

VKSJ evenementen 2018  
Impressie Verjaardagstocht en Sluitingsweekend

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

Veel nieuwe leden  
Alvast vier beoordelingsrapporten

# Scherp Gesneden

nr  
03

JAARGANG 36, NOVEMBER 2018

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

## Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2018

### Van de Wedstrijdcommissie en Evenementencommissie

Evenementen waren er genoeg dit vaarseizoen! Al deze activiteiten liggen al weer achter ons en de VKSJ sluitingswedstrijd is alweer gestreden. Geen verdere VKSJ evenementen meer voor dit najaar. Natuurlijk is er voor de liefhebbers de Traditionele Schepen Beurs 9 tot en met 11 november in Den Helder met aldaar de FVEN Werkconferentie "Behoud door Gebruik" op 10 november, zie uitnodiging verderop in deze Scherp Gesneden.

De evenementen voor het komende (vaar)seizoen kunnen worden aangemeld op [sg@vksj.nl](mailto:sg@vksj.nl), voor volgende uitgaves van de Scherp Gesneden. Hieronder, onder voorbehoud, alvast het overzicht van de vaste VKSJ jaarevenementen voor 2019.

### Voor de VKSJ staan er volgend vaarseizoen de volgende evenementen op de rol:

- **januari 2019**  
Nieuwjaarsborrel
- **maart 2019**  
Algemene Ledenvergadering
- **Pinksteren 2019**  
Openingswedstrijden
- **juni 2019**  
Verjaardag VKSJ
- **juli 2019**  
Meet & Greet
- **september 2019**  
Sluiting wedstrijd VKSJ

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:

25 november 2018  
25 februari 2019  
25 mei 2019  
25 augustus 2019  
25 november 2019

Graag ontvangen we kopij en foto's van de leden. Restauraties (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: Baltica, Hellevoetsluis  
(Foto: Kai Köllen)

## VAN DE REDACTIE

VKSJ is in beweging! De VKSJ is toegelaten tot het Netwerk Immaterieel Erfgoed voor de bouw en reparatie van klassieke scherpe jachten. Op de website [www.immatieelerfgoed.nl](http://www.immatieelerfgoed.nl) is meer informatie te vinden over het ambacht en vakmanschap voor het bouwen en repareren van klassieke scherpe jachten. De VKSJ evenementen zijn dit seizoen ongekend goed bezocht en waren erg gezellig, zie de verslagen en foto's. Daarnaast zijn er veel nieuwe leden aangemeld, we konden zelfs niet alle beoordelingsrapporten plaatsen, de overigen bewaren we voor de volgende Scherp Gesneden. We hebben weer oude en nieuwe zeilavonturen en een Boordrecept! Verder staan er nieuwe bestuurlijke overwegingen in de Bestuursseinen. Wederom genoeg stof, met genoeg blijf ik dan ook al uw bijdragen ontvangen om weer een mooie Scherp Gesneden te kunnen maken.

Marjan van Meelis  
[sg@vksj.nl](mailto:sg@vksj.nl)

## Inhoud

Bestuursseinen	4
Verjaardagstocht en Sluitingsweekend	9
Nieuwe Leden	6
Boordrecept	12
'Starnakel' op wereldreis, deel 3	13
FVEN Werkconferentie	17
Uit de VKSJ bibliotheek; journaalverhaal van de Bestevaer	19

## Harry Posthumius Grafische Producties

Westerstraat 146  
1601 AN Enkhuizen  
telefoon 06 53 77 51 74  
[info@harryposthumius.nl](mailto: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.

## Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip	Naam	Woonplaats
Baltica	Kai Kollen	Amersfoort
Eva	Jeroen van den Berg	Gouda
Floris	Pieter 't Hart	Hillegom
Lady Aloma	Job Manders	Balen (België)
Qui Vive	Frits de Waele	Zulte (België)
Zoutrif	Maarten van den Berg	Groningen
Johanna Hendrika	Tjeerd Boersma	Alkmaar

# Bestuursseinen

## Van de Voorzitter

**Gemengde gevoelens. Verbijstering zelfs. Het ging namelijk zo goed. 30 schepen bijeen in Lelystad, waar we het jaar ervoor nog 8 schepen bijeen hadden tijdens een jubileum (!) Ook tijdens andere evenementen groeit het opkomstpercentage. Toch ebt aan de andere kant de motivatie weg onder de kerngroep van vrijwilligers die deze vereniging draaien.**

Het niet willen conformeren van een kleine groep aan de koers die een meerderheid in de vereniging wil varen, frustreert de vereniging dermate dat het bestuur ernstig gehinderd wordt in haar functioneren. (Ik refereer hier aan de polyesterdiscussie binnen de vereniging). Vanaf het moment dat ik voorzitter ben, doe ik niets anders dan puinruimen. Eerst was er de crisis door het opstappen van de SG-commissie, omdat het vorige bestuur ingegrepen heeft. Het vinden van nieuwe redacteuren heeft meer vrije tijd en frustraties gekost dan me lief was; voor mijn rust kon ik na 3 maanden verlof weer aan het werk op zee. Als bestuur kregen we er een taak bij en hebben we ons verenigingsblad overeind weten te houden. Alle lof voor Theo die het redactiewerk naast het secretariaat er bij deed! Maar op het moment dat we een nieuwe redactie kregen moesten we vaststellen dat het ledental van de vereniging gekelderde was.

Als bestuur hebben we stevig beleid uitgezet in het jaar erop. Duidelijke visie, waarbij we keer op keer de input van de leden gevraagd hebben. Beleid waarbij we het een ieder naar de zin probeerden te maken. Geen enkele wanklank, maar schouderklopjes en "je doet het goed". Maar wat schetste mijn verbazing?! Aan de vooravond van de ALV kwam het bericht binnen dat men -weer!- de discussie over het toelatingsbeleid wilde agenderen. 7 (!) jaar nadat de vereniging op democratische wijze besloten heeft het toelatingsbeleid te verruimen. Al die tijd geen wanklank gehoord, en tijdens de ALV moest het weer gebeuren: de "polyesterdiscussie" moest weer opgerakeld worden.

Vanuit hetzelfde democratische principe werd het spreekrecht niet bij voorbaat ontnomen, maar wel met de uitdrukkelijke waarschuwing dat mocht de boodschap verkeerd vallen, ik niet in de gelegenheid ben om de puinhopen op te ruimen. (Na meer dan een decennium op zee zou ik stoppen met varen en onvoldoende vrije tijd meer overhouden.) De boodschap was helder: het besluit tot verruiming van het toelatingsbeleid was destijds niet democratisch genomen omdat het bestuur bedreigd zou hebben om op te stappen. De toon waarop -"chantage!"- viel minder goed.

Achteraf begrijp ik dat men zich beledigd voelde, omdat bij het nalezen in de notulen er geen gewag gemaakt wordt dat:

- 1) er iemand bedreigd heeft om af te treden;
- 2) het aantal tegenstemmers voldoende groot was om het bestuur op te volgen indien het afgetreden zou zijn.

Met de aankondiging tijdens de ALV dat men het toelatingsbeleid weer op de agenda wilde zodat deze wederom onder discussie zou komen te staan, heeft onze toelatingscommissie doen besluiten het bijtje er bij neer te gooien. Weer problemen om op te lossen. En dat terwijl ik aangegeven had de problemen niet op te kunnen lossen als het mis zou gaan.

Hiernaast leest u dat ook onze secretaris zijn zwanenzang zingt. Ook hij legt zijn functie er bij neer. Eigenlijk zou ik hetzelfde moeten doen, maar op mij rust de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de voorzitter. Het feit dat na mijn oproep om de secretaris en toelatingscommissie te vervangen, vijf leden zich aangemeld hebben als vrijwilliger, houdt dit bestuur overeind. Deze steun ervaren we als warm en een teken dat het enthousiasme van "Lelystad" de leden buiten de harde kern ook bereikt.

Desalniettemin blijft er een groep van leden die polyester schepen niet binnen de vereniging accepteert, buiten het bestuur om dit beleid probeert terug te draaien en daarvoor andere leden benaderen om medestanders te zoeken. De toon waarop deze discussie gevoerd wordt is niet een die past bij een vereniging waar plezier en gezelligheid centraal hoort te zijn. Het heeft de sfeer in de loop der jaren binnen de harde kern dermate verziekt dat bestuurlijke capaciteit opgaat aan crisisbeheersing in plaats van het voeren van een gezond verenigingsbeleid. Nu vrijwilligers afhaken is de maat vol. Ik zal mij op passende maatregelen beraden.

Fred Kuiper  
Voorzitter@vksj.nl

# Bestuursseinen

## Zwanenzang van een secretaris

**Dit wordt mijn laatste bijdrage aan de rubriek Bestuursseinen in de SG als secretaris.**

Ik heb na lang twijfelen besloten om al na een kleine 2 jaar het secretariaat neer te leggen. Iets wat ik niet had voorzien toen ik begon en eigenlijk ook helemaal tegen mijn aard in; meestal maak ik een klus af voor dat ik ermee stop. In die zin had ik nog minstens een jaar van mezelf door moeten gaan.

Waarom dan toch dit abrupte stoppen? Ik ben tot de conclusie gekomen dat de VKSJ en ik geen gelukkige combinatie is. Het is toch niet mijn clubje. Dat ligt niet alleen aan de vereniging en haar leden maar uiteraard ook aan mezelf. Ik heb eigenlijk niet zoveel met bijvoorbeeld de activiteiten en evenementen die binnen de vereniging worden ondernomen. Terwijl ik vind dat een bestuurslid toch zeker minimaal bij één of meerdere evenementen present hoort te zijn en eraan deel te nemen. Het zijn er niet veel maar de meesten vinden plaats op plaatsen die ik met mijn bootje nimmer kan bevaren.

De belangrijkste overweging is echter gelegen in het feit dat het me zwaar is tegengevallen hoe weinig leden substantieel een bijdrage (willen) leveren aan het draaiende houden van de vereniging. De meesten lijken niet verder te kijken dan de boeg van hun eigen schip.

Verder heb ik grote moeite met de manier waarop men desondanks elkaar de maat neemt. Ik heb nu twee ALV's mee mogen maken waarbij ik beide keren getroffen werd door de onaangename manier en toon waarop men zijn mening wenste te verwoorden. Onvriendelijk en weinig respectvol

zowel naar elkaar als naar het op dat moment zittende bestuur toe. Op beide vergaderingen werd duidelijk dat er leden zijn die besluiten van voorgaande besturen niet willen of kunnen accepteren en dat keer op keer moeten laten blijken.

Een van de redenen, zo niet de belangrijkste, waarom ik lid ben geworden en in het bestuur stapte was mijn zorg over het verdwijnend varend erfgoed. Ik meende dat de VKSJ bij uitstek ook was opgericht om met name de scherpe klassieke zeiljachten te behouden voor de generaties na ons. Ik kreeg op de laatste ALV de indruk dat dit bij de aanwezige leden niet echt een prioriteit was; zeker niet als er geld vrijgemaakt moet worden om dit beleidsmatig uit te werken richting overheid en andere stakeholders. Hieruit sprak voor mij weinig vertrouwen uit naar het huidige bestuur.

Kort en (minder) goed; ik ben tot de conclusie gekomen dat ik niet nogmaals een dergelijke vergadering wens bij te wonen en heb daarom besloten per 31-12 mijn lidmaatschap te beëindigen en logischerwijs ook op die datum mijn werk als secretaris neer te leggen.

Het ga u goed.

Theo van der Werf  
secretaris@vksj.nl

## Wij bieden te koop aan: Zeekaarten van Denemarken en Zweden

*Wij hebben er erg veel plezier van gehad na een fantastische vakantie in het Limfjord en de Zweedse scherenkust.*

### NV atlas:

- serie 3** Samso, Sund, Kattegat € 30,-
- serie 5.1** Sverige Svenska västkusten norra € 25,-
- serie 5.2** Sverige Svenska västkusten södra € 25,-

### Natuurhaven gidsen:

- Ankarplatser i Bohuslän.** € 20,- gehele westkust van Zweden
- Tre veckor i Bohuslän.** € 20,- westkust van Zweden t/m Orust

Andre en Hennie Olgers Ransijn  
Email: [olgers.ransijn@quicknet.nl](mailto:olgers.ransijn@quicknet.nl)

## Beoordelingsrapport Baltica

De Baltica is een van de vele replica's van het ontwerp van Tord Sundén. Eigenlijk was Tord Sundén degene die alle goede kwaliteiten van prijswinnende inzendingen op een door het Zweedse verbond uitgeschreven prijsvraag, integreerde tot één ontwerp. De inzendingen kwamen uit Noorwegen, Zweden, Denemarken en Finland. Het is een gouden greep gebleken. Folkbat is de meest verspreide kielboot kajuitklasse ever geworden. Een bijna Trumpiaans succes. Deel van het succes is het gevolg van het feit dat eenieder, zonder licentievergoeding Folkbats mocht bouwen. In Nederland zijn meerdere werven

uit Kerteminde in Denemarken wedstrijd zeilen met de houten schepen in deze klasse. Maar dan zit er geen inboard in, wordt met 2 of 3 bemanningsleden gevaren, op het scherpst van de snede. De Folkbats zijn schepen die goed presteren, met name bij wat ruigere omstandigheden.

### Beschrijving

De Baltica is een Kroes boot, waaraan je je kwaliteit van deze werf echt kunt aflezen. De huidige eigenaar kan dan ook gefeliciteerd worden met zijn bezit. En het bijzondere er van is, "het bezit van de zaak is het begin van het vermaak"! Het is heerlijk hoe zo'n Folkbat aan de wind gaat, golven doorklieft en hoe ze mits goed getrimd, zelfstandig door kan zeilen. Zelfs als je aan het eind van een zeildag voldaan op huis aan gaat is het nog heerlijk om een paar maal om te kijken, natuurlijk om vast te stellen of ze goed ligt, maar ook om nog even tegenieten van de mooie lijnen de glanzende lak en het bpatina van mahoniehout!

### De beoordeling

De Baltica is een prachtig voorbeeld van het samenkomen van twee klasseringscrite-



actief geweest. Met de Folksbat in Nederland werd wedstrijd gevaren in de kleine RORC klasse. Daardoor is er in Nederland geen sprake van grote eenheid. Ter optimalisatie van de rating in RORC verband is nogal aan het tuig gesleuteld (het ¼ tuigplan maakte veelal plaats voor een 7/8 tuigage en het voorstag verhuisde naar de voorsteven. Ook is een genuafook toegevoegd en een spinaker. Ook werden inboard motoren ingebouwd met vast 2- en 3 bladschroeven, toiletten, kombuizen en dergelijken. De International Folkbat klasse is een echte eenheidsklasse waarin, onder meer, de polyester schepen

ria: Enerzijds is ze een replica van de eerste Folkbat uit 1942, dat zou haar plaatsen als Vintage replica, evenwel de bouw in 1969 en de daaraan voorafgaande wijzigingen in het ontwerp, afwijkend van de eenheidsklasse, om haar in de RORC regel te kunnen laten inmeten geven aanleiding haar in te delen in de Classis klasse van de VKSJ).

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

## Beoordelingsrapport Eva

De Kubboot Eva is in Nederland een oude bekende. Gezien haar leeftijd, bouwjaar 1910, is dat zeer verklaarbaar. De achtergrond van de Eva is gelegen in de palingvisserij. Je zou kunnen zeggen, dat de kubboot een kleine versie is van een Staverse jol, ware het niet dat het hoofdspant van de kubboot vergelijkbaar is met dat van een botter. Er is immers een plat vlak met aangebouwde spanten en een wat naar binnen vallend boeisel. Oorspronkelijk was de kubboot



uitgerust met zijwaarden, i.v.m. het platte vlak. Het tuigplan van de kubboot was uiterst eenvoudig: geen spriet zeil, geen gaffelzeil, maar een torenzeil met een kleine aspectratio en een kleine fok. De zeilen waren gesneden met

banen die parallel aan het achterlijk liepen, zoals in die tijd (ca 1900) gebruikelijk was. Oude prenten van de haven van Amsterdam tonen vaak kleine vaartuigen al dan niet met zijwaarden en een tuig als hier beschreven. De top van het grootzeil werd dan gehesen aan een blok met twee haken, zoals een botterfok ook wordt gehesen. Tot zover de afkomst van de Eva.

### Beschrijving

Nu de Eva zelf. Ontwerpen van Thiebout zijn altijd functioneel, traditioneel en ook vernieuwend door toepassing van oude elementen. De Eva is ontworpen om een makkelijk single-handed te zeilen met voldoende accommodatie voor verblijf van twee personen aan boord. Ze moest geschikt zijn voor de toenmalige Zuiderzee of de Waddenzee. Oorspronkelijk was de kubboot uitgerust met zijwaarden, maar Thiebout tekende haar net als de Kraggenburg, met een midzwaard. Juist deze combinatie met een vlak vlak maakt haar zo geschikt om droog te vallen.

### De beoordeling

Al met al is de Eva een scherp jachtje geworden, dat met trots plaats kan vinden op de schepenlijst van de VKSJ. Met haar 108 jaar is de Eva een van de oudste jachtjes in Nederland. Zonder meer wordt de Eva ingedeeld in de Vintage klasse van de VKSJ.

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

## Beoordelingsrapport Floris

De Floris is onmiskenbaar een ontwerp van Koopmans. De typenaam Vergrote Stennis duidt op de werf Stenhuis te Aalsmeer. Zij bouwden waarschijnlijk de gewone Stennis, een hechthouten jachtje. De vergrote Stennis is volgens de inschrijving karveel gebouwd door de Heer Ravée te Hilversum. Dat zou dan wel een omvangrijke her-engineering nodig hebben gemaakt, immers de karveel bouwwijze vraagt een veel sterkere backbone dan een hechthouten/plakhouten rondspant schaal. De huidlagen worden immers diagonaal aangebracht en laag voor laag met een heel sterke lijm onder druk op elkaar geplakt (vandaar de naam). Karveel gangenbouw wordt sinds de oorlog ook gelijmd, met vaak ook gelamineerde spanten, maar dat is toch niet zo sterk als plakhout. Dit procedé stamt uit de vliegtuigbouw in Engeland voor de 2e wereldoorlog. (Spifire en Mosquito). Later werden ook reddingsboten op deze wijze gefabriceerd, die uit vliegtuigen konden worden gedropt om piloten uit zee te redden. Uffa Fox heeft dit concept ontwikkeld, maar dat terzijde.



### Beschrijving

De eigenaar geeft op dat de Floris een S-spant is, maar dat is niet correct. Wat dat betreft is de foto van het schip op het

droge duidelijk. Jammer dat er geen foto" onder zeil" is mee-geleverd. Maar, wat niet is, kan nog komen. Hopelijk levert de eigenaar dan meteen nog wat nadere maten en gegevens, zodat we een en ander goed kunnen vastleggen.

Koopmans heeft in zijn ontwerpen kansen gezien kleine schepen groot te maken, waarbij een wat bolle voorschip in balans is met een vol achterschip. De overhangen zijn beperkt, over het algemeen geldt dit bij hem ook voor de opbouw. De Floris heeft een bescheiden opbouw met een wat forser doghouse. De mast staat op de opbouw. Dek en gangboorden zijn voor een schip van nog net geen 8m lengte goed toegankelijk en beloopbaar. De kenmerkende grote spiegel van het Koopmansontwerp geeft veel ruimte aan dek en in de kuip, gegeven de beperkte lengte. Net na de oorlog ontwierp Harry Rasmussen zijn Hamburg, zijn eerste light displacement boot. In 1968, ruim 20 jaar later

tekende Koopmans sr. zijn vergrote Stenvis. De gelijkenis is, als je door de schaalverschillen heen kijkt, opvallend.

Overigens, de Hamburg werd ontworpen voor zeezeilwedstrijden. Zij viel nogal tegen in vergelijking met de Seefahrtkreuzer van voor de oorlog. De Floris zal ook bij een heftige korte zeegang behoorlijk kunnen stampen.

### De beoordeling

De Floris is een mooie representant van de Nederlandse zeilsportontwikkeling in de 60er jaren. Het is een kloek en vlot gelijnd scheepje waar alles aan klopt. Met alle plezier wordt ze welkom geheten bij de VKSJ vloot, waarbij ze wordt ingedeeld in de Classic Historical klasse van de VKSJ.

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

## Beoordelingsrapport Lady Aloma

### Beschrijving

Met de aanmelding van de Lady Aloma wordt de VKSJ vloot uitgebreid met een prachtig voorbeeld van een zeegaand scherp jacht van het tekenbord van de heer Koopmans sr. een van de grote jachtontwerpers die met zijn collega's Nederland groot hebben getekend op het internationale zeiltoneel. Een Koopmans jacht pik je er zo uit: Zij hebben altijd veel volume in voor- en achterschip, lange lijnen en – als het een langkieler betreft - een groot lateraal vlak, dat vrijwel naadloos overgaat in een groot vierhoekig roervlak. De korte overhangen in de Koopmans ontwerpen zien we voor het eerst in het light displacement ontwerp van de Hamburg van Rasmussen, kort na de tweede Wereldoorlog. De Hamburg was trouwens ook kotter getuigd. Het voordeel van het kottertuig is evident: bij toenemende wind en een rif in het grootzeil, kan het tweede voorzeil worden weggenomen. Neemt de wind verder toe, is de kotterfok mooi in balans met een diep weg gereefd grootzeil. Koopmans ontwerpen vertonen altijd een mooie balans qua lengte, overhangen en opbouw.



### De beoordeling

Uit het voorgaande mag blijken dat schip en bemanning meer dan welkom zijn in de VKSJ gelederen. De Lady Aloma wordt ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ

# Verjaardagstocht en Sluitingsweekend

Tekst en foto's: Bas Hoffman

Inmiddels zijn we al een aantal maanden verder na de Verjaardagstocht en hebben we de Sluitingstocht ook al achter ons. De opkomst was beide keren geweldig en het waren beide zeer genoeijlijke weekenden.

### Verjaardagstocht te Lelystad

In plaats van verzamelen in Edam (verjaardagstocht) hebben we besloten om ons bij de festiviteiten in Lelystad vanwege honderd jaar Zuiderzeewet aan te sluiten. Donderdag eind van de dag was de opening waarbij de Groene Dreack met prinses Beatrix een rondvaart deed vanwege het slechte weer en niet zoals gebruikelijk een vlootshow. Laat in de avond kwam onze nieuwbakken voorzitter nog aangezeild met de Duodecimo met de mededeling dat door problemen met de accu's van zowel de boot als de telefoon en laptop en hij in het aarddonker naar binnen voer. We gaven hem nog een slaapmuts.



Volgende dag op vrijdag was er publiek en hebben we die dag een stand van de VKSJ op de kade gebouwd met vrijwilligers die de stand bemanden. Ook nog met de rib van Henri een verkenningstocht naar de Markerwadden georganiseerd. 's Avonds een kadeborrel en andere leden gesproken over de te volgen route van morgen. Zaterdag om tien uur palaveren en na wat heen en weer besloten om vanaf startschip de meest zuidelijke route naar buiten te kruisen wat mooie beelden opleverde. Vervolgens een strakke route om de nieuwe Markerwadden(eilanden) te rond en bij het jachtengaatje (Lelystad) te finishen. De prijzen hebben we na het diner uitgereikt en de correcte uitslag volgt nog. De opkomst met 30 schepen was ongekend en het hele weekend reuze gezellig.

Zondag koffie met gebak op het terras en daarna ging eenieder weer huiswaarts. Heel die dag reden er ook nog mooie oldtimer wagens rond dus wij zijn met de Stormmew pas laat vertrokken maar met een mooie wind lagen we vroeg in de avond weer in Enkhuizen.





## Sluïtingstocht te Hoorn 13/14/15 september

Verzamelen zouden we in de Schelpenhoek maar niet iedereen kon of wilde ankeren dus lagen de meeste schepen gewoon in de binnenhaven tegen de parkzijde afgemeerd. Zo ook de BKJP en de Kotterclub waarbij de leden van de OGA juist weer in de Schelpenhoek waren neergestreken. Met de Swaen, mijn nieuwe cq 100 jaar oude open jacht (gaffelgetuigd voorloper van de Regenboogklasse gebouwd bij werf 't Fort, de Vries-van Lent Nieuwendam), deden we dit weekend mee. Aangezien de Swaen nog geen lid van de VKSJ is, kon ik mij als vriend aansluiten bij de old gaffers in de Schelpenhoek alwaar de Bleubird ook ergens langs lag, allen aan de Noralein van Fred Schotman vastgeknoopt. Dus op een anker lagen we daar met circa 12 schepen langs het Hospitaalschip der OGA (Old Gaffers Association). De Swaen is na het palaver aldaar vertrokken richting oude haven al zeilend zonder motor en dus kwam ik ietwat later om voor de VKSJ/BKJP wat stencils uit te delen en uit te leggen wat een vier-uurs race inhoud en de deelnemers gevraagd om tijdens de wedstrijd ook nog een tekening te maken van een Zuiderzee (nu Markermeer) silhouet met dan ook alle veranderingen na meer dan honderd jaar toen er nog geen windmolen aan de horizon stond.

De start zou om exact 12.00 uur zijn voor beide verenigingen waarbij we als eerste bij de OGA startte en als laatste 12.05 uur bij de VKSJ als laatste schip. Allereerst zijn we meegevaaren met de toertocht van de old gaffers waarbij we een aantal boeien ronden en wat alcoholische drankjes bij een eiland/ponton moesten afleveren, voor de after sail. Na een kleine twee uur zijn Anneke en ik alsnog de 4-uurs gaan varen, waarbij we vanaf de Schelpenhoek richting Edam gingen maar naar enige overweging toch naar de boei bij de Schardam voeren en terug naar de finish alwaar Henri en Karin (bedankt) ons opwachten net voor half vijf.

Eigenlijk deden we aan twee wedstrijden mee buiten mededinging. Na de wedstrijden dus twee bootborrels mede geregeld door Marianne (Argo Navis) en haar dochter. Met het diner (mede geregeld door Ron van de Berg) in de jachtvereniging Karperskuil (Kantina Chinees) zijn eerst de prijzen voor de BKJP uitgereikt. Vervolgens aan de schepen van de VKSJ waarbij eenieder wel in de prijzen viel!!! De Carmagnole kreeg de eerste prijs, een scheepsbel maar had die al aan boord zodat hij moest ruilen met de Piet Hein, die er nog geen had. Iedereen blij dankzij het organiserend talent. De uitslagen worden nog gecorrigeerd. De mooiste tekening was van Marc Dorleijn, Hylke Joustra tweede. Hoop dat iedereen heeft genoten, tot het volgende evenement(cie) aan boord de Swaen van Enkhuizen.

## BOORDRECEPT

Kees van Aalst

### Simpel en lekkere pasta 'Bestevaer'

Een recept voor een eenvoudige maaltijd aan boord, diner voor 2 personen.

#### We beginnen bij de eigen voorraad:

- 250 gram spaghetti of tagliatelle
- Zout en vers gemalen zwarte peper.

#### Boodschappen:

- 150 gram pesto van tomaat (koeling of een potje)
- 100 gram zachte verse geiten kaas, verkruimeld
- 30 gram pijnboompitten
- Verse peterselie

#### Bereiding:

1. Kook de pasta beetgaar in water met een beetje zout.
2. Pasta afgieten, serveren met een flinke schep pesto en de stukjes geitenkaas.
3. Garneren met de geroosterde pijnboompitten (uit de droge koekenpan) en de verse peterselie, beetje peper.
4. Zo simpel en lekker, eventueel voor 4 personen als voorgerecht. Dan het lastige werk, de afwas, pan, plankje, koekenpan, mes, enz.



Eet ze met hapjes. Tot een volgende keer aan boord van de Bestevaer.

# 'Starnakel' op wereldreis

Tekst en foto's: Marco van der Werf

## Deel 3: Oversteek Golf van Biskaje

Verenigingslid Marco van der Werf is, samen met vriendin Anaïs (inclusief haar 'Manta-net' voor wetenschappelijk onderzoek), in etappes op wereldreis met zijn 10.6 meter baron van Hoëvell 'Starnakel'. Dit naast zijn werk als 1e stuurman op de brik 'Morgenster'.

In deel 3 zijn ze op weg vanuit Douarnenez naar A Coruña, een voorlopige tussenstop. Het plan is om de Golf van Biskaje in één keer over te steken. De traditionele route is om tot 10 graden west te varen om de gevaren van de baai te ontwijken, Marco kiest er echter voor om in een lijn over te steken. De weersvoorspellingen zijn tot 5 dagen redelijk betrouwbaar en Starnakel kan hoog aan de wind zeilen. Marco verwacht de 350 mijl naar A Coruña in 3,5 dag te doen, Anaïs denkt dat ze er zeker 4 dagen over doen. Ze sluiten een weddenschap af, de verliezer betaald de tapas in A Coruña. 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 ze recht op A Coruña kunnen aansturen. Anaïs wordt zeeziek en het begint vreselijk hard te regenen .....

#### Golf van Biskaje

De Golf van Biskaje ligt voor ons, tien uur geleden zijn we vertrokken uit Douarnenez richting A Coruña en nog steeds hebben we Point du Raz nog niet gerond. Er trekken zware buien over en motor-zeilend kruisen we tegen de wind op. Zodra we Point du Raz gerond hebben kunnen we afvallen tot bijna halve wind en koers zetten naar A Coruña. Het weerbericht is goed en volgens de voorspellingen blijft de wind ongeveer twee dagen uit het Noordwesten waaien, daarna neemt hij af en wordt de richting variabel. Om 02.00 s'nachts ronden we Point du Raz en zet ik de motor af. Anaïs heeft nog last van zeeziekte maar voelt zich goed genoeg om de wacht over te nemen. Ik ga te kooi om te proberen wat te slapen. De slaap komt maar niet en ik voel de stress in mijn lichaam. Ik ben niet bang of onzeker, alles gaat goed. Ik heb me hier al zolang op voorbereid en het is niet de eerste keer dat ik de Golf van Biskaje oversteek. Weliswaar is 'Starnakel' niet te vergelijken met de 'Morgenster', maar dit keer gaan



Toch een beetje wind ...

we tenminste niet midden in de herfst. Ik probeer allemaal redenen te vinden waarom ik niet kan slapen, maar ik kan ze niet vinden. Vier uur later los ik Anaïs af.

De zon is inmiddels weer boven de horizon en het belooft een mooie zeildag te worden. De windpilot levert goed werk en met



Dolfijnen voor de boeg

een knoop of zes stevenen we of A Coruña af. We vullen de dag met lezen en koken. Anaïs slaapt goed, maar sinds het vertrek uit Douarnenez heb ik nog geen oog dicht gedaan. Ik maak me zorgen over van alles en nog wat, Anaïs gaat in A Coruña van boord en ik kijk hier ontzettend tegenop, ik leef in de toekomst en geniet niet van het heden. De afgelopen twee dagen heb ik geen oog dicht gedaan en het wordt moeilijker om te focussen. De wind neemt langzaam af en zodra we onder de 3 knopen komen start ik de motor. Het is nog 100 mijl naar A Coruña. 100 mijl motoren... Er staat een goede dieselmotor aan boord van Starnakel, maar deze is nog niet geïsoleerd en ik kan erg slecht tegen harde geluiden. Dit in combinatie met het ontbreken van een elektrisch stuurautomaat (de Windpilot doet het alleen tijdens het zeilen) maakt het er niet beter op. Ik ben zo vermoeid dat ik begin te hallucineren.

### Land in zicht!

25 juli Land in zicht! Eindelijk komt de "Costa da Morte" in zicht. We hebben nog zo'n 50 mijl te gaan. Er staat geen zuchtje wind en de zee is zo glad als een spiegel. "het lijkt erop dat ik het weddenschap gewonnen heb Anaïs!" De ETA voor A Coruña staat op 23.00 dus 3,5 dag vanaf Douarnenez, Anaïs moet mij trakteren op tapas. Het zien van de Spaanse kust geeft mij nieuwe energie en er spelen tientallen dolfijnen voor de boeg. We stoppen de motor en nemen een geluidsfragment van de dolfijnen, eerst snappen ze er niets van en zwemmen snel weg zodra ik de motor uitzet. Later komen ze nieuwsgierig terug en spelen ze rond het schip. Anaïs maakt een prachtige geluidsopname en we varen weer verder.

Die avond komen we aan in A Coruña en gaan voor anker in de

baai "Enseada de Mera", na het drinken van een aankomstbier-tje val ik snel in een diepe slaap en valt alle stress van me af.

### Schrik ....

26 juli BAM ..... BAM ..... BAM..... Anaïs en ik schrikken wakker, wat was dat?! liggen we op de rotsen? Ik sprint naar buiten toe, maar Starnakel ligt vredig voor anker. BAM! Een kanonschot? Vuurwerk? Het is 1000 ochtends, ze schieten toch geen vuurwerk af om dit tijdstip? BAM! Ik zie een pluimpje rook op de wal en een explosie boven het schip. Dit gaat zo'n half uur door en wat het precies was weten we nog steeds niet. Waarschijnlijk is het een feestdag in A Coruña, want na de explosies komt er muziek vanaf de wal. Ik had graag nog wat langer geslapen. Na het ontbijt pompen we de bijboot genaamd Lazarus op en roeien we naar de kant. Aan wal aangekomen is het feest in volle gang. Ik ben nog een beetje versuft van de laatste dagen, maar Anaïs kan het niet laten om met mij te dansen op de Spaans muziek. Na een kleine wandeling komen we weer terug op het feestterrein waar ze de best "Pulpo" (octopus) serveren die ik ooit gehad heb. Tevreden gaan we terug naar het strand en ik val in een diepe slaap naast de rubberboot.



Slapen voor de rubberboot

laatste drie mijl samen. We slepen het Mantanet 20 minuten mee en worden vergezeld door vrienden in de baai. De moed zakt me opnieuw in de schoenen, ik wil niet dat ze van boord gaat. De afgelopen maand was zo intensief en ondanks mijn slapeloosheid en stress zou ik willen dat we voor altijd samen verder kunnen varen. Anaïs troost me met de gedachte dat we dat ook echt gaan doen, maar we moeten beide geduld hebben, nog twee jaar dan is ze klaar met haar PhD en hebben we genoeg gespaard voor onze wereldreis ....



nog even contact ..

(Wordt vervolgd)

### Jachthaven A Coruña, de voorlopige tussenstop

28 juli, de komende dagen wordt er een harde wind uit het zuidoosten voorspeld, de hougrond is niet al te best in de baai van Mera en aangezien Anaïs morgen van boord gaat besluiten we om Starnakel in de jachthaven van A Coruña te leggen. De



Voor anker in de baai "Enseada de Mera"

# 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



# 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)

## FVEN Werkconferentie

# ”Behoud door Gebruik”

Uitnodiging aan de leden en bestuursleden van de bij de FVEN aangesloten Behoudsorganisaties.



Graag nodig ik u uit voor een te houden FVEN Werkconferentie “Behoud door Gebruik” op zaterdag 10 november om 10.00 uur. Er zijn veel ontwikkelingen die beperkingen (gaan) opleggen aan het in de vaart houden van traditionele schepen; ontwikkelingen die wij graag een bredere bekendheid willen geven, om gemeenschappelijk grond te zoeken en om als booteigenaren en behoudsorganisaties hierop met gezag in te spelen. Het congres wordt gehouden tijdens de Traditionele Schepen Beurs te Den Helder en duurt ca twee uur. Adres is Willemsoord 66 Den Helder.

Er zijn naast entree voor de Traditionele Schepen Beurs geen kosten aan verbonden en ter afsluiting wordt een kleine lunch aangeboden. Met de kortingscode, 2018FVEN, kan online via Website TSB: [www.traditioneleschepenbeurs.nl](http://www.traditioneleschepenbeurs.nl) een toegangskaart voor de Traditionele Schepen Beurs worden aangeschaft voor slechts € 8 in plaats van € 9 aan de deur. Het toegangsbewijs voor de TSB en het het congres geeft u ook toegang tot het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers én het Marine museum.

Opgeven voor het congres is noodzakelijk en kan via onderstaand mail adres.

met vriendelijk groet,  
Cor Bolt  
Secretaris FVEN

E-mail: [secr@fven.nl](mailto:secr@fven.nl)  
Mobiel: 06 5330 5061

Website: <http://www.fven.nl/>

**Te Koop** aangeboden

## Aluminium wedstrijd jacht STARON, van de Stadt-Huisman 1968

Deze aluminium Staron H1300 was het superjacht van 1968. 11.70 x 3.40 x 2.00 m. Gebouwd voor de Admirals Cup door Huisman in Ronduite, nu Royal Huisman Shipyard in Vollenhove, naar een ontwerp van Van de Stadt. Vandaar de naam van dit schip en van het type Sta-Ron. Het was dat jaar de publieks-trekker op de Hiswa, met een uitgebreid artikel in de Waterkampioen. Een exemplaar van die Waterkampioen hoort erbij natuurlijk, en ook de bouwtekeningen!

Refit 1971: voller achterschip, hoger tuig en diepere vinkiel, om nog sneller te worden. Inmiddels is het NED1300 en nog steeds kun je er langere schepen mee voorbij zeilen. De Fastnet race winnen zal niet lukken met zo'n sfeervol interieur uit de tijd dat zorg voor de bemanning nog onderdeel was van het wedstrijd zeilen. Het unieke interieur met “dinette” is gezellig en maakt dat je binnen zittend goed naar buiten kunt kijken. 9 (!) slaappleatsen. Teakdek in behoorlijke conditie. Complete wedstrijd tuigage met twee spi-bomen, Profurl-R roller, nieuw grootzeil, vrijwel nieuwe motor, wintertent, etc.

Op afspraak te bezichtigen in Muiden.  
Prijs € 68.000

[Meer informatie op](#)

[samenzeilen.nl/Staron](http://samenzeilen.nl/Staron) of per E-mail [fokkema@samenzeilen.nl](mailto:fokkema@samenzeilen.nl) of tel: 0629 505193. Josca en Dirk Fokkema



**Technische tuigers met  
liefde voor het vak,  
al sinds 1904.**

Photo: Olivier van Meer Design

Kooijweg 30 Stavoren | [info@mdegroot.com](mailto:info@mdegroot.com) | 0514 681210



**F. Doe** Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,  
1774 AX Sliedrecht,  
T/F 0227-581840  
Mobiel 0651 272 185  
[info@leospar.nl](mailto:info@leospar.nl)  
[www.leospar.nl](http://www.leospar.nl)

**Leospar®**  
Masten en  
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

**JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA**



Restauratie  
Reparatie  
Nieuwbouw  
Interieurbouw  
Teakdekken  
Rondhouten  
Motoronderhoud  
Stalling

Algeraburen 29 8711 BR Workum T0515 54 32 56 E [info@heerlienedema.nl](mailto:info@heerlienedema.nl)

[WWW.HEERLIENADEMA.NL](http://www.heerlienedema.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 verslagen in de vorige twee Scherp Gesneden van de reis naar Oslo en naar Scilly en Zuid-Ierland, nu de laatste aflevering. Een levendig verslag over een 'retourtje Portugal' in 4 weken!

## **RICHTING PORTUGAL** .....

### (Jaarboek Kustzeilers 1970)

## **BESTEVAER - C. den Hartoog**

Leixoer. Periode: 14 Mei - 18 Juni

#### Reisverslag:

Op woensdag 14 mei vertrekken we, vanuit Volendam, naar de Westkust van Portugal. We zullen vermoedelijk geen tijd hebben om tussenhavens aan te lopen; onder de kajuitvloer ligt dan ook een hoeveelheid proviand, die op het eerste gezicht ruimschoots voldoende is om een heel weeshuis een jaar lang in leven te houden. Het waait lekker (Z.W. 5), maar onze nieuwe, overigens voortreffelijke stagfok blijkt een veel te rond gesneden onderlijk te hebben, dat aan de wind op hinderlijke wijze kilt.

Wij lopen daarom Muiden aan om dit euvel voorlopig even te laten verhelpen. Het Noordzeekanaal wordt in stromende regen opgekruist en omstreeks 6 uur komen we in IJmuiden aan, maar het duurt tot 's avonds half elf voor we uitgeschut kunnen worden. Op de Noordzee ontmoeten we regen en tegenwind, Z.W. 4, maar zo'n begin zijn we al enige jaren gewend. De log draait niet goed, de afstelling van de inwendige lagertjes is iets ontregeld; dit wordt de volgende ochtend met enige moeite verholpen.

Donderdag 15 en vrijdag 16 mei kruisen we de Noordzee verder af en vrijdagavond laat passeren we het lichtschip Sandtette. Er waait nog steeds een Z.W. wind, we zijn echter vol hoop dat het Kanaal bezeild zal zijn. Helaas, terwijl we Dover passeren ruimt de wind naar het W.Z. Westen, het blijft dus opkruisen. Zaterdagochtend, in de buurt van Dungeness neemt de wind toe en al spoedig liggen we onder stormtuig, 3 reven en een klein folkje. De verstopte avondlucht heeft een valse, geelachtige bijtint, af en toe striemt de regen over de fel aanschietsende zee. Om 6 uur belooft de Shipping Forecast storm uit het W.Z.W. De verleiding om in lij van South Foreland beschutting te gaan zoeken kunnen wij gelukkig weerstaan. Kruisend tussen Dungeness en de Franse kust kunnen wij vrij goed hoogte houden. 's Avonds laat breekt de smeerreep van het 3e rif (10 mm. terylene). We scheren snel een nieuwe in, wonder boven wonder is het grootzeil heel gebleven, wij wijden even een dankbare gedachte aan de zeilmaker.

Zondag 18 mei kan er een rif uit en omstreeks 12 uur passeren wij het Royal Sovereign Lichtschip. Het is inmiddels buigig geworden, regelmatig moeten wij het hoofd buigen voor de hagel. Het is gemeen koud, in de kajuit nog geen 50 C, 's nachts valt gedurende enkele uren natte sneeuw. Maandagavond bij redelijk weer verkennen wij Alderney, maar we kruisen door in W.Z.W.-elijke richting.

Woensdag 21 mei is het fraai zonnig weer en liggen wij min of meer te drijven. We hopen al dat er boven West-Europa een hogedrukgebied zal ontstaan, maar het wordt helaas slechts een overtrekkend rugje en de volgende dag waait het weer fris uit het Z.Z.W. Wij peilen Ushant inmiddels pal Oost op de radio richtingzoeker, van hier uit is de koers naar N.W.-Spanje Z.Z.W., dus weer stik in de wind, en zo zal het blijven tot we Kaap Finisterre gepasseerd hebben. Maar waarom zullen we er over uitweiden? Het had ten slotte ook voordelen, sturen was meestal onnodig en wij raken geheel gewend aan een pelagisch bestaan. De wind is nooit minder dan 5 Bft., gelukkig is er nogal eens een zonnetje zodat elke dag onze positie in kaart kan worden gezet. Gemiddeld verandert onze breedte ruim een graad per etmaal, wij vinden dit niet gek voor een klein scheepje dat in Z.Z. Westelijke richting op moet kruisen.

Halverwege de Golf van Biscaye, op de grens van het continentale plat, moeten we weer een storm afrijden die meer dan 28 uur aanhoudt. We liggen dicht bij de hoofdroute tussen Ushant en Finistere en zien af en toe enorme tankers, traag maar ver doorslingerend, als logge balken langskomen, een merkwaardige, onzezzaardig aandoende vertoning. Kleinere schepen lijken zich in deze Westelijke storm veel gezonder en vooral sierlijker te gedragen. Hoe ons eigen notendopje er uit ziet kunnen we natuurlijk slechts gissen, maar als we maar zorgen weinig vaart te maken, gedraagt het zich als een (zeer nat) meeuwtje.

We hebben alleen een heel klein puntje grootzeil bijstaan, het roer is vastgezet aan lij en we blijven allebei beneden. Om de beurt gaat er één een paar uur te kooi, terwijl de ander elke 5 minuten terdege

uitkijkt. Tijdens de momenten waarop het schuifluik een klein eindje open moet komt er nogal wat water binnen, maar dit wordt regelmatig weggepompt. Gerda zorgt dat er steeds iets te schaffen valt, vooral de warme soep wordt zeer gewaardeerd. Als de wind na ruim een etmaal wat afneemt, zetten we weer wat meer zeil en kruisen verder. Het blijft reven en uitreven en de schipper krijgt, hoewel af en toe “revensmoe”, in deze handeling een ongekende bedrevenheid.

Ruim 13 dagen na IJmuiden komt het hoge bergmassief van NoordWest Spanje in zicht. De volgende ochtend kunnen we aan de wind Cabo Villano, de meest Westelijke kaap, net belopen, en wij stellen ons voor daarna de laatste 180 mijl wat ruimer te kunnen zeilen. Hier en daar om ons heen zijn kleine Spaanse trawlers, tuimelend over de hoge golfkammen, op weg naar hun thuishavens tussen de hoge rotsmassa's aan lij, maar wij zijn er nog niet en worstelen dichtgereefd verder. Het waait weer 7 en de radio voorspelt 'severe gale' zodat we beiden in een nadenkende, om niet te zeggen ernstige stemming ons werk doen. Omstreeks 10 uur in de morgen breekt een r.v.s. sluiting tussen de fokkeboom en de fokkeschoot. Fokje en boom ontketenen samen zo'n woest geweld dat wij het gevoel krijgen dat ons schip in tweeën gaat breken.

De schipper kruipt lichtelijk bedeesd naar voren, viert het fokkeval en sjort het geheel aan dek vast. Het schip wordt over S.B. bijgelegd en we blijven zo liggen totdat, 36 uur later het weer wat handzamer wordt, waarna wij opnieuw in de richting van Cabo Villano opkruisen. Een dag later komt de Spaanse N.W. kust weer in zicht. Wij blijken meer dan 100 mijl te zijn verlijerd in N. Oostelijke richting en moeten de hele N. Westkop van Spanje weer omkruisen om Cabo Villano te kunnen ronden. Die kost 14 uur, wij zijn allebei moe, wéér zitten alle reven erin want het is opnieuw hard gaan waaien. Bovendien liggen we maar een paar mijl boven de lagerwal. Het is nog donker en het zicht is slecht.

Om 6 uur voorspelt de Shipping Forecast voor dit gebied storm uit het N.W. De zee is, door reflexieverschijnselen, bijzonder moeilijk en wij kunnen maar net onze hoogte houden. De schipper, hoewel van nature in zeezaken een optimist, ziet de toekomst somber in. Gelukkig blijkt zijn onvolprezen echtgenote ook onder deze omstandigheden een vaste steun. Zij zorgt voor bemoedigende woorden, een gekookt eitje en hete bouillon. Bovendien neemt ze een uurtje het roer, zodat haar verkleumde maat een beetje warm kan worden in zijn kooi. Later op de dag blijkt de N.W. storm een andere weg te hebben genomen. De wind neemt af, de reven kunnen er geleidelijk aan weer uit! 's Middags breekt de zon door! Diep verheugd probeert de schipper de 'Zuiderzeeballade' te fluiten, maar de gebarsten lippen hebben teveel moeite met de fraaie staccato's aan het begin van dit schone lied. 'Het Hijgend Hert Der Jacht Ontkomen' gaat beter en is bij nader inzicht ook toepasselijker.

Wij kunnen nu iets afvallen en zeilen onder vol tuig snel in de trog van de afnemende zee naar Kaap Finisterre, die we 's avonds passeren. Onderweg zien we nog een grote, vreemdsoortige vis, staartloos en rond als een dik wagenwiel, een beetje zielig in een golftop wentelen, de ronde bek af en toe boven water. Gedreven door een mengeling van medelijden en jachtinstinct overwegen

we dit dier sloop te halen, maar als we er vlak bij zijn blijkt hij minstens een halve ton te wegen en laten we hem maar zwemmen.

De Spaanse N.W. kust is van een wilde schoonheid; nu het zicht verbetert, genieten we van de roodbruine bergen en de kapen die hier en daar als berenklaauwen in zee steken. Voorbij Kaap Finisterre wijken de bergen tot blauwe schimmen terug en is de kust vlakker.

Zaterdag 31 mei, na 17 dagen, beginnen we uit te kijken naar Leixoes, de haven van Oporto. Volgens de Pilot is het N.o.Z.W. lopende havenhoofd half afgewerkt en draagt 2 gele kranen. Vroeg in de middag zien we inderdaad een haven die geheel klopt met de beschrijving van de Pilot. Eigenlijk moeten we nog ca. 10 mijl verder, maar dit schrijven we voorlopig toe aan een wat gunstige stroom. Tegelijk met een aantal zeer enthousiaste vissers lopen we de haven binnen, die toch wel wat klein lijkt te zijn. Nader onderzoek brengt aan het licht dat dit Povoá de Varzim is, een verkleinde uitgave van Leixoes, dat 10 mijl verder zuidelijk ligt.

In 'Red Mainsail' kunt U lezen hoe Peter Pye dezelfde vergissing beging. Zonder vast te maken lopen we weer uit en zeilen met een mooie achterlijke bries naar Leixoes. Dit is tegenwoordig gemakkelijk te herkennen aan een grote raffinaderij even ten N. van de haven, maar in de nieuwste Pilot wordt dit landmerk niet genoemd. Het N.W. bassin, dat als jachthaven in gebruik is, blijkt vol met ankerboeitjes en kleine motorbootjes te liggen. Wij houden ons hart vast als wij in de vrij sterke wind er op de motor voorzichtig tussendoor manoeuvreren. Gelukkig ligt er een Zweedse kits, de Neptun, een oud vrachtscheepje, waarvan de eigenaars ons langs zij noden, en waar de Besteveer eindelijk kan rusten. Wij hebben een zeer gezellige zaterdagavond met het opvarende jonge echtpaar. De man, Louis Szuchy, is eigenlijk een gevlucht Hongaar, die samen met zijn alleraardigste Zweedse vrouw Gerrie een soort zeezigeunerbestaan leidt. Ze hebben hier 3 weken op beter weer liggen wachten en de volgende morgen vertrekken ze naar Lissabon, zodat wij hun boei kunnen overnemen.

Als maandagochtend nog niemand gereageerd heeft op onze gele vlag gaan we de wal op en ontketenen op het politiehavenkantoor (zie Pye) een enorme rel. Allerlei instanties worden telefonisch in ons bijzijn "uitgekafferd" maar wij worden als slachtoffers uiterst voorkomend behandeld en vertrekken spoedig met de zeer goedkope dubbeldeks bus naar Oporto, aan de ondiepe monding van de Douro gelegen.

Mén passeert eerst Maroshinos, een flinke marktplaats aan de Zuidzijde van de haven van Leixoes. De wegen en straatjes in de dorpen zijn uiterst smal, vanuit de bovenverdieping van de bus kijkt men neer in de ommuurde hoven, met palmen en wijnstokken beplant, waar het leven van de Portugese vrouwen zich grotendeels afspeelt. Oporto zelf is een grote stad, na Lissabon de grootste van Portugal. We bezoeken er o.a. een van de beroemde portkelders, waar men dit kostelijke vocht in enorme vaten, die soms 300.000 liter bevatten, vele jaren koel laat rijpen. Af en toe wordt de port via een open, betegeld gootje in de vloer naar andere vaten overgepompt, zodat alles heerlijk naar port geurt. Uit bijna elk vat moet de bezoeker wat proeven, zodat er bij het afscheid een uitermate goede stemming is ontstaan. Portugal is een heel mooi, vrij dunbevolkt land met vriendelijke, maar voor het overgrote deel zeer arme mensen. Bedelende kinderen en oude vrouwen zijn er heel gewoon. Goede spullen kan men er niet krijgen, daarvoor is het land gewoon te arm, zoals wij ons lieten uitleggen door een klokkenmaker, die onze scheepsklok repareerde. Er is een dunne, zeer rijke bovenlaag, die wij op de Jachtclub ontmoeten (Clubo de Vela Atlantica). Gezeild wordt er

weinig, alleen door jongens in kleine bootjes, verder zijn er veel runaboots. De ouderen beschouwen de Jachtclub als een sociaal ontmoetingscentrum. Vreemde talen worden er praktisch niet gesproken, ook niet door de welgestelde Portugezen, hoogstens door sommigen een beetje Frans. De vissersvloot bestaat grotendeels uit prachtige scheepjes, de Portugese zeelui maken een uiterst competente indruk.

In de overdekte markthallen van Maroshinos slaan wij verse groenten, fruit en aardappelen in, en de 5e dag van ons verblijf aanvaarden we de thuisreis. We verwachten eigenlijk een lopende wind, maar dat pakt heel anders uit.

De eerste 2 dagen hoeven we maar een klein slagje te maken, maar even N.W. van Cabo Villano krijgen we het weer in de wind. Er is inmiddels een standvastig hoog ontstaan boven N.W. Europa, met een laag boven Spanje. Het begint al met een kortdurende storm uit het N.O., waarin we, Noord voorliggend, door blijven zeilen onder een minimaal tuigje. Ons schip doet het schitterend, zichzelf sturend over de witbeschuimde hellingen, maar doordat we behoorlijk vaart lopen is het aan dek bijzonder onveilig, 's nachts in de kuip krijgt men het gevoel zo van het schip geveegd te kunnen worden.

Wij kruisen voort in de richting van Ushant, maar blijven omdat we op den duur toch een Westcirculatie verwachten, over B.B. liggen. Hierdoor verdagen we in de meest krachtige N. Oostelijke wind eigenlijk wat te westelijk en als we omstreeks 12 juli de breedte van de Kanaalingang hebben bereikt, liggen we op 11 ° W.L., westelijker nog dan de Ierse Westkust. Er zit niet veel anders op dan het Kanaal binnen te kruisen. Het weer is redelijk, zodat we aardig opschieten. Het wordt wel wat nevelig, zodat we vaak bij het roer zitten. Maar dat zijn vaak schone uren, het directe contact met de natuur in zijn meest onbedorven vorm werkt zuiverend op de ziel. Men krijgt een eerlijke kijk op eigen kleinzieligheden en doet krachten op om zich daarvan te ontdoen. Het goedlopende schip bewerkt een rustig opgewekte stemming, waarin



dankbaarheid overweegt: wie ben ik, dat ik dit doen mag. De beste gedichten die men ooit kende en allang vergeten waande, komen moeiteloos weer boven, de schoonste melodieën hoort men opnieuw in het langs bruisende water.

Wij zien nu af en toe ook weer schepen en later jachten, kennelijk op reis tussen Engeland en Normandië. Zondag 15 juni beleven we de merkwaardige combinatie van potdichte mist en harde wind (2 reven en stormfok), heel ongewoon om flinke zeeën pas op het laatste moment uit de nevel te zien aanrollen. We hebben nu een bezeilde wind, als het goed is moeten we morgen, 16 juni, omstreeks de avond Beachy Head in zicht krijgen, de eerste landverkenning na Cabo Villano.

Dit klopt voortreffelijk; we beginnen hard te lopen, de droeve resten van de Kustzeilerswimpel, door Gerda voortaan als wimp aangeduid, wijzen bijna recht naar voren. Dinsdagmorgen vroeg, bij het Vamevuurschip kunnen we het dubbelgereefde grootzeil over B.B. geheel uitvieren en de fok uitbomen over S.B. Omstreeks 11 uur passeren wij Sandettie, er waait een stijve bries, de lucht is helder en ons scheepje snelt rijdend en dalend over de blauw en witgekleurde Noordzee op IJmuiden af.

De stuurvrouw zit urenlang aan het roer, tot haar intense voldoening wijken verscheidene vracht- en vissersschepen uit hun koers om onze voortbruisende Besteveer te kunnen bewonderen. Overigens luidt de voorspelling voor alle districten rondom Engeland Bft. 8, en wij verwachten dus een snelle thuisreis. Het wordt echter niet meer dan 7, later bij het lichtschip Noordhinder afnemend tot 4, bovendien krimpt de wind zover dat het nog maar net bezeild blijft. Zodoende wordt het toch nog woensdagmiddag, 18 juni, voor wij IJmuiden binnenlopen. De thuisreis heeft 12 dagen geduurd, en wij zijn zo thuis aan boord, dat het ons niet zou spijten door te mogen zeilen naar Noorwegen. Maar er wordt thuis op ons gerekend, en dankbaar voor de goede afloop van de reis nemen we het dagelijks juk weer op de schouders.



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

**GA KROES & ZN BOOTBOUWERS**

FRIESEWEG 4 • 8267 AD KAMPEN

TELEFOON 038-3312684/ 0641190821

E-MAIL KROESBOOTBOUWERS@GMAIL.COM

WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL

# 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

## 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@harryposthumius.nl

## Druk

Harry Posthumus Grafische Producties info@harryposthumius.nl

# Beschermerende vernis

- UV beschermende blanke lakken • Hoogglans, halfglans of zijdeglans
- Voorkomt verkleuring van het hout • Eenvoudig aan te brengen, vloeit mooi uit
- Geschikt voor vrijwel alle houtsoorten

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



## 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.

### Details m.b.t. adverteren in de 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 in eerste instantie de secretaris (secretaris@vksj.nl), daarna: webmaster VKSJ (webmaster@vksj.nl)

### Details m.b.t. adverteren op de 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 in eerste instantie de secretaris (secretaris@vksj.nl), daarna: webmaster VKSJ (webmaster@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: NL39 ING 80005561298

Contact: Penningmeester VKSJ, email: [penningmeester@vksj.nl](mailto:penningmeester@vksj.nl)

KvK nummer: 40534055

# VENTIS

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



*Succesvolle proefvaart van S&S "Nyala"*

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