

# Scherp Gesneden

nr  
04

JAARGANG 36, DECEMBER 2018

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

## VKSJ evenementen 2019

*Alvast vooruitblik in het nieuwe jaar*

## Wonen op de Zuidzee

*Waar gebeurt 'Kerstverhaal'?*

## Nieuwe leden

*Drie beoordelingsrapport*

VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

## Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2019

### Van de Wedstrijdcommissie en Evenementencommissie

Hierbij, onder voorbehoud, het overzicht van de komende VKSJ evenementen in 2019.

VKSJ leden kunnen zich voor deelname aan de VKSJ evenementen aanmelden op de VKSJ-site.

Mocht dit niet lukken, wachtwoord kwijt of zoiets, kan men zich altijd melden bij of bellen naar Bas Hoffmann van de Evenementencommissie, bas.hoffmann@hotmail.com of (06) 17 10 64 48

### Voor de VKSJ leden zijn er de volgende evenementen in 2019:

- **13 januari**  
Nieuwjaarsreceptie 13.00 - 17.00 uur  
N.S. Station gebouw Enkhuizen
- **26 januari**  
Algemene Ledenvergadering 13.00 - 17.00 uur  
Clubhuis Watersportvereniging Aalsmeer, Uiterweg 155,  
Aalsmeer. Na Afloop Soep en broodjes. Prijsuitreiking door  
Klaas Troost/Peter van Dam
- **23 februari**  
Leden/Vrijwilligers Borrel. U krijgt een uitnodiging per mail.
- **30 mei Hemelvaartdag**  
Toertocht IJsselmeer. Opgeven bij Bas Hoffmann.
- **8/9/10 juni**  
Openingtocht VKSJ, Enkhuizen
- **8/9/10 juni**  
Pinkster wedstrijden, de Westeinderplassen regatta, samen  
met de w.v. Aalsmeer.  
Opgeven bij Kees van Aalst (kees.van.aalst@kpnmail.nl)
- **21 - 22 juni**  
Verjaardagstocht VKSJ. Vrijdag verzamelen in Edam.  
Zaterdag wedstrijd en kadeborrel en BBQ met BKPJ.  
Ruim van tevoren opgeven hiervoor!
- **Juli**  
Meet & Greet. Opgeven bij Jack Leisink.
- **13-14 september**  
Sluiting wedstrijd VKSJ, Hoorn

### Uitnodigingen aan VKSJ voor nautische evenementen in 2019:

- **8 t/m 13 februari**  
Boot Holland beurs, 29ste editie, WTC Expo in Leeuwarden.  
Info: boot-holland.nl, Ruimte voor V.K.S.J. bij de Federatie
- **24 juli tot 28 juli**  
Dutch Classic Yacht Regatta  
Hellevoetsluis. (Nader bericht volgt, Marcel Loosbroek).
- **Hemelvaartsdag, 30 mei t/m 2 juni**  
Zwartsluis onder Zeil, tweejaarlijks evenement en toertocht  
Verzamelen 29 mei Havenkolk Zwartsluis  
Info: zwartsluisonderzeil.com  
Aanmeldingen bij Bas Hofmann: bas.hoffmann@hotmail.com

Om op de hoogte te blijven van evenementen georganiseerd door zusterverenigingen of over andere 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 2019 zijn:

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

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: Qui Vive

Foto: Frits de Waele, Zulte, België

## VAN DE REDACTIE

Een Scherp Gesneden met een digitaal tintje. Sjoerd Bleeker neemt ons mee in de wereld van bloggers, vloggers en websites die verhalen over restaurants, bouwen en varen met klassieke schepen. Daarnaast een mooi 'kerstverhaal', een blog over leven op een schip in de Stille Zuidzee. Met een terugblik op de zomer, de VKSJ winnaars en deelnemers van de 24 uren race. Verder drie toelatingsrapporten, geniet van de noeste arbeid die weer verricht is om alle wetenswaardigheden van deze nieuwe leden levendig over het voetlicht te brengen. En natuurlijk is er het immer inspirerende Boordrecept van Kees van Aalst!

Marjan van Meelis  
sg@vksj.nl

## Inhoud

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Bestuursseinen                       | 4  |
| Nieuwe Leden                         | 5  |
| Boordrecept                          | 8  |
| Er was eens .....                    | 10 |
| Online Klassiekers                   | 13 |
| Kustzeilers 24 uren<br>Zeilrace 2018 | 15 |

# 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



## Bestuursseinen

# Van de Voorzitter

Op dit moment is er veel gaande binnen de vereniging. In de vorige SG heeft onze secretaris, Theo van der Werf aangegeven op te zullen stappen. Momenteel vervult hij slechts administratieve taken; per 1 januari is zijn functie vacant. Wat de toelatingscommissie betreft zijn we bezig met de overdracht richting nieuwe vrijwilligers. Heel blij zijn we met Maarten Lampe, die zolang als het gaat wil blijven zorgdragen voor een goede overdracht.

Het bestuur doet er alles aan om de verstoorde verhoudingen binnen de vereniging te herstellen. We verzoeken, desnoods gelasten, alle leden dan ook om het algemeen belang van de vereniging voorop te stellen. Dat zal voor een aantal betekenen om binnen de "polyester-discussie" over het eigen gelijk heen te stappen om daarmee de harmonie te bewaren. Voor wie dat niet kan opbrengen is het goed dat de wegen gaan scheiden; is het niet op eigen initiatief, dan wel op die van het bestuur. In zo'n geval gaan we over tot het beëindigen van het lidmaatschap of donateurschap.

Gelukkig is er ook goed nieuws te melden. Naast het ambacht en vakmanschap voor het bouwen en repareren van klassieke scherpe jachten is ook het wedstrijdzeilen met klassieke scherpe jachten toegelaten tot het netwerk immaterieel erfgoed. Daarmee is de VKSJ opgenomen in een netwerk van organisaties die immaterieel erfgoed in Nederland behartigen. Twee van onze belangrijke doelstellingen hebben daarmee extra erkenning gekregen.

Tot slot wil ik langs deze weg mijn verontschuldigen voor de zaken die niet goed lopen. Veel zaken schieten er bij in; persoonlijk moet ik echt keuzes maken in de invulling van mijn vrije tijd. Het herstellen van de verstoorde verhoudingen trekt nu eenmaal een te zware wissel op de organisatie, maar ik reken op uw begrip.

Hartelijke groeten,  
Fred Kuiper  
Voorzitter@vksj.nl



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



# Nieuwe Leden

## Beoordelingsrapport Qui Vive

### Beschrijving

Toen de huidige eigenaar zijn schip kocht, was het in deplorabele staat. Een kleine rekensom leert dat dit zo'n 36 jaar geleden is geweest. Vraag is wie nu gelukkig was met deze aankoop, de koper of het scheepje. Wij denken in elk geval dat het scheepje de gelukkigste was. Destijds was ze een klein in Nederland RORC gemeten kieljachtje van onheldere oorsprong, uiteindelijk ontdaan van een deel van het achterschip, opgezadeld met een doodskleed van polyester en een er op geflanste opbouw, waaronder je ternauwernood kon zitten. Kit en staalplaatjes waren remedie voor veel kwalen, aan dek als ook aan boeg en spiegel. De verhalen hierover laten we graag aan de eigenaar. We moeten het scheepje bezien zoals ze nu is.....en ook een kijkje nemen in het verleden om te zien wat ze was! Alle moderniteiten ten spijt waarmee ze nu is uitgerust, kun je in het boek 'De Zeilsport' van H.C.A. Van Kampen, als je door je ooghaars kijkt en het dus niet te nauw neemt, een profiel afbeelding vinden van de huidige Qui Vive (blz. 26 afb. 4) een jachtje met partieel bakdek. De voordelen zijn in de tekening aangegeven, zij spreken voor zich. Je kunt nu wel zitten!

De foto's bij de aanmelding tonen een mooie S-spant en een voor het oog klein roer, dat nogal diep geplaatst is aan de achterzijde van de kiel. De reden daarvoor is waarschijnlijk dat de Qui Vive in een ver verleden eens was voorzien van een inboard motor waarvan de schroefas langs de roeras, dus enigszins excentrisch was gemonteerd. Natuurlijk moet de schroef vrij blijven van het roerblad, dus is dat in vroegere tijden ingekort aan de bovenzijde. Na de inboard, die de al heel beperkte binnenruimte in de romp/kuip zal hebben ontsierd, kwam de slagroomklopper, ofwel de buitenboordmotor. Zo'n zwaar geval op de spiegel is niet goed voor je bootje. Het trilt en het is toch een gewicht dat door gaat drukken. Als daarmee in de basis geen rekening is gehouden bij het ontwerp, dan komt er op een gegeven moment een groot probleem van. Uiteindelijk eindigt dat vaak in het inkorten van de romp, door gewoonweg een stuk af te zagen. De eigenaar realiseerde zich dat hij een buitenboordmotor had gekocht met een bootje er aan.....

De neus van een schip is ook een gevoelig deel bij oude bootjes. Bij aanvaringen of aanlegmanoeuvres vaak de eerste schade, maar ook het onoordeelkundig aanpassen van het tuigplan kan leiden tot problemen. Onzorgvuldige winterstalling op een enkele bok zonder steun onder boeg en hek kan ook al tot vervorming leiden. En eerlijk is eerlijk, een neus zaag je er niet zomaar af om er een nieuwe aan te plakken. De gangen vallen uit elkaar als het verband weg is en zie dat dan maar weer goed te krijgen. De eerdere eigenaren van de Qui Vive wisten met kit en staalplaatjes het leven van de neus wel te verlengen. Maar kit en staalplaatjes kunnen niet verhinderen dat de romp slap wordt als gevolg van de torsie op het schip, de druk van de buitenboord motor, het uitlubberen van de klinknagels, de vermoeidheid van het hout etc. etc.. Lekkages

aan dek en in de romp zijn het gevolg en als er een polyesterlaag om de romp zit, is het einde nabij. Niet elk bootje in die staat treft een flinke Frits met twee rechter handen en een ongebreidelde enthousiasme! De Qui Vive is bij deze gefeliciteerd! De Rosetta van destijds kon op die manier de Qui Vive worden.

### De oorsprong van de Qui Vive

De Qui Vive is van stapel gelopen als een Int. 5m (Internationale 5 meter klasse). Dit scheepstype is ontstaan in Frankrijk aan het eind van de 20-er jaren van de vorige eeuw. De kleinste variant van de International Rule was de 6mR. Met haar 10,5 á 11,5 meter lengte toch al een substantieel schip, dat zoals zo vaak in die tijd, het kleine speeltje was van de happy few. In die tijd was juist bekend dat de 6mR zijn Olympische status zou behouden, waardoor de Fransen het opportuun vonden om de One Ton Cup, die in 6mR werd verzeild, door kleinere 3 mans kielboten te laten verzeilen..... De Int. 5m! De formule is wel wat eenvoudiger dan de echte formule voor de International Rule, immers de zogenaamde Girth Difference ontbreekt, terwijl ook de lengte bepaling voor de formule eenvoudiger is. Overmatige overhangen vergroten de gemeten lengte. Het ontbreken van de factor voor de Girth Difference verklaart het geringe volume van de romp en daarmee de geringere waterverplaatsing. Waar een 6mR circa 4 ton weegt, brengt de Internationale 5 meter slechts circa 1,8 ton op de schaal. Het grootste deel van het verschil zit hem in de hoeveelheid ballast die er onder hangt. Het rompgewicht zonder ballast zal niet veel groter zijn voor de 6mR. Overigens de formule voor de 5,5mR wijkt ook af, maar dat terzijde. De beoogde ontwikkeling van de Int. 5m klasse ging toch minder vlot, tot in Finland opens interesse ontstond in deze kleinere kielboot en men daar een serie van circa 25 schepen liet bouwen. De rest van Scandinavië volgde snel, evenals Duitsland. Nederland was niet zo in beeld. Bij nadere naspeuring bleek dat er wel enkele zijn gebouwd in Nederland. Van der Stadt tekende en bouwde er een, de 'Trial', een baanbrekend ontwerp met vinkiel en balansroer, maar bouwde deze om tot een klein RORC jachtje, waarmee hij vele prijzen won. Minimale accommodatie, een primus en een waterdichte kist en een grote lenspomp. De bemanning zat achterin de kuip naast elkaar het bootje sturend met joysticks. Op de bouwlijst van Hitters en Proost kom je ook een aantal Int. 5 meters tegen, waarvan er een is ontworpen door de Baron. Kijk je bij Abeking en Rasmussen, dan staan er verschillende op hun lijst. Oskar Schelin heeft er ook een aantal gebouwd. Het is de moeite waard om eens op de site van die werf te kijken. KBVARV.SE, onder het kopje Historia. Daar vind je een filmpje van de bouw van een 22m scherenkruiser, qua bouwproject vergelijkbaar. In totaal zijn er zo'n 350 van gebouwd, waarvan er nog ca 150 over zijn. Het is dus een grote vraag waar de Qui Vive vandaan is gekomen. Ze kan oorspronkelijk Nederlands zijn geweest. Het antwoord op die vraag is evenwel niet meer



belangrijk. Ze is in de huidige staat zover van de oorsprong verwijderd, zo anders, dat het niets meer uit maakt. Ze is wat ze is en ze is zeker heel bijzonder.....

Hierbij nog wat algemene info over de bouwwijze van 5 meterklassen, en scherenkruisers: De bouw werd, omdat het geen eenheidsklasse betrof, begeleid door Lloyds, Veritas of de Classifications Officer van de Int. 5m Club dan wel het Verbond. Scantlings, waren voorgeschreven, evenals bepaald maximum en minimum maten, materialen en dergelijken. Men wilde graag een level playing field voor deze klassen en liet de vernieuwingsdynamiek over aan de ontwerpers en de bouwers die op basis van hun succes weer nieuwe opdrachten konden werven van particulieren die graag vooraan wilden varen. De boten werden gebouwd op tijdelijke mallen of stalen spanten, geklonken met koperen nagels aan de ingebogen eiken spanten terwijl voor de stalen spanten vuur verzinkte stalen nagels werden gebruikt. De gangen werden pas en strak op elkaar bevestigd, zonder breeuwen of kitten (een zonde op een houten gangen boot) de spanning tussen de gangen maakte de boot waterdicht, zodra de boot te water kwam. In sommige gevallen werd de naad extra waterdicht gemaakt met een draad katoen, die werd gelegd in een ondiepe groef die was gedrukt in de naadkanten van de gang. Door de ontelbare lagen lijnolie waarmee de romp zowel in- als uitwendig werd behandeld, nadat ze was geschuurd werd hout en naad ook in zekere mate qua vochtuithouding gestabiliseerd en daarmee verduurzaamd. In de jaren na de eerste wereldoorlog werd de ballastkiel veelal van lood gegoten, behalve wanneer dit bij klasse voorschrift niet was toegestaan. Gegoten werd in een zandmal of een stalen mal. Veel schepen uit die tijd zijn hun loden kiel kwijt geraakt aan de wapenindustrie. Bekend voorbeeld is de Angödomen, de Zweedse 9mR uit 1908. Zij heeft een gietijzeren ballastgewicht, dat opvallend dieper steekt dan ooit de bedoeling was van de ontwerper (Gunnar Melgren).

De huid van de Int. 5m was van mahonie of kerngrenen, de spanten waren van gebogen eikenhout. De backbone, kielbalk, stevenbalk en hekbalk alsmede de grote knieën waren van gegroeid kwaliteitseikenhout. De maten van dit alles waren voor de klasse voorgeschreven. Evenals het minimum gewicht.

Het tuig van de Int. 5m was in het algemeen niet extreem. De voordriehoek was in het algemeen bescheiden, in die zin dat het voorstag waaraan de fok werd gehezen, niet helemaal op de steven was bevestigd, maar ca 60 cm terug op het dek aangreep. De mast stond op de kielbalk, niet te ver voor de ballast. Knud Reimers experimenteerde met een grootzeil met extreem korte giek en een grote achterlijk ronding. Daardoor kon de aangrijping van de fok helemaal op het voorste puntje van het voordek uitkomen. De mast had daarbij wel een grote valing achterover.

De Qui Vive schijnt zijn loden kiel in stalen mal nog te hebben. Dat is waarschijnlijk nog wel vast te stellen. In de huidige staat voert de Qui Vive de fok helemaal op de boeg, hetgeen met de ingekorte achtersteven de balans in het ontwerp van een Int. 5m te niet doet. De kwaliteit van deze schepen lag juist in de fijne balans tussen overhangen voor en achter, de overhangen in relatie tot lengte over dek en de waterlijn lengte en de hoogte van het vrijboord. Met het slanke hoge tuig ontstond daardoor een zeer elegant scheepje. Die kwaliteit heeft de Qui Vive door de jaren en haar metamorfose

wel verloren. Maar ja de toelating bij de VKSJ is geen schoonheidswedstrijd. De Qui Vive leeft en ze is niet opgestookt, ze vaart en de eigenaar heeft nog plannen met haar, dus er is nog toekomst voor het scheepje! Dek en huid zijn dicht, de kielbalk is vernieuwd evenals de rest van de backbone en de spanten



zijn vernieuwd en met koperen nagels bevestigd. De romp is gesplined, nadat de naden waren uitgefreesd en de balkwegers zijn vervangen evenals de wrangen. Eigenlijk is het jammer dat de achtersteven niet is aangelengd tot de oorspronkelijke maat met het bijbehorende wat achterover hellende spiegelkje. Maar ja soms moet er wat te wensen blijven! Zelf zou ik dat verreweg prefereren boven de constructie van een boegspriet voor een gennaker... of iets dergelijks.

### De beoordeling

De Qui Vive is een voorbeeld van een scheepje uit het vintage tijdperk. Het wonder dat haar heeft gered heeft ook een grote prijs gevraagd die is af te lezen uit de grote afstand die is ontstaan tussen de Qui Vive en de Int. 5m. Anderzijds hebben we vastgesteld dat de globale inrichting van het scheepje, schetsmatig aansluiting heeft behouden bij de vorm die H.C.A. van Kampen in zijn Nederlandse watersport bijbel heeft afgebeeld. De Qui Vive wordt ingedeeld in de Vintage Historical klasse van de VKSJ.

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

Noot van de Redactie: Klinkt naar een toekomstig restauratierapport!

# Beoordelingsrapport Zoutrif

Eens in de zoveel tijd wordt een Kroes boot aangemeld! Dat is dan de gelegenheid de schijnwerper weer eens te zetten op de werken van Gait Kroes en zijn Werf. De liefhebber is natuurlijk in het bezit van het jubileumboek m.b.t. deze werf, waarin ruimschoots uit de doeken wordt gedaan hoe het allemaal is gekomen. Dat hoeft hier niet herhaald te worden. Die geschiedenis ligt dus vast op schrift en in hout in de vorm van mooie overnaadse schepen. Het oeuvre van Kroes is in eerste instantie mede gevormd door de invloed van zijn leermeester Thiebout, ook ontwerper en scheepsbouwer/werfeigenaar. De oudste Kroesboot de Annie/Fergus was overigens een Thiebout ontwerp, maar dat terzijde. In de oorlog tekende Kroes zijn Jupiter, waarmee hij later veel succes had op de wedstrijdbanen. Van de helling kwamen schepen als de Boemerang, de Volksboot, de Rivierklasse, de Scyth en tot slot ook de Noordvaarder, met zijn 10,5m lengte de grootste. Kroes tekende en bouwde ook grotere kitsjachten als de Compaen en de God & Godin. Zeer comfortabele schepen die toch ook goed presenteren. Deze schepen hebben meer gemeen dan alleen hun overnaadse bouwwijze: het zijn allemaal schoonheden. Blank of gekleurd.

### Beschrijving

Een zusterschip van de Zoutrif, de Blauwe Reiger is in 2013 beschreven in een uitgebreid toelatingsrapport. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen (zie lijst van rapporten op de VKSJ website.) De (her)aanmelding van de Zoutrif betekent dat de laatste gebouwde Scyth die van de helling van Kroes is gegleden, weer lidschip wordt van de VKSJ. Er is een tiental Scyth's gebouwd sinds het schip door Gait Kroes werd ontworpen in 1951. Elke Kroesboot is tailor-made naar de wensen van de opdrachtgever. Wie betaalt bepaalt. Er zijn evenwel 3 hoofdvarianten ontstaan, waarbij de variatie in wezen beperkt is tot de opbouw. Kort tot de mast, met of zonder hondenhok en een variant met een apart opbouwje voor de mast. (Isolde). De Zoutrif is voorzien van de kleine opbouw, zonder hondenhok. Dat bekomt haar zouden de Belgen zeggen. De Scyth is standaard uitgerust met een 7/8 tuigage (zie website Kroes) maar veel klanten verkiezen de top tuigage, de Scyth Isolde is gedurende een paar jaar als origineel uitgerust geweest met een vergroot grootzeil, aan een 7/8 tuigage. Dat maakte deze Scyth levendiger. Deze laatste tuigvorm is ook toegepast op de Noordvaarder, de een na laatste nieuwbouw van de werf. De laatste jaren beperkte men zich tot reparatie en onderhoud en winterstalling van deze overnaadse schoonheden.

De verantwoordelijkheid voor de nieuwbouw activiteiten lag de laatste jaren bij Nico Bakker. Hij bracht werkelijk uitzonderlijke kwaliteit. Kenners vinden dat door Nico Bakker het beste werd gebouwd. De spreekwoordelijk Kroes kwaliteit werd daar door nog een trapje hoger gebracht. De rompen van Kroesboten werden gebouwd op de kiel, waarop tijdelijke bouwmallen werden gesteld. Nadat de sponningen in de backbone waren gestoken/geschaafd konden de huidgangen worden geplaatst, waarbij vaak moest worden gestoomd en/of gebrand om de juiste buiging aan te brengen. Dat vereist een ongelofelijk vakmanschap om te komen tot een waterdichte passing. Elke gang moet niet alleen qua omtrek passen, maar ook moeten de "landen" waar de hogere gang op gaat aansluiten in de juiste hoek geschaafd wor-

den, zodat een naad ontstaat die door koperen klinknagels (2 stuks tussen elk spantenpaar en één ter plekke van de spant, die spant en 2 gangen verbindt) dicht gehouden kan worden. Aan de boeg en aan de spiegel moeten de gangen daarenboven ook nog geleidelijk in elkaar verzinken, om nog maar niet de spreken over die plaatsen waar de gangen naar buiten buigen in de overgang van kiel naar romp. Daar kunnen de "landen" niet worden geschaafd aan de



reeds geplaatste gang, maar moet dit geschieden aan de onderzijde van de te plaatsen gang. Tenslotte is het van belang dat de houtnerf niet te steil uit de gang loopt bij de einden en de op elkaar geklonken gangen ter plekke van de klinknagel nog voldoende vlees hebben, zodat de gang niet barst. De gangen in overnaadse bouw zijn doorgaans een slag dunner dan bij karveel gebouwde schepen. Overnaadse schepen zijn daarom, ondanks de dubbelingen in de huid niet zwaarder dan karveel gebouwde schepen. Overnaadse schepen kunnen ook voorzien zijn van gegalvaniseerde hoekstalen spanten (elke 3e spant) dan worden er geen tijdelijke bouwspanten gebruikt. We spreken in dat geval ook van composietbouw. De romp van een Kroesboot is op zich al een plaatje, een museum-



stuk bijna. Zonde haast om er een dek op te leggen! (zie foto's op Kroessite!). Als dan vervolgens de eiken spanten zijn ingebogen en vastgeklonken is het plaatje compleet en zijn naast de lange lijnen van de gangen ook de spantvormen prachtig zichtbaar. Opvallend in de Kroesontwerpen is de brede kielplank (in Duitsland 'Kiel-schwein' genoemd), waaraan de ophanging van het ballastgewicht met 2 aan 2 geplaatste kielbouten geschied. Bij een overnaads gebouwde romp zijn wanneer de bouwspanten zijn uitgenomen en de ingebogen spanten nog niet zijn geplaatst, alle lijnen prachtig te zien. De naden zijn dicht omdat de overlappende gangen bijeengehouden worden door de klinknagels. Dat is heel anders bij een karveel gebouwde romp, dat met gebreeuwde naden is uitgerust, daar heeft de breekwerker het laatste woord, met het water dat het hout voldoende moet uitzetten, zodat de naden onder spanning komen en dicht worden. Daarom is de naad bij een karveel gebouwde romp dat gebreeuwd wordt, altijd taps tot halverwege de gangdikte. N.B. een overnaads gebouwde romp kan dus niet gebreeuwd worden. Is het schip echter karveel gebouwd op de Zweedse wijze, dan mag de breekwerker thuis blijven. Hoogstens in de naad tussen zandstrook en kielbalk, kan op den duur breekwerk nodig zijn. Dat geldt voor overnaadse zowel als karveel gebouwde schepen. De zandstrook valt in een ruime sponning van de kielbalk en wordt met stevige houtschroeven bevestigd daaraan. In het uiterste geval moeten de bevestigingsschroeven van de zandstrook in de kielbalk worden

vervangen door schroeven van een iets steviger maat. ('refastening' in het scheepse Engels). Er wordt niet meer veel overnaads of karveel gebouwd in Nederland. Het is te arbeidsintensief en ook te duur. Dat betekent dat het benodigde vakmanschap langzaam verdwijnt. De tijd komt dat het vervangen van een gang in de S van een s-spant schip een kunst is die je met een kaarsje moet zoeken. Op den duur zal daaraan een echt tekort kunnen ontstaan. Gelukkig is dat voor de Zoutrif, de laatste nieuwbouw van Jachtwerf Kroes te Kampen, nog heel erg ver weg. Ze is nog jong en er zijn nog scheepsbouwers die dit vak verstaan.

### De beoordeling

De Zoutrif is een prachtige representant van de Nederlandse jachtbouw geschiedenis die door loopt tot en met vandaag. Het ontwerp uit 1951 en het bouwjaar 2010 definiëren haar in principe tot een replica volgens de oude criteria van de VKSJ. Maar op dit moment kijken we anders: Wij stellen ons de vraag of het schip in deze vorm in 1970 gevaren zou kunnen hebben. Het antwoord daarop is volmondig ja.

De Zoutrif wordt ingedeeld in de Classic Klasse van de VKSJ. Wij heten de Zoutrif en haar bemanning van harte welkom bij de VKSJ.

## Beoordelingsrapport

# De Johanna Hendrika

### Beschrijving

De heer Boersma heeft ruim voldoende informatie aangeleverd om zijn schip, de Johanna Hendrika, te kunnen beoordelen. Hij is al geruime tijd eigenaar (2010) van deze, toch wel bijzondere, Carena 36. Het casco is in 1995/1996 gebouwd bij Beisterveld Jachtbouw

een korte lage kajuitopbouw en met daarachter een idem lage achterkajuitopbouw. Hiervoor in de plaats is een kajuitopbouw gekomen die relatief kort is maar vervolgens ook zeer hoog. Het was duidelijke de wens van de eerste eigenaar om een vaste

buis te realiseren.<sup>1</sup> De kielconstructie bestaat uit een aangelaste kiel met loodballast. Kiel en roer zijn gescheiden en het roer is voorzien van een scheg. De motorisering bestaat uit een 53 PK Mitsubishi met 3 bladschroef. Daarnaast is het schip uitgerust met een boegschroef. De intimmering van deze Carena is in eigen beheer door de eerste eigenaar uitgevoerd. Hiervan zijn geen foto's bijgevoegd zodat een beschrijving van de inrichting hier achterwege blijft. Het schip is bijzonder goed onderhouden.

### De beoordeling

Bij de beoordeling van de Johanna Hendrika kunnen we constateren dat de wijzigingen die aan de romp en opbouw zijn doorgevoerd, weliswaar afbreuk doen aan het oorspronkelijke ontwerp van de Carena 36, maar wel een mooi en bruikbaar zeeschip opleveren. Het schip heeft hierdoor natuurlijk een andere uitstraling gekregen. Dit is evenwel niet zodanig extreem uitpakend dat het schip niet zou passen in het tijdsbeeld van de 70er jaren, hetgeen inmiddels het criterium is voor opname in het schepenbestand van de VKSJ. De vraag of het originele ontwerp mooier is dan het aangepaste is een kwestie van persoonlijke smaak. Hoewel we daarover goed zouden kunnen twisten, is dit niet relevant in het kader van de toelating tot het VKSJ schepenbestand. "Beauty lies in the eye of the beholder". Smaken verschillen gelukkig. Dat willen we graag zo houden! De tijd dat schepen wegens het niet voldoen aan het zgn. "Britannia ideaal" niet worden toegelaten ligt al enige jaren achter ons. Wat telt is dat de Johanna Hendrika een kloek zeeschip is geworden, dat haar mooie hoge tuigplan goed kan dragen. Een schip waar de eigenaar trots op mag zijn! De Johanna Hendrika wordt ingedeeld in de Classic

Historical klasse van de VKSJ.

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

te Gameren en de afbouw is in 1996/1997 in eigen beheer verricht. De eerste eigenaar heeft volgens de door Boersma aangeleverde gegevens, het oorspronkelijke ontwerp in overleg met de ontwerper H. Lemstra op diverse punten nogal drastisch aangepast.

De voor de Carena 36 typische ronding in de verbinding dek romp werd vervangen door een constructie met een zetboord van 12 cm hoog. Tevens werd de gehele kajuitconfiguratie gewijzigd. Het oorspronkelijke ontwerp voorziet in een middenkuip met daarvoor

<sup>1</sup> Het Britannia Ideaal: Het geheel van verhoudingen van jachtontwerpen zoals ontstaan in de jaren tussen de wereldoorlogen en in het algemeen als mooi en wenselijk werden ervaren.



# BOORDRECEPT

Kees van Aalst

## Zonnige Zuurkool

Boordrecept, voor alle watersport koks die zich nu gaan inspannen, (vervelen?) Zonnige zuurkool die maak je zo:

### Hebben

Blikje tomaten blokjes  
1 middel grote ui in ringen  
2 tenen knoflook  
2 eetlepels olijfolie  
40 gram boter  
40 ml hete melk  
1 eetlepel suiker  
½ eetlepel paprikapoeder  
Zout en vers gemalen zwarte peper.

### Halen

Rookworst in plakken  
750 gram aardappels, geschild en gehalveerd  
350 gram zuurkool  
150 gram chorizo, in reepjes.  
Verse peterselie (voor de garnering)



### Start

Kook de aardappelen met zout en giet ze af, stoom ze droog. Fruit de ui en de knoflook in de olie, doe er zuurkool, tomaat, suiker, paprikapoeder, peper en zout bij en laat pruttelen op een laag vuurtje, voor 10 minuten. Stamp de piepers met melk en boter voeg het zuurkoolmengsel toe. Rookworst en chorizo erdoor, zout en peper naar smaak erin, peterselie erover. Opmaken op een voorverwarmd bord, nu nog een toetje erbij..... Dat mag u nu zelf maken. Klein beetje afwas tot slot.

"EET ze met Hapjes"



# Er was eens...

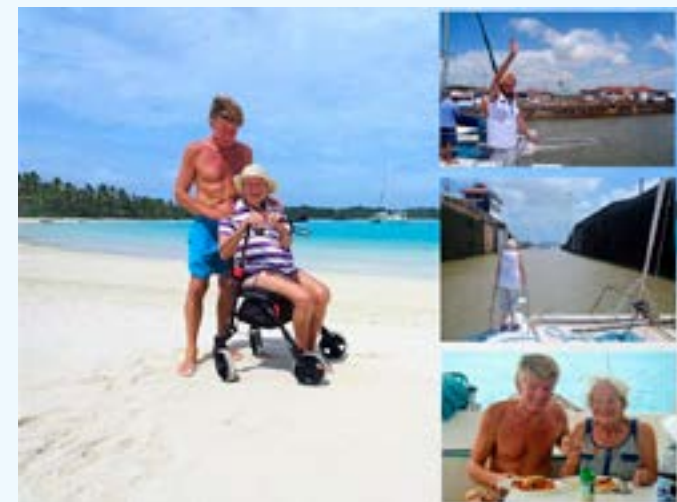
## Een catamaran in de Stille Zuidzee

Tekst en foto's: Bert Kuijpers

In juli van dit jaar werd de redactie door een mantelzorgmakelaar gewezen op een blog op [www.nauticlink.com](http://www.nauticlink.com) van Bert Kuipers. Het verhaal is mij de hele tijd bijgebleven en ik vind het zo bijzonder dat ik de schrijver toestemming heb gevraagd het te mogen opnemen in het decembernummer van de 'Scherp Gesneden'. Het is in mijn ogen een echt 'kerstverhaal', het gaat over liefde voor zeilen en leven op een boot en het geeft ook in onze vergrijzende vereniging weer eens een ander perspectief op hoe je je oude dag kunt beleven! Met dank aan Bert Kuipers, geniet van zijn blog: 'Mantelzorg-definitief-t-leven-delen-met-je-91-jarige-moeder-op-een-catamaran-in-de-stille-zuidzee'.

### Mantelzorg: definitief 't leven delen met je 91-jarige moeder op een catamaran in de Stille Zuidzee

Eigenlijk begint dit verhaal in de 'Net Ontdekt' van februari 2005, waarin ik kort schreef over Huub ('Humberto') van den Broek, alias 'El Holandes Errante de Calafell', die met een 27-voetertje rond de wereld zeilde. Geïntrigeerd als ik was door de nogal chaotische site (in het Spaans, maar redelijk te volgen via Google Translate) en zijn leven. Een site over een man, die voor een leven op zee en de Zuidzee-eilanden had gekozen. In Net Ontdekt oktober 2009 kwam Huub nog eens terug. Een paar jaar geleden stond zijn verhaal in het tijdschrift Zeilen. En nu verrast de 59-jarige permanente zeebewoner opnieuw. Hij deelt zijn leven op een catamaran tussen de Stille Zuidzee-eilanden definitief met zijn 92-jarige moeder Tilly Cryns!



We horen veel over mantelzorg en je ouders in huis nemen, het levenseinde. Maar je 91-jarige moeder op je boot in de Stille Zuidzee huisvesten 'om nooit meer naar Nederland terug te keren' (...) is toch een variant, waarvan we opkijken. En terecht. Want daar moet je als zoon én moeder wel geschikt voor zijn, en je beiden schikken in het leven zoals het komt. Mogelijk zouden u en ik een probleem zien in de rollator, die moeder Tilly regelmatig nodig

heeft vanwege pijnlijke artrose. Huub niet, en Tilly gebruikt 'm' daar in de Pacific nu opvallend minder dan toen ze nog in Vught woonde. Sterker nog 'ze loopt zomaar weer een kilometer per dag'... Huub bouwde ook een handig takeltje om moeders aan boord te hijsen voor als de catamaran op het strand ligt... En ja, ook échte mantelzorg: soms gebeurt er wel eens een 'ongelukje' zoals Huub zegt. "Dan maak ik het schoon, moeder onder de douche (er zitten in iedere drijver een echt bad) en verder alsof er niets gebeurd is."



Hoe deze vorm van zorg zo is gegroeid? Na al Huub's omzwervingen volgde er vanaf 2012 een heftige periode rond het overlijden van zijn jongere broertje Joepi. Hij is geboren met het down syndrome, en er is kanker bij hem geconstateerd. Voor hem vliegt Huub twee maal vanuit Tonga naar Nederland. Tijdens het tweede bezoek overlijdt Joepi 'na een zwaar gevecht van tien maanden en onherkenbaar'. Een ervaring die z'n sporen achterlaat. Na zijn dood is Huub nog een tijd bij z'n moeder gebleven, totdat ze zei: "Ga jij maar terug naar Fiji, daar ben je gelukkig." Het was een moeilijke beslissing weer te vertrekken, daar de overige

kinderen – een broer en acht zussen – minder tijd voor hun moeder bleken te hebben. Deze is vooral aangewezen op haar burens, mede dankzij het feit dat ze als 'oma pannenkoek' regelmatig pannenkoeken bakt voor de kinderen uit de buurt...



Terug op Fiji is er dagelijks contact met Vught. Op een gegeven moment zegt Tilly: "Ik wil nu eindelijk zelf wel eens zien hoe jou leven is; kun je me naar Fiji brengen...?" Huub moet even slikken, en werpt tegen, dat hij nooit meer op land wil wonen. "Dan kopen we een catamaran", is het antwoord. "Weet u wel wat dat is?", vraagt Huub. Nou, dat bleek ze met burens en vriendinnen al op het internet onderzocht te hebben. En ze wil nog een bijzonder – dus kostbaar – exemplaar ook: een St. Francis 44 'met een gemakkelijk bed'! Op "Die kunnen we nooit betalen" volgt "Dan verkoop ik toch het huis?". Dat was tegelijk wel de laatste druppel voor de broer en acht zussen, die de erfenis letterlijk zagen wegvaren... De familie twijfelde zelfs of moeder nog wel wilsbekwaam was. Er zijn ouderenorganisaties en doktersverklaringen nodig geweest om het tóch te laten gebeuren.



Huub kon een Francis 44 vinden op de Maagden Eilanden, die hij na drie maanden hard onderhandelen nog net voor het stormseizoen, kon kopen. Hij zeilde de boot in 2016 naar Curaçao, waar 'moeders' met begeleidster is opgestapt. De laatste zou tot op Fiji blijven. Maar al snel werd duidelijk, dat deze combi geen gelukkige was, en het verstandiger bleek dat ze maar beter meteen

retour Nederland kon gaan. En zo zeilde zoon, zijn 90-jarige moeder én 'hun beschermengeltjes' de nieuw gekochte catamaran samen naar Fatu Hiva. En wat blijkt? Moeder Tilly ziet er 20-jaar jonger uit, maakt talrijke nieuwe vrienden en wordt een soort idool voor eilanders en vertrekkers. Ze geniet in volle teugen en smult van het supergezonde eten: tonijn (nog geen 3,00 euro per kilo), verse groenten en alle soorten fruit, dat ze niet kent.

Tilly leest veel en de boot is volgestouwd met wol en breipennen, waarmee ze baby-truitjes en sokjes breidt voor de plaatselijke bevolking. De 'dames' op de verre atollen gaat ze ook nog breiles geven. Toen ze vorig jaar op het Fulaga-atol waren, bleek er ook nog een bijzondere band te ontstaan met de één jaar jongere plaatselijke 'chief'. Het werd nog bijna een huwelijk ook. "Beiden zijn behoorlijk doof, dus dat had iets kunnen worden", zegt Huub, die door de chieft al 'luve-na' (zoon) werd genoemd. Tilly zag het in tegenstelling tot de 'chief' toch niet zo zitten. Tot spijt van Huub, omdat een huwelijk een toekomstige verblijfsvergunning zou vergemakkelijken en de 100 jaar toch het doel is...



Wat de zorg betreft schrijft Huub: "Vooraf leek me het idee om moeder te douchen en 'in conditie te houden' wat vreemd, maar ze is twee keer zo vaardig als in Nederland, en alles is zo gewoon als maar kan voor ons geworden. Natuurlijk is het soms wel wat veel, maar het geluk om je moeder gelukkig te zien met dit bestaan is een veel grotere beloning, dan ik me ooit had kunnen voorstellen. En mijn eigen leven had ik al zo mooi gemaakt, dat er voor mezelf niets meer te wensen is, dat me nog gelukkiger zou moeten maken. Bovendien heb ik vanwege mijn emigratie naar Spanje eind jaren 70, nog heel wat goed te maken bij m'n moeder. Met de bevolking varen we soms met meer dan 30 mensen aan boord naar de afgelegen strandjes om te picknicken. Nou ja, voor beiden een paradijsleven."

Met vriendelijke groet,  
Bert Kuijpers,  
schipper van Nauticlink



# God en Godin

## TE KOOP

### Geschiedenis

De boot is 1969 ontworpen en in 1970 gebouwd bij Kroes als 'Zevensprong' voor de heer Zwart. Gait heeft een ruime, brede, ondiepe kielmidzwaard boot bedacht, die comfort en zeilplezier combineert voor het varen in Nederland. Na bouwnummer 136 volgden nog twee boten naar dit ontwerp de 'Dodona' (bouwnummer 139) en de 'Gouden Grendel' (bouwnummer 142). De heer Zwart was bijna twee meter lang en wenste stahoogte en een tweepersonskooi in de kajuit.

### God en Godin

In 1995 is de boot door mij van de zeven zonen gekocht. De naam is toen veranderd in 'God en Godin', naar een gedicht van Leo Vroman. Ze ligt sindsdien in Enkhuizen. De zomerligplaats in de Oosterhaven en de winterstalling in Andijk kunnen worden overgenomen. In 2002 is een grote onderhoudsbeurt gestart. De volgende werkzaamheden zijn door mij in eigen beheer aan het schip uitgevoerd:

- Het oude dek is verwijderd en vervangen. Een aantal dekbalken zijn vernieuwd.
  - De Universal benzinemotor (Atomic 4) is vervangen door een nieuwe diesel. (Volvo Penta 2030). Ook zijn tank, schroefas en schroef vervangen.
  - De elektrische installatie is vernieuwd.
  - De romp is kaal gehaald en opnieuw gelakt.
  - Het midzwaard is vernieuwd en vergroot.
  - Het roer is gedemonteerd en het beslag vernieuwd.
- Vanaf 2007 zijn gieken en masten opnieuw verlijmd. De zeilen zijn sindsdien ook vernieuwd.



Restauratieverslag in Scherp Gesneden ter inzage aan te vragen.

Lengte: 9.82 m.  
Breedte: 3.24 m.  
Diepgang: 1.10/1.95 m.  
Gewicht: 7.0 ton  
Ballast: 2.0 ton gietijzer  
Zeiloppervlak: ca. 60 m2

Zie voor verkoopinformatie: <https://kroesbootbouwers.nl>

## Harry Posthumius

### Grafische Producties

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

### Druk met design

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

# Online klassiekers

Tekst: Sjoerd Bleeker  
Foto's: Van genoemde website's

Voor restauratie van de Emma hebben wij een website opgezet. Hier kunnen we gemakkelijk de restauratie bijhouden en delen met anderen. Wij houden de restauratie bij door blogs te schrijven over de voortgang, gepaard met veel foto's. Op de blogs kan ook gereageerd worden door de lezers. Er zijn natuurlijk meer online manieren om dit soort projecten te delen met de rest van de wereld. Omdat de gemiddelde leeftijd van de VKSJ wat hoger ligt, is men misschien nog niet bekend met de volgende zeer interessante projecten die online te vinden zijn. Te beginnen met mijn favoriet:

### Rebuilding Tally Ho! – Sampson Boat Company [www.sampsonboat.co.uk](http://www.sampsonboat.co.uk)

De Engelsman Leo Sampson is bezig met het restaureren van een 107 jaar oude 'Pilot Cutter' genaamd "Tally Ho". Dit Engelse jacht heeft een rijke historie over de hele wereld. Tally Ho staat op de wal in Amerika en het plan is om het jacht terug naar Engeland te varen wanneer het daartoe in staat is.

Leo houdt een Youtube kanaal bij over de vorderingen van de restauratie. Op dit moment is hij bezig de spanten te vervangen. Doordat het schip ooit een flinke schade heeft gehad is de romp nogal vervormd. Aan de hand van de originele tekeningen wordt de romp weer langzaam naar de originele vorm gekneed. Waarom al die moeite om de filmpjes te maken? Dit soort projecten vinden veel mensen interessant. De filmpjes van Leo worden gemiddeld zo'n 100.000 keer bekeken! Mensen waarderen de moeite die Leo in het maken van de filmpjes maken stopt en doneren via Patreon (een crowd-funding website) geld aan het project. We betalen ook om televisie te kijken, toch? Dus waarom niet betalen voor de filmpjes van dit soort projecten? Dit vinden de kijkers ook logisch dus krijgt Leo elke maand rond de 2500 dollar aan donaties binnen voor het project. Tegelijkertijd motiveren de video's andere mensen om hetzelfde te gaan doen.



Alix en Steve



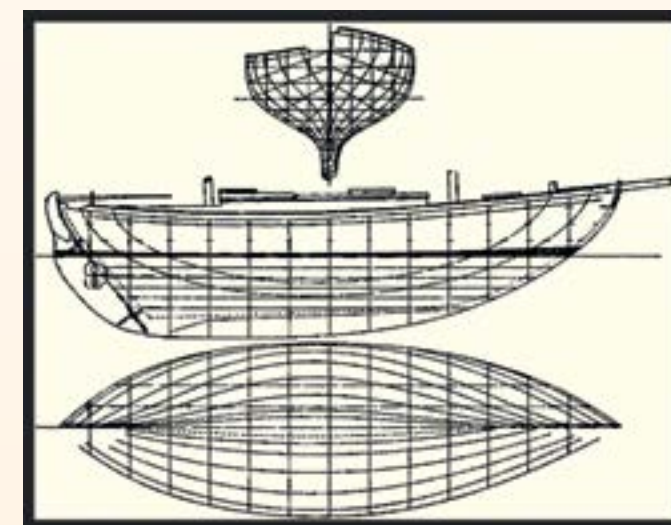
Arabella in wording



Leo Sampson

### Acorn to Arabella [www.acorn-to-arabella.com](http://www.acorn-to-arabella.com)

Arabella is een jacht dat op traditionele wijze wordt gebouwd door twee mannen in Amerika, Alix en Steve. De jongens zijn geen ervaren scheepsbouwers en leren het proces al doende. Ze zoeken alles heel goed uit en bedenken trucjes om lastig werk gedaan te krijgen. Arabella is ontworpen door William Atkin in 1934. Het doel van het maken van de video's is om mensen te motiveren en te leren over het bouwen van jachten. Ze verwachten in totaal 10 jaar over de bouw te doen en daarna met het schip de wereld rond



Tekening Arabella



te reizen. Arabella wordt gebouwd van het hout wat op het erf van de opa van Steve groeit. Ook deze mannen hopen het project deels te kunnen bekostigen door middel van donaties.

### **Zeilboot Anne Marie**

[www.zeilbootannemarie.nl](http://www.zeilbootannemarie.nl)

Van eigen bodem! Max van Keulen vaart op een Waarschip goo de wereld rond. Het waarschip, gebouwd door de opa van Max in 1985, is in 2015 door Max teruggekocht en klaargemaakt om naar Athene te varen. Door middel van vlogs (video blogs) en artikels voor het tijdschrift Zeilen bekostigt Max zijn reizen.



Max van Keulen



Anne Marie

### **Restauratie de Emma**

[www.sailingyachtemma.com](http://www.sailingyachtemma.com)

En dan de beste van allemaal, onze eigen Emma! We hebben eerst de restauratie bijgehouden op het Zeilersforum.nl en natuurlijk de VKSJ.nl. Het nadeel aan fora is dat je beperkt bent in je mogelijkheden. Ik heb via Wordpress.com de site voor Emma opgezet. Je kan kiezen voor een standaardopmaak maar alles is ook naar eigen smaak aan te passen. We hebben gekozen voor een voorpagina waar alle blogs direct te zien zijn, met de focus op de afbeeldingen. Daarnaast kan je via het menu naar de geschiedenis van Emma (wat helaas nog ontbreekt) en naar de fotopagina. Op de fotopagina staan alle plaatjes op een rij, voor de mensen die niet zo van lezen houden.

Waarom online bijhouden? Er zijn meerdere redenen voor ons. De familie van Wendy en mij wonen verspreid door heel Nederland. Via de site kunnen we ze makkelijk op de hoogte houden zonder dat we naar 10 verschillende mensen dezelfde foto's en verhalen moeten mailen. Daarnaast hopen we dat we via de site meer te weten gaan komen over de geschiedenis van Emma. De site wordt zo'n 1500 keer per maand bekeken en hopelijk vindt het de weg naar de juiste personen. De laatste reden is dat het gewoon heel

leuk is om feedback op ons werk te krijgen. Via het forum en onze vrienden en familie krijgen we leuke reacties en dat motiveert enorm om het werk door te zetten!



Emma vroeger



Emma op de kant

Er is door de jaren heen zeer veel informatie over de klassieke zeilsport en de geschiedenis op papier gezet en er valt veel terug te vinden in de archieven van musea. Hopelijk kunnen we deze kennis op een leuke, leerzame en interactieve manier overbrengen aan de jongere generaties, met behulp van bovengenoemde voorbeelden van social media. Zo maken we voor de volgende generatie de weg naar het onderhouden en varen van klassieke schepen veel toegankelijker, wat zeer belangrijk is voor de toekomst van onze jachten.

De VKSJ doet daarom ook haar best om met de tijd mee te gaan. De site biedt de mogelijkheid tot het schrijven van blogs en met de Whatsapp-groep voor de klussers kom je enorm snel tot antwoorden hoe je iets kan aanpakken. Wil je ook meepraten in de Whatsapp-groep of heb je vragen over klussen? Voel je vrij om je aan te melden voor deze VKSJ klus-app via: [techniek@vksj.nl](mailto:techniek@vksj.nl).

Wat betreft de Emma: In het voorjaar zal er weer een verslag van het gedane werk in de Scherp Gesneden verschijnen, maar tot die

tijd blijf je op de website helemaal up-to-date! We zijn ook druk bezig met het verzamelen van alles wat nodig is om Emma tot een compleet zeilend jacht te maken. Mocht u nog wat op zolder hebben liggen wat u graag wil doneren aan Emma horen wij het graag! We zijn ook nog steeds op zoek naar de geschiedenis van Emma, mocht iemand hierover iets weten dan hebben we graag contact.

Groetjes, Wendy en Sjoerd

**Sjoerd Bleeker**  
06-28782960 of  
[sjoerd@bleekermaritiem.nl](mailto:sjoerd@bleekermaritiem.nl)  
Of via [www.sailingyachtemma.com](http://www.sailingyachtemma.com)  
met het contactformulier!

# Kustzeilers 24 uurs Zeilrace 2018

Foto's: Klaas Jan Bakker

## Prijsuitreiking in de VKSJ klasse

Deze foto's van van de prijsuitreiking in de VKSJ klasse van de 24 uurs zeilwedstrijd van 2018 had u nog van ons tegoe!

Wellicht een goed voornemen voor 2019 .....



De Deelnemers



De Kentallen



De Winnaars



# Jachtwerf **Rexwinkel**

NUMANSDORP

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



*Passie voor boten*

## Het adres voor uw Klassieker

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp is uw deskundige partner voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht. Op onze nieuwe en moderne jachtwerf, met 50-tons botenlift en 27m 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, teakdekken, polyesterreparaties, metaalwerk, alles is mogelijk. Of alleen winterstalling, met de geruststellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik...

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



**mdegroot.com**  
jacht- & scheepstuigerij



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

Photo: Olivier van Meer Design

Kooijweg 30 Stavoren | info@mdegroot.com | 0514 681210

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie  
Reparatie  
Nieuwbouw  
Interieurbouw  
Teakdekken  
Rondhouten  
Motoronderhoud  
Stalling

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

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

## Verzekering Klassieke Scherpe Jachten

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

**EERDMANS**  
jachtverzekeringen

0514 56 36 55, [www.eerdmans.nl](http://www.eerdmans.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)





# Colofon

## Voorzitter

Freddie Kuiper 06 10773177 voorzitter@vksj.nl

## Secretaris

Vacature 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 06 17106448 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: redactie SG (sg@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

Restauratie van 80 jarige "Friso" met teakhouten romp



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