten zaken, wordt u in de volgende SG uitgebreid bijgepraat. Onder andere ook over de FVEN, die op de vergadering een presentatie geeft van de beleidsvoornemens van het nieuwe FVEN bestuur wat aangetreden is na de bestuurscrisis. Dus daarover ga ik geen mededelingen doen nu, dat komt later.

Nieuwjaarsreceptie

De eerste activiteit in het nieuwe jaar is gewoonlijk de nieuwjaarsreceptie. Dit keer in de Bierbrouwerij de Werf, Pakhuizen 6 te Enkhuisen, een prima locatie. Onze voorzitter kon helaas niet lijfelijk aanwezig zijn omdat hij ter zee nodig was. In zijn naam heeft ondergetekende zijn toespraak voorgelezen, zie elders in dit nummer. Helaas was de opkomst wat matig, wellicht mede te wijten aan de wat laat verstuurde officiële uitnodiging, een punt ter verbetering voor volgend jaar.



Nieuwjaarsreceptie

De Waarschippers

De eerste maanden van het jaar heeft een aantal verenigingen contact gezocht met de VKSJ om te praten over samenwerking. Alle verenigingen kampen met dezelfde problematiek; vergrijzing, terugloop in ledental, te weinig mensen die zich als vrijwilliger inzetten, evenementen die mager worden bezocht.

Vanuit dat gegeven zoekt men naar samenwerking of samengaan. Zo werden we uitgenodigd door de Vereniging van Waarschippers op hun ALV op 3 februari om iets te vertellen over de VKSJ. Freddie Kuipers, Maarten Lampe en ondergetekende hebben daar een presentatie gegeven over verleden en heden van onze vereniging, onze visie op de toekomst en ons toelatingsbeleid. Met name naar het laatst ging hun belangstelling uit. Ter voorbereiding kregen we de volgende vragen toegestuurd:

- Wat zijn de criteria voor lidmaatschap. Waar moet het schip aan voldoen. Welke Waarschepen wel en welke niet, of geen enkel Waarschip? (Wij houden alle mogelijkheden open)
- Wat betekent het VKSJ voor de individuele Waarschipper die in het bezit is van een Waarschip die mogelijk wel in aanmerking komt.
- Wat ziet VKSJ als mogelijke richtingen van samenwerking met de Vereniging van Waarschepen in hun streven het “Waarschip” te behouden voor de toekomst. Het aantal Waarschepen neemt af. Zeker de historische modellen, 600, 710, 725 en 870, ontworpen voor 1970.

De Vereniging van Waarschippers is ouder dan de VKSJ. Zij vieren dit jaar in juli met hun leden het 45 jarig jubileum. Een van de wensen die in de informele gesprekken naar voren kwam was om te kijken naar de mogelijkheid om gezamenlijk evenementen te organiseren. Wordt vervolgt.

Boot Holland

Het bestuur heeft vorig jaar besloten om aan de Hiswa in ieder geval niet meer jaarlijks deel te nemen. Nu de organisatie daarvan heeft besloten om het Klassieke deel af te stoten, is deelname in de toekomst überhaupt de vraag. Het kost altijd veel voorbereidingstijd, energie en inzet van vrijwilligers om een stand op zo'n meerdaagse beurs te bemannen. Boot Holland in het WTC in Leeuwarden is een beurs met wel veel ruimte en aandacht voor de klassiekers. Wij konden weer meeliften met de FVEN qua standruimte. Vanaf donderdag 8 tot en met woensdag 14 februari hebben we ons gepresenteerd met o.a. gratis weg te geven SG's, merchandise als truien en mutsen, ons boek “Klassieke Zeiljachten” uitgegeven in 2007 (waarvan we een fiks aantal nog in de verkoop hebben). De bezoekersaantallen vielen, zeker op de dagen dat ik bemande, wat tegen vond ik. Op de stand was het verder goed toeven, en wederom heb ik weer een paar leden leren kennen. Toch zouden we eens moeten kijken naar een andere manier van presenteren. Met een eyecatcher. Wat ik bijvoorbeeld heel aardig vond bij onze burens de Tjotterclub uit Heeg was het gebruik van een zeil als projectiescherm voor een doorlopende presentatie. Zij hadden daarvoor een compleet opgetuigde boot naar binnen gereden, maar het zou ook kunnen zonder.



Een bezoeker neemt de laatste SG in ontvangst.

Archief

Ik zal er in een volgend nummer uitgebreid op terugkomen, maar voor nu alvast de oproep: als er nog leden zijn die thuis in een doos nog oude nummers van de Scherp Gesneden hebben: meld je alsjeblieft. Voor het (digitaal) compleet maken van het archief hebben we nog nummers nodig uit met name de beginjaren van de vereniging.

Ledenlijst

En tot slot nogmaals aandacht voor de ledenlijst: vul het toestemmingsformulier in. Bij het volgende nummer, en dus bij aanvang van het vaarseizoen, kunnen we dan weer een lijst meesturen.

Over varen gesproken: het begint al weer te kriebelen nu de vorst weer weg is getrokken. In zo'n winterperiode zijn de gedachten toch wat minder bij het bootje, er gaan dagen voorbij zonder dat ik aan haar denk. Dat gaan we weer goed maken dit voorjaar door haar weer te poetsen en te lakken tot ze er weer zo fris uit ziet als een jonge dame. Voor jullie maar ook voor mezelf: veel sterkte en succes bij het vaarklaar maken van de boot!

[Theo van der Werf](#)
Secretaris@vksj.nl

UITNODIGING HAVENDAGEN Zeewolde 2018

Dit jaar zijn wij weer op zoek naar schepen die interessant zijn voor bezoekers om te bekijken. Vooral de meer klassieke schepen, jachten en werkschepen. In totaal kunnen wij 40 schepen een ligplaats aanbieden.

Aanloophaven in Zeewolde 27 t/m 29 juli 2018

In het laatste weekend van juli staat de Aanloophaven in Zeewolde weer bol van de activiteiten. Dan vinden namelijk de Havendagen Zeewolde alweer voor de derde keer plaats. Drie dagen lang is er in- en rond de Aanloophaven van alles te doen voor jong en oud. Voor passanten, toeristen, varende deelnemers en bewoners van Zeewolde.

Het eerste jaar was het de VSRP (Vereniging Stamboek Rond en Platbodems) die haar reünie bij ons organiseerde met meer dan 40 deelnemende schepen. Het tweede jaar waren het kotters, platbodems uit de regio en sleepboten die voor een mooi plaatje in de haven zorgden.

Wat bieden wij?

- Een toegewezen gratis ligplaats, voor drie dagen met stroomaansluiting in de Aanloophaven,
- Een welkomstpakket bij aankomst na het afmeren op vrijdag,
- Volop vermaak op de wal met onder andere tijdens dit weekend: oude ambachten, visrokers, shantykoren en diverse activiteiten op de wal en in het water voor jong en oud.
- Een gratis schippersontbijt op zondag morgen (van 8:00 tot 10:00) voor de ingeschreven schepen en hun bemanning in Grand Café-restaurant The Lux, in de haven.

Aanmelden of nieuwsgierig geworden?

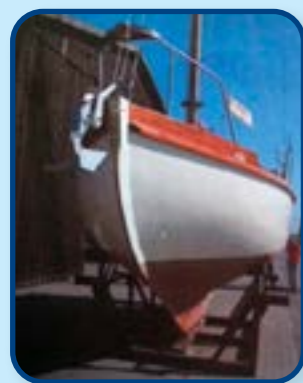
- Mail of bel Willem Hartman voor meer informatie: w.j.hartman@xmsnet.nl / mobiel. 06-53228756.
- Opgeven kan ook direct via hetzelfde e-mailadres:
- De naam en het type schip plus lengte en breedte van het schip,
- Naam van de schipper, telefoonnummer en e-mail adres en het aantal opvarenden.

N.B.: Uit de aangemelde schepen zal bij een te groot aantal inschrijvingen een selectie gemaakt moeten worden.

Voor het laatste nieuws over het programma van de Havendagen Zeewolde zie ook:
<https://www.puurzeewolde.nl/event/havendagen-2018/>

Annonce

Ostsee Spitsgatter 1949 van de werf van Ernst Evers te Niendorf



Wegens ver gevorderde leeftijd van de eigenaar wordt deze klassieker gratis aangeboden voor de liefhebber:

Ostsee Spitsgatter, S-spant, gangenbouw eiken op eiken, 9.50x2.90x1.45, gewicht van de boot ca 4500 kg, grootzeil 30, fok 15, genua 30 qm., 2-cyl. Yanmar van 23 PK, bouwjaar 1949, gebouwd op op de werf van Ernst Evers te Niendorf.*



*Noot van de redactie: op de website van de werf onder www.evers-werft.de interessante oude foto's in de 'bildergalerie'

Verdere inlichtingen, bij voorkeur telefonisch, onder telnr: 0475-551888 - Jan Knook
E-mail: jwmknook@icloud.com

In Memoriam Pedo de Wit

Het sloeg in als een bom: het bericht dat Pedo plotseling was overleden. Ook in de VKSJ was de eerste reactie een van ongeloof, verbijstering en verdriet. Bij iedereen die ik sprak binnen de vereniging.

Hij was een graag gezien lid binnen de vereniging. Liet zich ook zien bij praktisch alle evenementen, tochten en wedstrijden die er jaarlijks worden gehouden. Of het nu ging om een ontspannen treffen in Schokkerhaven, een openingswedstijd in Hoorn of de 24 uren race. Altijd schoof de blauwe Argo Navis wel in beeld. Zeilen was zijn passie.

De vereniging geeft een wervingsfolder uit waarop de voorkant de Argo Navis staat, gefotografeerd op een redelijk zware zee, tegen een donkere dreigende lucht. Toch voel je en zie je aan alles dat de bemanning zich volledig vertrouwd op de man aan het roer. De rots in de branding.



Elke vereniging heeft ze: de stille motors, leden die zich nooit luidruchtig manifesteren aan de toeg, of in een vergadering, maar er altijd zijn en waarop nooit een tevergeefs beroep wordt gedaan. Leden waarzonder een vereniging niet kan bestaan. Rustig, bescheiden en altijd bereid de handen uit de mouwen te steken.

En handig was hij. Zo heeft hij samen met Maarten Lampe een instrument gemaakt waarmee ook een in het water liggend schip gemeten kan worden. Zo stond hij ook leden bij met raad en daad als ze bij het opknappen en restaureren

van hun boot problemen tegenkwamen. Via de klusapp was Pedo altijd bereid advies te geven.

Hij was een rustig en aimabel man, een gastvrij schipper ook. Zo organiseerde hij samen met Marianne ieder jaar een barbecue voor ieder die meegevaren had op de Argo Navis. Pedo stond dan achter de barbecue in plaats van aan de helmstok. Een dienstbaar man.

En hij was een steun en toeverlaat van Marianne, ook bij haar werk als bestuurslid. We gaan hem allen missen. Het Bestuur.



Zonder Pedo is alles anders. De ontelbare kaarten, telefoontjes, bezoeken, giften en de vele mensen die bij de condoleance en uitvaart aanwezig waren, helpen het enorme verlies van Pedo iets draaglijker te maken. Het is een troost te weten dat wij niet de enigen zijn die hem missen. Dit zal ons ook tot steun zijn in de komende tijd. Wij willen u hier hartelijk voor bedanken.

Marianne
Elma
Saskia, Bas en Janneke

Enkhuizen, maart 2018

Nieuwjaarstoespraak voorzitter VKSJ

Geachte dames en heren, beste VKSJ'ers!

Welkom allemaal op deze nieuwjaarsborrel en ook al kan ik vanwege mijn werk niet in persoon aanwezig zijn, wens ik jullie allen bij deze een voorspoedig en voortvarend nieuw jaar toe!

2017 ligt achter ons. Een jaar waarin veel is gebeurd. Waar we tijdens de vorige nieuwjaarsborrel nog met een interim-bestuur en zonder redactie zaten, heeft de vereniging sinds kort weer een redactie en sinds maart weer een bestuur. Een bestuur dat niet alleen bezig is om de vereniging zo goed als mogelijk draaiende te houden, maar die ook vooruit durft te kijken en verder dan de vereniging breed is. Omkijken doen we ook, maar niet te lang. Bij een nieuwjaarsreceptie is het traditioneel het moment om dat wel te doen.

Graag blik ik terug op het vorige jaar, maar niet zonder de toekomst uit het oog te verliezen. Daarom doe ik dit aan de hand van de doelstellingen van de vereniging.

Ons doel, de instandhouding van het klassieke scherpe zeiljacht, in de meest ruime zin van het woord, wordt nagestreefd door onder andere:

Het stimuleren van de interesse in klassieke scherpe jachten

In 2017 kwam het alarmerende bericht dat uit onderzoek van de RABO-bank blijkt dat op middellange termijn het pleziervaartuigenbestand met ruim 1/3e zal verminderen, als gevolg van de vergrijzing. Een trend die overigens al merkbaar is. Als VKSJ willen we onze historische vloot van scherpe zeiljachten zo goed en volledig mogelijk aan de volgende generatie doorgeven. Het feit het bijzondere schepen zijn zal daarbij helpen, toch kan de betekenis van het bezitten van zo'n bijzondere boot beter over het voetlicht gebracht worden.

Een eerste aanzet is daartoe gegeven: zo is de website stukje bij beetje opgepoetst, iets waar veel tijd in gaat zitten en wat een doorlopend proces is. De namen van onze webmasters Hans Steinrath en Joke Scholte wil ik in het bijzonder noemen, omdat we altijd een beroep op hun mochten doen ondanks de moeilijke en spannende periode die 2017 hen bracht.

Het stimuleren van de interesse in klassieke scherpe jachten vond ook plaats op de beurzen. Dankzij het feit dat we aangesloten zijn bij de FVEN kunnen we veelal gratis gebruik maken van standruimte op de beurzen en grote maritieme evenementen. En dankzij onze eigen vrijwilligers kunnen we die stands ook bemensen zoals onlangs de Traditionele Schepenbeurs in Den Helder. Daarvoor is Georg Fongers zelfs helemaal vanuit Zeeland met zijn boot naar Den Helder komen varen, en daarbij is een

aantal van de overige vrijwilligers onderweg met hun boten aangesloten.

Ook aan voorlichting in het klein werd gedaan. Ik weet bijvoorbeeld dat Wim Groot altijd met een stapeltje VKSJ-folders rondvaart, om uit te delen als hij een klassieker ziet die nog geen lid is. Wim, goed werk! En voor wie het nog niet wist: van die folders hebben we meer! Mond-op-mondreclame werkt nog altijd het best.

Het geven van inlichtingen, advies en hulp aan alle eigenaren of aspirant-eigenaren van klassieke scherpe jachten voor wat betreft het opsporen, aanschaffen en restaureren hiervan.

Gelukkig weten geïnteresseerden in klassieke scherpe jachten ons ook te vinden. Vaak is het een één-tweetje tussen het bestuur en de voorzitter van de toelatingscommissie, Maarten Lampe, om een vraag over de herkomst van een bepaalde boot te beantwoorden, waarbij er door onze secretaris steevast op de mogelijkheden van ons lidmaatschap gewezen wordt mocht men tot aankoop overgaan.

Wat het geven van inlichtingen, advies en hulp bij restaureren betreft hebben we het afgelopen jaar een klusgroep in het leven geroepen via het medium WhatsApp op de smartphone. Dit heeft niet alleen geleid dat er een levendige uitwisseling van kennis en ervaring plaatsvindt rond een aantal restauratieprojecten, maar ook dat leden buiten de harde kern op een laagdrempelige manier betrokken zijn geraakt bij de vereniging.

Het organiseren van excursies, lezingen en workshops

Op dit vlak zijn er genoeg ideeën, maar blijft de praktijk helaas een beetje achter. Ondanks de inspanningen van ons bestuurslid Kees van Aalst. Kees kan natuurlijk niet in zijn eentje het hele land bedienen. Dus hierin kunnen we nog wel wat meer input gebruiken van ter zake deskundigen.

Het aanleggen van een register van leden en aspirant-leden van de vereniging, met vermelding van hun schepen en scheepsgegevens

Ons register is en blijft de ruggengraat van de vereniging. Onze ledenadministratie zit hier in verwerkt en de website is er in feite omheen gemodelleerd. Via het schepenregister kan de eigenaar van een schip benaderd worden. Maar het is natuurlijk meer dan alleen een ledenlijst. Feitelijk ligt hierin, gecombineerd met de toelatingsrapporten een historische schatkamer die het verdient bewaard te worden maar ook toegankelijker gemaakt moet worden voor komende generaties. De plannen liggen klaar om de zoekmogelijkheid uit te breiden.

In 2017 hebben 19 nieuwe leden zich aangemeld. Daarvan worden de boten beschreven door Maarten Lampe en zijn team van de toelatingscommissie. Achter de schermen houden zij zich bezig met de puzzel die de zoektocht naar de oorsprong en kenmerken van wat een klassiek jacht kan zijn. Ook dit jaar zijn zij daar altijd in geslaagd.

Wel een heel bijzonder nieuw lid was Kapitein Rob en zijn schip de Vrijheid. Samen met Maarten Lampe mocht ik bij de herdoop van het volledig gerenoveerde schip aanwezig zijn, en heb "Kapitein Rob" in de persoon van Stichtingsvoorzitter Jan Geesink binnen de vereniging welkom geheten.

Niet alleen particulieren weten namelijk onze vereniging te vinden, maar ook andere organisaties. In 2018 zult u daarvan wellicht nog meer gaan merken.

Het organiseren van evenementen en wedstrijden

2017 was vanzelfsprekend ook het jaar waarin we weer veel hebben kunnen zeilen. De Dutch Classic Yacht Regatta werd zelfs gewonnen door een VKSJ'er. Sander Bakker, proficiat! Ook zelf organiseerden we de nodige wedstrijden. Het blijft mooi om te zien dat onze klassiekers nog steeds kunnen waarvoor ze ooit gebouwd zijn: toeren en hard varen.

2017 was ook weer een lustrumjaar, en ook dat werd gevierd. De foto's van copieuze maaltijden en dansende VKSJ'ers zijn de wereld over gegaan: ze hebben mij ook aan de andere kant op zee bereikt. Ook de openings- en sluitingstocht en de meet en greet in de Schokkerhaven waren weer buitengewoon gezellig. Zulk soort dingen zie je als voorzitter natuurlijk graag. Plezier binnen een vereniging is de smeerolie waardoor de vereniging kan blijven draaien.

Maar ook de onderlinge steun mag ook niet vergeten worden. Dat werd onlangs nog zichtbaar tijdens de donkere dagen rond de kerst, toen geheel onverwacht onze meetcommissaris Pedro de Wit kwam te overlijden. Met zijn vrouw Marianne in ons bestuur had dat natuurlijk impact op de organisatie, maar dat valt natuurlijk in het niet bij wat het betekent voor Marianne. Hartverwarmend is het dan ook dat er diverse VKSJ'ers voor haar klaarstaan in deze voor haar zo moeilijke periode.

Het verspreiden van een verenigingsblad.

Na meer dan een half jaar moedeloos trekken aan wat een dood paard leek te zijn, is het ons toch gelukt om de SG te behouden. Ik ben dan ook meer dan blij dat ik Marjan van Meelis en Sjoerd Bleeker aan u kan voorstellen als nieuwe redactie.

Ook hier blijkt weer wat er allemaal binnen de VKSJ kan: Marjan woont namelijk in Limburg en Sjoerd in Friesland. Afstand hoeft met de moderne communicatiemiddelen geen belemmering te zijn en leeftijd ook niet. Men hoeft gelukkig niet gepensioneerd te zijn om in een commissie te zitten of om een van onze commissies te ondersteunen.

Belangrijk is dat we ons allemaal inzetten, dan maken vele schouders licht werk en plukken we allemaal de vruchten van onze gezamenlijke inzet.

2017 was dan ook het jaar dat we onze vrijwilligers in dat jaar individueel hebben willen bedanken in de vorm van een presentje in plaats van het aanbieden van een vrijwilligersborrel. Het idee erachter is dat we daarmee de inzet van iedereen waarderen, ook de mensen die te ver af wonen. Zo'n veertig mensen -leden en donateurs- hebben we kunnen bedanken voor hun inzet als vrijwilliger, en ik spreek hierbij de wens uit om dat aantal in 2018 toch minstens verdubbeld te zien!

Ik begon mijn verhaal met het onderzoek van de RABO-bank over de impact van de vergrijzing op de pleziervaart. Ruim 1/3 van het aantal pleziervaartuigen zal op middellange termijn verdwijnen. We gaan dus merken dat onze jachten in waarde dalen of erger, dat ons gedeelte van het varend erfgoed gaat verdwijnen. Het klinkt ambitieus, maar door ons gemeenschappelijke in te zetten kunnen we het tij keren.

Dat kan door:

- het voeren van een goede PR,
- door via de FVEN te lobbyen voor het zo aantrekkelijk mogelijk maken van het hebben van een klassieker
- en door gewoon een hele gezellige, betrokken en leerzame vereniging te hebben die we VKSJ noemen.

Ik wens jullie allen dan ook een heel goed verenigingsjaar toe en een behouden vaart voor onze schepen. Laten we proosten op een voortvarend nieuw jaar!

Aan boord van het zeeschip Jan van Gent, 18 januari 2018,

Fred Kuiper
Voorzitter



Nieuwe Leden

Beoordelingsrapport Steur

De Steur is een van de elf schepen die destijds volgens dit ontwerp werden gebouwd bij de Werf Het Fort de Vries Lentsch. De rompen waren gelijk, het tuigage was vrij maar moest worden beperkt tot 16m². Deze grens werd bepaald door de belasting op pleziervaartuigen met meer dan 16m² zeiloppervlak, een belasting ingesteld door de heer Treub, toenmalig minister van Financiën.

Opvallend is dat deze maatregel bijna geen geld in het laatje van de schatkist heeft gebracht. Nederlanders zijn bereid om



fiscale maatregelen te omzeilen. Gevolg was dat de bootjes met maximaal 16m² populair waren, zoals de 16m² van Bulthuis, de Pampus van De Vries Lentsch, maar de Treubklasse is een zeldzaamheid gebleven.

Je zult maar een Treub hebben met de naam Steur! Nomen est omen: de Steur is in deze contreien ook al lang uitgestorven. Opvallend is dat er toch een heel bijzonder effect ontstaat van bepaalde belastingmaatregelen, dat men vaak niet heeft voorzien. De opbrengst van de belasting op zeilvaartuigen met meer dan 16 m² was uiterst beperkt, waarschijnlijk werden de invorderingskosten ternauwernood goed gemaakt. Wel heeft deze maatregel als een molensteen gehangen om de nek van werven en andere actoren in de branche.

Eigenlijk deed de Nederlandse overheid hetzelfde met het afbouwen van de vrijstelling van wegenbelasting voor klassieke auto's ouder dan 30 jaar. Toen is in een pennenstreek het hele segment van de niet museale klassiekers liefhebberij onderuit gehaald, leidend tot groot vermogensverlies voor de bezitters van die auto's. Hun hobby werd hun afgenomen en de auto's verloren opeens hun verkoopwaarde. En net als bij de belasting op zeilvaartuigen destijds, de opbrengst die de staat dacht te toucheren bleek er dus ook niet meer te zijn. Het milieu heeft er ook niet mee gewonnen, want deze klassieke auto's

zijn voor een grijpstuiver naar oost europa verkocht waar ze nu rondrijden als dagelijks vervoermiddel. Het effect voor de gespecialiseerde onderhoudsbedrijven laat zich raden. Politiek heeft een kort zichtveld en daarbij om de zaken in balans te houden, weinig bereidheid om terug te kijken en van het verleden te leren.

Maar dat is geen onderwerp van het toelatingsrapport!

In de aanmelding wordt gewag gedaan van het feit dat door Zeilmakerij Kersken te Kudelstaart voor de Steur een nieuw zeilplan is gemaakt. Ze zal waarschijnlijk oorspronkelijk een gaffeltuig hebben gehad gelet op het ontwerpjaar, dat later is omgebouwd tot een torentuig.

De oude H. Kersken was een gekend wedstrijdzeiler, scheepsarchitect en knorrepot, de zeilmakerij werd gedreven door Hein Klammer en daar waren 4 jongere zeilmakers werkzaam. Een daarvan was de later bekende zeilmaker Jan Jonkind.

Op de tekeningentafel op de zeilmakerij lagen altijd ontwerp- en zeiltekeningen van schepen waarvoor tuigen werden gemaakt.

Schrijver dezes bracht in de jaren 1950-1978 veel tijd door in de jachthaven en op de zeilmakerij. De Treub was voor mij een bekende. Heel leuk te zien dat deze Steur toch weer zijn neusje opsteekt, maar dan nu in de VKSJ gelederen.

Met haar duidelijke S-spant en de relatief lange overhangen was ze op het oog niet alleen een elegant, maar ook een snel scheepje. Het sprak tot de verbeelding.

De Treubklasse heeft niet zo erg geleden van de fiscale mist waarin ze terecht gekomen is. Sterker nog, het beperkte tuigplan zal niet veel hebben afgedaan aan de zeilprestaties. De pampus en de 16m² zijn onder het zelfde gesternte ontstaan en zijn altijd gezien als goed zeilende voorbeelden van de Nederlandse zeilsport.

Misschien is het wel juist aan het beperkte tuig te danken dat er nog Treubs zijn te vinden in Nederland.

Natuurlijk zijn het romp materiaal (teakhout) en de vernieuwde kielbalk behulpzaam geweest bij de instandhouding van de Steur. Inmiddels is ze 100 jaar oud geworden en zal ze, mits goed gevaren ons versted kunnen doen staan van haar vaarcapaciteiten.

De Steur is een prachtige aanvulling van het VKSJ schepenbestand, een stuk varend erfgoed en wellicht ook een varend monument. In elk geval wordt ze ingedeeld in de Vintage Klasse van de VKSJ.

De toelatingscommissie heet bemanning en schip van harte welkom bij de vereniging.

Namens de toelatingscommissie, Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter.

Beoordelingsrapport Ommelander

Beschrijving

Wij kennen deze boot persoonlijk door de vele malen bezoek aan uit de haven te Marken, waar ze weliswaar (ondanks destijds haar matige staat van onderhoud) steevast opviel door haar voortreffelijke lijnen!

Deze boot staat vermeld in het oude VKSJ-boek "Klassieke Scherpe Jachten in Nederland" (zie pagina 212). Waar weliswaar een foto, een spantentekening, een zij-en bovenaanzicht inrichtingsplan én een tuigplan staan afgebeeld, maar helaas geen enkele toelichtende informatie wordt gegeven. Toch bieden deze illustraties voldoende om een goede beschrijving te geven. Voornamelijk de opengewerkte tekening van het zijaanzicht en het spantenplan laten zien dat het om een relatief zwaar schip gaat; de opgegeven waterverplaatsing van 4,5 ton lijkt ons een zeer redelijke inschatting; wij verwachten dat het (onbekende) gewicht van de ballast circa 1,5 ton zal bedragen. Deze waterverplaatsing van ca. 4,5 ton op een waterlijn van 6,00m. levert voor zijn lengte dus een relatief zwaar schip op, dat derhalve in zijn rompsnelheid relatief sterk begrensd zal zijn.

Echter: het gaat hier om een vooroorlogs toerschip, waar in die tijd vooral eisen aan handzaamheid in zeilgedrag belangrijk was. Destijds stonden eisen als 'zelfsturend vermogen' (dus géén toenemende loefgierigheid bij toenemende helling) zo ongeveer gelijk aan de 'heilige graal' voor de toerzeiler. De Britse amateur-ontwerper T. Harrison Butler was daarbij in de dertiger jaren zo ongeveer de grootste voorvechter van de zogenaamde "metacentric analysis" daartoe; hetgeen het effect heeft dat voor- en achterschip met elkaar in balans zijn, en het onderwaterschip bij sterke helling geen extra oploevend moment veroorzaakt. Dat leidde in de praktijk vaak tot vollere lijnen in het voorschip en schralere lijnen in het achterschip dan gebruikelijk, wat meestal het gewenste effect had. De vollere lijnen voor hebben doorgaans het nadeel van extra weerstand in flinke golfslag, en schralere lijnen in het

achterschip leveren bijna altijd steilere lijnen in de senten op, dit is niet bevorderlijk voor een zo laminair mogelijke afvloeiing in het achterschip, waardoor een nogal forse hekgolf op snelheid te zien is.

Dit alles is ook zichtbaar in de tekeningen en de foto van de Ommelander in het oude VKSJ-boek. Daarmee is de Ommelander feitelijk een typisch schoolvoorbeeld van een goed doordacht vooroorlogs toerjacht. Ook haar tuigplan getuigt daarvan: een grootzeil met losse broek is daar ingetekend: handig bij reven. Ook de ingetekende fok in het 7/8e tuigplan zal menig toerzeiler een glimlach op zijn gezicht geven: zó enorm gemakkelijk bij het opkruisen!

Dan is er – zeker bij een toerzeiljacht- nog het aspect van de esthetica. Nou, de Ommelander heeft op dit gebied zo ongeveer alles in huis om een doorgewinterde toerzeiler ook op dit gebied tot een trotse eigenaar te maken: een fraaie, volle zeeg, gekoppeld aan een passend stoer boegprofiel en een zeer fraaie, positieve kleine spiegel. Ook de opbouw (zonder hondenhok) is geheel perfect in verhouding, zo ook de drie patrijspoortjes per zijde; het geheel is een plaatje gewoon. Gezien de bovenstaande beschrijving zal het niemand verbazen dat de toelatingscommissie bijzonder gelukkig is dat de Ommelander opnieuw ingeschreven wordt bij de VKSJ. Wij wensen de eigenaar bijzonder veel zeilplezier met dit mooie en belangwekkende jachtje toe!

Namens de toelatingscommissie, Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter.



Beoordelingsrapport Raedt van Toezigt

Eens in de zoveel jaren komt er een wel heel bijzondere aanmelding binnen bij de Toelating Commissie.

De Raedt van Toezigt is om verschillende redenen bijzonder.

- Ze is ontworpen door een hier volstrekt onbekende ontwerper, J. Benford;
- Ze is gebouwd in ferrocement;
- Ze is een voorbeeld van een eclectisch anachronisme.

De Toelatingscommissie zou met de handen in het resterende haar zitten, gelet op de summiere informatie die bij de aanmelding werd aangeleverd, ware het niet dat er de Dictionary of Yachtdesigners ruime aandacht is besteed aan

deze ontwerper. En natuurlijk maakt de heer Benford op internet reclame voor zijn eigen ontwerpbureau en de ontwerpen die hij verkoopt. Jammer genoeg was het ontwerp van de Raedt van Toezigt (de Alaskan Trader) er niet meer bij.

De meegeleverde vlaggenbrief met Koninklijke signatuur bood ook weinig soulaas. Dus maar even putten uit de Dictionaire of Yacht Designers:

“Jay R. Benford geboren in 1943 in de V.S. is één van de weinige ontwerpers die de vaardigheid getoond hebben enerzijds volkomen trouw te zijn aan traditionele vormgeving, maar binnen die vormgeving toch ook innovatief te zijn”. Eigenlijk de Amerikaanse versie van de Nederlandse ontwerper Thiebout waarvan wij recent de Kraggenburg beschreven.

De ontwerpen van Benford doen denken aan die van John Atkin, waar hij na zijn studie aan de University of Michigan, twee jaar als leerling werkte. Ook is zijn werk beïnvloed William Garden's werk. Benford is niet klakkeloos mee gegaan met de voortdurende groei van de ontwerpen en de daaruit voortvloeiende kostentoename. Hij had naast aandacht voor kleinere, ook een goed oog voor economische ruimtegebruik en kostenbesparing door materiaalkeuze en indelingsnoviteiten.

Benford groeide op in een zeilers familie (lake Ontario) en begon op 12 jarige leeftijd bootjes te tekenen. Hij is nu 74 jaar oud, dus is hij gepokt en gemazeld in het vak, met inmiddels 62 jaar ervaring.

De Raedt van Toezigt is een buitenbeen op de Nederlandse wateren. Het enige schip dat in zekere mate qua voorkomen vergelijkbaar is, is de Shpountz 40, een ontwerp van Bombigher. Dit schip bezoekt regelmatig de DC. Altijd een indrukwekkend

gezicht: Veel geweld maar ook weinig hoogte, dus een ramp in het kruisrak. Dus ook meer een boot die je moet varen in de richting die de wind wijst. Dit geldt ook voor de Raedt van Toezigt.

De Shpountz is voorzien van een midzwaard en waarschijnlijk in gangen karveel gebouwd, waarbij het ontwerp een knipoog maakt naar de lijnen van de schoener America, waarmee de britse kotters in de race om het Eiland Whight zo overtuigend werden verslagen: “er is geen tweede majesteit “. De Raedt van Toezigt, een Alaskan Trader van de tekentafel van Jay Benford, waarmee in zekere mate een knipoog wordt gemaakt



naar De Pirates of the Caribbean is een S-spant, met een aan de voorzijde volle waterlijn bij een volle spantvorm, uitlopend in een fijne geveegde kont met een bijzondere ronde spiegel. Het kielprofielloopt recht van het voorschip tot het diepste punt bij de hak waar het doorgestoken roer op staat.

Het schip is net als de Shpountz, schoener getuigd, met mogelijkheden allerlei topzeilen en ook razeilen te voeren, waardoor het big boat image nog eens wordt versterkt. Maar het grote verschil zit hem in de bouwwijze. De trader is in Ferrocement gebouwd, een composit van stalen staven om de vorm te geven en fijnmazig kippengaas, dat nadat de vorm goed is gefixeerd door al het gaas te verbinden met het stalen geraamte, volledig wordt afgesmeerd (vol gesmeerd) zowel inwendig als ook uitwendig met beton. Zo ontstaat een gladde afwerking zowel inwendig als uitwendig, die ook nog eens wordt afgewerkt met epoxy(primer). De voordelen zijn voor de hand liggend, je kunt tegen geringe materiaalkosten een groot schip bouwen, maar er zijn naast een goed toegesneden ontwerp ook een groot aantal vakkundigheden vereist. Een top stukadoor is een goede aanbeveling. Eventuele reparaties zijn goed mogelijk met gebruik van een boorhamer, snijbrander en een lasapparaat. Stalen betonstaven moeten weer aangestalt worden aan het oorspronkelijke geraamte. Kippengaas wordt

vervolgens weer aangebracht in meerdere lagen binnen en buiten de staalstaven die het geraamte vormen. Als alles weer strookt, kan de beton huid weer worden aangewerkt, waarbij de aanhechting oud aan nieuw goede aandacht vraagt. Tenslotte is er de nabehandeling met epoxyprimer.

Met haar ontwerp uit 1968 haar bouwjaar 1980 en haar bijzondere constructiewijze in combinatie met de achtergrond als boven beschreven is de Raedt van Toezigt een aanwinst voor de VKSJ. Zonder meer is zij als een Classic in te delen op de schepenlijst van de VKSJ. Het toch wel eclectische karakter van zowel vormgeving als engineering van het schip maken het een heel bijzonder schip, waarop het predicaat Classical van toepassing is..

De functie van het schip is mooi gerelateerd aan de naam “De Raedt van Toezigt, daar ze wordt ingezet als proeftuin bij de scholing van de “wijzen” die de koers van de organisatie zullen moeten gaan zekerstellen. Op de Randmeren spelevaren met een schip als de Raedt vraagt diligent toezicht en zoals met alles in het leven, moet er goed en ook prettig geoeftend worden.

Namens de toelatingscommissie, Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter.

Beoordelingsrapport Emma

Beschrijving

De herkomst en de achtergrond van de Emma zijn voor ons in nevelen gehuld. Wij kunnen dat niet veranderen.....

Vermeld werd bij de inschrijving dat het ontwerp voor de familie Verkade is gemaakt. Dat zou wellicht kunnen wijzen op een bekende ontwerper. Details op de bijgeleverde foto spreken dat evenwel tegen. Ook overleg met Elisabeth Spits leidde tot de conclusie dat de Emma niet werd getekend voor de Familie Verkade. Met name de vorm en de fit van het roerblad aan de kiel en de wat knullige uitsnijding voor het schroefgat geven te denken. Toch leidt dat denken weer naar de hint dat de Emma wel eens door A. van Oudgaarden ontworpen zou kunnen zijn en dat de uitvoering van het roer een dichtertelijke vrijheid was van de bouwer. Je weet maar nooit.

De enkele foto toont verder een mooie S-spant met een mooie zeeg. De opbouw is klassiek met een hondenhok dat zich mooi verhoudt tot romp en de rest van de opbouw. De romp is mooi gelijnd, het achterschip zal het water goed los laten. De lange en mooi gestrekte romp is volumineus genoeg om veel comfort te bieden. Met haar volledig houten mast en giek zal de Emma een prachtige klassieke aanblik geven op het water.

De enkele foto van de Emma die bij de inschrijving werd geleverd, toonde een prachtig voorbeeld van de Nederlandse jachtbouw van de naoorlogse jaren.

De actuele status van de Emma wordt op de VKSJ-site bijgehouden in blogs door de eigenaar. Dit laat zien dat de Emma een majeur project is geworden, waaraan begin noch



het eind makkelijk is te overzien. Uit het ook op de VKSJ-site getoonde expertiserapport blijkt dat het de eigenaar niet ontbreekt aan durf en energie! Een ding is duidelijk de Emma zal zeker een leerschool zijn.

De beoordeling

Wij wensen de eigenaar toe dat hij kan volhouden en de restauratie tot een goed eind zal kunnen brengen. In dat geval zal hij met de Emma een prachtige klassieker bezitten. Ook zal hij een vat zijn van ervaringen.

Wij heten haar en haar bemanning van harte welkom bij de VKSJ. De Emma wordt ingedeeld in de vintage klasse van de VKSJ.

Namens de toelatingscommissie, Gert van Soest en Maarten Lampe en Govert Munter

HONDERD JAAR ZUIDERZEEWET:

'VAN ZEE NAAR MEER...'

Uitnodiging voor de schippers van de VKSJ

De schippers van de VKSJ worden bij deze uitgenodigd om deel te nemen aan het grote evenement rond 100 jaar Zuiderzeewet op 15, 16 en 17 juni 2018, Bataviahaven, Lelystad. Geen havengeld, schippersdiner en een mooi programma!

Mochten er vragen zijn dan ben ik beschikbaar. Met vriendelijke groet, Niek



Sonneveld, communicatie VSRP

Groot evenement 100 Jaar Zuiderzeewet; 15 -16 juni 14 juni 1918, de Zuiderzeewet wordt definitief vastgesteld. Het is de wet die ons land het meest gevormd heeft. De Zuiderzee wordt een meer. Bij dit historische moment wordt uitgebreid stilgestaan in 2018, in het hele gebied rondom de voormalige Zuiderzee, met diverse activiteiten.

De Zuiderzee was een gebied waar volop werd gevestigd, vracht vervoerd en waar diverse veerdiensten actief mensen van de ene oever naar de andere vervoerden. Door het afsluiten van de Zuiderzee en de aanleg van de polders veranderde alles en dat bracht veel werk met zich mee. Vanaf het vaste land, maar vooral op het water, werd er gewerkt aan het dichten van dijken en de aanvoer van klei, leem, zand en steen voor de bouw. Nadat de zee was gesloten ontstond er een meer dat naast doorgaande routes voor de scheepvaart ook veel ruimte biedt voor recreatie en toerisme.

Op 15 en 16 juni wordt in Lelystad een tweedaags evenement georganiseerd met als thema "van Zee naar meer..." dat zowel in de haven als op het vaste land zal plaatsvinden.

Het beeld in de Bataviahaven moet het publiek [vet] "van Zee naar meer..." [einde vet] tonen. In 1918 was het water er voor de vissers, de vrachtaarders en de beurtschepen. Daarna kwamen de werkschepen. Van de visserij en de veerponten bleven er slechts enkelen over. Het vrachtvervoer bleef maar werd gemotoriseerd.

Na het ontstaan van Markermeer, IJsselmeer en Randmeren nam echter de watersporter en de chartervaart bezit van dit water. Er ontstond vanaf de zeventiger jaren van de 20e eeuw een beweging om wat over was aan schepen te behouden en een nieuwe functie

te geven: de botters, de oude bedrijfsvaartuigen, de klippers en aken. Ook kwamen er, mede dankzij de democratisering van het toerisme in de zestig en zeventiger jaren, heel veel schepen bij: de ronde en platbodemjachten die vaak als casco gekocht werden, de klassieke en moderne scherpe jachten, de vele motorjachten en zeilbootjes die bezit namen van de Randmeren en nog niet zo lang geleden ook de 'sloepen'.

Om "van Zee naar meer..." 100 jaar Zuiderzeewet te tonen zijn oude bedrijfsvaartuigen uitgenodigd, baggermolens, hijskranen, meeschepen, vrachtaarders alsmede de sleepboten. Daarnaast oude veerschepen en vissersschepen zoals de botters. De tweede helft van de 20e eeuw is te zien door de aanwezige VSRP schepen: bollen, aken, jollen en schouwen. Ook de VKSJ vloot, de 'Oude Glorie' en niet te vergeten de reddingboten tonen het "meer". Ieder representatief schip dat een verbinding heeft met de voormalige Zuiderzee, Markermeer, IJsselmeer of Randmeren kan zich melden. Er mag aandacht zijn voor de huidige recreatievaart en alle werkgelegenheid en de kracht van het nieuwe water als natuurgebied en plek voor duurzame recreatie en sportieve prestaties.

We verwachten nu al vele historische schepen: De Hydrograaf, De NHR, de stoombaggermolen Friesland, diverse historische sleepboten, de Doris Rijkers, ronde en platbodemjachten. Vrijdag 15 juni begint vanaf 10.00 uur een vol programma met excursies, rondvaarten, demonstraties, etc.

Als deelnemer ben u gedurende het evenement geen liggeld verschuldigd (van donderdag t/m zaterdag)*. Tevens krijgt elke deelnemer op zaterdag een captainsdiner aangeboden door de organisatie. **Aanmelding en het volledige programma via: www.bataviahaven.nu. Hier vindt u onder evenementen het inschrijfformulier.** (NB: u moet een digitale foto meesturen bij de aanmelding)

*) Indien u ook op nog de zondag de 17de juni wilt blijven, dan zal het liggeld ook vergoed worden. Die dag vindt de landelijke oldtimerdag plaats met veel aandacht voor rijdend én varend erfgoed. Met ca. 20.000 bezoekers!

Meer weten:

- **Dimitri Arpad, Provincie Flevoland:** dimitri.arpad@flevoland.nl, 06 20416397
- **Niek Sonneveld, communicatie VSRP:** communicatie@vsrp.nl, 06 51063982
- **Voor informatie programma en Bataviahaven:** www.bataviahaven.nu, 0320 841077
- **Voor meer informatie themajaar 100 jaar Zuiderzeewet:** www.100jaarzuiderzeewet.com
- **Voor meer informatie Oldtimerdag:**

'Starnakel'

op wereldreis

Tekst en foto's: Marco van der Werf

Ik ben op wereldreis met mijn 10.6 meter baron van Hoëvell 'Starnakel' en vaar daarnaast als 1e stuurman op de brik 'Morgenster', tevens werk ik als ingenieur op een Zuid-Franse scheepswerf. Tijdens de reis heb ik een klein blog bijgehouden (<http://www.sailingboat.nl>) en nu ben ik gevraagd om voor de SG



Starnakel tijdens 24 uur race

te verhalen hoe ik tot het plan ben gekomen om op wereldreis te gaan en hoe het eerste stuk van Nederland via Gibraltar naar Zuid-Frankrijk is verlopen.

Introductie

Sinds mijn twaalfde wist ik wat ik later wou doen; de wereld rond zeilen! Boeken als 'Solo' en 'De Wereld is Rond' verzekerden mij ervan dat er geen mooier doel in het leven is dan met je eigen bootje de wereld rond te zeilen.

Mijn ouders vonden het wel een erg gevaarlijk plan, met een kleine boot zo spoedig mogelijk vertrekken? Waarom ga je niet eerst naar de Enkhuizer Zeevaartschool, dan weet je tenminste waar je het over hebt. Op dat moment had ik een Sturgeon 28, een polyester kajuitzeilboot waarvan ik overtuigd was dat zij alle zeeën aankon.

Ik was net zeventien toen ik begon met de Kleine Zeilvaart op de Enkhuizer Zeevaartschool. Los van mijn eigen bootje had ik wel veel gevaren en was schipper op een skûtsje op de Friese Meren, maar van zeezeilvaart wist ik niets. De Kleine Zeilvaart verliep zo goed dat ik de dag na de uitslag van de examens mij meteen had ingeschreven voor de Grote Zeilvaart, met een Tall Ship kun je immers ook de wereld rond. De Sturgeon had ik maar verkocht want die was toch te klein.

Na een winter hard studeren was ik de jongste die ooit de Grote Zeilvaart had afgerond, maar de Grote Zeilvaart is alleen maar theorie en om een vaarbevoegdheid te krijgen moet je dagen maken op een zeezeilschip. Het vinden van een Tall Ship om aan te monteren als matroos verliep niet eenvoudig. Telkens kwamen er weer standaard mails terug en ik zat simpelweg niet in het wereldje. Totdat Harry Muter van de 'Morgenster' mij wel twee maanden mee wou nemen als matroos. De tijd aan boord vloog voorbij en binnen twee weken wist ik van wanten. Ik bleef niet langer dan twee maanden want ik had mij ingeschreven voor de HBO opleiding Scheepsbouwkunde te Leeuwarden en ik had net een klassiek stalen zeilschip gekocht: de 'Starnakel', een 10.6 meter lange Baron van Hoëvell uit 1949.

Starnakel is een klassiek gelijnd schip en de vorige eigenaar was begonnen met een grote restauratie. Er was een nieuwe motor geïnstalleerd, de oude houten kajuit was vervangen door een stalen versie en het complete interieur was eruit gehaald om de binnenkant te schilderen. Toen ik haar kocht zaten de schotten en de banken er weer in. Zonder geld maar met veel energie heb ik haar geschilderd en vaarklaar gemaakt, het interieur komt in de toekomst wel...



Tijdens restauratie ...

De volgende zomer monsterde ik weer aan op Morgenster, het plan om de wereld rond te zeilen had ik uit mijn gedachten gezet. Dat is toch veel te duur en als ik een vriendin heb wil die toch niet mee. Dit alles veranderde toen ik Anaïs ontmoette, een Franse studente Biologie die het idee om rond te wereld te zeilen veel te interessant

vond, zolang we onderweg ook maar wat onderzoek deden naar microplastics. We hadden elkaar die zomer op Morgenster ontmoet en ik woonde toen voor mijn stage bij Dykstra Naval Architects in Amsterdam op Starnakel (met een half interieur).



Anaïs repareert de Fok

De jaren vlogen voorbij en na 3 jaar klussen (zodra er weer wat geld was) is Starnakel nu zo goed als af. Anaïs doet een PhD in Evolutionaire Biologie in Zwitserland en naast het studeren voer ik veel als stuurman op Morgenster. Zomers gingen we vaak naar haar ouders toe in Zuid-Frankrijk en elke keer dat ik de Middellandse Zee zag begon het te kriebelen. “Anaïs, als ik Starnakel nou eens hier naar toe vaar kun je een paar weken vrij nemen van je PhD? Dit zou een fantastische kans zijn om te kijken of we echt samen op wereldreis willen.” Zo gezegd zo gedaan. Na mijn

afstuderen ben ik 3 maanden bezig geweest met het voorbereiden van Starnakel en zijn we in Juli 2017 vertrokken uit haar thuishaven Uitwellingerga.

Deel I – Op weg naar La Coruna

3 juli 2017 De dag van vertrek. Ik heb vannacht amper geslapen en Anaïs evenmin. De laatste week was zo hectisch, nog maar een week geleden ben ik afgemonsterd van de Morgenster en nu zeven dagen later gooi ik de trossen los om voor onbepaalde tijd weg te gaan. Waarom had ik nou niet wat meer rust genomen? De afgelopen week was gevuld met voorbereidingen, feestjes en stress. Ik start de motor en we zeggen iedereen voor de laatste keer tot ziens. De tranen staan in mijn ogen en de gedachte flitst voorbij om de motor maar weer uit te zetten en lekker thuis te blijven in Friesland, maar dat is niet de bedoeling! Kom op man, dit is al 10 jaar het plan. We varen over het Princes Margriet kanaal richting Stavoren, Anaïs is binnen bezig wat zaken vast te zetten en op te ruimen. Ik ben met mijn gedachten nog steeds in het kleine Twellegea en probeer de tranen voor haar te verbergen.

“Anaïs zullen we vannacht in Stavoren blijven? Dan kunnen we een beetje uitrusten van het vertrek, dan zeilen we morgen naar Den Oever.” “Kom op Marco, laat Friesland los! We gaan naar Den Oever, dan weet ik tenminste zeker dat je vanavond de trein naar huis niet pakt.” “Je hebt gelijk schat, we gaan naar Den Oever, we zien dan wel verder.” Ik was vandaag zo druk bezig met het vertrek dat ik het weer volledig over het hoofd gezien had en er ook wel rekening mee hield dat we naar Stavoren gingen. De wind was Bft 5-6 uit het NW'en. Normaal geen enkel probleem, maar op het moment dat het in de boot nog een chaos is en je nog niets zeevast

gemaakt hebt, dan wel. We kruisten richting Den Oever, zware buien om ons heen en met elke golf ramde het anker heen en weer. Het anker was een van de drie zaken die niet zeevast waren. De kettingpijp en het voorste luik waren de andere twee. Ik stond aan het roer en Anaïs pompte de kettingbak leeg door middel van de toilet pomp, de golven werden haar te hoog dus gebruikte ze dezelfde pomp om de vissen te voeren. In Den Oever bleek dat we zo'n 20 liter water in de proviand kast hadden en alle matrassen waren doorweekt.



Laten drogen van de voorraad

We bleven twee dagen in Den Oever om de lekkage problemen op te lossen en de moed weer bij elkaar te zoeken. De weerberichten waren goed en de eerste zeehaven werd IJmuiden. Er stond niet veel wind en rustig zeilden we het Marsdiep uit. “Een mooie dag om de Manta uit te proberen”, zei Anaïs! Ik kijk er tegenop om het gevaarte (microplastic net) overboord te gooien, te slepen en vervolgens weer binnen te halen, maar ik had Anaïs beloofd dat we het zouden proberen. Daar is deze reis tenslotte ook voor bedoeld! De Manta bestaat uit een RVS frame met een fender aan weerszijde, vervolgens een zeer fijn net met een soort sok aan het uiteinde. We hebben het net te leen van een Oceaney, een Zwitserse organisatie die de monsters vervolgens ter beschikking stelt aan onderzoekers. Het net weegt zo'n 10 kilo en dient met een snelheid van 3 knopen een half uur gesleept te worden. Dit type net wordt wereldwijd gebruikt aan boord van zeiljachten en zou volgens de organisatie eenvoudig te lanceren zijn via het zwemplatform waar je het ook goed zeevast kan zetten.

Maar een klassiek zeiljacht heeft geen zwemplatform en ook geen ruimte voor een stalen net dat meer ruimte inneemt dan de bijboot...

Dus hebben we het net voor de mast op het luik gestouwd. Ik



Het Manta net

heb de sleeplijn vast gemaakt en gooit het net overboord, we varen 4 knopen onder de fok en het grootzeil. Alsof ik het anker erachteraan gegooid heb komt starnakel tot stilstand, de dunne sleeplijn kraakt van de spanning en het halfuur gaat in. Langzaam neemt de vaart weer toe en het half uur is over, nu komt het lastigste: het binnenhalen van het gevaarte. De kracht in de lijn is zo hoog dat ik hem alleen met de lier binnen kan halen. We besluiten te gaan bijliggen zodat we het net rustig aan boord kunnen halen. In de overstag manoeuvre komt de sleeplijn vast te zitten in het roer en vloekend over hoe we ooit besloten hebben dit ding mee te nemen lukt het me om de boel weer uit de knoop te halen. Vol frustratie leg ik Anaïs uit dat het niks wordt met dit ding, maar zij is de verstandige en we besluiten niet te praten over het net totdat we in IJmuiden zijn.

We komen s 'nachts aan in IJmuiden, onderweg heb ik een paar makrelen gevangen. Eindelijk een stukje gevaren, voor mijn gevoel gaat het allemaal wel erg langzaam. Ik ben eraan gewend stevig door te varen en maak me zorgen dat we het niet halen om binnen een maand tot aan La Coruña te varen. We blijven twee dagen in



Eerste gevangen makreel

IJmuiden om ons voor te bereiden op het eerste serieuze stuk; IJmuiden – Boulogne. Het weer is perfect maar ik voel met niet goed. Constant vraag ik me af waarom ik dit doe. Waarom zo ver? Waarom niet een rondje Waddeneilanden. Ik hoor constant de stem van mijn moeder die tijdens het afscheid tegen me zei: “Het is geen moeten Marco, als het niet gaat kom gewoon terug”. We eten kibbeling op het strand van IJmuiden. Ik krijg geen hap door mijn keel.

Wordt vervolgd

KÖSTER SAILS

De zeilmakerij van Enkhuizen

Paktuinen 25c | Enkhuizen
0228 - 322 966 | www.kostersails.nl

Voor uw bootkap, huik, zeilen, schaduwdoek, bootkussens en touwwerk



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 mastenkraan, 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

Touwcollectie

Maas Binnenvaart Museum te Maasbracht

Geachte leden van de VKSJ,

Het Maas Binnenvaart Museum in Maasbracht heeft een partij touwwerk in diverse diktes en lengtes in hennep, sisal en katoen op voorraad en deze collectie is overcompleet. Daarnaast hebben we een kilo of tien originele breekwkatoren

Onze officiële openingstijden zijn woensdag, zaterdag en zondagmiddag van 14.00 tot 17.00 uur. Ikzelf ben iedere woensdagmorgen aanwezig met de 'werkploeg' en verder op afspraak.



Enkele soorten touwwerk op voorraad

in rollen van ca. 3 kg. Is er misschien interesse bij uw schippers voor deze materialen? Wij bieden het aan voor een spotprijs. Indien er belangstelling is geef ik graag verdere informatie. Daarnaast hebben we een collectie blokken, 1, 2 en 3 schijfs, alles in hout en of ijzer, diverse gereedschappen waaronder breekwizjers en avegaars, kompassen en patrijspooten en originele van sisaltouw gevlochten stootwillen en leguane. Het museum, opgericht in 1985, heeft tot doel om de geschiedenis van de binnenvaart op de Maas te presenteren aan de hand van tal van voorwerpen. Er is ook een bibliotheek met boeken over motoronderhoud, houtbewerking en onderhoud van oude schepen. Naast ons museum beschikken we over een, elektrisch aangedreven, rondvaartboot waarmee een sluispassage, met 11 meter verval, gemaakt kan worden.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben ingelicht en ben gaarne bereid voor een verdere toelichting en hoop u te kunnen ontmoeten in ons museum.

Vriendelijke groet,
Lauran Trimbach conservator MBM
Tel: 0495 535 287
Mail: eltrim@tele2.nl

**Ons adres is: Maas Binnenvaart Museum
Havenstraat 12
6051 CR Maasbracht
Zie ook: www.maas-binnenvaartmuseum.nl**

CAPE TO CAPE 2017 Deel 3

In de voetsporen van Shackleton

Tekst en foto's: André Olgers

Oversteek van Elephant Island naar South Georgia

Hondenwacht op een kalme zee. Het is mistig, het sneeuwt licht en de wind neemt toe. We zijn vanmiddag vertrokken van Elephant Island en het wachtsysteem is weer ingegaan. De stagzeilen zijn door de vorige wacht bijgezet, onze wacht mag in het pikkedonker de razeilen bijzetten.

Daags daarna krijgen we instructie voor de Man Over Board (MOB) oefening. Op de Europa gaat het als volgt: bij een MOB alarm verzameld elke wacht zich bij een hun toegewezen mast en strijkt onmiddellijk de zeilen. De motoren worden gestart en achter uit gezet om het schip af te remmen. Als alle zeilen gestreken zijn gaat het schip door de wind op tegenkoers om de drenkeling op te pikken.

Het is een rustige dag, koud en helder weer met bakstagwind SW 3-5 beaufort. In het begin van de middag alarm, de hele bemanning rept zich naar hun stations en starten met het strijken van de zeilen. In een mum van tijd is het dek bezaaid met lijnen en zeilen, de motoren komen tot leven, na 6-7 minuten zijn de zeilen weggenomen, en gaat het schip door de wind op zoek naar de drenkeling. De drenkeling is in dit geval, een stevig oranje fender, die was na een klein kwartiertje langs. Overigens was het door de stevige deining niet eens zo eenvoudig de fender binnen te halen, gids Jordi moest in overlevingspak en aan een veiligheidslijn te water om het binnen te halen. Er was nog een leerpunt bij de oefening, nadat de drenkeling aan dek was gebracht moet die per brancard naar de bibliotheek voor verdere behandeling. Het bleek dat de brancard niet door de deur paste.

In de dagen daarna komen we weer in het vertrouwde wachtritme, met een bakstag wind die langzamerhand toeneemt tot 7-8 Bf vliegt de Europa over de golven. Ik bereid me voor op het komende bezoek aan South Georgia, bekijk de instructie DVD, teken de lijst af (dat je de DVD ook echt hebt gezien) en geef zeilpak en rugzak een extra schoonmaakbeurt.

Highlights van South Georgia: Elsekul Church Bay, Sunset Fjord en Bay of Isles

Ik kom aan dek terwijl we voor anker gaan in Elsekul, een kleine baai in het uiterste noordwesten van South Georgia. Zodra de zodiacs klaar zijn gaan de gidsen er op uit om de landingsplek te verkennen. Dan de eerste landing, het strand is vol met tientallen pelsrobpups die spelen in de branding. Ze zijn vreselijk nieuwsgierig en krioelen rondom de gidsen die de boten opvangen. In deze tijd van het jaar zijn de mannetjes al vertrokken naar Antarctica, wat er achterblijft zijn de pups en de vrouwtjes. De pups komen samen in grote groepen op het strand, waar ze spelen in het veilige ondiepe water voor het strand om de omgeving te

ontdekken en hun zwemtechniek te oefenen. De moeders liggen verder van de kust te rusten en komen alleen 's avonds naar zee om te vissen en hun pups te voeden.

Elsekul is ook onze eerste ontmoeting met de Koningspinguïns. Prachtige dieren met een heel subtiele tekening: een gele keel vervagend naar de borst. We maken een wandeling heuvelop en genieten van een prachtig uitzicht over de baai. Terug op het schip maken we ons klaar voor de tocht naar Sunset Fjord.

Bij het binnenvaren van Sunset fjord worden we begroet door een paar honderd koningspinguïns die in grote groepen rond de boot zwemmen, we zijn duidelijk een bezienswaardigheid voor de dieren. Vervelend waren de harde windvlagen die vanuit de bergen op ons af kwamen waarbij regelmatig tot 60 knopen wind werd gemeten. Onder deze omstandigheden is het niet verantwoord om de zodiacs te water te laten, daarom wordt er besloten direct door te varen naar The Bay of Islands. Ik breng de hele tocht aan dek door, wel koud, maar met prachtige luchten.

De Koningspinguïnkolonie van Salisbury Plain, en de albatrossen van Prion Island.



Koningspinguïns en pelsrobben

Vandaag bezoeken we Salisbury Plain, hier nestelt een grote kolonie Koningspinguïns. De dieren zijn zeer nieuwsgierig en komen in grote aantallen op ons af tijdens de landing. Wandeling gemaakt tussen de pinguïns en pelsrobben over het strand. In de kolonie een mengeling van ouders en hun kuikens. De kuikens zijn bedekt met dik bruin dons en onderscheiden zich daarmee van de wit, zwart en geel getekende ouders. Het verschil is zo groot dat men lang gedacht heeft dat het in de kolonie twee verschillende soorten telde.

Tijdens de lunch vaart de Europa door naar Prion Island, waar



Landing op Salisbury Plain

een Albatroskolonie te vinden is. Het eiland heeft zelfs een toeristische voorziening, namelijk een loopbrug die loopt van de landingsplaats tot aan de kolonie. De loopbrug voert door een glooiend landschap vol Tussoc gras, aan het eind is een platform gebouwd met een goed uitzicht op de Albatroskolonie. De vogels broeden eens in de twee jaar en maken iedere keer gebruik van hetzelfde nest. Door deze twee jaarlijkse cyclus zijn dus niet alle nesten bezet. Alles bij elkaar waren er ongeveer 20 vogels aan het broeden, een heel verschil met de 100.000 paar Koningspinguïns van vanochtend.

Tijdens de terugtocht naar de landingsplaats bleek dat de loopbrug niet alleen handig is voor ons toeristen, maar ook heel geschikt als wandelpad voor de pelsrobben. Drie vrouwtjes met hun pups kwamen ons tegemoet, met veel handgeklap konden we de dieren overtuigen om rechtsomkeer te maken. Op het strand vol spelende pups, scheren er plotseling twee albatrossen op twee meter hoogte over ons heen. Een mooie afsluiting van deze middag.

's Avonds gaat het anker overboord in Prince Olaf's Harbour. Ik ga even naar buiten, om ons heen hoge zwarte rotsen met fijne witte lijnen van vers gevallen sneeuw. De bergtoppen zijn verscholen in de laaghangende bewolking. Op de oever de resten van een walvisstation en het wrak van een zeilschip. De besneeuwde daken van het station geven het geheel een onwerkelijke indruk.



Albatros op Prion Island

Prince Olaf's Harbour en Possession Bay

De ochtendlanding vandaag gaat naar het walvisstation van Prince Olaf's Harbour, op weg naar het strand varen we langs het wrak van de driemaster Brutus. Het is mooi weer tijdens de wandeling heuvelop. We hebben een mooi uitzicht op het station, de opslagtanks en traan ketels en een klein stuwmeer met de resten van een hydro-elektrische generator. De slipway waar ooit walvissen werden geflensd en verder verwerkt is nog intact en dient

nu als speelplaats voor tientallen pelsrob pups.

Tijdens de lunch zeilt de Europa door naar Possession Bay. We landen zoals gebruikelijk tussen de overal aanwezige pelsrob pup's voor een tocht naar de twee hier aanwezige gletsjers. Onderweg komen we overal walvisbotten tegen, dat duidt erop dat in deze baai al op walvissen werd gejaagd lang voordat de walvisstation's zijn gebouwd. Vanaf de eerste gletsjer lopen we over een laagvlakte naar de tweede gletsjer. Dit bleek overigens niet ongevaarlijk, want alle pups die zo lief op het strand aan het spelen zijn hebben namelijk ook moeders. Die liggen in het achterland en zij waren duidelijk "not amused" met onze aanwezigheid. Ze waren erg agressief en het was zaak met een groepje bij elkaar te blijven om te voorkomen dat we werden aangevallen.



Prince Olaf's Harbour

Aan het eind van deze dag ben ik dan ook redelijk klaar met zeehonden. Tijdens de terugtocht naar de landingsplaats worden we overvallen door valwinden, haast maken dus om de zodiacs niet te missen

De Shackleton trail

Aangezien het een rustige ankerplaats is, zijn we vannacht voor anker gebleven in Possession Bay. Vroeg ankerop, doordat mijn hut voor in het schip ligt kon ik daar volop van meegenieten. De Europa vaart naar Fortuna Bay waar het startpunt is van de Shackleton Trail die vandaag op het programma staat.



Pelsrobben in Possession Bay

In 1916 landden Ernest Shackleton en zijn bemanning op de onbewoonde zuidelijke kust van South Georgia in King Haakon Bay na een zware zeereis vanaf Elephant Island in de 22 voet sloep James Cairn. Shackleton trok samen met Tom Crean en Frank Worsley door het bergachtige en met gletsjers bedekte binnenland van Zuid-Georgia in een poging om hulp te krijgen op de bewoonde noordelijke oever van het eiland. Na een tocht van 36 uur kwamen ze aan in het Stromness walvisstation. Vanuit Stromness werd daarna de reddingsactie gecoördineerd die de mannen die op Elephant Island vastzaten hebben gered.

De Shackleton Trail is het laatste stuk van de route de Shackleton en zijn mannen hebben gelopen van King Haakon Bay aan de zuidwestkust over de bergen heen naar het walvisstation Stromness. Het stuk wat wij gaan lopen begint in Fortuna Bay steekt de landtong tussen de twee baaien over en eindigt in Stromness.

De zeiltocht naar Fortuna Bay is zeer onstuimig met windvlagen tot 60 knopen, ook als we voor anker liggen in Fortuna Bay gaat het schip vreselijk te keer door de valwinden uit de bergen die windsnelheden tot 10 Bft. bereiken. Onder deze omstandigheden is een landing niet verantwoord en wordt de trail met een uur uitgesteld. Na een uur is het weer verder verslechterd en nemen de windstoten toe tot 12 Bft., daarom wordt de wandeling afgelast. Gezien de slechte ankergrond besluit de kapitein door te varen naar de volgende ankerplek Leith Harbour.

Ook deze tocht onder zeil, met alleen de lower topsails bij, liepen we toch nog 8 knopen. Bij het naderen van Stromness Bay helde het schip tijdens windvlagen zodanig dat de reling onder water werd gedrukt. Windsnelheid tijdens de vlagen tot windkracht 12! Dus alle zeil wordt weggenomen en de motoren worden bijgezet. Het blijft hard waaien. Een Frans passagiersschip geeft door dat ze zowel in Leith Harbour als in Stromness van hun anker waren geslagen. Bij het invaren van de baai richting Leith Harbour - pal tegen de wind in - loopt de snelheid van de boot terug tot minder dan 1 knoop, daarom wordt de koers verlegd naar het walvisstation



Europa onderweg naar Fortuna Bay

Husvik dat meer in de luwte ligt.

We landen in Husvik en maken een wandeling rondom het station. Dit station is tot na 1945 in bedrijf geweest, er staan nog een aantal goed geconserveerde gebouwen. Opvallend is de op de oever getrokken vangboot waarvan de stoomketel is gebruikt om het



Europa voor anker in Husvik Bay

station van energie te voorzien.

In de tijd dat we aan land zijn maken we zon, sneeuw, regen windstilte en storm mee. Het land is bedekt met prachtige mos formaties in vele kleuren groen en geel. De rotsen die de baai flankeren zijn pikzwart met een ragfijne witte tekening van vers gevallen sneeuw.

Wandeltocht van Maiviken naar Grytviken

Vannacht zijn we van Husvik naar Maiviken gevaren. In deze baai start het wandelpad naar Grytviken de hoofdplaats van South Georgia waar ook het Engels gezag is gehuisvest in King Edward Point. Deze tocht is het alternatief voor de gemiste Shackleton Trail. Voordat we landen pikken we eerst een groep Engelsen op die gestationeerd zijn op King Edwards Point. Zij hebben de wandeling al in de vroege ochtend gelopen en zeilen met de Europa mee naar Grytviken terwijl wij dat lopend doen.

Op het strand vinden we resten van de bewoning van de baai door zeehond jagers. Grotten aan het strand die provisorisch met een houten wand zijn afgeschermd. In de grot wat kooien waarop je min of meer droog kan slapen en resten van waxinelichtjes, lege whiskyflessen en wat noodrantsoenen. De grot wordt nog steeds als overnachtingsplek gebruikt door de bezetting van King Edward Point. Bij de grotten start een pad omhoog door het Tussoc gras, inmiddels door gids Jordy omschreven als Jurassic Park vanwege de vele pelsrobben die zich ook hier verschuilen. Het passeren van



Husvik Bay

het gras breng risico's met zich mee. Robbenbeten zijn door de lelijke infecties die ze kunnen veroorzaken het voornaamste medische probleem in deze oorden.

De tocht voert door het binnenland van South Georgia. Het is inmiddels begonnen te sneeuwen en langzaam wordt het landschap steeds witter. Het pad klimt langzaam omhoog naar twee toppen waarachter de vallei van Grytviken ligt. Onderweg passeren we een meertje en op een heuveltje een schuilhut. De hut, waarin twee personen kunnen bivakkeren, wordt van tijd tot tijd gebruikt voor het uitvoeren van onderzoek. De hut was open en gaf een beeld van de primitieve omstandigheden waaronder de onderzoekers moeten bivakkeren. Na het passeren van de toppen dalen we langzaam af in de vallei. Grytviken is nog niet in zicht. Het eerste teken van leven is een kleine stuwdam die waarschijnlijk wat met de watervoorziening te maken

heeft. Even later volgen we een pijpleiding en na een bocht worden de eerste opslagtanks zichtbaar. Even later komen de kerk en de woonbarakken in zicht. We lopen door de nederzetting naar het strand waar de Europa juist voor anker gaat. Tijdens de lunch worden alle douanezaken geregeld zodat na de



Wandeltocht naar Grytviken

lunch een bezoek kan worden gebracht aan het walvisstation. Speciaal voor dit soort bezoek zijn de oude installaties opgeruimd en is losliggend schrot en asbest verwijderd zodat het veilig toegankelijk is. De rondleiding begint bij het kerkhof. Buiten omgekomen walvisjagers ligt hier ook Ernest Shackleton en zijn compagnon Frank Wild begraven. Het is een traditie om op het kerkhof op het graf van Shackleton te klinken.

Het meisje dat de rondleiding geeft heeft er de vaart in en loopt sneller dan ik kan kijken. Al gauw loop ik alleen in een steeds witter worden Grytviken. Veel van de apparaten in de fabriek hebben een vertrouwde uitstraling. Ik herken ze uit een teerfabriek waar ik ooit heb gewerkt. Goed is te zien dat de installaties in verschillende fasen zijn opgebouwd

De fabriek is in 1904 door Carl Anton Larsen gesticht en tot 1964 continue in bedrijf geweest. De oudste fabrieksdelen zijn nog stoom aangedreven, later komt diesel elektrische tractie in zwang. In eerste instantie werd in Grytviken alleen traan gewonnen uit



Grytviken

de speklag van walvissen, later werden ook het vlees en botten uitgekookt om de traanproductie op peil te houden. Ik breng een bezoek aan het postkantoor. Kaarten geschreven en op de bus gedaan, voor 1 euro stuur je een kaart de halve wereld over, ik ben benieuwd hoe lang deze onderweg zijn. Daarna een bezoek aan het kleine museum die een goed beeld geeft van de walvisvangst op South Georgia en Grytviken. In een apart gebouwtje is een replica opgesteld van de James Cairn. De sloep waarmee Shackleton van Elephant Island naar South Georgia is gezeild.

Momenteel wordt er in South Georgia door de South Georgia Heritage Trust veel aandacht besteed aan het verdelen van geïmporteerde dieren, zoals rendieren en ratten. Meetpunt voor het succesvol uitroeien van de ratten is het broedsucces van de Pipit. Een lokaal zangvogeltje die broed in holen in het Tussoc gras en die ernstig onder de ratten te lijden heeft. De vogel overleefd alleen in gebieden die nog zijn afgesloten door gletsjers waardoor daar geen ratten zijn. Aangezien de gletsjers ook op South Georgia zich terug trekken bestaat er de kans dat de ratten ook die gebieden bereiken. Het bestrijdingsprogramma komt dus juist op tijd. Het lijkt inmiddels beter te gaan met de Pipit wat erop duidt dat de ratbestrijding succesvol is.

Terug aan boord van de Europa is het maindek omgetoverd in een feesttent voor de barbecueavond voor vanavond. Ook de Engelse bezetting van King Edward Point is hiervoor uitgenodigd. Die avond barbecue in een sneeuwjacht.

Van King Edward Point naar Cobler's Bay, Ocean Harbour en het wrak van de Bayard.

Vroeg wakker geworden, we zijn onderweg naar Cobler's Bay waar we worden afgezet voor een bezoek aan een kolonie Macaroni pinguïns. De baai is zo klein dat de Europa en niet eens voor anker kan gaan. De Macaroni pinguïns staan erom bekend dat ze nestelen in ontoegankelijk gebied. Ik verwacht daarom een pittige wandeling. Hoewel het goed weer is en de wandeling niet bijzonder lang, steil of hoog was, viel het mij niet mee. Vooral het geklauter over de pollen Tussoc gras maakte de trip erg vermoeiend. Te meer daar de kolonie goed verborgen lag. Pas na een lastige afdaling door het Tussoc gras bereikten we een vrijstaand rotsplateau waarop enige tientallen ruiende vogels. De jongen waren al vertrokken en de ouders stonden er wat mistroostig bij.

Tijdens de lunch vaart de Europa naar de tweede landingsplaats voor een bezoek aan het walvisstation Ocean Harbour. Deze baai is ook bekend door het wrak van de driemastbark Bayard.

The Bayard is een driemast zeilschip dat in 1864 in Liverpool is gebouwd. Het is een van de eerst gebouwde ijzeren zeilschepen. Het schip is in Zuid Afrika aan de grond gelopen, waarna het wrak door de walvismaatschappij is opgekocht en naar South Georgia gebracht. Daar is ze in gebruik genomen als kolenhulk. Op 6 juni 1911 brak ze los van haar ligplaats aan de noordkant van Ocean Harbour. Ze werd door de noordelijke storm door de baai gedreven waarna ze in 3 meter diep water aan de grond liep en zonk.

In eerste instantie lijkt het schip nog redelijk intact maar van dichtbij valt de enorme corrosie op. Opvallend is het stuurwerk in brons op het achterschip, dat ziet er nog als nieuwe uit. De houten dekken zijn weggerot en zijn bedekt door dikke pollen Tussoc gras, blauwogige aalscholvers nestelen tussen het gras en zijn te zien aan dek.

In Ocean Harbour maken we eerst een zodiac cruise rond het wrak van de Bayard en daarna een bezoek aan de resten van het oude walvisstation. Ook dit station is niet toegankelijk. Er staat nog een gebouwtje overeind en verder de resten van wat apparatuur,



Het wrak van de Bayard

zeeolifanten die op een kluitje op het strand aan het ruien waren. De beesten lagen op en over elkaar. Nu en dan wordt het een van de mannetjes te benauwd en wordt er wat heen en weer gesnauwd. De dampende lijven zijn een indrukwekkend gezicht.



King pinguïnkolonie in Saint Andrew's Bay

Tijdens de lunch varen we verder naar Gold Harbour. Tijdens de tocht een prachtig uitzicht op de besneeuwde kust, de witte bergtoppen vloeien naadloos over in de bewolkte lucht. De wind valt helemaal weg en in de gladde zee zien we een paar vinvissen,



De Macaroni's van Cobler's Bay

stoommachines en lieren. Het weer is vandaag overigens opmerkelijk goed, vergeleken met de wind van twee dagen geleden en de sneeuw van gisteren, rustig met afwisselend blauwe lucht en wat lichte sneeuw. Ik maak een lange wandeling en struikel bijna over twee rustende zeeolifanten, blijven opletten dus!

De Koningspinguïn kolonie van Saint Andrew's Bay

In Saint Andrews Bay bevindt zich een grote kolonie Koningspinguïns. Deze kolonie bevindt zich achter een riviertje die vanaf de gletsjer afloopt naar het strand. Met een waterniveau dat sterk kan variëren van enkeldiep tot aan je middel. Tijdens de landing hebben we een rustige zee en nauwelijks wind. We landen op een vlakke omringt door bergen, die door de sneeuw wegvallen tegen de grijze lucht. Alleen de schaarse niet besneeuwde plekken geven de contouren van de bergrug aan, het sneeuwt licht en waarschijnlijk al lang, er ligt zo'n 30 centimeter verse sneeuw. Op het strand worden we verwelkomd door honderden Koningspinguïns. De dieren zijn absoluut niet bang en zijn vreselijk nieuwsgierig. De kolonie in St Andrews Bay is de grootste kolonie van het eiland. Naar schatting 200 tot 250 duizend paren zodat er waarschijnlijk ruim 600 duizend vogels nestelen. We lopen langs het strand naar een moreneheuvel vanwaar we een goed uitzicht hebben over de uitgestrekte kolonie. Een van de hoogtepunten vandaag was de groep van ongeveer 20



Onderweg naar Gold Harbour

de dieren zijn echter te ver weg om goed te kunnen fotograferen. Gold Harbour is South Georgia in het klein. Er zijn kolonies pinguïns; Gento's en Koningspinguïns en er zijn pelsrobben en zeeolifanten. In de lucht Skua's en Giant Petrells en er is een gletsjer verborgen achter een hoge morene. Tijdens de landing worden we, zoals gebruikelijk, omringt door tientallen pelsrobpub's en het zal wel aan mij liggen, maar naarmate we later in het seizoen raken lijkt het wel of de dieren steeds agressiever worden.

Cooper Bay en Drygalski fjord

Vandaag sluiten we het bezoek aan South Georgia af, vannacht zijn we vertrokken naar Cooper Bay, onze laatste landingsplaats. De zee is wilder dan de afgelopen dagen en ook onze ankerplaats in Cooper Bay is behoorlijk onrustig, mogelijk het gevolg dat we langzamerhand uit de luwte van het eiland komen en de westelijke winden die om de zuidoost punt van het eiland waaien voor turbulentie zorgen. Met een deining van ruim twee meter is dit de lastigste landingsplaats van South Georgia. Na een ruige landing en een fel klimmetje heuvel op, volgde een pittige wandeling door en over de besneeuwde Tussoc graspollen naar een kolonie Macaroni pinguïns. Het was het eind van de broedperiode voor deze kolonie. De vogels waren allemaal in de rui en stonden er niet zo florissant bij. Duidelijk was ook dat niet alle vogels het



Europa voor anker in Cooper's Bay

broedseizoen overleven. Een Giant Petrell en een Skua waren bezig een kuiken te verslinden.

In Cooper Bay zijn geen andere landingsmogelijkheden beschikbaar. De reden is dat in de kolonie Chinstraps een ziekte is uitgebroken waardoor er voor deze plek een quarantaine regeling geldt. Tijdens het hele bezoek aan Cooper Bay waait het stevig en zijn er regelmatig felle sneeuwbuien. Na een winderige en natte trip terug naar de Europa en zetten we koers naar Drygalski Fjord. Drygalski Fjord is de laatste plek die we aandoen in South Georgia, we kunnen hier niet aan land aangezien aan drie zijden van de Fjord gletsjers uitkomen. De tocht er naar toe was niet zo interessant vanwege de opkomende mist en een felle sneeuwjacht, we hielden de sneeuw en mist tot in de fjord. Door de nabijheid van de gletsjers is het een stuk kouder, als dit South Georgia is in de zomer, hoe moet het hier aan toegaan in de winter. Halverwege de middag bereiken we het eind van de fjord en de gletsjer die met ca 800 meter de hele zuidoever beslaat. We blijven een halfuurtje liggen voor foto's en films en nemen daarna afscheid van South Georgia, langzaam motoren we de fjord uit. De weersverwachting geeft voorlopig lichte wind uit het zuidwesten, aan het eind van de fjord zetten we zeil voor de lange oversteek naar Tristan da Cunha.

(wordt vervolgd)



De route van de Europa langs South Georgia

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL
voor liefhebbers van houten boten



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



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



Nieuws uit de V.K.S.J. bibliotheek Journaal Kustzeilers Jaarboek eind zestiger jaren



Bekroonde reisverslagen 'Bestevaer'

Via de heer Den Hartoog is de VKSJ in het bezit van drie schitterende reisverslagen met de 'Bestevaer' uit de Jaarboeken van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers eind jaren zestig. Allereerst de kennismaking met de 'Bestevaer' en zijn bemanning zoals gepresenteerd aan Kees van Aalst in 2003 en alvast een eerste journaalverhaal. Geen MMSI en AIS maar radio-richtingzoekers en hoogtemetingen van de zon

Hindeloopen, 7 Oct. '03

Geachte Heer Van Aalst,
De Bestevaer, die van '65 t/m '69 in mijn bezit was, leerde ik omstreeks '60 kennen. Het schip behoorde destijds toe aan wijlen mijn vriend Ir. D. M. Bakker s.l. Er werden reizen gemaakt naar Denemarken en Engeland. Boven de rompsnelheid, voor de wind liep er nog wel eens een zeetje achterin.

In '65 nam ik het schip over. Onze eerste reis, een weekend, ging van Volendam via Terschelling naar Harwich. (Alle reizen met de Bestevaer maakte ik met mijn vrouw als enige bemanning). In '66 (Juni) zeilden wij van Volendam door de Duitse Bocht naar Bornholm, Kopenhagen, door het Kattegat, Borkum, naar huis. In '67 (14 Juni tot 15 Juli) ging de reis naar Mandal (Noorwegen), Oslo, Horten, Strömstad (Zweden), Lysekil Marstrand, Götheborg, Varberg, Kopenhagen en via de Duitse Bocht weer naar Volendam. In de winter '67/68 hakte ik de Ballast (cement en ponsdoppen) uit de kiel en goot er lood voor in de plaats. Omdat het schip iets te weinig loefgierig was heb ik de voorvoet met een klein hol driehoekje laten verlengen en dit ook met lood gevuld. De verdeling van het lood kostte nogal wat rekenwerk met behulp van mijn H.B.S.-mechanica, maar alles bleek precies te kloppen. Het schip bleek nu voldoende stijf en iets loefgieriger. Het liep sneller en hoger aan de wind, 2 dagen van West-Wight naar IJmuiden. In '68 zeilde wij naar de Scyllies en Ierland (6 Juni tot 26 Juni) met een zeer snelle thuisreis, nl. in tijd voor de geboorte van ons eerste kleinkind. In '69, tussen 14 Mei en 18 Juni, maakten wij een reis naar Oporto in Portugal. Op de heenreis alles in de wind, met stormen in het Kanaal, de Golf van Biskaje en bij Cabo Vilano, soms met sneeuw in de kuip.

Dick Bakker was destijds onderdirecteur bij de N.D.S.M. en expert op het gebied van conserveren van stalen schepen. Ook collega Van de Wetering had een zwak voor goed onderhoud dus het schip kan nog lang mee.

Ik heb nooit, ook niet naar aanleiding van latere grotere reizen, publicaties verricht. Wel verslagen ingeleverd bij onze Ned. Ver. van Kustzeilers en daarvoor enige (2 of 3 keer) de jaarprijs gekregen.

Mag ik U voor de toekomst veel plezier en vele voorspoedig reizen toewensen,

Met vriendelijke groeten,
C. den Hartoog



EN JACHTHAVEN IDYLLISCH GELEGEN, PASSANTEN WELKOM

JACHTWERF: NIEUWBOW, REPARATIE, RESTAURATIE VAN HOUTEN KLASSIEKERS

GA KROES & ZN BOOTBOUWERS

FRIESEWEG 4 • 8267 AD KAMPEN
TELEFOON 038-3312684/ 0641190821
E-MAIL KROESBOOTBOUWERS@GMAIL.COM
WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL

RICHTING OSLO

(Journaal Kustzeilers jaarboek 1968)

BESTEVAER - C. den Hartoog

Oslo (Gedeelde prijs voor het beste reisverslag).
Periode: 18 juni - 16 juli

Reisverslag:

Bij onze aankomst op Terschelling, op zondag 18 juni, waait er nog steeds een stijve bries uit het Noorden, zodat wij de reis naar Noorwegen nog maar even uitstellen en ons op gehuurde fietsen naar de Boschplaat begeven. Mooi en goed eiland, Terschelling. Maar ziet, de volgende dag al, blijkt er een mooi zuidwestenwindje te staan. Wij (mijn vrouw en ik) gaan dan ook omstreeks 11 u. v.m. opgewekt naar zee en zetten bij de wrak- boei aan 't eind van het Thomas Srnirgar koers naar Kristiansand. Wij navigeren op Consolkaarten en gebruiken in de buurt van de wal radio-peilingen. Dit gaat, vooral met het nieuwe draagbare Seafix-richtingzoekertje voortreffelijk. Bij gunstige omstandigheden vullen wij het bestek aan met plaatsbepaling d.m.v. hoogtemetingen van de zon.

De wind neemt de eerste 24 uur aanvankelijk wat af, zodat wij mooi kunnen wennen en de warme maaltijden, die Gerda altijd keurig verzorgt, met bakgehaalde genua samen binnen kunnen nuttigen. Dinsdagochtend kan de spinnaker erbij, wij lopen prachtig, maar al spoedig neemt de wind dusdanig toe, dar de spinnaker moet worden vervangen door de boomfok. Om 3 uur 's middags zitten er al 2 reven in het grootzeil en om 8 uur 's avonds stuiven wij op ons doel af met 3 reven in het grootzeil en de stormfok bij. De wind is inmiddels West geworden, wij meten 8 Bft en worden bijzonder nat. 's Nachts ruimt de wind naar het NNW en wij schieten in de inmiddels zeer hoge en ruw geworden zee niet veel meer op, zodat wij de stormfok maar strijken en vastsjorren, en onder 3 x gereefd grootzeil met de helmstok vastgezet aan lij gaan bijliggen. De Bestevaer maakt in deze toestand ongeveer 1 mijl per uur voortgang en wordt al rijzend en dalend door elke zee soepel opzij weggezet. Zo om het kwartier, als ze in de brekende kruin van een extra-hoge zee terecht komt, krijgen we een flinke klap, maar verder komt er alleen stuvend water over. Gerda sluit de gordijntjes (het begint om half twee al licht te worden) en wij gaan te kooi. Wanneer ik mijn goede vrouw, schuin boven mij, tamelijk rustig slapend in haar kooizeiltje zie hangen, vind ik dat ik het heel erg met haar getroffen heb. Omstreeks 9 u. de volgende dag blijkt de wind weer iets naar het Westen te zijn gekrompen, weliswaar meldt het weerbericht voor ons gebied nog steeds 8, maar wij zijn aardig opgefrist en besluiten de reis te vervolgen. Dit gaat heel eenvoudig: slechts het fokje hoeft te worden losgemaakt en gehesen. De zee is, ofschoon indrukwekkend hoog, door de toegenomen lengte van de afzonderlijke golven wat gemakkelijker geworden en wij lopen de hele dag behoorlijk door. Sinds Terschelling hebben wij, behalve boei 4 van de P.-route, slechts één schip gezien (een Russisch passagiersschip), maar vandaag zien wij 2 bijliggende viskotters.

Het blijft hard waaien en 's nachts, bij bijna vollemaan, biedt de zee een onvergetelijk grootse aanblik.

Donderdagochtend, omstreeks 1 uur, zien wij in het Noorden een donkere schaduw op de kim; volgens ons bestek moet dit de Noorse kust zijn. Aangezien wij, tijdens het ruwe weer, uit voorzorg wat West gemaakt hebben, verkennen wij de wal even Oost van Lindesness. De wind neemt nu snel af, wij liggen als gekken op de hoge deining te slingeren en het duurt lang voor wij nadere bijzonderheden van de wal kunnen waarnemen. Omstreeks 4 uur in de ochtend gaat her weer waaien (uit het Westen); wij besluiten Mandal aan te lopen en zeilen onder grootzeil en boomfok op ca. 3 mijl afstand van de scheren lekker in NN-Oostelijke richting. Omstreeks 7 uur krimpt de wind naar het Zuiden en neemt hand over hand toe, bovendien gaat het stromen van de regen.

Van ons zorgvuldig gemaakte bestek komt niet veel meer terecht, wij zien alleen nog vaag de branding aan de voet van de klippen, geen leuke situatie vlak boven een onbekende lagerwal. Na snel reven lopen we toch de archipel maar in en worden door een eveneens naar binnen vluchtende visserman naar Mandal geloodst, een alleraardigst plaatsje, veilig beschut achter hoge rotsen. De haven is zoet door een riviertje, men loopt binnen door een nauwe spleet in een hoog oprijzende rotswand. Alles heel ongewoon en boeiend.

De volgende dag waait er een mooie Zuidwestenwind (6, later 7) en wij zeilen, diep gereefd, voor de wind naar het Noordoosten. De zee is wel hoog, maar op deze koers gemakkelijk, de lucht is blauw met prachtige wolkenen wij lopen onze maximale snelheid. Wij blijven buiten de scheren-archipel, omdat vanuit zee de verkenning der verschillende vuurtorens en bakens gemakkelijk, de wind betrouwbaarder en de weg korter is. Uitliggende klippen, ook die onder water, manifesteren zich als hoge spuiters, zodat we ze gemakkelijk kunnen omzeilen. 's Avonds neemt de wind wat af en lopen we Grimstedt aan, waar we niet zó rustig liggen, om 9.1-t er juist Midzomernachtfeest wordt gevierd, en vele Noren, na ruim gebruik van huppelwater, niet zo handig meer blijken te schipperen met de overigens allemachtig aardige vletjes, waarmee ze de verbinding onderhouden tussen hun woonplaats en hun buitenhuisjes op de scheren. ,

Zaterdag zeilen wij verder bij prachtig weer, voortgetrokken door onze rode spinnaker. Van 0 tot 9 uur slapen we in het haventje van Stavern en de avond van diezelfde dag komen wij, nog steeds onder de spinnaker, omstreeks middernacht in Oslo aan. Wij krijgen een ligplaats op een boei van de Kongen-Jachtclub en gebruiken de 2 volgende dagen om te provianderen, van sauna-baden te genieten en een bedevaart te maken naar de Vikingschepen en de Fram in de musea op Bygdö.

Woensdag gaan wij weer naar zee, van nu af aan is alles in of hoog aan de wind, maar wij blijven goed opschieten. Wij doen eerst Horten aan, een voor Noorwegen landschappelijk vrij saai plaatsje. De volgende dag schuilen wij, wegens stormachtig weer, in een beschutte baai van het eilandje Husö, waar wij een Rotterdamse duiker ontmoeten die daar al 20 jaar blijkt te wonen.

Als wij het de volgende dag omstreeks 10 uur weer eens proberen, blijkt er buiten de scheren weer zo'n loeiende wind te waaien, dat ons schip, ofschoon dichtgereefd, direct plat komt te liggen en wij terug moeten. Enkele uren later blijkt de wind iets te zijn geruimd en wij gaan opnieuw naar zee. Dit keer zetten wij maar door, het is ruim aan de wind en wij moeten bij elke zee oploeven om niet bedolven te worden. De Bestevaer wordt wel opzij gezet, maar we schieten toch aardig op. De navigatie is, bezuiden het Fulehuk-vuur onder deze omstandigheden nogal ingewikkeld door de vele klippen en kleine eilandjes. Maar we hebben langzamerhand goed geleerd spuiters op de rotsen te onderscheiden van normaal brekende zeeën, en als we laat in de middag in de buurt van het eilandje Heya een uitgebreid klippenveld passeren kunnen we deze stuk voor stuk vrijlopen. Met gestreken fok gaan wij op het Klofningärna vuur af. Om 20 uur maken wij vast in de Zweedse haven Strömstadt, waar de autoriteiten zich wat verbaasd tonen over onze aankomst, omdat daar ter plaatse windkracht 9 gemeten is.

De volgende morgen staat er nog een mooie Zuidwestenwind (4) en zeilen wij, weer ca. 5 mijl buiten de scheren blijvend, naar Lysekil, en nog een dag later naar Marstrandt, het Mekka der Scandinavische zeilers. Wij verrichten hier wat reparaties: het grootzeil vertoont ter hoogte van de reven in het achterlijk een beginnende slijtage en de palveren van de schootlieren zijn weggeroest. Aangezien in Marstrandt op dit gebied niets behoorlijks te krijgen is gaan wij met de bus naar Saltholm (bij Götheborg), waar de Fa. Per Selden ons voor weinig geld aan een stel roestvrijstalen veren helpt.

Dinsdag zeilen wij dubbelgereefd, hoog aan de wind naar Varberg, waar wij onder moeilijke omstandigheden 's nachts binnenlopen.

Vanaf Varberg hebben wij op de thuisreis geen echt ruw weer meer gehad, wel is het bijna steeds in de wind. Wij doen nu eerst Anholt aan, een eiland waar wij nogal gek op zijn, maar er waren deze keer wel erg veel Duitsers. De dag daarop zeilen wij naar Kopenhagen, waar wij een dagje blijven liggen. Heel rustig, afgezien van een levensmoede Zweed, die niet ver van onze ligplaats, gelukkig met succes, 's nachts onze hulp inroept om het leven nog wat voort te zetten, nadat hij eerst getracht heeft dit d.m.v. zelfverdrinking te beëindigen.

Vervolgens varen wij naar Klintholm, een ondiep haventje even West van Meens Klint, waar hulpvaardige (Duitse) handen ons een ligplaats wijzen. Helaas lopen wij ver uit de wal aan de grond. Wij krijgen nu op luide toon allerlei goede raad van onze broederzeilers uit het Oosten en men organiseert snel een ploeg van weldoorvoede trostrekkers. Ons wordt aangeraden geheel passief te blijven, welk advies wij enige tijd lang, terwijl de ronde nekken steeds dieper rood kleuren, gaarne dankbaar opvolgen. Maar het helpt allemaal niets, zodat wij onder dank de tros maar weer innemen en onze eigen beproefde methode toepassen: op het eind van de uitgeboomde giek gaan zitten. Dit werkt direct en wij schieten ergens verderop langs zij een groot jacht.

De dag daarop varen wij ineens door naar Cuxhaven, en laten daar, stom genoeg, een mooie Oostelijke wind ongebruikt omdat de Hollandse radio harde Westenwind voorspelt. Deze komt echter niet, maar de Oostenwind verdwijnt en wij vertrekken zaterdagochtend in een potdichte mist, met de radarreflector in het want naar Holland. Er is weinig wind en wij laren de motor meedraaien. In de buurt van Wangeroog krijgen wij een enorme lap dik plastic in de schroef, die meteen muurvast zit. Er moet gedoken worden om dit bijverschijnsel van onze beschaving bij stukken en brokken los te snijden, niet prettig bij dit klamme, koele weer. Ter lengte van Norderney wordt het zicht weer redelijk, er steekt een Westenwindje op. Kruisend en soms hoog aan de wind varende lopen we omstreeks de middag van de 16e juli West Terschelling aan, 27 dagen nadat we de reis van daaruit zijn begonnen.

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.

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

Bas Hoffmann bas.hoffmann@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 webmaster@vksj.nl

Ereleden

Akko Kalma, Ron Valent, Robert van der Bilt,

Frans van Leeuwen †, Gas Jongeneel †

Websites

VKSJ www.vksj.nl | DCYR www.dcyr.nl

Grafisch ontwerp

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

High performance antifouling

Meer info:
bezoek epifanes.nl,
download de gratis app
of bel 0297-360 360



In 6 kleuren



Toelatingsnummer 14301 N.
Gebruik biociden veilig. Lees voor gebruik eerst het etiket en de productinformatie.

Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

Voor elk type schip varend tussen 5-30 knopen (10-50 km/u)

- harde koper- en biocidehoudende antifouling
- langdurige aangroeiwering
- effectief werkzaam op zoet en zout water
- verdraagzaam met de meeste antifouling
- hard schrobbaar oppervlak
- zie ook www.epifanes.nl



VENTIS

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



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