

# Scherp Gesneden

nr  
02

JAARGANG 36, JULI 2018

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



**Nieuwe VKSJ regio indeling**  
vijf regio's en zeven vaargebieden

**Laatste deel Cape to Cape**  
Oceaanoversteek naar Zuid-Afrika

**'Starnakel' en 'Bestevaer'**  
Vervolg van de nieuwe en oude zeilavonturen!

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

## Agenda Vaarseizoen en Evenementen in 2018

### Van de Wedstrijdcommissie en Evenementencommissie

Evenementen genoeg dit vaarseizoen! De eerste activiteiten liggen al weer achter ons en VKSJ evenementen vallen steeds meer samen andere evenementen, dat wil zeggen VKSJ schippers worden met hun klassiek schepen uitgenodigd bij deze evenementen en krijgen daarbij vaak vrijstellingen variërend van gratis ligplaats tot en met culinaire verwennen. Mooiste voorbeeld is natuurlijk het samenvallen van de VKSJ verjaardagstocht en de 100 jaar Zuiderzeewet festiviteiten, nu zelfs uitgebreid met een koninklijke vlootshow. Voor alle VKSJ evenementen kunt u zich aanmelden via de VKSJ website (eerst inloggen), bij de andere evenementen is digitale aanmelding ook de gebruikelijk weg. Zie ook de aanvullende informatie in de Scherp Gesneden en de VKSJ Nieuwsbrief.

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

- |   |   |
|---|---|
| • <b>7, 8 juli</b><br>Meet & Greet, Schokkerhaven | • <b>15, 16 september</b><br>Sluiting wedstrijd VKSJ, Hoorn |
|---|---|

### Andere (niet VKSJ) evenementen in de planning:

- |  |  |
|--|--|
| • <b>14 en 15 juli 2018</b><br>Almelose Havendagen                 | • <b>17-19 augustus</b><br>Flevorace               |
| • <b>27 t/m 29 juli 2018</b><br>Havendagen, Aanloophaven, Zeewolde | • <b>24, 25 aug</b><br>24 uurs, Medemblik<br>..... |

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.

Graag ontvangen we kopij en foto's van de leden. Restaurants (n.b.: restauratieprijs!), wedstrijden, 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: Op het Braassemermeer

## VAN DE REDACTIE

Een Scherp Gesneden goed gevuld met zeilavonturen. De Cape to Cape feuilleton wordt nu met deel 4 afgesloten, Zuid Afrika is bereikt! André Olgers bedankt dat je met jouw levendige verhalen en prachtige foto's ons meegenomen hebt op deze reis. Met zijn belevenissen met 'Starnakel' zorgt Marco van de Werf voor invulling van Europese zeilavonturen, met alles wat daar technisch en persoonlijk bij komt kijken, we hopen nog veel met hem mee te mogen zeilen. Uit de VKSJ bibliotheek weer een 'Bestevaer' reis eind jaren zestig, sommige dingen zijn veranderen maar het echte zeilen helemaal niet!

Verder het concept 'boatsharing', de lasten en de lusten van een schip delen, de ervaringen met de praktijk van de Hakahala worden gedeeld, mogelijk ook een idee voor ander VKSJ schepen ...

Het seizoen is weer begonnen, dus is er ook weer een lekker Boordrecept verzorgd door Kees van Aalst en de natuurlijk ook de vaste rubrieken Bestuursseinen en Nieuwe Leden.

Nu we weer lekker kunnen zeilen ziet de redactie uit naar verslagen, impressies, foto's van reizen, evenementen, en ander wederwaardigheden van de VKSJ schepen! Zo ook technische informatie of andere know-how die men wil delen met de leden, kennis opgedaan bij restaurants (denk aan de Restauratieprijs!), reparaties, onderhoud en verbeteringen.

De redactie wenst u allen een heel fijn seizoen met veel lees- en vaarplezier!

Marjan van Meelis  
Sjoerd Bleeker

## Inhoud

Bestuursseinen	4
Uitgereikte VKSJ prijzen	6
De nieuwe VKSJ regio indeling	7
Pinksteren Enkhuizen & Braassemermeer	8
Uitnodiging Almelose Havendagen	9
Nieuwe Leden	10
'Starnakel' op wereldreis, deel 2	13
Bootsharing Hakahala	17
Cape to Cape 4, laatste deel	18
Uit de VKSJ bibliotheek; journaalverhaal van de Bestevaer	23



## Harry Posthumus Grafische Producties

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

### Druk met design

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

# Bestuursseinen

## Van de Voorzitter

### Algemene Ledenvergadering

Vanuit het bestuur is weer veel te melden. Allereerst hebben we de jaarvergadering weer achter de rug. Langs deze weg wil ik mijn waardering uitspreken richting alle leden die de moeite hebben genomen om aanwezig te zijn en mee te denken over welke kant we op willen met de vereniging. Dat de vergadering unaniem voor de continuatie met onze koepelorganisatie Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) gestemd heeft, geeft aan dat het draagvlak voor het erfgoedbeleid van dit bestuur goed zit. Dat voelt goed!

Wat ook goed voelt is dat de vergadering unaniem Maarten Lampe heeft benoemd tot erelid van de VKSJ. Vele jaren is of was Maarten als vrijwilliger actief in de toelatingscommissie, de ratingcommissie, de meet-commissie, enz. Niet voor niets wordt de VKSJ-rating ook wel de Lampe-rating genoemd. Daarnaast is Maarten voor velen een vraagbaak voor eenieder die geïnteresseerd is in historische schepen, leden en belangstellenden. Dat erelidmaatschap is dik verdiend dus!

### Netwerk Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland

De VKSJ is een geweldige vereniging, waar we veel moois mee kunnen bereiken. Natuurlijk zitten we in een periode van krimp in de pleziervaart, als gevolg van de vergrijzende samenleving. Het bestuur ziet het als taak van de vereniging om te zorgen dat onze klassieke scherpe jachten zo goed mogelijk door deze periode van krimp komen. Bredere erkenning voor de waarde van het klassieke scherpe jacht zal daarbij helpen.

Daarom zijn we bezig om een tweetal aspecten van onze vereniging voor te dragen voor de Netwerk Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland (een voortvloeisel uit de Nederlandse interpretatie van de UNESCO Conventie ter Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed), te weten:

- *Het wedstrijdzeilen met klassieke scherpe zeiljachten;*
- *Het aloude specifieke ambacht en vakmanschap voor het bouwen en repareren van klassieke scherpe jachten.*

Mocht u dus ooit een koper voor uw boot zoeken, onthoudt dan dit: het vele klussen aan uw boot is niet veel gedoe en lastig, maar juist de instandhouding van cultureel-immaterieel erfgoed, wat ook nog eens plezierig kan zijn. Samen met de status als Varend Erfgoed, en de vele voordelen daarvan, moet dit leiden tot een betere positie in een krimpende markt.

### Nieuwe Zaken

Intern voeren we ook verbeteringen door. De vereniging heeft een nieuwe regio-indeling gekregen. Waar we eerder vier regio's hadden hebben we nu vijf regio's en zeven vaargebieden. De drempel om deel te nemen aan VKSJ-activiteiten moet daarmee een stuk lager komen te liggen, en hopelijk inspireert het u om elkaar eens in de buurt van huis of boot op te zoeken en iets te organiseren. Zie het artikel verderop in de Scherp Gesneden met de regiokaart en de verdere toelichting over de nieuwe VKSJ regio indeling.

Verder zijn we bezig met de continuatie van de vereniging te borgen. Kennisbehoud op het vlak van procedures, het vastleggen van "best practices", gemaakte afspraken, enz. moet ervoor zorgen dat onze vrijwilligers niet steeds het wiel opnieuw hoeven uit te vinden en een eenvoudig overzicht hebben van hoe de vereniging in elkaar steekt en draait. Langs deze weg zoeken we ook nieuwe vrijwilligers die het bestuur willen ondersteunen in het uitvoeren van haar missie. Wie iets voor de vereniging wil doen, landelijk of regionaal, kan mij mailen op het onderstaande adres.

### Nieuwe Omgevingswet

Tot slot nog een belangrijk onderwerp vanuit de FVEN om aan te kaarten: in 2021 wordt de nieuwe omgevingswet ingevoerd. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving op het terrein van water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed tot één wet. Nieuw is dat mobiel erfgoed ook meegenomen wordt. Gemeenten zullen dus in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met Varend Erfgoed. Het bestuur zal zich nog moeten buigen over de vraag hoe de belangen van de VKSJ zo goed mogelijk te behartigen binnen de zojuist geschetste ontwikkeling; de FVEN doet in ieder geval haar best voor de belangen in van het Varend Erfgoed in het algemeen. Vaststaat dat door deze ontwikkeling de VKSJ relevanter wordt dan ooit tevoren. Het is daarom belangrijk dat we met z'n allen de schouders onder onze vereniging zetten! De kansen zijn legio...

Freddie Kuiper  
voorzitter@vksj.nl

(Vragen, tips en/of opmerkingen worden gewaardeerd!)

# Bestuursseinen

## Van de Secretaris

Inmiddels is het vaarseizoen al een heel eind op streek. Het weer is zelfs helemaal in zomerse doen! Met een warm voorjaar net als vorig jaar, volgt er zoals het er nu uitziet wel een mooie zomer met veel vaarbare dagen....

Het is alweer drie maanden geleden dat we onze ALV hebben gehouden: en zoals aangekondigd in de vorige Scherp Gesneden blik ik daar in dit nummer even op terug ten behoeve van de leden die er niet bij aanwezig waren. Ik zal niet de volledige notulen met u doornemen maar een paar punten eruit lichten.

### Toekomstvisie en organisatie VKSJ

Het bestuur heeft in een presentatie van de voorzitter haar toekomstvisie geschetst en de vergadering gevraagd naar haar mening daarover. De nieuw voorgestelde regio-indeling voor de organisatie van evenementen, is door de leden aangenomen. In een levendige discussie werd duidelijk dat voor de aanwezige leden over een aantal zaken meer informatie nodig was dan die nu in kort bestek werd gegeven of dat men het onderwerp eerder aangeleverd had willen hebben, bijvoorbeeld het al dan niet laten uitvoeren van een externe evaluatie, een nieuw redactie statuut en een up-date van het huishoudelijk reglement. Het bestuur neemt alle inbreng ter harte en gaat hiermee aan de slag.

### Erelidmaatschap

Verder een vrolijk stemmende mededeling: op de vergadering is per acclamatie een nieuw erelid benoemd: Maarten Lampe is beloond voor zijn inzet in met name de toelatingscommissie, maar ook voor alle andere hand- en spandiensten die hij voor de vereniging heeft verleend in de loop van de jaren. Zoals bijvoorbeeld voor het vaststellen van de ratingen van de schepen die wedstrijden varen. Persoonlijk geniet ik elke keer weer van zijn bloemrijke toelatingsrapporten bij de nieuwe leden. Bloemrijk, maar ook to-the-point en met een grote historische kennis van al de klassieke varende schoonheid die we op onze wateren kunnen aanschouwen. U ziet het werkt aanstekelijk.

### Archief Scherp Gesneden

Op de ALV, en nu ook nog weer hier, doe ik als secretaris de oproep aan met name de oudgedienden bij de VKSJ om te kijken in hun eigen archief of zij nog exemplaren van de Scherp Gesneden hebben liggen. Van alle bewaard gebleven

exemplaren van de Scherp Gesneden's of Nieuwsbrieven is een summier database aangelegd, waarmee op basisgegevens zoals schrijver, naam en onderwerp teruggezocht kan worden op artikelniveau. In het archief wat nu bij de secretaris ligt ontbreken nog de nodige nummers, voornamelijk uit de begintijd van de vereniging. Neemt u a.u.b. contact op met de secretaris (secretaris@vksj.nl) wanneer u nog de in het archief ontbrekende exemplaren heeft, deze kunnen dan worden gedigitaliseerd en op de site gezet, gekopieerd en opgeslagen in het archief.

### Toelatingsbeleid

De kwestie van het al dan niet toelaten van polyester klassiekers is ook deze ALV uiteraard weer ter sprake gebracht. Bij gebruik van het spreekrecht werd aangekondigd om op de volgende jaarvergadering dit, sinds 2012 ingestelde en destijds door de leden goedgekeurde, beleid opnieuw in stemming te brengen en de dan aanwezige leden op de ALV te vragen het terug te draaien. De motivatie hiervoor is ook te lezen op het forum op de site. Er speelden weer emoties op na het voorlezen van dit stuk, het blijft jammer genoeg een veenbrand die op elke ALV weer oplaait, maar het bracht de ALV ook weer terug bij de opinies over toekomstvisie, de bestaansgrond in een krimpende markt, relaties binnen de FVEN, etc. Alleen daarom zou een (externe) evaluatie uitgevoerd moeten worden.....

### Prijzenregen

De ALV is afgesloten met een prijzenregen voor VKSJ wedstrijden, evenementen en activiteiten, zie verderop in de Scherp Gesneden het overzicht en foto's van de uitgereikte prijzen. Gelukkig kunnen we elkaar dit seizoen ook weer meerdere malen ontmoeten op het water bij een keur aan evenementen en wedstrijden, al dan niet door onszelf georganiseerd. Iedereen is daar natuurlijk van harte voor uitgenodigd, zie de agenda op de VKSJ website, in de VKSJ Nieuwsbrief en in dit nummer van de Scherp Gesneden. We hopen de leden van de vereniging daar te treffen in hout, staal, polyester of ferro-cement en verder iedereen die hiervoor belangstelling heeft!

Theo van der Werf  
secretaris@vksj.nl

# Prijzenregen op de Algemene ledenvergadering VKSJ

## Uitreiking van de VKSJ prijzen voor 2017

### Restauratieprijs 2017



De Restauratiecommissie reikt, bij monde van Hugo Kroeze, de Restauratieprijs voor 2017 uit aan dhr. J.C. Bernsen, eigenaar van de Gladoor.



De Restauratieprijs wordt met dank ontvangen door de Gladoor eigenaar, waarbij hij memoreert dat het een doorgaand project bleek te worden nadat hij enige jaren geleden met de restauratie begon. Een bekend verschijnsel voor de meeste aanwezigen.

### Wedstrijdbekers 2017



Klaas Troost maakt namens de Wedstrijdcommissie de eindstanden bekend.



Argo Navis in de prijzen



De eigenaren nemen, voor zover aanwezig, de prijzen in ontvangst.

### De Wedstrijdcommissie maakt de volgende eindstanden over 2017 bekend:

- De Pinkstercup Aalsmeer: is reeds uitgereikt aan Bob de Koning
- Scaldis cup: wordt niet uitgereikt
- Willem Fortuyn cup: 1. La Segunda 2. Fladderak 3. Porzana Carolina
- G.A.S. Jongeneel cup: 1. Carmagnole 2. Stormmeeuw 3. Sarcelle II
- Challengecups: 1. Carmagnole 2. Argo Navis 3. Fladderak

### Prijs van Verdiensten

De Prijs van Verdiensten wordt namens de leden door het VKSJ bestuur postuum uitgereikt aan **Pedo de Wit**.

### Zeemanschapsprijs

Wordt niet meer toegekend. Het bestuur bedankt Cora Jousma voor haar inzet in de afgelopen jaren bij het toekennen van deze prijs.

# De nieuwe VKSJ regio indeling

## Vijf regio's en zeven vaargebieden

### Inleiding

De vereniging heeft een nieuwe regio en vaargebied indeling, zie bijgevoegde kaart. Waar we eerder vier regio's hadden hebben we nu vijf regio's en zeven vaargebieden. De zeven vaargebieden zijn de wateren in de vijf regio's plus de Waddenzee en de Noordzee.

De nieuwe VKSJ indeling in regio's en vaargebieden is aangenomen op de ALV in maart, en er kan nu mee gewerkt gaan worden. Dat betekent onder meer opgave mogelijkheden creëren op de VKSJ website om per regio of per vaargebied aan te melden voor evenementen en activiteiten. Zo kunt u per regio of vaargebied een uitnodiging krijgen voor activiteiten en kennismaking.



De nieuwe VKSJ regio en vaargebied indeling

Ook zijn er vrijwilligers nodig die de activiteiten in de regio en vaargebieden gaan organiseren, maar dat spreekt voor zich; vele handen maken in dit geval licht werk: geef u vooral op bij de voorzitter. We beginnen in ieder geval klein: het organiseren van een kennismakingsborrel ergens in een lokale kroeg, om eens nader kennis te gaan maken.

### Activiteiten in Regio of Vaargebied

Activiteiten in de regio vinden op het droge plaats, zoals werf- en museumbezoeken, workshops, lezingen of kennismakings- en netwerkborels. In de vaargebieden vinden activiteiten plaats als: deelname aan regionale zeilwedstrijden (zelfgeorganiseerd of bij een externe organisatie), toertochten, meet- and greets, deelname aan lokale nautische evenementen, enz.

Landelijk blijven we de vier cardinale VKSJ-evenementen organiseren, te weten: de "Openingstocht" met de Pinksteren, de "Verjaardagtocht" op of rond de langste dag van het jaar, de "Sluitingstocht" in het naseizoen en 's winters de "Nieuwjaarsborrel". Deze vinden plaats in de regio of het vaargebied midden op een landelijk goed bereikbare plek, en waar mogelijk in samenwerking met andere organisaties met oude schepen.

### Aanmelden voor meerdere regio's en vaargebieden!

Als lid kunt u in de toekomst opgeven in welke regio's u actief wilt zijn op het droge en in welke vaargebieden u in VKSJ verband wilt deelnemen aan activiteiten. Leden kunnen zich aanmelden voor meerdere regio's en vaargebieden! De drempel om deel te nemen aan VKSJ-activiteiten moet daarmee een stuk lager komen te liggen, en hopelijk inspireert het u om elkaar eens in de buurt van huis of boot op te zoeken en iets te organiseren.

Hartelijke groet, Freddie Kuiper, voorzitter@vksj.nl



JACHTWERF: NIEUWBOUW, REPARATIE, RESTAURATIE VAN HOUTEN KLASSIEKERS  
EN JACHTHAVEN IDYLLISCH GELEGEN, PASSANTEN WELKOM

**GA KROES & ZN BOOTBOUWERS**

FRISEWEG 4 • 8267 AD KAMPEN  
TELEFOON 038-3312684/ 0641190821

E-MAIL KROESBOOTBOUWERS@GMAIL.COM

WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL

# Enkhuizen & Braassemmermeer

## Pinksteren met de VKSJ

Tekst en foto's: Marianne de wit, Jan Koppen, Bernard Richon

### Enkhuizen

In Enkhuizen kwam de VKSJ bijeen en hadden ook een buitengewoon gezellig weekend. De bijeenkomst was dit keer in de prima toegankelijke Buyshaven, waar de schepen samen met de Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten (BKPJ), ook wel Polyclassics genoemd, lagen afgemeerd. Twee wedstrijden "gevaren" (lees: gedobberd) waarvan 1 met de BKPJ. Net als voorgaande jaren werd er ook deze keer weer samen met de BKPJ gebarbecued, waarbij men gebroederlijk door elkaar heen zat. Geen aparte tafels meer, en lekker gegeten en gezongen. Bij de BKPJ is er namelijk iemand die altijd zijn ukelele (moeilijk woord zeg) mee heeft. Onze Wim Groot kan de volgende keer niet achterblijven met zijn trekzak! Naast de negen boten met hun bemanning waren er deze keer twee leden die met de auto kwamen. Dat juichen we toe! Samen met de acht boten van de BKPJ een aardig gezelschap. Het opgeklarde schitterende weer maakte de bijeenkomst tot een feestje.



Startschip met Henri Bos



Het automatische tijdmetersysteem met gekoppelde luchthoorn

Gevecht om de tweede en derde plaats

### Braassemmermeer

Op het Braassemmermeer werd er dit jaar een mini-regatta van twee dagen gezeild waarbij we gastvrij ontvangen werden in de jachthaven aldaar. Van de VKSJ waren er veel trouwe deelnemers, waarbij er zelfs leden helemaal vanuit België over kwamen. Zaterdag was werken geblazen op de schepen door de vaak wisselende en wegvallende winden tijdens de wedstrijd. Een grootse barbecue werd snel geregeld en vond plaats bij de werf van de familie Van Dam. Tijdens het roosteren van het vlees, onder genot van een drankje en accordeonmuziek werden alle fouten en foutjes van het zeilen tijdens de wedstrijd



Uitgebreide prijzentafel

nog eens doorgenomen. Dat leverde een hoop mensen op die ineens langskwamen - zeer gezellig. De wedstrijd op zondag was een stuk rustiger, pas op het laatst kwam er een zeer dun windje opzetten. Alle actieve handjes van de leden in combinatie met het mooie weer maakte de mini-regatta tot een zeer geslaagd evenement, waarbij er zelfs prijzen gewonnen werden.



De Argo Navis aan kop



Gastvrije jachthaven



Goed regatta weer



Schoonheden aan de steiger

## Almelose Havendagen zijn terug!

### Uitnodiging VKSJ voor Almelose Havendagen 14 en 15 juli 2018

Almelo Events gaat dit festival de komende jaren weer organiseren nadat de "Almelose Havendagen" in 2007 voor het laatst plaatsvonden. Waren het in het verleden 4 dagen; nu zijn het 2 dagen, waarop ze dan ook wel willen uitpakken met veel activiteiten voor zowel schippers van historische vaartuigen als bezoekers op en langs het water in de Almelose binnenstad. Tijdens het gehele evenement wordt door de organisatie gezorgd voor Bewaking. Bemanningen/schippers van historische vaartuigen krijgen beide dagen een gratis ontbijt, gratis entree bij het Stads museum, gratis entree Bolletjemuseum en kortingen bij de winkel van Bolletje op een high tea en kopjes koffie. Uiteraard betalen de schippers geen liggeld voor de dagen dat ze in Almelo verblijven.

#### Activiteiten zaterdag 14 juli 2018, aanvang 10.00 uur tot 23.00 uur.

Op de kade bij de historische boten is een Ibiza markt (lifestyle, fashion, jewels, geïnspireerd door de hippie-markt op Ibiza) met tussen de 30 à 40 kramen. Shanty-koren uit Almelo en omgeving en Nordhorn (Duitsland) geven elk uur tot 17.00 uur een optreden, daarna treedt een big-band op tot 23.00 uur (podium bij horeca-terras). In het stukje haven voor het Gemeentehuis worden waterpolo-wedstrijden gehouden tussen verenigingen uit Nederland en Duitsland. Er is een kinderpaviljoen waar jonge kinderen bezig worden gehouden door een team vrijwilligers; voor oudere kinderen worden er spelen op het water georganiseerd. Op de kade voor het gemeentehuis komt een groot horeca-terras met een aantal food-trucks. In het water worden demonstraties gegeven door de Almelose Modelbotenclub en door de duikers van Duikvereniging Galathea. Tussen de "Java" brug en "Eiland"brug varen de Almelose Praam en een Zomp uit Enter en een Zomp uit Gramsbergen om bezoekers van het festival een gratis boottochtje te bezorgen.

#### Activiteiten zondag 15 juli 2018, aanvang 11.00 uur tot 17.00 uur.

Ibiza markt (zie boven), 3 verschillende bands treden op (o.a. een Salsa band), Kinderpaviljoen, waterspelen voor oudere kinderen. Horeca-terras met food-trucks, Verschillende sportactiviteiten op/in het water, gedacht wordt aan kano-, of roei-wedstrijden. De Zompen en de Praam varen weer tussen beide genoemde bruggen.

#### Aanmelden

Eigenaren van historische boten die het leuk vinden om naar Almelo te komen voor het Havenfestival verzoeken wij om uiterlijk vrijdag 13 juli aan te komen.

Aanmelden kan via de website van Almelo Events of bij Lex Sloet, 06-38039665, l.sloet@hotmail.com onder vermelding van lengte, breedte, diepgang, naam van de boot.

#### Havenfestival Almelo Events

Lex Sloet • Tel: 06-38039665 • Mail: l.sloet@hotmail.com

# Nieuwe Leden

## Beoordelingsrapport Johanna

Van dit bijzondere schip vinden wij een prima beschrijving in het VKSJ-boek *"Klassieke Zeiljachten; Schoonheid uit het verleden"* op pagina 95.

Feitelijk hoeven we daar niets aan toe te voegen: elke VKSJ-er heeft dat boek al in de kast staan.

Echter: wel belangrijk is je te realiseren dat je een 'Maurice Griffiths' als stipje aan de horizon al binnen een halve seconde herkent, terwijl je zelfs voor een 'William Fife', een 'Charles Nicholson', 'Herreshoff' of een 'Anker' er minstens twee secondes éxtra voor nodig hebt.

Sleutelwoorden voor een beschrijving van deze boot zijn:

toerzeilen, droogvallen, ondieptes, gebruiksgemak; maar nog belangrijker zijn de in dit verband onvertaalbare begrippen als "homeliness" en "cosy interior". Bij de eerder genoemde namen van illustere ontwerpers zie je in je geest hun jachten te midden van zware wolken buiswater opkruisen; bij een 'Griffiths' zie je zijn jachten eerder voor anker in een stille kreek bij avondlicht voor de geest, waarbij de eigenaar zittend in de kuip Maurice Griffiths boek *"The Magic of the Swathways"* leest.

Het heerlijke van een "Griffiths" is dat ze nóóit een wedstrijd winnen. Dat kunnen ze niet, want daar doen ze gewoon nooit aan mee, simpel.

Het 'Kylix'-ontwerp heeft een "raised deck" oftewel een bakdek; heerlijk gewoon: ineens een zee van ruimte binnen, en je kan min of meer zittend naar buiten kijken. En hebben we éinig idee hoe lekker je met die mooie vaste buiskap uit de wind en in de zon zit? Dat heeft geen éneke 'Fife'!

Nee, we laten het niet merken natuurlijk, maar heimelijk benijden we de eigenaar van deze verbazend leuke boot best wel een beetje, en kijken die boot wat langer dan gebruikelijk na, of lopen er in de haven nog een keertje extra langs...

### De beoordeling

De onderhavige boot is een levend stuk historie uit een inmiddels al weer vervlogen tijdsbestek van genieten van rust en ruimte, schone lucht, en een stilte; een tijd die helaas nooit meer terugkomt..... De engelse vertaling voor het woord 'sehnsucht' is 'yearning'. Maurice zou het gebruik van beide woorden niet erg gevonden hebben.

Juist om de in de 'beschrijving' genoemde feiten verheugen we ons dat de Johanna weer in de VKSJ bijgeschreven wordt. Namens de toelatingscommissie, *Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter*

# Beoordelingsrapport Prima Nonna

### Beschrijving

Wij beginnen met een algemene schets van de ontwikkelingen in de jachtbouw in Nederland in de 50er en 60er jaren. De stalen S-spant/rondspant had zijn grootste succes kort na de oorlog tot ca. de zeventiger jaren. Het waren kostbare schepen. De bouw is immers erg arbeidsintensief. De spanten waren van hoekijzer en later van plaatstaal gemaakt. Ze werden met de hand geklopt en gecontroleerd op een spantenvloer (schaal 1:1). Daarna opgesteld en uitgestrookt en vervolgens werden de huidplaten aangebracht. In de begin jaren werden de huidplaten met de hand op zand in de juiste vorm geklopt en daarna met elektrode aan beide zijde – dus elektrisch – gelast. Aan de buitenkant werden de lassen afgewerkt door middel van hakken met een platte beitel of slechte amaril slijpsteen machines. In de begin periode werkten de scheepswerfjes in oude en tochtige schuren er werd zelfs in de openlucht gebouwd. Mede hierdoor waren de stalen S-spanten zeer kostbaar, waardoor ze alleen weggelegd waren voor de beter gesitueerden. Later ontwikkelden de bouwers dan ook de stalen knikspant. Deze waren veelal minder elegant maar ook goedkoper, waardoor ze

aantrekkelijk waren voor toch een grote groep watersporters. De lastechniek werd sterk verbeterd, profiel- en plaatwalsen kwamen er, maar ook de arbeidsomstandigheden werden verbeterd. Een werf die in deze ontwikkeling opviel was de Van Waveren Scheepswerf "De Leede" in de Lier. Heel lang hebben zij hun schepen geklonken. De reden daarvoor was dat men niet kon lassen, omdat de elektriciteitsvoorziening niet zwaar genoeg was.

De Nederlandse jachtbouw kwam destijds tot grote prestaties, wat ook in het buitenland de aandacht trok. De bekende Engelse jachtontwerper Alan Buchanan kwam naar Nederland met zijn ontwerp "Brabant" klasse. Hij contracteerde een groot aantal werven om zijn ontwerp in staal te bouwen. De Koninklijke Beijnes fabriek in Beverwijk was een van die werven.

Rond 1970 kwamen de polyester schepen meer en meer in opkomst. Het succes hiervan was overweldigend en niet meer te stoppen, de staalbouw verdween (bijna) maar daarmee verdwenen ook de vakmensen. De oorzaak daarvoor was gelegen in het feit dat een groot aantal heel goede ontwerpers

die reuzenstap maakten. Pioniers aan de bouw- en ontwerpkant waren Van Der Stadt (Stern, Pionier, Randmeer), Van Hoëvell (Oranje Bloesem), Rhodes, Trip (Trip Lentsch), Draaijer en vele anderen.

### De Prima Nonna een ontwerp van Theodoor Gillessen:

Theodoor Gillessen geboren 31-10-1921 te Haarlem, bouwde in zijn jeugd met zijn vader al verschillende kleine bootjes. Later zette zich dat voort in het ontwerpen van scheepjes voor vrienden en nam hij ook deel aan ontwerpwedstrijden. Nadat hij o.a. op de tekenkamer bij de Merwede had gewerkt, waar hij delen van zeeschepen tekende, begon hij in 1961 in Vleuten als zelfstandig jachtarchitect. Het aantal zeiljachten van de hand van Theo Gillessen is beperkt, hij ontwierp meer vletten, kotters en rondspant motorschepen.

Zijn zoon Matthijs Gillessen heeft een Gillessen zeilboot gehad met de naam: Anti-Vries.

Hij schat dat er van dat ontwerp tussen de negen en twaalf zijn gebouwd, waarvan er nu nog vijf in Nederland rondvaren. In de Waterkampioen vinden we wel enige gegevens over Gillessen boten.

<b>Bouwjaar 1959</b>	Naam?	7.38m x 2.34m x 1.10m gebouwd bij Beijnes.
<b>Bouwjaar 1960</b>	Spirit	7.35m x 2.33m x 1.05m gebouwd bij Beijnes.
<b>Bouwjaar 1962</b>	Anti-Vries	7.45m x 2.45m x 1.20m 2.8 ton gebouwd in Haarlem.

*Koninklijke Beijnes Fabrieken van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes was opgericht en gevestigd te Haarlem in 1838 tot 1950. Daarna verplaatst naar de nieuw gebouwde fabriek Beijnes te Beverwijk 1950-1963. In het begin leek het daar goed te gaan maar de productie van treinen, trams en autobussen hield op. Naarstig werd naar ander werk gezocht. En overgegaan op het assembleren van Volvo personen auto's de bekende Katterug en Amazon. Daarna werd overgegaan op zeilboten de "Brabant" klasse van Buchanan, en de bekende motorboot de "Waterland kruiser" in opdracht van fa. Joosten uit Amsterdam en nog enkele boten van Theo Gillessen. In 1963 sloot Beijnes ook hier zijn deuren. Hoogovens IJmuiden kocht de Beijnes hallen voor opslag en groot onderhoud van hun Locomotieven en stopte in 1980. Daarna werden er diverse fabriekshallen gesloopt de grote hal werd verbouwd daar zit nu PRAXIS in.*

~~In 1950 sloot de fabriek Beijnes in Haarlem haar deuren. Daar werkte ene Willem van Est als lasser en na de werfsluiting koos hij voor een eigen bedrijfje in de jachtbouw samen met Toon Verdonk, destijds plaatwerker bij de Scheepswerf Stapel te Spaarndam. Ze kwamen terecht in de werfschuur bij de boerderij van boer Gijs Warmerdam aan de Lagedijk te Penningsveer, daar was ook een klein haventje bij. Van de oude werfschuur gingen de casco's per lorrie over het smalspoor de dijk over naar de sloot met het haventje dat in verbinding stond met de Mooie Nel. Willem van Est heeft in het allereerste begin stalen kano's gemaakt voor de verhuur. Dat was geen succes, er was slecht mee te kanoën. Zijn eerste~~

opdracht was een kleine motorboot, de tweede opdracht was een zeilboot namelijk de "Dirkje", een schip van negen meter lengte. De huidplaten van de Dirkje zijn met de hand op zand geklopt en elektrisch gelast. De bouw van de Dirkje was een geweldig oefenobject voor de bouwers. De ontwerp oplossingen die door de oude heer Munter zijn aangegeven en ook door de werf zijn uitgevoerd maakten dat de kwaliteit van de Dirkje bovenmatig waren. De navolgende schepen hebben hiervan ook zeker geprofiteerd.

~~*Jachtbouw Willem van Est te Penningsveer was een echte cascobouwer. Er zijn vele stalen casco's gebouwd, hoofdzakelijk motorboten - zelfs in series- van bekende ontwerpers zoals Theo Gillessen. De werf is waarschijnlijk in de zeventiger jaren gestopt. De boerderij/werf van familie Gijs Warmerdam is gesloopt. Als laatste getuigen van de werf ligt er nog een "Betonplaat" met een stukje smalspoor erin gegoten t.b.v. het te waterlaten van de casco's. Ook zijn er nog enkele kleine bunkertjes.*~~

Bij de VKSJ zijn nu drie zeilboten bekend van deze werf aan de Lagedijk te Penningsveer:

Dirkje	bouwjaar 1951-1952	8.85x2.35x1.50, ontwerp Jonas Kwaak/Maarten
<b>Porzana Carolina</b>	bouwjaar 1955	8.48x2.67x1.15, ontwerp Baron van Hoevell.
<b>Prima Nonna</b>	bouwjaar 1964	7.50x2.50x1.20, ontwerp TH Gillessen.

### De beoordeling

De Prima Nonna ziet er goed en verzorgd uit. Zoon Matthijs Gillessen heeft op zo'n zelfde type boot nieuwe zeilen gezet. Hij meldt in 2006: *"Het is een rustig en stabiel scheepje met een gewicht van 2,8 ton. Zij haalt onder gunstige omstandigheden op De Kaag een snelheid van 6 knoop."* De Prima Nonna is een goed voorbeeld van een kajuitzeilboot in uit de 60er jaren die met elkaar in belangrijke mate het aanzien van de Zeilsport in Nederland bepaalden.

Wij heten de Prima Nonna en haar bemanning van harte welkom bij de VKSJ.

Wij zien de heer Cees de Groot met zijn schip Prima Nonna graag op onze evenementen verschijnen.

De Prima Nonna wordt ingedeeld in de Classic Historical klasse van de VKSJ.

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

# Beoordelingsrapport Thetis

## Beschrijving

Na enig zoekwerk in het VKSJ archief vonden we een zelfde type Lemstra Zeekruiser als de Thetis namelijk een zusterschip van de La Segunda en ook nog van hetzelfde bouwjaar 1960. De Lemstra Zeekruisers zijn schepen die komen van de tekentafel van H. Lemstra. De Lemstra Zeekruisers werden gebouwd in 26-, 28- en 31 voets uitvoering. Er kon

snel. In R.O.R.C. wedstrijden zeilden Zeekruisers regelmatig in de prijzen.

Terug nu naar de Thetis, zo te zien een net en goed onderhouden exemplaar, gebouwd bij een werf met een uitstekende reputatie. De foto's laten een inmiddels volledig



blauw geverfde romp en lichte opbouw zien. De romp is voorzien van een stootlijst. Het originele stalen voorluik is vervangen door een houten klapluik, (of het stalen schuifluik is vervangen door een andere uitvoering?), maar wel voorzien van houten garage wat handig is bij regen of overkomend water. Opvallend is de aanwezigheid van een boegspriet. Wat zal daar de reden van kan zijn is de vraag, omdat dhr. H. Lemstra met de Zeekruiser een prima zeilend schip heeft ontworpen. Gelet op de oude foto van de Thetis was ze door de vorige eigenaar(s) al zo uitgerust. We zien overigens vaker dat het zeilplan wordt aangepast om loefgierigheid

gekozen worden voor een standaard- of toeruitvoering. De standaarduitvoering had een langere mast, een 7/8 tuigage en een diepgang van 1,35 meter. De toeruitvoering met kortere mast en een toptuigage stak 1,10 meter. Samen met de Lemstra Kustkruisers werden deze schepen in 1958 geïntroduceerd. Door de grote vraag in binnen- en buitenland werden Zeekruisers vaak in kleine series gebouwd. Dit hield de kostprijs binnen de perken. De Koninklijke Marine bestelde twee 26 voet Zeekruisers, de "Watergeus" en de "Falga" voor trainings-, toer- en race doeleinden. De verkoopbrochure van H. Lemstra vermeldt onder meer het volgende: "Het uitgangspunt bij het ontwerp is geweest, een schip te brengen met een maximum aan comfort en zeileigenschappen bij de kleinst mogelijke afmetingen en dus de laagste prijs!". Romp, dek, opbouw en kuip zijn van staal. Boven de waterlijn werd 3 mm staal gebruikt, onder de waterlijn 4 mm en voor kiel 5 mm. Voor de ballast werden beton en pondsoppen gebruikt. De kajuitingang is uit het midden aan SB gemaakt. Waarschijnlijk omdat er ook kiel-midzwaard uitvoeringen gebouwd werden. De inrichting is comfortabel en maximaal ruim, biedt stahoogte en vier royale slaapplekken. De zeileigenschappen worden als plezierig aangemerkt. Het schip zeilt hoog aan de wind, heeft een uitstekende trim en grote koersstabiliteit. Dankzij de zorgvuldig gekozen lijnen zeilt het schip verbluffend droog en is het zeer

te beperken. Er zijn dan 3 mogelijkheden: Of de giek wordt verkort, of de mast wordt verkort en het fractionele tuig wordt omgebouwd tot een top tuigage. Tenslotte is er de mogelijkheid om een boegspriet te zetten om de aangrijping van de fok naar voren te verplaatsen. Vaak wordt het effect tenietgedaan door een grotere genua te varen, waardoor het schip meer helling krijgt en dus weer loefgierig wordt..... Wij hebben zo onze twijfels over deze aanpassingen.

## De beoordeling

Los van wat kleine moderniteiten die het comfort aan boord ongetwijfeld zullen verhogen, is de Thetis een mooi schip dat qua vormgeving ruim voldoet aan de eisen die voor toelating gesteld worden. En hoe kan het ook anders. De combinatie van ontwerper en bouwer zijn immers ijzersterk. We heten daarom de heer Massy met zijn Thetis hartelijk welkom bij de VKSJ en hopen hem en zijn schip binnenkort op onze evenementen te kunnen ontmoeten.

Ontwerp- en bouwjaar van dit oer-Hollandse zeiljacht maken dat de Thetis wordt ingedeeld in de classic klasse van de VKSJ, waarbij de lijnvoering van de opbouw in relatie tot de romp het predicaat "historical" oplevert.

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

# 'Starnakel' op wereldreis

Tekst en foto's: Marco van der Werf

## Deel 2: Van IJmuiden naar Douarnenez

Vereningslid Marco van der Werf is op wereldreis met zijn 10.6 meter baron van Hoëvell 'Starnakel' en vaart daarnaast als 1e stuurman op de brik 'Morgenster', tevens werkt hij als ingenieur op een Zuid-Franse scheepswerf. Tijdens zijn wereldreis houdt hij een klein blog bij (<http://www.sailingboat.nl>) en voor Scherp Gesneden is hij gevraagd over zijn reis te verhalen. In Deel 2 kan hij na alle voorbereidingen samen met vriendin Anaïs en haar 'Manta-net' voor wetenschappelijk onderzoek onderweg, eindelijk op weg vanuit IJmuiden

### Op naar Boulogne

**7 juli 2017.** Vandaag vertrekken we naar Boulogne. De voorstellingen zijn goed en langzaam zeilen we langs de Hollandse kust. Tegen de avond komen we aan bij de Maasgeul en stomen, na contact te hebben gehad met de Verkeerscentrale, langs de Oceaanreuzen die dagelijks Rotterdam aandoen. Anaïs neemt haar eerste wacht en ik ga te kooi. Op de zeevaartschool leerde ik dat je tijdens je allereerste wacht de kapitein roept, dan weet hij dat als er echt iets is je dit ook doet. Anaïs hoeft mij niet te roepen. Ik staar naar het plafond en ben klaarwaker, elk geluidje, elke vreemde golf en ik sta weer aan dek. Het lukt me niet in slaap te vallen en ik voel met schuldig richting Anaïs. Ik vertrouw haar volledig, maar kijk haar constant op de vingers. Het lukt mij om de drang haar in de gaten te houden te onderdrukken en vier uur later port ze me voor de wacht. Het is middernacht en ik heb een beetje geslapen.

**8 Juli 2017.** Er staat een licht briesje, net genoeg om te zeilen en we kruisen langs de Zeeuwse kust. Tegen de ochtend staat de stroom tegen en de motor gaat aan om nog wat vaart te houden. De motor is nog niet geïsoleerd en maakt een

hels kabaal (staat nog op het lijstje...), zodra er genoeg wind staat gaat hij meteen weer uit. 'S middags komen we aan bij de zandbanken van Duinkerken, het begint lekker te waaien en ik steek een rif. We vliegen met stroom mee langs de betonkust van België, zo het beerputje van Frankrijk in. Gigantische fabrieken en centrales markeren het begin van Frankrijk. Aan het begin van de avond begint de stroom tegen te staan en we besluiten een getijstop te maken. Ten westen van Calais gaat het anker erin, we liggen in een soort kleine baai buiten de route van de scheepvaart. Het lood geeft 5 meter aan en

ik heb zin in een rustige nacht en gooi er 40 meter ketting in.

**9 Juli 2017.** Zo rustig was het niet. De wind draaide haaks op de stroom en we rolden de hele nacht. Ik haal het anker op en we tuffen richting Boulogne. In de verte zien we de kliffen van Dover, Anaïs maakt een Engels ontbijt om dat te vieren. Om 12.00 uur leggen we aan in de haven van Boulogne. "Weet je zeker dat we in Frankrijk zijn Marco? Ik zie alleen maar Nederlandse vlaggen!" Ik kijk voor de zekerheid nog een keer op de kaart. Meer dan de helft van de schepen in de haven is Nederlands en de andere helft bestaat uit een mix van Belgische en Engelse schepen. Anaïs kijkt teleurgesteld om zich heen en zoekt haar landgenoten. We blijven vier dagen in Boulogne. De stress van de laatste dagen heeft mij gesloopt



Anaïs hijst de Franse vlag



Zeilen boven Alderney

en het is tijd om wat anders te gaan doen dan alleen maar aan de boot te klussen. We wandelen door de natuur en drinken zelf gebrouwen bier bij een kasteel. Anaïs gaat op zoek naar een betere dobber voor de hydrofoon en we maken een geluidsfragment van alle herrie in de haven.

**12 Juli 2017.** De harde wind is gaan liggen en we besluiten te vertrekken. De stroom kentert over een uur, het is 150 mijl naar Cherbourg. Omdat er nog een redelijke bries staat heb ik twee raffen in het grootzeil gestoken en een in de fok. We hijsen de zeilen in de beschermd havenmond van Boulogne en zeilen naar buiten. Korte steile golven wachten ons op. De stroom staat tegen de wind in en het is een ware heksenketel. De golven breken onder ons en de giek gaat meerdere malen te water. Na twee uur wordt het rustiger en zeilen we met 7 knopen vaart richting Cherbourg. De volgende avond komen we aan. De laatste uren hadden we de stroom mee en precies tijdens de kentering gaat het anker erin naast de jachthaven. Samen met Anaïs neem ik de laatste weersvoorspelling door en we berekenen wanneer we moeten vertrekken om de stroom zo gunstig mogelijk te benutten. Het vertrek staat gepland voor de volgende ochtend, na de koffie.

13 Juli 2017. Om 10.00 uur haal ik het anker op en hijsen we de zeilen. Er staat een goede windkracht 4 uit het zuid-westen. Het plan is om boven Alderney langs te gaan richting Douarnenez. Starnakel klieft door de golven en voor het eerst sinds het vertrek geniet ik van het zeilen en van de reis!

## De overstek naar Douarnenez

We zeilen tot vlak aan de shippinglane en gaan daar bijliggen om een geluidsfragment op te nemen. Ik noteer alle schepen om ons heen terwijl Anaïs haar geïmproviseerde dobber met



Eerste dolfijnen

de hydrofoon overboord gooit. Tijdens het bijliggen verlijeren we langzaam en dit creëert een soort ruis op de hydrofoon. We horen de schroeven van de zeeschepen duidelijk en we dachten het gesnater van een dolfijn te horen. Anaïs haalt de fok weer over naar de ander kant en we zeilen scherp aan de wind boven Alderney langs. Na het eten gaat het wachtschema in. Anaïs



Chenal du Four, bekend om zijn mist



Dus, uitkijken geblazen ....

neemt de wacht tot middernacht en ik neem de wacht van haar over tot 04.00 uur. Toen Anaïs mij porde had ik redelijk geslapen. Het doet me goed dat ik eindelijk een beetje tot rust kan komen, alhoewel ik constant denk aan het oversteken van de Golf van Biskaie. Met slaperige ogen drink ik van de hete koffie die Anaïs voor mij heeft klaargemaakt en werp een blik op de navigatie computer. Ik wist dat de stroom hier sterk zou zijn, maar ik had niet verwacht achteruit te gaan zeilen. Starnakel vaart met een goede 4 knopen door het water, maar over de grond gaan we een knoop achteruit.

**14 juli 2017.** Ik schrik wakker van het MOB (man over boord) alarm op de marifoon en vlieg naar de kuip toe om te kijken of Anaïs in het water ligt. Verbaasd kijkt ze me aan terwijl het alarm op roodgloeiend staat. Anaïs ligt dus niet in het water maar wat is er dan aan de hand? Het alarm op de DSC marifoon is naar ons MMSI gestuurd en zover ik weet zitten er geen schepen bij ons in de buurt. Ik kijk op de AIS en zie dat de MOB vlak achter ons ligt! Maar hij gaat ook met de zelfde koers en vaart achter ons aan... Ik open Anaïs haar reddingsvest en zie dat het MOB alarm spontaan is afgegaan.

De dag verloopt vrij rustig. We zeilen tot aan de Bretonse kust

en motorzeilen later tegen de stroom in. De wind is gaan liggen en volgens de berekeningen moeten we de volgende ochtend ter hoogte van het Chenal du Four zijn om daar de stroom mee te pakken tot aan Douarnenez. Die nacht motoren we langs de Bretonse kust en worden getraakteerd op een prachtige vuurwerk show (14 juli, Nationale feestdag Frankrijk). In de ochtend wordt het volledig windstil en het begint mistig te worden, de oceaan deining voelt vertrouwt aan. Langzaam varen we het kanaal in. Ik heb een paar bakken koffie achterover geslagen en Anaïs geïnstrueerd wat te doen als er ineens een schip voor de boeg opduikt. We hebben bijna 4 knopen stroom mee en gaan veel te snel voor dit zicht. In de verte zie ik een paar andere schepen op de AIS, maar ik hoor en ruik een ander schip in de buurt. Vlak voor de boeg doemt een sportvisser boot met een oude tweetakt motor. Vrolijk zwaaien de mannen in de boot en later gaan ze weer vol gas de mist in. Knettergek. Die ochtend ontwijken we nog eens twee schepen waarvan een Frans zeiljacht dat we pas op 30 meter afstand zien en een andere visboot. Zodra er weer budget is koop ik een radar.

[Foto 10: Mist Channel du four. Bijschrift:]Chenal du Four, bekend om zijn mist

In het begin van de middag breekt de zon door en aan het eind van de middag leggen we aan in Douarnenez. Ik ben met de Morgenster tweemaal in Douarnenez geweest, maar heb nooit de tijd gehad om het hier eens goed te bekijken. Eenmaal was



Douarnenez

ik hier voor het zeilfestival 'Les Tonnerres de Brest' en een andere keer tijdens een reis naar Kaapverdië. Douarnenez is een prachtig stadje gelegen in een baai aan haar eigen golf. Veel zeilers wachten hier op goed weer voordat ze de Golf van Biskaje oversteken die berucht is om haar verschrikkelijke stormen en verraderlijke golven. Ons plan is om Biskaje in een keer over te steken en ik verwacht daar ongeveer 3 en een halve dag voor nodig te hebben. De traditionele route is om tot 10 graden west te varen om de gevaren van de baai te ontwijken. Ik kies er echter voor om in een lijn over te steken

naar La Coruna. De weersvoorspellingen zijn tot 5 dagen redelijk betrouwbaar en Starnakel kan hoog aan de wind zeilen. De weersvoorspellingen voor de komende dagen zijn slecht dus blijven we lekker in Douarnenez. Elke dag bestudeer ik de voorspellingen om de zogenaamde "weather window" niet te missen.

In Douarnenez zit het hoofdkwartier van TOWT (Trans Oceanic Wind Transport), de Franse versie van Fairtransport (Tres Hombres, Nordlys). We komen aan bij een klein gebouwtje dat tot de nok toe vol staat met rum, koffie en andere door zeilschepen vervoerde vracht. We kopen hier een fles rum en gaan langs het scheepvaartmuseum van Douarnenez. Ik ga graag langs musea en al helemaal als het om nautische musea gaat, maar het kan me momenteel niet boeien. De afgelopen tijd staat mijn leven alleen nog maar in het teken van schepen en ik heb zin om die fles rum op te drinken.

'S avonds komen er een paar oude polyester bootjes binnen die bevolkt worden door een groep alternatievelingen. Anaïs maakt een praatje met ze en even later zit er een groep zeilende hippies aan boord. Ik deel een paar zelfgebrouwen trippels uit en we vertellen over onze reis, het maken van geluidsfragmenten en het vangen van microplastics. We hebben een bont gezelschap aan boord dat zich inzet om discussie platformen te organiseren over het milieu en de politiek. Ze verplaatsen zich met een vloot afgedankte bootjes. We worden

uitgenodigd die avond met ze te eten, zingen en dansen.

Na 5 dagen wachten verbetert het weer zich. We vertrekken 21 juli om 12.00 uur s'middags. Ik verwacht de 350 mijl naar La Coruña in 3,5 dag te doen. Anaïs denk dat we er zeker 4 dagen over doen dus sluiten we een weddenschap af. De verliezer

betaald de tapas. Er staat nog een deining van minimaal 4 meter en de wind staat recht de baai in. Het is 30 mijl tot aan Point du Raz waarna we recht op La Coruña kunnen aansturen. Anaïs wordt zeeziek en het begint vreselijk hard te regenen, voor het eerst zie ik een dode dolfijn langs drijven, het arme beest drijft zo hoog op het water dat het wel een opblaas variant lijkt. Ik stel de windpilot af en bereid me voor op een lange wacht...

(Wordt vervolgd)



# Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

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



## 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](http://www.jachtwerfexwinkel.nl)

# Boot delen!

## Ervaringen met de Hakahala

Tekst en foto's: Jan Mateboer

Beste eigenaren van Klassieke Jachten, graag deel ik als VKSJ lid mijn ervaringen met met betrekking tot "Boot delen".

Ik ben de gelukkige eigenaar van Hakahala een klassieker (3th Rule) 6mR klasse. Hakahala heeft in 2008 de VKSJ restauratieprijs gewonnen. Het is fantastisch met zo'n schip te zeilen al is het spartaans, nat, loefgierig en zwaar om maar eens wat te noemen. Maar niet alleen het zeilen is zwaar ook het onderhouden van zo'n schip vergt het nodige uithoudingsvermogen.

Hakahala heeft een 3 tal seizoenen in de botenstalling gestaan om redenen van tijdgebrek en gezondheid. Toen mijn verzekeringsagent eens kwam kijken met een collega hebben ze mij overtuigd van bootdelen. Als snel hadden we een groepje van 6 a 7 koppen bij elkaar die allemaal het zelfde ideaal gemeen hadden, namelijk zeilen op klassiek. Deze "Vrienden van Hakahala" hebben in het verleden wel vaak zelf een schip gehad maar om bekende redenen dit van de hand gedaan. Natuurlijk blijft de liefde voor zeilen bestaan.

Deze Vrienden hebben nu tegen betaling van een klein bedrag toch de mogelijkheid en de beschikking over een schip.

Hakahala is door de aanpak van deze groep kaal gehaald en opnieuw in de blanke lak gezet. De laatste lagen zijn door een professionele spuitspecialist gedaan. Het resultaat was fabuleus. Na een seizoen 'trail en error' waarbij we met wisselende bemanning aan wat evenementen hebben deelgenomen staan we nu aan het begin van het nieuwe seizoen.



Tekening Hakahala



Hakahala

Deze winter hebben we nog wat dingen aangepakt zoals technisch onderhoud en willen we de boot geschikt maken voor Spinnakeren. We hebben (nog) geen officiële stichting voor het beheer maar gaan in goed overleg dingen aanpakken of een agenda opstellen voor het gebruik van het schip of deelname aan evenementen. Ieder lid, ook de schipper, draagt een vast bedrag bij, wat in de pot gaat. Uit die pot worden dingen als verzekering, liggeld en kleine investering betaald. Ook worden er promotionele zaken zoals zeilkleding gezamenlijk ingekocht. Dit ter versterking van de teamspirit die duidelijk aanwezig is. Zelf blijf ik eigenaar en voldoe de kosten voor het groot onderhoud. Hakahala wordt nu gebruikt in plaats van vaak ongebruikt in de box te liggen te wachten tot er eens tijd is. Er is een poule van bemanning, vrienden van de Vrienden van Hakahala ontstaan waardoor je altijd handjes aan dek hebt. Het zeilen wordt hierdoor een stuk lichter en prettiger. Door een groep whatsapp te gebruiken is de communicatie een stuk gemakkelijker geworden.

Iedere booteigenaar zal het beamen het is een hele opgave het schip bij te houden naast je normale werkzaamheden (drukke baan, familie, eigen huis). Ik kan alleen maar positieve dingen aandragen en kan het andere booteigenaren aanbevelen.

Jan Mateboer  
Mail: [jan.mateboer@celsus.nl](mailto:jan.mateboer@celsus.nl)  
Tel: 06-10921258

### Oceaanoversteek en Tristan da Chuna

Tekst en foto's: André Olgers

#### Oversteek over de zuid Atlantic

We vertrekken uit South Georgia voor de oversteek naar Tristan da Chuna en Kaapstad. Het is steenkoud, het sneeuwt en met weinig wind motorren we in noordelijke richting. Ik start mijn eerste wacht van deze oversteek 's nachts met de hondenwacht. Als ik opkom is het nog steeds rustig weer, de motor en topsails staan nog bij. In de loop van de avond is het wel opgehouden met sneeuwen en is de bewolking opgetrokken. Er staat een lage maan boven de horizon. Plots het blazen van walvissen, vaag zichtbaar in het maanlicht zwemmen drie vinvissen met ons op. Het blijft de hele nacht helder met een prachtig uitzicht op de sterren en de melkweg.

Deze eerste dagen hebben we voornamelijk lichte wind uit oostelijke richting, gevolg van de depressies die noord van onze positie, van west naar oost trekken. We moeten deze gordel oversteken om aan de noordzijde ervan de westenwind te vinden die nodig is om Tristan da Chuna te bereiken. Naarmate we verder opschieten in noordelijke richting, komen we onder invloed van de depressies en begint de wind langzaam toe te nemen tot we met een stevige oosterwind 8 Bft en een onstuimige zee langzaam noordwaarts kruisen.

Ik loop dagwacht, harde wind maar ondanks dat met 3 tot 4 knopen veel te weinig snelheid. Om na te gaan of we niet een net of zoiets meeslepen gaan we bijliggen. Met deze manoeuvre worden de zeilen van de fokke en grote mast tegen gebrast en komt het schip ondanks de harde wind stil te liggen. Daarna kan Jordie in zijn overlevingspak het water in om de romp te inspecteren. De inspectie levert niets op, dus Jordie weer terug aan boord. De zeilen worden weer gebrast en de boot komt langzaam weer op gang, de snelheid komt terug in het schip. Ik vraag me wel af waarom dat in eerste instantie niet lukte. Het was alles bij elkaar wel een mooie manoeuvre om te oefenen

Naarmate we noordelijker komen neemt de wind en vooral de windvlagen verder toe. Uitkijk houden doen we normaal op het voordek maar wordt met deze condities te gevaarlijk en is verplaatst naar het stuurdek naast het stuurhuis. Kort daarop wordt, vanwege het massieve water wat over dek spoelt, ook het hoofddek afgesloten. De toegang tot het stuurhuis en stuurdek is hiermee alleen nog binnendoor mogelijk.

Europa boort haar boeg in de hoge golven, een woeste zee met een deining die inmiddels 9 tot 10 meter hoog is opgelopen. De wind is verder aangewakkerd tot 10 Bft, met uitschieters in vlagen naar 12 Bft. Met deze wind en golven is het onverantwoord om op het achterdek te sturen en dit is overgenomen door de automaat in het stuurhuis. Alleen de uitkijk staat nog goed gezekerd op wacht. Als ik mijn wacht loop staat er op dek continue bijna een meter



Hard zeilen richting Tristan da Chuna

water. Het schip vaart onder een helling van 30 graden, tijdens de felle windvlagen helt het schip zo ver door dat ook het sloepdek onder water komt. Regelmatig wordt door de bemanning het tuig geïnspecteerd op mogelijke schade.



Nat zeilen op de zuid Atlantic

Na mijn wacht blijf ik in het dekhuis. Aan dek is het te gevaarlijk in verband met de wilde bewegingen van het schip en al het water dat over het dek spoelt. Met alle nattigheid aan dek is het ook in het dekhuis nat en daarmee spekglad geworden. Samen met de wilde bewegingen van het schip resulteert dat in valpartijen en raken een aantal mensen geblesseerd.

We passeren de gordel depressies en komen de volgende dagen meer onder invloed van het st Helena hoge druk gebied en daarmee in rustiger weer. We koersen met een stevige westenwind richting Tristan da Chuna. Het rustige weer geeft de mogelijkheid meer tijd



Hard en nat zeilen op de zuid Atlantic

aan dek door te brengen en proberen wat foto's te maken. Het blijft prachtig weer en het is een stuk warmer geworden. De wind neemt af, in verband met het op tijd aanlopen van Tristan varen we het laatste stuk op de motor.



Albatros



Spectacle Petrell

#### Edinburgh-of-the-Seven-Seas, Tristan da Cunha

Na de stormachtige oversteek zijn we aangekomen bij Tristan da Cunha. We liggen voor anker bij het enige plaatsje op het eiland, Edinburgh-of-the-Seven-Seas, de woonplaats van de 262 inwoners van Tristan.

[Foto 6][Bijscript:] Edinburgh of the Seven Seas, Tristan Landen op Tristan is een beetje een dingetje. Edinburgh en zijn haventje liggen aan de noordkant van het eiland en met de heersende noordelijke wind lopen wind en deining recht de haven in, daarom is zelfs in het goede seizoen de haven 80% van de tijd gesloten. De zee is vandaag echter relatief kalm dus toestemming om te landen is snel rond en kunnen we om acht uur in de zodiacs. Voor het binnenvaren van het haventje met de heersende deining is het de truc om met vol vermogen recht de haven in te varen, voor de golven uit. Eenmaal voorbij de piertjes scherp stuurboord uit varen en aan de korte kade aanleggen.

Het haventje van Tristan wordt gebruikt door de lokale vissersvloot (ca. 12 sloepen). De bootjes staan allemaal op de kade opgesteld en worden met een kraan in en uit het water getakeld. Verder wordt de haven gebruikt voor de bevoorrading van het eiland zelf. Brandstof wordt gelost door drijvende slangen en er kunnen zelf kleine containers worden gelost met behulp van vloten. De bevoorrading wordt verzorgd door de vismaatschappij die ook de visrechten rond het eiland exploiteert. Deze maatschappij is de voornaamste werkgever van het eiland. Zij exploiteert de visverwerkingsfabriek en verzorg de elektriciteitsvoorziening op het eiland. De voornaamste activiteit is de vangst en verwerking van kreeften die via Zuid Afrika worden geëxporteerd naar Japan.



Edinburgh of the Seven Seas, Tristan



Landing op Tristan da Chuna

Alle bezoeken aan Tristan da Cunha worden georganiseerd vanuit het postkantoor, annex museum, annex cafetaria, annex gemeenschapsruimte. Voor de schaarse toeristen die het eiland aandoen (de Europa is pas het tweede schip van dit seizoen) worden er excursies georganiseerd door de lokale bevolking. Op het programma staan activiteiten variërend van rondwandelingen door het dorp en omgeving, tot golf (tussen de koeien) zeevissen (duur en weerafhankelijk) en het beklimmen van de vulkaan van 2062 meter hoog. De ultieme trip is een bezoek aan het naburige Inaccessible Island. Gezien de dikke laag bewolking die de vulkaan aan het zicht onttrekt is er weinig kans dat er vandaag of morgen



Het meest afgelegen eiland ter wereld

geklommen wordt, dit tot groot verdriet van de “die hard klimmers” onder de bemanning. Ik begin met de rondleiding door de nederzetting onder de bezielende leiding van Justin. Justin is een stille jongen en had niet veel te vertellen. Gelukkig liep ook de Engelse onderwijzer mee die honderduit kletste en veel te vertellen wist over het eiland en zijn bewoners. Hij was inmiddels zes maanden op het eiland maar had, bij gebrek aan deelnemers, nog geen een van de grote excursies meegemaakt. Hij hoopt morgen met ons mee te kunnen klimmen de vulkaan op.



Longboats liggen verlaten in het gras

genoodzaakt te evacueren, eerst naar het nabijgelegen Inaccessible Island en later zijn ze overgebracht naar Engeland, pas toen de vulkaan tot rust was gekomen kon de bevolking terugkeren. Ook vertelt hij over het langzaam verloren gaan van de traditionele aspecten van het leven van de eilanders, zo zijn er na terugkeer vanuit Engeland geen tochten meer gemaakt in de longboats naar Inaccessible Island. Voorheen werden daar pinguïneieren geraapt, guano verzameld en op kuikens gejaagd. Dit stopte nadat een storm in 2001 de schuilhutten op het eiland heeft vernietigd. De longboats liggen sindsdien te verpieteren voor het gebouw van de administrateur, de hoogste bestuursambtenaar op het eiland. De rondleiding door de nederzetting liep via het kerkhof naar een replica van een authentiek Tristan huis, via de nieuwe krater terug naar het dorp. Via de kerken (2 stuks) en allerlei verkooppunten van lokaal handwerk naar het postkantoor. Kortom een tochtje dat

De onderwijzer vertelt over de stad, over de zeven families die het eiland bewonen en de impact die het leven op een actieve vulkaan heeft. De laatste eruptie van de vulkaan vond plaats in 1971 vlakbij het dorp, Hierdoor waren de inwoners

je net zo goed zelf kan doen. Ik beschouw de “fee” voor de gids dan ook maar als een impuls voor de lokale economie. Geluncht met juice en de lokale specialiteit: kreeftsandwich. Daarna wat souvenirs aangeschaft, kaarten geschreven en op de bus gedaan.



The potato patches van Tristan

“s Middags een wandeling naar de “potato patches”. Een stukje landbouwgrond ruim drie kilometer van het dorp waar elke familie een eigen veldje heeft en voornamelijk aardappelen verbouwd worden. In sommige gevallen staat er ook nog een tuinhuisje die als vakantiewoning dienst doet. Verder zuidelijk van de veldjes is een weidegebied waar de koeien en schapen van de inwoners grazen en daarna houdt het bewoonbare deel van het eiland op. De rest van het eiland bestaat uit steile kliffen die leiden naar een hoogvlakte op 600 meter hoogte, en daarboven de kegel van de vulkaan. Toen wij Tristan bezochten



Het VN observatorium

was de hoogvlakte verstopt achter een dik pak wolken wat een beklimming onmogelijk maakte. Onze gids Ery was gelukkig wat spraakzamer dan zijn voorganger Justin en dat maakte het een leuke wandeling. Terug bij het postkantoor kregen we de mogelijkheid een bezoek te brengen aan een VN observatie-post waarmee het non proliferatie akkoord op kernwapenproeven wordt gecontroleerd. De post bestaat uit een aantal kelders met gevoelige seismometers en een waarneming container. Een en ander werd beheerd door een medewerker van de VN. Momenteel worden leden van de lokale bevolking opgeleid om het beheer over te nemen. Halverwege de uitleg van de werking van het station kregen we te horen dat we het bezoek aan het eiland af moesten breken. In verband met de toenemende deining dreigde de haven te worden gesloten. Toen we terug waren in de haven liepen er al golven van twee tot drie meter de haven in. Het werd dus een hobbelijke overtocht en vooral het aan boord komen van de Europa was nog een hele kunst met de zodiak’ s die, ten opzichte van het schip, tot drie meter op en neer bewogen. “s Avonds na het diner werd een veiling georganiseerd ten bate van de “South Georgia Heritage Trust”, de organisatie die zich tot doel heeft gesteld South Georgia rat vrij te krijgen. Diverse items van South Georgia en van de bark werden geveild. Bootsman Matt bleek een begenadigd veilingmeester, de sfeer was goed en er werd stevig tegen elkaar opgeboden. Heb zelf nog meegeboden op een metersgrote gerafelde vlag van de Europa (origineel, gebruikt in

Drake’s Passage). Na de veiling was het voor het eerst gezien de temperatuur mogelijk om op het dek een biertje te drinken, het was aan dek erg gezellig tot laat in de avond. Ook was er voor het eerst de mogelijkheid om te vissen en binnen een paar uur werd er tien kilogram visfilet bij elkaar gevangen.

### De tocht naar Kaapstad

Vannacht is een stevige wind opgestoken, met vlagen tot 7 Bf wat samen met de toenemende deining er voor zorgde dat het anker



Ontspannen zeilen op de zuidelijke oceaan

ging krabben. Er werd zeil gezet om de nacht kruisend voor het eiland door te brengen. Gedurende het ontbijt was er contact met Jack, de havenmeester van Tristan om de landingsmogelijkheden voor vandaag door te spreken. Waar we de afgelopen nacht al bang voor waren kwam uit: de haven bleef gesloten vanwege de heersende wind en deining. Meteen wordt de koers aangepast en beginnen we onze tocht naar Kaapstad profiterend van de stevige noord westelijke wind. Tijdens de tocht naar Kaapstad varen we in de invloed van het St Helena hoog, dus we verwachten stabiel weer met constante westelijke wind. In de middag wordt een begin gemaakt met het



Ontspannen zeilen, lunch op het maindeck

optuigen van de spieren voor de lijzeilen. Deze waren tot nu toe veilig opgeborgen op het sloepdek en worden nu, een voor een via de mast en de ra’s in positie getakeld. Na een middag hard werken kon het eerste lijzeil aan stuurboord bij worden gezet. De vaste bemanning lijkt er ook niet veel ervaring mee te hebben dus vergde een en ander wat improvisatie. Door de bemanning wordt een start gemaakt met het groot

onderhoud wat in Kaapstad plaats zal vinden. Heb na de lunch meegeholpen met het kaal halen van de twee topmastjes voor de skysails. In de zuidelijke oceaan worden deze mastjes en bijbehorende skysails niet gevoerd maar komen wel van pas bij de oversteek naar Noord Amerika die na Kaapstad op het programma staat. Langzamerhand wordt er van ons verwacht dat we zelfstandig het schip kunnen zeilen “Zet de topsails op voor de fore en main mast”, en dan het een en ander zonder de hulp van de permanente crew die hierbij tot nu toe altijd het voortouw nam. Grote schrik onder de wacht toen bleek dat we ook de zeilen die opgebonden zijn aan de ra’s moesten loshalen, dit betekent de ra’s op! Zelf was ik nog nooit de mast ingegaan, maar gelukkig waren er voldoende gegadigden om de zeilen van de ra’s los te maken. Na een uurtje zweten waren de vier zeilen gezet. Daarna lunch aan dek. Net toen ik had opgescheept maakte het schip een rol die wat erger was dan normaal en ik stond tot mijn enkels in het water. Had net een korte broek aan (gunstig) maar ook mijn gewone schoenen (ongunstig). Ik heb ze schoongespoeld en ze hangen nu de hele middag te drogen op het sloepdek. Drogen schiet niet echt op aangezien er van tijd tot tijd een pittig buitje valt.

De laatste volle dag op zee dient zich aan. Het is een prachtige dag met ideaal zeilweer. We zijn bijna aan het einde van onze oversteek van de zuidelijke Atlantische oceaan, van Patagonië en Kaap Hoorn, naar de afgelegen gebieden van Antarctica, South Georgia en Tristan de Chuna. We hebben gemengde gevoelens nu we zo dicht bij land zijn. De vaste bemanning ziet uit naar het einde van de trip. Voor mijzelf had het nog wel een paar weken door mogen gaan ....



Ontspannen zeilen op de zuidelijke oceaan

Het is 03:30 uur, ik sta op voor mijn laatste dagwacht. Je kan merken dat we in de buurt van land komen want we zijn omringd door allerhande lichtjes van vissersbootjes. Ook is het zwaailicht van een vuurtoren aan de horizon zichtbaar. Om 05:20 uur steekt Afik zijn hoofd door het raam van het dekhuis, er is land in zicht. In de opkomende zon zijn de zwart afgetekende bergen van de Zuid Afrikaanse kust zichtbaar. We zeilen door tot vlak onder de kust waar we een zuiderbriesje



Europa voor de kust van Zuid Afrika

oppakken die ons naar Kaapstad voert. In de loop van de ochtend valt de wind verder weg. Alle lijzeilen worden bijgezet om het laatste restje wind te kunnen benutten. De snelheid verminderd zodat we met "Sloepie" de sloep wat foto's kunnen maken van Europa onder volle tuigage. Ondanks het gebrek aan wind staat er een nog een stevige deining wat het in en uitstappen lastig maakt.

Met Sloepie een paar keer rond de Europa gevaren en foto's genomen en ondanks het gebrek aan wind heeft Sloepie moeite om de Europa bij te houden als bij een van de schaarse vlaagjes de Europa van ons wegloupt. De wind neemt steeds verder af. Na de lunch strijken we de zeilen en motoren we de laatste mijlen naar Kaapstad. Langzaam komt de tafelberg in zicht. Een bocht naar stuurboord en we bereiken de betonde geul richting onze ligplaats in Victoria and Albert dock's in Kaapstad. Hiermee komt een eind aan een zeiltocht waar we met de Europa in ruim zeven weken tijd 5600 mijl hebben afgelegd.

We hebben bezoeken gebracht aan Antarctica, de South Shetland eilanden, South Georgia en Tristan da Chuna. Voor mij was het de realisatie van een langgekoesterde droom waar ik nog steeds met veel genoegen aan terugdenk.

**JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA**

Restauratie  
Reparatie  
Nieuwbouw  
Interieurbouw  
Teakdekken  
Rondhouten  
Motoronderhoud  
Stalling

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

[WWW.HEERLIENADEMA.NL](http://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](http://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. In vervolg op de kennismaking met de 'Bestevaer' en de reis naar Oslo in de vorige Scherp Gesneden, nu de reis naar Scilly en Zuid-Ierland.

## RICHTING ENGELAND EN HET KANAAL (Journaal Kustzeilers jaarboek 1969) BESTEVAER - C. den Hartoog

### Scilly eilanden. (Prijs voor het beste reisverslag)

Periode: 6 - 26 juni

#### Reisverslag:

Het is dit jaar onze bedoeling de Fastnet Rock te ronden, maar het moet allemaal een beetje gauw gaan, want onze oudste dochter is uit Zuid-Afrika naar huis gekomen om onder de hoede van haar vader haar eerste kind ter wereld te brengen. De gedachte, dit evenement door een te lange reis te zullen missen, geeft ons voldoende moed om de frisse Zuidwester te trotseren, die er op de ochtend van ons vertrek uit IJmuiden blijkt te waaien. Wij beginnen dus de Noordzee af te kruisen, eerst een slag om de West in de richting van Smiths Knoll. Wij lopen maar matig in de vrij steile zee, gelukkig zeilt de Bestevaer zichzelf aan de wind en kunnen wij bij het aanlopen van de Bruine Bank Jeuk met ons nieuwverworven echolood spelen. Het is vrijdag 7 juni.

Zaterdag 8 juni, 's ochtends omstreeks 2 uur, gaan wij door de wind en liggen praktisch Zuid voor. Om 12 uur 's middags, in de buurt van het vuurschip Noord Hinder, wenden wij de steven weer naar het Westen. Het is inmiddels dicht van de regen, de ZW. wind is aardig toegenomen, Af en toe dansen wij langs een Hollandse kotter en de wachtlopende vissers kijken vanachter de ruiten van de brug nieuwsgierig neer op ons natte, hellende dekje. Als wij 's avonds de Thamesmond naderen, ruimt de wind plotseling naar het Noordwesten, zodat wij zondagmorgen 9 juni in grand style Dover passeren en omtrent 6 uur het Varnè-vuurschip dwars hebben. Bij Dungeness ruimt de wind verder naar het N.O., het wordt heerlijk zonnig weer en wij zetten verheugd de spinnaker. Never waste a fair wind, er wordt daarom besloten bezuiden Wight om direct naar de Scillies door te zeilen.

Maandagochtend 10 juni, ter lengte van St. Catherine Pt., wordt de wind zwakker. Als het zo blijft gaat het lang duren, wij moeten de kinderen dan toch wel even laten weten, dat alles wel aan boord is. Uit de Channel Pilot vernemen we, dat er in Freshwater Bay bij de

Needles, bij goed weer een redelijke ankerplaats te vinden is. Men moet dan, met de sloep naar de wal gaande, een betonblok aan de zeezijde van een tuinmuur in één lijn houden met de oostelijke schoorsteen op een huis met een wit balkon aan de oostkant van de kreek. Bovenop ons rubbervlotje gezeten volgen we deze adviezen netjes op en vinden daarna, in een van die schilderachtige dorpjes waaraan de zuidkust van Wight zo rijk is, een overjarige telefooncel, van waaruit ons huis zonder meer bereikbaar blijkt te zijn. Een half uur later zijn we weer onder zeil. Met het oog op stroomrafelingen e.d. blijven we ver in zee, maar zorgen ervoor bij de Lizard de wal weer te verkennen.

Woensdagochtend 12 juni, heel vroeg in de nevel, liggen wij dicht onder dit bekende punt in een luidruchtige tijzee. Tijdens het wisselen van de roerganger steken er vlak om ons heen een heel stel glibberige driehoeken boven het woelige water uit. Bij nader inzicht blijken dit rugvinnen van haaien te zijn, stuk voor stuk niet veel kleiner dan de Bestevaer, vermoedelijk basking sharks. Ze lijken te slapen, maar Gerda vindt het niet leuk hiernaar een nader onderzoek in te stellen. Het blijft lelijk misten, het zal opletten worden om de Scillies niet te missen. Omstreeks 12 uur is de Runnelstone boei dwars en wordt koers gezet naar St Mary's Sound, 26 mijl verderop in de nevel. Halverwege zien we een glimp van de Wolf Rock vuurtoren en om 18 uur lopen we St. Mary Sound binnen. Het blijkt russen de talloze klippen en rotseilandjes flink te stromen. Overall steken raffen uit zee omhoog, en wij voelen mee met Adlard Coles, die de argeloze zeiler waarschuwt, door de bekoring van de Scilly Isles niet blind te worden voor de vele gevaren die er dreigen. 's-Avonds gaan wij ten anker in de baai voor Hugh Town, het belangrijkste dorpje op de grootste van de 47 eilandjes. Dit kan alleen bij goed weer, komt er een Westelijke bries, dan moet men om het eiland heen gaan schuilen in Crow-Sound.

Wij blijven de volgende dag liggen. De Scillies zijn Inderdaad betoverend mooi. Alle kleuren lijken tinten helderder dan op het vasteland. De talloze baaien vertonen, afhankelijk van hun diepte, alle mogelijke variaties van blauw. Er zijn wel touristen, maar van het goede, weinig opvallende soort. Van de havenmeester/douane-ambtenaar/strandvonder/jachttopziener vernemen wij, dat Harold Wilson, die hier een eenvoudig vakantie-optrekje heeft, nogal eens op een meerpaal aan de waterkant pleegt te zitten. De laatste tijd niet meer zó vaak, naar onze zegsman veronderstelde uit vrees door conservatieve krachten in het water geschoven te worden.

**Vrijdagochtend 14 juni** gaan wij, bij een mooie Noordelijke wind, via het North Channel weer naar zee. Om uit de krikkemik te komen moet men op aanwijzingen van de Pilot achtereenvolgens diverse rotspieken, inzinkingen, ruïnes en vuurtorens in één lijn houden. De donderende branding op de talrijke riffen boezem diep ontzag in. In het Zuid Oosten steekt de Bishop vuurtoren waarschuwend een vinger omhoog. Buiten blijkt er een vrij hoge deining uit het Westen te lopen, waarin ons schip zich uiterst sierlijk gedraagt. De koers is Noordwest naar Mizzen Head op Z.W. Ierland, afstand ca. 180 mijl. Het gaat lekker, en wij kunnen niet nalaten Coleridge te parafaseren:

The fair wind blew, the white foam flew  
The furrow followed free,  
Twas for the first we ever burst  
Into the Irisch sea.

Bij nader overdenken realiseren wij ons niet in de Ierse Zee, maar op de Atlantische Oceaan te zijn, maar onze variatie klinkt toch wel aardig vinden we. Het gaat later op de dag harder waaien, bovenop de deining gaat een ordinaar steil zeetje lopen. De genua zou er eigenlijk af moeten, maar uiteindelijk zijn we op weg naar de Fastnet Rock. De Bestevaer zet gelukkig veel beter door aan de wind, sinds in de afgelopen winter ten koste van bloed, zweet en tranen de ijzer met cement ballast door lood is vervangen.

's Nachts aan het roer heeft de schipper het gevoel van achteren bekeken te worden. Inderdaad blijkt een meeuw pogingen te doen zich op de op en neer wippende reling neer te laten. Die eist zoveel concentratie dat hij (of zij) zich met een snelle greep laat pakken. Hij mag even naar binnen kijken waar de stuurvrouw, bij het zachtgele licht van een petroleumlamp, haar welverdiende wacht te kooi geniet. Uitgesproken nieuwsgierig neemt onze gast het interieur op, waarna wij hem weer de ruimte geven.

De volgende morgen (**zaterdag 15 juni**) is het weer dik van de mist. Omstreeks 18 uur moet volgens het gegist bestek de Fastnet Rock aan bakboord gepasseerd worden. Inderdaad horen wij de kanonschoten, die bij mist op de Rock worden afgevuurd, en anderhalf uur later zien wij een schim van de Ierse kust, maar op hetzelfde moment wordt het zicht praktisch nul, en gaan wij haastig op de reciproke koers weer naar zee, min of meer bijliggend onder grootzeil, met de helmstok vastgezet aan loef. Tussen de Fastnet Rock en de Ierse kust zeilen wij langzaam de ruimte weer op, waar ons, als we maar goed blijven luisteren, niets kan gebeuren. Behalve de zee, die rustig ruist onder de lijboeg en de schreeuw van een enkele zeevogel is alles doodstil. Vanuit de kuip is het voorstag

nauwelijks te zien. Het slingerend toplicht lijkt op een maan achter dunne wolken. Er heerst een heel bijzondere stemming in de natuur, wij voelen ons nietig, maar kunnen het toch wel waarderen.

**Zondag 16 juni**, bij het dag worden, zoeken wij voorzichtig, op geleide van de radio-richtingzoeker, de Fastnet Rock nu aan S.B. houdend, Mizzen Head weer op en als we dit in zicht krijgen zeilen we langs de hoge, fjordachtige kust naar Crookhaven, een prachtig beschutte, smalle baai tussen hoge rotsen en komen daar in 4 vaam water ten anker.

Na een verkwikkend slaapje wordt de dag verder gevuld met een flinke wandeling, zwemmen en pannenkoek bakken. Het landschap is kaal maar groots het gehucht Crookhaven telt maar enkele, onvoorstelbaar armoedige huisjes, maar de Ieren lijken ons fijne mensen.

**Maandagochtend 17 juni** wordt de thuisreis aanvaard. Het zicht is nog matig, wij zeilen nu vlak langs de Fastnet Rock, die echter spoedig achter de deining verdwijnt. De wind is gunstig, er lijkt een Westcirculatie te komen. Onderweg ter hoogte van de Labadie bank, krijgt Gerda gezelschap van vrolijk spelende dolfinen, die zich duidelijk voor haar interesseren. Het gegist bestek klopt goed, wij lopen het Seven Scones vuurschip precies op de kop en ronden daarna, genietend van de avondzon die op het prachtige landschap schijnt, opnieuw Lands End. Om toch nog iets van Cornwall te zien, besluiten wij Falmouth aan te lopen.

**Woensdagochtend 19 juni**, vroeg in de morgen, gaan wij daar tegenover de Royal Cornish Jachtclub ten anker. Bij deze gastvrije instelling kunnen wij heerlijk douchen, en terwijl een welwillende zeilmaker onze doorgeschavielde spinnaker herstelt, vermaken wij ons uitstekend in dit zeer aantrekkelijke stadje, gelegen aan een prachtige natuurlijke haven, na Sydney de mooiste ter wereld naar men zegt. 's Avonds bij de borrel lijkt het leven zorgelozer dan ooit. Iedereen is even aardig. Gerda wil tenslotte alle aanwezigen (ca. 30 man) te logeren vragen. Wij worden zelfs toegelaten in het heilige der heiligen: een stoffig vertrekje, waarvan de wanden geheel worden ingenomen door sterk vervuilde, overjaarse lappen. Dit zijn de wedstrijdvlaggen van de Endeavour en nog enkele beroemde jachten. Met gepast gevoel voor traditie trekken wij een heel eerbiedig gezicht.

De volgende ochtend, **donderdag 20 juni** is het buiig, hoog boven onze beschutte anker plaats jagen de wolkenformaties naar het Oosten. Als we om 10.30 uur het witte vuur torentje van St. Anthony's Head passeren, waaien de toppen van de zeeën af. De fok wordt te loevert uitgezet en wij lopen meteen onze maximale snelheid, en blijven weer een tiental mijlen buiten Start Point en Portland Bill. De lacht wordt schoner, maar de wind neemt toe. De diepblauwe zee wordt behoorlijk hoog, zo hoog dat wij af en toe op ooghoogte flinke haaien langs zien zwemmen, waarvan het hier kennelijk wemelt.

**Vrijdagochtend 21 juni** lopen wij het Hurst Channel in, tegen de eb en voor een harde wind. De holle zee ziet hier lichtgroen, met spierwitte koppen. Op de Shingles aan bakboord ziet het er bijzonder ongezond uit. Even later gaat het stromen van de regen, en kost het nog even moeite in de sterke stroom voor de haven

van Yarmourth slaags te vallen; in deze gastvrije haven maken wij omstreeks 10 uur tussen twee meerpalen vast, op aanwijzingen van een gentlemanhavenmeester. Zaterdag stortregent het nog steeds; we slapen uit, doen wat boodschappen en maken schoonschip. **Zondagmiddag 23 juni**, weer bij harde Westelijke wind gaan wij om 15 uur weer verder. Op de Solent leggen we (op de log) in 2 uur meer dan 14 mijl af, dit komt neer op ca. 18 mijl over de grond. Voor Porthmouth steken we er nog een rif bij en bomen de kleine fok uit. Wij houden tot IJmuiden een krachtige tot harde wind achterop. Het gaat wel als de gesmeerde bliksem, maar het sturen van de slingerende en gierende Bestevaer is behoorlijk vermoeiend, vooral voor Gerda, die ook nog voor de dagelijkse kost moet zorgen.

**Maandag 24 juni** om 1 uur in de nacht hebben we de Royal Sovereign dwars en om 10 uur wordt Dover gepasseerd. Op de Noordzee wordt de zee belangrijk steiler. Enkele malen, waarschijnlijk omdat we wat te hard lopen voor onze waterlijnlengthe, loopt er massief water over de achterstevens, gedeeltelijk in de kuip. Het doet geen kwaad, maar maakt zo'n donderend lawaai dat we er wel even van opkijken. 's Nachts licht de zee ongewoon sterk. Aangezien het overal om ons heen breekt, worden we er eigenlijk totaal door verblind, kustvuren en lichten van passerende schepen zijn niet te onderscheiden.

# KÖSTER SAILS

## De zeilmakerij van Enkhuizen

Paktuinen 25c | Enkhuizen

0228 - 322 966 | [www.kostersails.nl](http://www.kostersails.nl)

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



# 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, Maarten Lampe, 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@harryposthumus.nl

## Druk

Harry Posthumus Grafische Producties info@harryposthumus.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](mailto: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](mailto:website@vksj.nl)

\* Niet-Leden adverteren voor 100 euro op de website [www.vksj.nl](http://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](http://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](mailto:penningmeester@vksj.nl)  
KvK nummer: 40534055

# Beschermende jachtlak

- Mono-urethane jachtlak in 24 kleuren • Eenvoudig aan te brengen
- Bolle hoogglans • Altijd een strak resultaat • Geschikt voor diverse ondergronden

Meer info:  
bezoek [epifanes.nl](http://epifanes.nl),  
download de gratis app  
of bel 0297-360 360



**EPIFANES**  
Yacht Coatings

# VENTIS

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



*Na uitgebreide refit is S&S "Cice" klaar om te water te gaan*

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