

nr  
02

# Scherp Gesneden

JAARGANG 37, JULI 2019

## Historie 'Narwal'

Noorse jol uit 1910 gerestaureerd

## Terug in de tijd

Met een 15-voeter op reis

## Vergeten monument

Het Noordhollandsch Kanaal



VERENIGING



KLASSIEKE SCHERPE JACHTEN

## Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2019

### Noteer deze data in je agenda!

Overzicht, onder voorbehoud, van de VKSJ-activiteiten en -evenementen in 2019. Zie de VKSJ-website voor uitgebreide actuele informatie en de wijze van aanmelden. De resultaten van de wedstrijden die georganiseerd worden buiten de VKSJ om, kunnen meetellen voor een VKSJ klassement als er voldoende deelname is van VKSJ schepen.

### Voor de VKSJ staan de volgende evenementen op de rol:

#### • 13 - 15 september

Afsluiting seizoen VKSJ en BKPJ, Bataviahaven, Lelystad

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

#### • 16 - 18 augustus

Flevarace, Enkhuizen

#### • 23 - 24 augustus

24-uurs, Medemblik

Voor klassieke zeilevenementen elders in Europa zie het overzicht op de VKSJ website.

Voor evenementen met en voor 'varend erfgoed' zie het overzicht op de website van 'scheepspost.info'

**De deadlines voor Scherp Gesneden in 2019 zijn:** 1 september 2019  
15 november 2019

Graag ontvangt de redactie kopij, foto's, tekeningen, verslagen, rapporten, enz. Deel de genoegens, ervaringen en tips van uw zeil-, onderhoud- en bouw-avonturen met de lezers! Ook aankondigingen van evenementen en andere (zeil)gerelateerde informatie is welkom.

(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.)

Omslagfoto: Zomaar een klassieker, onderweg gezien, de H22 'Tristan'.  
(Foto: Tjeerd Boersma)

## Wie werkt er mee aan SG?



Maarten Lampe en Sjoerd Bleeker hebben mij geholpen dit nummer samen te stellen, waarvoor hartelijke dank. Om Scherp Gesneden te kunnen voortzetten is echter de medewerking van meer leden nodig. Wij VKSJ-leden hebben allemaal de liefde voor mooie zeiljachten gemeen. Velen van ons hebben wel een favoriet: schrijf er eens iets over!

Ook delen we een schat aan ervaringen en het gebied van onderhoud en reparatie - sommigen van ons voeren complexe restauraties uit. Ook daar zijn andere leden heel benieuwd naar.

Hetzelfde geldt voor een (vacantie)reis, een evenement waaraan we deelnemen, een tentoonstelling die we bezoeken, enzovoort. Zijn er bijvoorbeeld leden naar het 'Wooden Boat Festival' in Den Helder geweest? Maak er een gewoonte van zo iets een verslag te maken, dan kunt u er ook later zelf ook nog eens van genieten. Maak er meteen wat foto's bij, met een smartphone gaat dat tegenwoordig al heel redelijk.

Voor wie tegen het schrijven aanhikt: vraag de redactie om tips hoe u dat aan kunt pakken. Die brengt u graag de fijne kneepjes van de journalistiek bij. Gewoon een mailtje naar [sg@vksj.nl](mailto:sg@vksj.nl)

Tj. B.

## VAN DE REDACTIE

Varend erfgoed, in al zijn aspecten, staat centraal in dit nummer. Werf Ventis kreeg een bijzondere bekroning, o.a. vanwege de restauratie van de 22 m2 scherenkruiser 'Margaux', een jacht dat je als 'schoonheid op zijn smalst' zou kunnen betitelen. Daarnaast aandacht voor de geschiedenis en de restauratie van een Noorse jol uit 1910, die hoewel afkomstig uit Noord-Duitsland, het Nederlandse jachtontwerp beïnvloedde. Jachtontwerper Baron van Hoëvell haalde de jol, toen 'Cocksita' geheten, naar Nederland, bracht de romp in tekening en ontwierp op basis van die tekening zijn 'Cocksita II', van welk ontwerp Ricus van der Stadt weer een licentie verwierf. Binnenkort hoopt werfeigenaar Johan Prins de 'maiden trip' met de totaal gerestaureerde Noorse jol te maken, die meer dan een eeuw watersportgeschiedenis vertegenwoordigd..

In dit nummer is ook aandacht voor de infrastructuur die met ons varend erfgoed verbonden is. Thans een vergeten monument, behoorde het Noordhollandsch Kanaal, als diepste en breedste kanaal ter wereld, ooit tot de wereldwonderen. Naar aanleiding van de tentoonstelling over dit kanaal een verhaal over de aanleg ervan in de vroege 19de eeuw en over zijn schepper, Jan Blanken, de belangrijkste waterstaatkundige van zijn tijd.

Er bestaat ook nog zoiets als 'immaterieel erfgoed', o.a. klassieke zeilwedstrijden en de ambachten rondom de bouw en het onderhoud van klassieke jachten. Minder grijpbaar is de klassieke watersportcultuur zelf, de cultuur uit de tijd dat je bij het varen nog op jezelf was aangewezen en niet omringd werd door een overvloed aan consumentenvoorzieningen op en aan het water. Zelf probeerde ik in het vroegere bootje van onze kinderen een stukje terug in de tijd te gaan. Een verslag hierover in deze SG.

Dat de VKSJ een levende vereniging is zien we terug in de artikelen over twee recente evenementen, het openingsweekeinde en het verjaardagsweekeinde. Het openingsweekeinde kende bizarre weersomstandigheden, storm en windstilte zaten de wedstrijddeelnemers in de weg. Het verjaardagsweekeinde had plaats tijdens het warmste juni-weekeinde met net voldoende wind voor een wedstrijd. De gezellige steigerborrels en barbecues maakte er echte feestdagen van die niet alleen veel jachten trokken, maar ook veel leden die zonder boot kwamen om de sfeer alvast weer te proeven.

Ook in dit nummer: het nieuwe bestuur dat zich aan u voorstelt en onze correspondent Wouter Onrust, die een bijzonder historisch watersportdocument tegenkwam. Ik wens u voor de komende periode veel lees- en zeilplezier!

Tjeerd Boersma  
[sg@vksj.nl](mailto:sg@vksj.nl)

## Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip  
Kylie

Naam  
Jeroen van Baardewijk

Woonplaats  
Dongen

## Inhoud

Bestuursseinen	4
Nieuwe Leden	5
Het nieuwe VKSJ-bestuur	7
VKSJ-verjaardagsweekeinde	8
De kampioen van 1918	11
Ventis met 'Margaux' en 'Nyala' winnaar van twee Classic Boat Awards	12
Noorse jol uit 1910 gerestaureerd De historie van de 'Narwal'	15
Boordrecept	19
Het Noordhollandsch Kanaal, ooit een wereldwonder	20
Met een 15-voeter door Denemarken Terug in de tijd – hoever kun je gaan?	23
VKSJ-openingsweekeinde, bizarre afwisseling weertypen	32

# Bestuursseinen Van de Voorzitter

## Scherp gesneden; OMEN EST NOMEN

Omen est nomen betekent in het Latijn zo iets als ...

De naam zegt het al.

Of zoals de Engelsen zo mooi zeggen **What's in a name...**

Ik ging er altijd vanuit dat de titel van het blad van de Vereniging Klassiek Scherpe Jachten gebaseerd was op de mooie lijn van de schepen, maar na de verhalen over afgelopen jaren heb ik toch het vermoeden dat het slaat op de discussies binnen de vereniging, die op het scherpst van de snede gevoerd zijn.

Tijdens de laatste algemene ledenvergadering op 17 mei zijn de diverse standpunten goed duidelijk geworden door het gesprek op voeten. Een methode waar je duidelijk maakt hoe je ergens over denkt door achter de geformuleerde stelling te gaan staan. De stelling: **De VKSJ is een behoudsvereniging voor klassiek scherpe jachten van diverse materialen** kreeg iedereen achter zich. Unaniem. Dus dat geschilpunt is de wereld uit.

Wat er resteerde was de vraag in hoeverre het – nog te vormen – bestuur een gesprek aan zou moeten gaan met de zogenaamde ‘dissidenten’. Zij hielden de vereniging, het bestuur en de vergaderingen min of meer gegijzeld door telkens weer het in 2012 ingenomen standpunt (dat voor het behoud van de vereniging andere materialen dan hout en staal ook toegestaan werden) ter discussie te stellen en aan te vechten.

Of er nog een gesprek moest komen, daar waren de meningen in de ALV duidelijk verdeeld over. Slechts een krappe meerderheid was tegen. Daaruit blijkt mijns inziens dat de leden loyaal waren ten opzichte van de leden van het eerste uur, maar hun standpunten echter niet deelden. Nu beide standpunten helder geworden zijn kan het mes van tafel en de strijdbijl begraven worden; De vereniging kan zich bezig gaan houden met waar ze voor opgericht is. Scherp gesneden kan dan ook weer over schepen gaan in plaats van over discussiepunten.

Het nieuw gevormde bestuur is druk bezig zich in te werken omdat van het oude dagelijks bestuur slechts Marianne over is gebleven om een en ander over te dragen. Dat kost dus meer tijd dan voorheen. Maar we komen er wel. Ondertussen zijn al wel de openingstocht in Enkhuizen en de wedstrijd en BBQ in Marken prima voor elkaar gekomen. We kunnen echter nog wel wat extra hulp gebruiken. Er staan op de website nog de nodige vacatures in commissies. Alle hens aan dek...

TONNY HENDRIKS  
VOORZITTER@VKSJ.NL

## Harry Posthumus Grafische Producties

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

### Druk met design

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

# Nieuwe Leden

## Beoordelingsrapport **Kylie**

### Beschrijving

Vanaf de jaren dertig werd dit type kieljachtjes getekend door diverse ontwerpers in Nederland, Engeland, Duitsland, Zweden, Noorwegen en Denemarken. In Nederland begon Baron van Hoëvell er mee, met de Kortjakje, de Pieter de Turk en later de Porzana Carolina (die overigens een kiel-midzwaard heeft en een slag groter is). In Zweden werd in die tijd de Havsfu van Bertil Bothén ontwikkeld (in Nederland varende en gebouwd bij Wester), de bekende Stormmeeuw, ook een slagje groter, maar toch ook weer hetzelfde concept.

De meest bekende variant van het S-spant platgat jacht met aangehangen roer is de Scandinavische Volksboot die sinds 1944 in West Europa in vele landen in grote aantallen is gebouwd.



Inmiddels is de Volksboot de meest verspreide kajuitkielboot geworden. Eerst overnaads in hout gebouwd, met grenenhout en mahoniehout als bouw materiaal, maar later in Polen veelal in larikshout gerealiseerd. Met het ballast aandeel van ruim 45% is de Volksboot een stijf en zeewaardig scheepje. Er zijn van dit type ook in Nederland veel schepen gebouwd. Bekende werven zijn: Kroes te Kampen, Bouhuis te Durgerdam, de Hudson in Rotterdam.

Dat her en der op dit succes werd ingespeeld is evident: Marieholm IF en de Contessa 26 zijn bekende en aansprekende voorbeelden. In dit licht is het logisch dat V.d. Stadt ook een stap gezet heeft

op dit deel van de markt. Hij zag kans om de klassieke lijnen van de Volksboot te herleiden tot een typisch V.d. Stadt scheepje, met slimme vindingen en handige oplossingen. Al met al is deze Invicta, het type waartoe de Kylie behoort, een prachtig schip geworden met ruimte om met 3 personen prettig te varen met een complete accommodatie. De kooien in de kajuit aan weerszijden zijn lang genoeg, omdat de slaper zijn benen kan doorsteken door een ruime opening naar het vooronder waar goede ruimte is voor het toilet en de berging van zeilen en ankertuig. Aan stuurboord zijde is de hondenkooi, die onder de kuipbank zit. Aan bakboord zijn de bakskisten en is de kookgelegenheid boven de spoelbak gesitueerd. Al met al is het interieur op een scheepje van net 8 meter en een breedte van 2,20 meter heel compleet en mooi uitgekend.

### Beoordeling

Aan de foto's kan worden vastgesteld dat de Invicta goed zeilt en dat ze haar tuig goed kan dragen. Opvallend van het kielprofiel is dat de voorvoet bijna geheel is weggesneden, waardoor op zijn Van Kampens gerekend, het zeilpunt wel heel ver vóór het lateraalpunt is gesitueerd. Dat lijkt maar zo. De lift van de kiel wordt voornamelijk door de eerste 75 cm opgeleverd, waar de stroomsnelheid van het langsstromende water het hoogst is. Dat deel van de kiel moet daar ook aalglad zijn wil je zo min mogelijk wrijvingsweerstand hebben.

Dat het op dat stuk van de kiel aankomt blijkt ook uit het feit dat daar de zelf slijpende antifouling het eerste weg is! Het doodhout, achter het ballastgewicht van ruim 1 ton lood, bestaat uit schuimplastic, ingepakt in GRP. Het aangehangen roer vormt met een uitsparing in het doodhout de schroefopening. V.d. Stadt deed daar niet moeilijk over!

Deze Invicta is gebouwd bij Tyler in Zuid Engeland, waar veel GRP schepen van de tekentafel van V.d. Stadt vandaan komen. De Invicta is in het palet van de V.d. Stadt ontwerpen eigenlijk wel een buitenbeentje, zeker in de jaren zestig. Hij ontwikkelde zijn ontwerpen meestal vooruit kijkend, vooruitlopend op de golf van de ontwikkeling. In vergelijking met de Pioniers, Pionnen, de

Oceans, en de Splinter en Sprinter was de Invicta een stapje terug in de tijd. Voor een VKSJ-er is dat niet de verkeerde richting, lijkt me.

De Invicta is een echt klassiek gelijnd scheepje met een prettig en uitgewogen voorkomen, waarvan je aan de tekeningen al kunt zien dat ze haar bootje wel staat en haar bemanning veilig naar de bestemming kan varen. Is de zee wat ruw, lijkt het verstandig de onderste helft van de kajuitingang af te sluiten, voor als er eens vast water over de rand komt. Dat zou overigens wel uitzonderlijk zijn.

Deze Invicta is met haar bemanning van harte welkom bij de VKSJ.

De toelatingscommissie,  
Maarten Lampe



# KÖSTER SAILS

## De zeilmakerij van Enkhuizen

Pakhuizen 25c | Enkhuizen  
0228 - 322 966 | [www.kostersails.nl](http://www.kostersails.nl)

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



### **Te koop:** vroegere loodsjol, nu kitsgetuigd zeiljacht

Wij houden op met varen en daarom is onze vroegere loodsjol en thans als jacht ingerichte tweemaster Troll te koop. De afmetingen zijn 10.50 x 3.50 x 1.80 meter. Het schip is zeer zwaar gebouwd uit 3,8 mm pitchpine op dubbele eiken spanten en heeft een waterverplaatsing van 16 ton. Het schip is in 1918-'20 in Noorwegen gebouwd, is in 1965 omgebouwd tot tweemastjacht en werd toen uitgevoerd met een massief mahonie kajuit. Het zeiloppervlak is 60 m<sup>2</sup>. Uitrusting: Danforth + CQR anker met elektr. ankerlier, Aries windvaan stuurinrichting, windmeter, log, dieptemeter, GPS en marifoon. Als bijboot is er een AVON dinghy met 3 pk Yamaha bbm.

**Vraagprijs 33.000 euro**

Voor alle informatie:  
06 21804870  
[troll@zeelandnet.nl](mailto:troll@zeelandnet.nl)

JACHTWERF: NIEUWBOUW, 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](mailto:kroesbootbouwers@gmail.com)  
[WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL](http://WWW.KROESBOOTBOUWERS.NL)

# Het nieuwe VKSJ-bestuur

Op de Algemene Ledenvergadering van 17 mei jl. is er een nieuw bestuur gekozen. Hier stellen de leden zich aan U voor.



## Tonny Hendriks

'Als kersverse voorzitter van de VKSJ stel ik mij graag even voor. Ik ben Tonny Hendriks, van oorsprong docente Klassieke talen, Latijn en oud Grieks. Daarnaast heb ik aan de Universiteit van Amsterdam Archeologie, kunstgeschiedenis en Italiaans gestudeerd. Later heb ik nog een bloemvakopleiding gevolgd omdat ik als tuindersdochter ook wel graag met mijn handen werk. Ik ben reeds sinds 1984 werkzaam aan het Alkwin Kollege in Uithoorn, in eerste instantie als docent maar al weer een jaar of twintig als leidinggevende. Dat verklaart nu voor velen waarom op het Alkwin de laatste ledenvergadering plaatsvond met het inmiddels (fameuze) gesprek op voeten. Naast mijn fulltimebaan in het onderwijs heb ik op de Blauwe Gans in Uithoorn een Bed & Breakfast én ben ik vennoot van een sailcharter, de Lady Quaeso. Daar is eindelijk mijn link met het water...'



## Tjeerd Boersma

Tjeerd Boersma (71), secretaris, leidde voor zijn pensioen een architectuurhistorisch onderzoeksinstituut en was eerder curator bij het Nederlands Architectuurinstituut. Hij heeft twee tot de VKSJ toegelaten schepen: een stalen 'Carena 36', in 1995 gebouwd naar een ontwerp van Hielke Lemstra van omstreeks 1970, en een polyester 15' voets Oostzeejol, het vroegere bootje van zijn kinderen, bouwjaar 1969 en recent gerestaureerd. In 1970 was hij, samen met Wouter Molenaar, Nederlands kampioen in de Sternklasse. 'Mijn zeilcarrière begon toen mijn ouders mij op de leeftijd van 6 weken in een broodmandje meenamen naar hun zojuist aangeschafte zeilboot, een eikenhouten open boot van het type IJvogel, met een buiskap en dektent voor de accommodatie, gebouwd bij Jachtwerf Hollandia in Woubrugge'.



## Guido Visch

Guido Visch, sinds kort penningmeester: 'Ik vaar al sinds mijn jeugd mee op een klassiek schip, de Carmagnole van wijlen mijn grootouders. In het begin vond ik dat maar een oude boot met veel motorproblemen, lekkage, etc.. Gaandeweg begon het voor mij een steeds mooier schip te worden en begon ik de schoonheid van de klassieke lijnen en bouw in te zien. Nu mag ik zelf voor de Carmagnole zorgen en met haar varen en doe dat meer dan graag! Nog leuker is het om dat met lotgenoten te doen, met ook een klassiek schip. 'Zodat je niet elke keer weer de standaard vraag moet beantwoorden: 'Oh dat is zeker wel veel werk zo'n houten boot..pfff'. Ik hoop in mijn beschikbare vrije tijd, naast het varend houden van de Carmagnole, wat bij te kunnen dragen aan de VKSJ. Heb verder HTS scheepsbouw afgerond en werk momenteel bij Boskalis op de Research & Development afdeling'.



## Wim van Dam

Wim van Dam, bestuurslid, is al 20 jaar actief in de VKSJ en was al eerder bestuurslid. Hij heeft een werf in Leimuiden, Jachtwerf Van Dam en Zn.. Zijn Sarcelle II is een bijzonder varend monument dat in 1938 op de eigen werf gebouwd is, naar een ontwerp van grootvader Piet van Dam. Wim van Dam was als wedstrijdzeiler actief in de 12-voetsjol, de Vaurien, de 470-klasse en de Tornado. Hij is ook actief als ijszeiler.



## Jan Fredriks

Jan Fredriks (61) zit in het bestuur als organisator van wedstrijden en evenementen. 'In het dagelijks leven charter ik zomers met onze boot en de rest van het jaar knap ik oude en verwaarloosde schepen op. Ik zeil al vanaf mijn 5de jaar, begonnen in een jolletje, daarna een Koralle, een Waarschip en nog een aantal schepen tot de huidige boot, de Nicholson 55 Lady Quaeso, waarmee ik sinds 2011 lid ben van de VKSJ. De Lady Quaeso is een klassiek zeiljacht uit 1973 met een polyester romp en teakhouten dekken en opbouw, tot voor kort de luis in de pels van de VKSJ. Ik ga er van uit dat, na de laatste ledenvergadering, de rust is wedergekeerd binnen de vereniging en we samen leuke dingen kunnen gaan doen'.



Met steigerborrel, wedstrijd en mega-barbecue vlogen de uren voorbij

# Uitzonderlijk mooi weer op VKSJ-verjaardag

De VKSJ werd ooit opgericht toen een tweetal klassieke jachten tijdens de langste dag met windstilte langdurig bij elkaar in de buurt dobberden en het de schippers een leuk idee leek om af en toe eens met klassiekers onderling een wedstrijdje te zielen. Sindsdien heeft ieder jaar, zo rond de langste dag, het verjaardagsweekeinde van de VKSJ plaats, traditioneel met een steigerborrel, een wedstrijd en een hapje eten. Dit jaar, op 28 tot 30 juni, vormde Marken het uitgangspunt van de feestelijkheden. Er was een flinke opkomst, twaalf schepen zetten vanuit diverse thuishavens, variërend van Andijk tot Leimuiden, koers naar het vroegere Zuiderzee-eiland. Maar ook leden van wie het schip wegens onderhoud nog niet gereed was of om een andere reden Marken niet per schip konden bereiken, maakten tijdens de barbeque op zaterdagavond hun opwachting.



De Stormmeeuw, de Sarcelle II en de God en Godin voor de finish. Tussen de Stormmeeuw en de Sarcelle is de rib van Henri Bos zichtbaar

Viel bij het openingsweekeinde (zie elders in dit blad) nog een wedstrijd in het water vanwege stormachtige wind, bij de VKSJ-verjaardag waren de omstandigheden bijna ideaal, al zal voor sommigen de wind een ietsje krachtiger en de temperatuur een tikje lager hebben gemogen. Op zaterdag, de wedstrijddag, meette het kwik royaal boven de 30 graden en stond er een windje van 2 á 3, dat na half drie gestadig in kracht afnam.

De Carmagnole met zijn karakteristieke donkerblauwe spinnaker uit de jaren '60.



Stormmeeuw



Carmagnole



God en Godin



Jan van Gent



Pavane



Sarcelle II



La Segunda en Fladderak



Argo Navis

Henri Bos was met zijn rib als start- en finish-schip paraat en had een startlijn op de Gouwzee, nabij de GZ 7, uitgelegd. Via onze gele opblaasboei volgde een kruisrak naar de MN1, twee ruime rakken heen en terug richting Markervuur en vervolgens een kruisrak naar de Sport H-boei en een voordewinds rak naar de finish. Vooral Bas Hoffmann met de Stormmeeuw wist in het laatste kruisrak goede zaken te doen en eindigde de race op rating als eerste. Onder zijn opvallende donkerblauwe spinnaker voerde Guido Visch de vloot aan en eindigde hij als eerste op gezeilde tijd, maar op berekende tijd als tweede. Derde werd de Sarcelle II, eigenlijk meer voor de Hollandse plassen ontworpen dan voor het IJsselmeer, maar op het nu relatief vlakke IJsselmeerwater opvallend goed scorend.



Bestuurslid Wim van Dam aan de barbecue.

Voorzitter Tonny Hendriks had met steun van goede vriendin Elly een mega-barbecue voorbereid met uiteenlopende vleesspecialiteiten, heerlijke salades en een kom met bowl die qua formaat een klein zwembad tegemoetkwam. Dankzij de goede relaties van bestuurslid Jan Fredriks - net weer op de been na een hartinfarct en een zestal operatief geplaatste bypasses – op Marken konden we in de schaduw van een KNRM-huisje van alle lekkere hapjes genieten. Bij zoveel eten en zoveel bezoekers schoot ons VKSJ-barbeque apparaat duidelijk tekort. Bestuurslid Wim van Dam bleek echter over een apparaat te beschikken dat de benodigde hoeveelheden aankon en tevens over een bemanningslid op de Sarcelle II, die het forse apparaat per auto heen en terug naar Leimuiden bracht. Met zoveel gezellige uren vliegt zo'n weekeinde snel voorbij. Op zondagochtend werden de deelnemers gewekt door een stevige Zuidwestenwind, met vlagen tot windkracht 6, die in de loop van de dag echter ruimde en wat in kracht afnam, zodat iedereen veilig huiswaarts kon keren.

Uitslag wedstrijd: 1. Stormmeeuw, 2. Carmagnole, 3. Sarcelle II, 4. God en Godin, 5. Jan van Gent, 6. Fladderak, 7. Pavane, 8. La Segunda, 9. Argo Navis, 10. Kleinkapitalist (n.f.).

Tj.B.

## U14, de kampioen van 1918

Op bijgaand beeld zien we de 45 m2 kruiserklasse U 14, de 'Boekanier', aan de wind zeilend. De 'Boekanier' werd in 1918 gebouwd op de Haarlemsche Yachtwerf en werd hetzelfde jaar nog kampioen in zijn klasse. Het jacht werd ontworpen door Hendrik Willem de Voogt (1892-1963), die de Haarlemsche Yachtwerf in 1913 oprichtte. De Voogt betitelde de 'Boekanier' als 'kruiszeiljacht'. De 45 m2-kruiserklasse was een zogenaamde 'beperkte klasse' waarbij de ontwerpers veel vrijheid hadden; de 'Boekanier' werd dus vooral ontworpen op goede aandewindse eigenschappen.

Onze correspondent Wouter Onrust vond deze ingelijste foto, die door De Voogt aan de eigenaars van de 'Boekanier' cadeau werd gedaan. Achterop schreef De Voogt:

*'45 M2 kruiserjacht 'Boekanier' na afloop van het race seizoen 1918. Kampioen van de 45 M2 klasse met 16 prijzen.*

*Aan de doopers van het vaartuig.*

*H.W. de Voogt'.*

Naderhand specialiseerde De Voogt zich op het jachtontwerp en begon hij een ontwerp bureau dat onder de naam 'De Voogt Naval Architects' nog steeds bestaat. De Voogt was een veelzijdig ontwerper. Hij ontwierp o.a. de voor de Tweede Wereldoorlog populaire IJsselmeerkruisers, houten knikspantjachten, in diverse maten. Toen diverse Nederlandse bedrijven in de jaren '30 betrokken raakten bij de aanleg van havens in Iran, kreeg De Voogt de opdracht voor een 54 meter lang motorjacht voor de toenmalige Sjah. Later ontwierp hij ook het motorjacht Piet Hein, het nationaal huwelijksgevenk aan koningin Juliana en Prins Bernhard. In 1949 richtte De Voogt, samen met de werven De Vries in Aalsmeer en Van Lent in Kaag Feadship op, op dit moment de belangrijkste ontwerper en bouwer van luxe motorjachten ter wereld.



# Ventis met 'Margaux' en 'Nyala' winnaar van twee Classic Boat Awards

De jaarlijkse uitreiking van de Classic Boat Awards droeg dit jaar een bijzonder karakter. Voor het eerst in de historie van deze prestigieuze onderscheidingen werd één werf winnaar in twee categorieën. Het is Ventis Scheepstimmerwerk van Hans-Peter Baars uit Enkhuizen dat met dit bijzondere eerbetooning strijken. Het waren niet de eerste bekroningen voor Ventis dit jaar, het bedrijf werd ook gelauwerd met de Ondernemersprijs van Noord-Holland.

Ventis ontving de twee felbegeerde Awards voor de nieuwbouw in hout-epoxy naar het voorbeeld van de 'Impala', een door Olin Stephens in 1954 ontworpen 56-voets yawl en voor de restauratie van de 'Margaux', een 22 m2 scherenkruiser uit 1929, die na een langdurig verblijf in een schuur, van constructieve versterkingen en van een nieuw dek, interieur en tuigage werd voorzien.

## Margaux

In 2003 deed de 'Margaux' nog mee bij de DC, evenals de 22m2 Punchette. De Punchette had in Zweden de bijnaam Pumpiette, omdat ze vaak nogal lekte. Van de Margaux gaat niet zo'n verhaal rond. De 'Margaux' is van de helling gerold als 'Tatiana', een ontwerp uit 1929 van Harry Becker, een van de succesvolste



De Margaux, schoonheid op zijn smalst.

ontwerpers in Zweden van die tijd. De scherenkruisers van Becker hadden extreem slanke einden, wat ook op de foto is te zien. Na de DC van 2003 is niets meer van Margaux vernomen, tot Hans-Peter Baars in 2007 of 2008 navraag deed bij Maarten Lampe naar aanleiding van een 22 m2 die bij hem in de loods op een besluit stond te wachten. De keus was: afschrijven of aanpakken. Gelukkig is een voor 'Margaux' goede keuze gemaakt. Ze is weer in uitstekende staat, waarschijnlijk zelfs sterker dan toen ze nieuw was. Deze schepen zijn er destijds niet op ontworpen en gebouwd om een mensenleven mee te gaan. De eerste eigenaar van de 'Margaux' kocht de tekeningen van Becker en bouwde de scherenkruiser zelf. Dat kwam best vaak voor in Zweden destijds. Enkele jaren liet de man door Knud Reimers zijn Tatiana



De Margaux in 2003 tijdens de DCYR (foto M. van Coile).

2 ontwerpen, een 22m2 die zoals alle Reimers-ontwerpen vollere einden had, resulterend in een hogere snelheid bij meer wind. Zoals bij iedere scherenkruiser is iedere 30 jaar groot werk nodig aan de structuur van romp en dek. 'Margaux' kan er dus weer 3 decennia tegen!



Margaux, commandopost schipper.



Margaux, blik in het vooronder.

## Nyala

De 'Nyala' is natuurlijk een heel ander, maar ook bijzonder verhaal. De opdrachtgever, op zoek naar een mooi en goed zeilend klassiek ogend jacht, kwam de 'Impala' tegen en was meteen onder de indruk van het aanzien en de zeileigenschappen van



Nyala onder zeil.

de 'Impala'. Dat heeft geleid tot de aanschaf van de tekeningen met bouwrechten en een opdracht aan Ventis om het schip in een woodcore constructie te realiseren. Zo ontstond een nieuw zusterschip van de 'Impala', de 'Nyala', net als de Impala ook een antilope. Het onderscheid tussen de twee is treffend, maar de vorm is gelijk. Het bijzondere van de S&S-ontwerpen is dat deze schepen ondanks de grote waterverplaatsing ongelofelijk goed presteren.



Nyala onder zeil.

## Wereldkampioenschap 8-meter klasse

Op het gebied van klassieke jachten zal Ventis voorlopig nog wel in het nieuws blijven. Er is een opdracht binnen voor de nieuwbouw van een houten 8-meter klasse jacht. Volgend jaar zal in Enkhuizen, op initiatief van Ventis, het wereldkampioenschap in de 8-meter klasse verzeild worden.



Nyala, interieur.

Toen Hans-Peter Baars Ventis 11 jaar geleden overnam was het een traditioneel scheepstimmerbedrijf dat vooral reparatiewerk voor de bruine vloot verrichtte. Tegenwoordig laten tal van illustere klanten zich op de werf zien. Zo leverde Baars een Brasker-mast van Ventis aan de Noorse koning Harald V voor diens 'Sira', een klassiek zeiljacht uit 1938, waarmee de monarch recent tweede werd tijdens wereldkampioenschappen. Klassieke wedstrijdachten worden per dieplader naar Ventis in Enkhuizen getransporteerd voor een refit die zo'n jacht sneller moet maken.

Er is sprake van een zekere niche in klassieke jachten, waarmee wedstrijd gevaren wordt - peperdure 'toys for boys', die daarvoor de middelen hebben, aldus Baars. Hoewel zijn werf nog steeds traditioneel timmerwerk doet, slaagde Baars er in om met Ventis een naam in deze nieuwe markt te verwerven. Het initiatief tot het 8-meter klasse wereldkampioenschap volgend jaar in Enkhuizen vormt daartoe een belangrijke ondersteuning. Maar ook op andere markten is Ventis actief. Zo leverde het bedrijf voor de Utrechtse nieuwbouwwijk Leidsche Rijn 200 houten lantaarnpalen om de wijk een meer natuurlijk en levendig aanzicht te geven. Een diepe wens van Baars tenslotte: een haven, alleen voor klassieke zeiljachten, recht voor de Ventis-werf.

Met de 'oude' klassieker 'Margaux' en de 'nieuwe' klassieker 'Nyala' komen de eigenaars en de werf Ventis welgemeende felicitaties toe. Natuurlijk hopen we beide schepen in de VKSJ gelederen te mogen verwelkomen.

Tjeerd Boersma  
Maarten Lampe



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

Photo: Olivier van Meer Design

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

*F. Doe* Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,  
1774 AX Slootdorp,  
T/F 0227-581849  
Mobiel 0651 271185  
info@leospar.nl  
www.leospar.nl

Leospar®  
Masten en  
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Algenburren 29 8711 BR Wokum T0515 54 32 56 E info@heerlienedema.nl

[WWW.HEERLIENADEMA.NL](http://WWW.HEERLIENADEMA.NL)

**SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL**  
voor liefhebbers van houten boten



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

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

SCHERPEL JACHTWERF BV

# ● Voltooïing restauratie van 109-jarige Noorse jol met rijke historie in zicht

## De historie van de 'Narwal'

In het jubileumboek van de Mecklenburger Yacht Club in Rostock is op een oude foto een Noorse jol zichtbaar, op de wal staand, schuin voor het clubhuis. Het is geen duidelijk



Vermoedelijk de Narwal, toen nog onder de naam James III, op het terrein van de Mecklenburger Yachtclub, in de jaren tijdens of rond de Eerste Wereldoorlog.

beeld, je kijkt recht van achteren tegen het kanohek aan, maar het zou hem kunnen zijn. We hebben het over een zeiljacht dat in Nederland onder twee namen bekend is komen te staan. Als 'Cocksita' was het jacht eigendom van de jachtontwerper G.W.W.C. Baron van Hoëvell. Van Hoëvell haalde de 'Cocksita' naar Nederland omdat hij onder de indruk was van de vorm en de zeileigenschappen van de Noorse jol. In 1937 verkocht Van



De Narwal, inmiddels onder de naam Cocksita, in de jaren '30 in Loosdrecht bij de werf van G. Baay. De Cocksita is dan eigendom van de jachtontwerper G.W.W.C. Baron van Hoëvell.

Hoëvell de 'Cocksita' door aan de Amsterdammer Jan Haleber. Haleber herdoopte zijn nieuwe boot tot 'Narwal' en zeilde er 54 jaar in rond, vooral over het IJsselmeer. Vanaf begin jaren '50 tot 1991, toen de 'Narwal' verkocht werd, had het jacht een ligplaats achterin de havensloot in Durgerdam, schuin tegenover de werf van Bouhuijs.

Achter op de kuiprand van de 'Cocksita/Narwal' zat een ovaal metalen plaatje dat zowel door Baron van Hoëvell als door Haleber in ere werd gehouden. 'Zweite Preise GMYC 1916' luidde de tekst erop. Aan de hand van dat plaatje heeft de huidige eigenaar, tevens restaurateur van de 'Narwal', Johan Prins uit Workum, de herkomst van het jacht kunnen achterhalen. 'GMYC' verwijst naar de nog steeds bestaande Mecklenburger Yacht Club in de Duitse Oostzeehaven Rostock. De prijs werd gewonnen in 1916, midden in de Eerste Wereldoorlog. Duitsland was toen nog een keizerrijk met een belangrijke rol voor de adel. 'GMYC' staat voor 'Groszherzogliche Mecklenburger Yacht Club'. Na de revolutie in Duitsland in 1918 verdwenen die adellijke titels. Het archief van deze Yacht Club is grotendeels verdwenen. Op een oud ledenoverzicht komt echter een jacht met vrijwel dezelfde maten voor als van de 'Cocksita/Narwal', de 'James III', in 1910 gebouwd door J. Möller in Rostock, die ten tijde van de publicatie van dat overzicht ook de eigenaar was. Vermoedelijk werd er in deze jaren actief wedstrijd gezeild met het jacht. Het is vrij licht gebouwd en telde relatief weinig spanten. Johan Prins brengt bij de huidige restauratie extra spanten aan. De oude spanten, voor zover nog goed, worden gehandhaafd als verwijzing naar de oorspronkelijke toestand van het schip.

Waar en wanneer Baron van Hoëvell de Cocksita kocht is niet bekend. Onder de lijnenplannen die hij maakte na opmeting van het schip staat echter de datum 4 november 1935 vermeld. Als belangrijkste scheepsmaten vermeldde hij LOA 8.52, LWL 7.06, B 2.54 en D 1.03. Deze tekening is opgenomen in de Van Hoëvell-collectie in het archief van het Nederlandse Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Hij gebruikte die tekeningen voor het ontwerp van de 'Cocksita II', ook een Noorse jol, maar met een modern uitgevoerde tuigage als torenkotter, in tegenstelling tot de eerste 'Cocksita' met zijn traditionele gaffeltuigage. Die verkocht hij in 1937 door aan Jan Haleber. Van Hoëvell was niet bijzonder kapitaalkrchtig. Hij moest zijn studie aan de TH Delft afbreken vanwege geldgebrek en maakte zijn opleiding als scheepsbouwkundige af aan de MTS in Haarlem. In 1937 gaf hij de werf van E.G. van der





De Narwal onder zeil, jaren '30.

Stadt opdracht voor de bouw van de 'Cocksita II'. Voor de financiering daarvan zal hij de opbrengst van de oude 'Cocksita' gebruikt hebben. Daarnaast gaf hij Van der Stadt een licentie om het Cocksita II-ontwerp ook te kunnen gebruiken. Van der Stadt gebruikte het in aangepaste vorm voor de 'Tulla', die hij in opdracht van de zeewedstrijdzeiler Simon de Wit ontwierp en bouwde - geen Noorse jol maar wel een ontwerp met kanohek. Vergelijken we de ontwerpen van de oude en de nieuwe 'Cocksita', dan zien we grote gelijkenis. Wel was het nieuwe jacht een meter korter bij dezelfde breedte. De romp is wat meer V-vormig vergeleken met de vrij scherpe kimmén van zijn oude schip: gunstig voor de interieurruimte, maar ook voor de knobbelige golfslag van het IJsselmeer. Baron van Hoëvell ontwierp een groot aantal zeiljachten als platgat-S-spant. De omhoog krommende punt op het aangehangen roer vormde een soort handelsmerk. Daarnaast was hij bijzonder geïnteresseerd in het type van de Noorse jol. In 1941 schreef hij er een artikel over in De Waterkampioen.

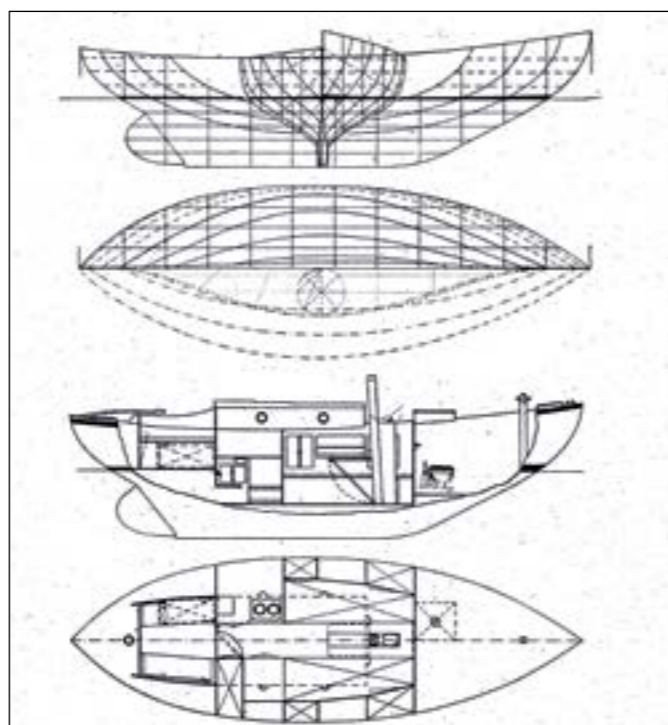
Gedurende het interbellum verwerfde dit scheepstype in Nederland populariteit. Janus Kok in Huizen bouwde in 1931 de 'Vrijheid', een ontwerp van ir. B.F. Huese (in 2017 gerestaureerd door Peter Schouten) en scheepswerf De Vliet in Aalsmeer bouwde in 1936 de 'Noorman', ontworpen door H.W. de Voogd (gerestaureerd in 2004). In 1937 maakte de Zaandijker J.G. Kuyt een reis naar New York met de Noorse jol 'Holland'. Grote zeereizen met een zeiljacht waren destijds iets nieuws in Nederland. Die reis en het boek dat Kuyt erover publiceerde, 'De Holland: Zaandijk - New York v.v.', zullen zeker tot de populariteit van dit type hebben bijgedragen. De 'Holland' was rond 1900 als loodsboot in Arendal aan de Noorse zuidkust gebouwd en begin jaren '30 door vier enthousiaste Amsterdamse zeezeilers naar Nederland gehaald. Na de Tweede Wereldoorlog behield het type zijn populariteit. In 1963 bouwde scheepswerf Van Dam de Vrouwe Carolina naar ontwerp van W. de Vries Lentsch (in 2010 gerestaureerd door Rehwinkel Jachtbouw). Vanaf de jaren '60 werden de van oorsprong Deense 'Midget' polyester Oostzeejollen met veel succes in Nederland gebouwd en vanaf de jaren '70 volgde een aantal werven met grotere stalen versies van het type - van zo'n 32 tot soms wel 55 voet. De klassieke uitstraling, de royale ruimte en de aangename vaareigenschappen sloegen aan bij zeilliefhebbers. Ze werden vaak onder de naam 'Colin Archer'



De Narwal, mogelijk zeilend in een wedstrijd, jaren '30.

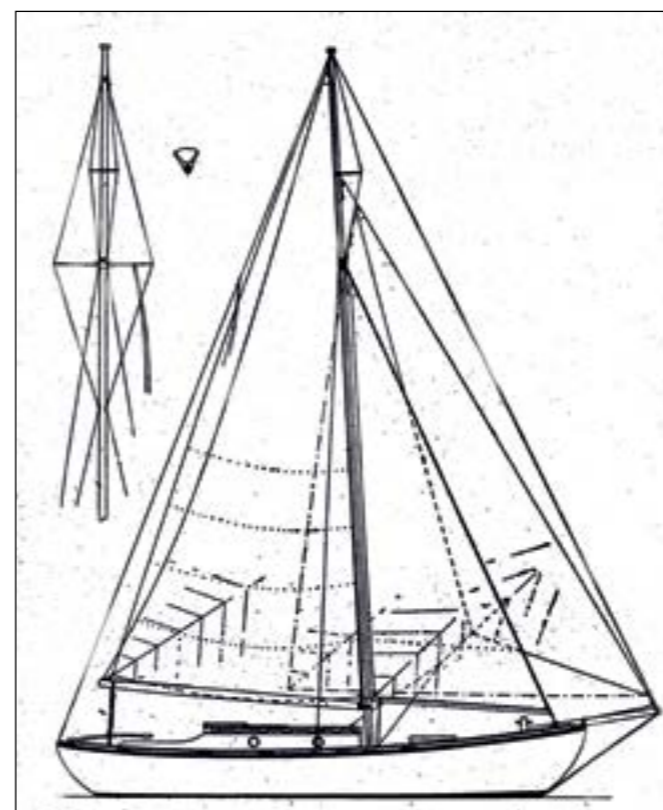
op de markt gebracht, naar de Noorse ontwerper die in de 19de eeuw met dit type school maakte.

Jan Haleber was een zeiler van de oude stempel. Grote zeereizen en prestatietochten waren niets voor hem. In rust een stuk zeilen, doorgaans alleen, en rondscharrelen



Baron van Hoëvell kocht de Cocksita aan de Oostzee, bracht het schip naar Nederland en maakte vervolgens een lijnenplan van de romp. Op basis van dat lijnenplan ontwierp Van Hoëvell vervolgens de Cocksita II en liet dit ontwerp voor zichzelf bouwen. Hier lijnenplan, doorsnede en plattegrond.

in de oude haventjes rond het IJsselmeer was zijn stiel. Hij was buitengewoon eigenzinnig als het om het onderhoud van de 'Narwal' ging. Van buiten werd de 'Narwal' netjes in de verf en lak gezet, van binnen impregneerde hij de huid met creosootolie. Dit inmiddels verboden teerproduct was goed tegen de rot, maar de sterke geur overheerste de



Het zeilplan van de Cocksita II.

atmosfeer in de kajuit. Haleber werkte bij de Nederlandse DKW-fabriek en hij wist veel DKW-onderdelen bruikbaar te maken als scheepsbeslag. Als motorisering bouwde Haleber een DKW-tweetaktbenzinemotor in. Een keerkoppeling vond hij overbodig. Je kon zo'n tweetaktmotor ook stoppen en andersom laten draaien. Oudere Durgerdammers herinneren zich nog de blauwe rookwolk achter de 'Narwal' wanneer deze uitvoer. Ook het houtwerk heeft hij flink onder handen genomen. De lage kajuit werd voorzien van een dekhuis, er werd een teakhouten 'zeedek' in gelegd (op een ondergrond van hardboard, zoals bij de eerste restauratie bleek) en er werd een zetboord geplaatst. Daarmee werd het vrijboord iets hoger, wat het aanzicht van de boot zeker niet schaadde.

Na 54 jaar besloot Haleber dat het tijd was om de 'Narwal' te verkopen. In 1991 werd de boot eigendom van Jan Hein Sassen, bevlogen kunsthistoricus, conservator beeldende kunst en beeldhouwkunst van het Amsterdamse Stedelijk Museum en maker van een groot aantal spraakmakende tentoonstellingen. Sassen en zijn echtgenote werden verliefd op de bijzondere lijnen van de 'Narwal'. Die verliefdheid maakte ook dat ze de consequenties van hun aankoop wellicht wat lichtvaardig opnamen. Uit hun fotoboeken komt de zorg naar voren waarmee ze met hun schip omgingen. Maar in 1993 werd duidelijk dat het 83 jaar oude schip aan groot onderhoud toe was. Sassen kwam in contact met twee oud-Durgerdammers, die de 'Narwal' wel kenden en inmiddels ieder een werf in Workum waren begonnen, Johan Prins en zijn oom Bartel Porsius. Zij namen het jacht voor een eerste restauratiefase onder handen: de stevens werden vervangen, evenals het dek en de twee bovenste gangen van de romp. Er kwam een nieuwe kajuitopbouw zonder dekhuis, zoals het ooit geweest was, er kwam een nieuwe timmering in, waardoor o.a. Halebers

loodzware granieten aanrecht verdween, en de motor werd vervangen.

In de jaren daarna lag de 'Narwal' regelmatig voor onderhoud bij de werf van Johan Prins. Op termijn zou de complete huid vervangen moeten worden - de lekkages namen toe. De 'Narwal' was gebouwd van eikenhout met toepassing van ijzeren nagels. Dat is een slechte combinatie; eikenhout heeft een hoog zuurgehalte waardoor de nagels doorroestten. Sassen voerde zelf eenvoudige reparaties uit, zoals het aanbrengen van koperen plaatjes op delen van het



Een zeiltochtje bij de overdracht van de Narwal in 1991. Links Jan Haleber, die de boot in 1937 van Baron van Hoëvell kocht en er 54 jaar in rondzeilde. Ook in de kuip van de Narwal: Jan Hein Sassen, de nieuwe eigenaar van de Narwal en Jan Halebers vrouw.

onderwaterschip om de lekkage te verminderen; Johan Prins verving nog enkele gangen, maar het was duidelijk dat binnen afzienbare termijn het hele onderwaterschip vernieuwd zou moeten worden. Tussen Sassen en Prins groeide een warme



Bij de overdracht van de Narwal aan Jan Hein Sassen ging het schip in Durgerdam op de helling voor inspectie.

vriendschap. Sassen was een druk bezet man en vond het prima wanneer Prins eens een tochtje met de 'Narwal' maakte. Intussen probeerde Sassen geld bijeen te brengen voor een totale restauratie van het schip, maar toen sloeg het noodlot toe. Zowel Sassen als zijn echtgenote werden getroffen door een ongeneeslijke ziekte. Sassen overleed in 2011 - zijn vrouw was al eerder overleden - en hij liet de 'Narwal' na aan Johan Prins. Hij verwachtte dat zijn boot bij hem in goede handen zou blijven.



Na enkele jaren bleek de Narwal aan groot onderhoud toe te zijn. Dat werd in 1994 in Workum uitgevoerd door Johan Prins en Bartel Porsius. Stevens, dek, opbouw en de bovenste gangen werden vernieuwd. Hier is het achterdek weggesloopt.



En het voordek...



Boven: De Narwal, nog met de oude opbouw, maar met nieuwe stevens.  
Onder: De nieuwe opbouw op de Narwal.



Een nieuw dek en een nieuwe kuip op de Narwal.



Ook het interieur van de Narwal werd vernieuwd.



De Narwal na de eerste gedeeltelijke restauratie in 1994.



De Narwal terug in het water na de restauratie van 1994.



De Narwal voor anker met eigenaar Jan Hein Sassen.



Na de gedeeltelijke restauratie in 1994 werd vanaf 2015 het onderwaterschip van de Narwal aangepakt.



De laatste originele gangen van de Narwal worden vervangen.



Het einde van de restauratie komt in zicht. Het interieur van de Narwal is weggenomen, maar kan straks weer worden teruggeplaatst.



De constructie van de Narwal, met nieuwe wrangen en spanten. Waar de oude spanten nog goed waren zijn ze gehandhaafd en zijn er zusterspanten naast geplaatst.



In principe moet de Narwal komend najaar zijn maiden-trip maken, zij het op de motor. De vernieuwing van de tuigage volgt nog.



Een deel van de oorspronkelijke kielbalk en van een van de oude gangen uit 1910.

De eerste jaren na Sassen's dood had Prins, die een eenmansbedrijf heeft, teveel werk om aan de restauratie van de 'Narwal' te beginnen. Prins leidde o.a. tussen 2004 en 2009 de bouw van de 'Æbelina', het eerste na 1900 gebouwde houten skutsje, een replica van de in 1861 door Eeltje Holtrop van der Zee ('Eeltsjebaas') gebouwde 'Ebelina'. Sinds 2015 werkt Prins met tussenpozen aan de 'Narwal'. Als verwijzing naar de oorspronkelijke 'James III' zijn enkele, nog goede spanten gehandhaafd en van een nieuwe 'zusterspant' voorzien. Voor het overige is alle houtwerk vervangen, huidgangen, slechte spanten, wrangen, kielbalk, doodhout, roer. Er zijn enkele spanten extra geplaatst om de romp wat stijver te maken; oorspronkelijk was het schip erg licht gebouwd. Alle houtwerk dat tijdens de restauratie van 1994 werd vernieuwd is gehandhaafd. De nieuwe intimmering van toen is tijdelijk

verwijderd, maar wordt teruggeplaatst. Wel is weer een nieuwe motor geplaatst.

Prins heeft nog steeds veel werk. Hij hoopt echter dat de 'Narwal' dit najaar zijn 'maiden-trip' zal kunnen maken, zij het alleen nog op de motor. Als straks ook de tuigage gereed is, is Nederland een bijzonder varende monument rijk. De scheepsbouwer ziet uit naar dat moment. 'Jan Hein heeft ooit een vinger verloren toen hij hier voor de kust ankerde en daarbij bekneld raakte. Ik heb hem beloofd om zijn as op die plek uit te strooien vanaf een gerestaureerde 'Narwal'. Pas op dat moment voelt het schip echt van mij'.

Sjoerd Bleeker  
Tjeerd Boersma



## Boordrecept Kees van Aalst

# Aardappeltortilla uit het mooie Spanje

Een diner voor aan boord voor twee personen, vooral als het wat nat is buiten.

### Hebben

1 kleine ui gesnipperd  
3 eetlepels olijfolie  
35 gram boter (margarine)  
Zout en vers gemalen zwarte peper.

### Halen

250 gram aardappel schijfjes, voorgekookt  
2-3 eieren  
100 gram chorizo in kleine blokjes.

### Start

Bak de aardappelen in 1 eetlepel olie en de boter. Voeg na 5 minuten de ui toe; laat de aardappelen bruin en krokant worden. Klop de eieren en voeg ook de chorizo erbij met wat zout en peper. Verhit de rest van de olie in een anti-aanbakpan, verdeel de aardappelen en de ui over de pan en giet het ei mengsel erover. Bak de tortilla op een laag vuur gedurende 10-15 minuten (de bovenkant moet net gestold zijn). Keer de tortilla met een bord of deksel en bak de andere kant nog 2 minuten. Warm en op kamertemperatuur serveren. Doe er een frisse groene salade bij met yoghurt dressing. Ook weer een gerecht met slechts een klein beetje afwas, een 'Eet Lekker' idee uit de keuken van de 'Bestevaer'.

# 200-jarig jubileum

## Het Noordhollandsch Kanaal, ooit een wereldwonder

Van het Nederland dat gedurende de 17de 'gouden' eeuw politiek en economisch tot de grote wereldmachten behoorde, was begin 19de eeuw, toen de Fransen uit het land verdwenen waren, nog maar weinig over. Na de moord op de gebroeders De Witt teerde het land onder stadhouder-koning Willem III nog wat na op zijn nieuw verworven positie, maar gedurende de 18de eeuw maakte de vroegere ondernemingslust plaats voor een zucht tot rentenieren. De economische groei temperde en stagneerde al helemaal toen in de Franse tijd de handel tot stilstand kwam. Met koning Willem I verwierf het Oranjehuis weliswaar vorstelijke status, maar over een land dat in deplorabele toestand verkeerde. Fundament van de internationale handel waren nog steeds goede scheepvaartroutes, maar de toenemende grootte van de zeeschepen maakte Amsterdam over de ondiepe Zuiderzee steeds moeilijker bereikbaar. Schepen deden er soms weken over om de hoofdstad, ooit het brandpunt van de spectaculaire ontwikkeling van de vroegere 'Republiek der Zeven Provinciën', te bereiken.



Zicht op het Noordhollandsch Kanaal, schilderij I. Rohbock (Collectie Purmerends museum).

### Verbinding van Nederland met rest van de wereld

De nieuwe vorst, Willem I, die bijnamen kreeg als 'koopman-koning', 'kanalenkoning' en 'besluitenkoning', was een initiatiefrijke man. Tweehonderd jaar geleden, in 1819, tekende hij het Koninklijk Besluit tot aanleg van het 'Groot Noordhollandsch Kanaal'. Vanaf 1824, toen dit kanaal in gebruik werd genomen,

tot de jaren '70 van de 19de eeuw, toen de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal werden aangelegd, vormde het 80 kilometer lange kanaal door Noord-Holland de voornaamste verbinding tussen Nederland en de rest van de wereld. Ter gelegenheid van dit jubileum heeft het Archief Noord-Holland uit de Provinciale Atlas, de beeldcollectie van de provincie Noord-Holland, '200

jaar Noordhollandsch Kanaal. De tentoonstelling over een vergeten waterweg' samengesteld. Deze tentoonstelling is tot 27 oktober te zien in het Purmerends Museum, Kaasmarkt 20 in Purmerend (openingstijden ma-vrij 10-16 uur, za, zo en feestdagen 12-16 uur). Daarna zal de tentoonstelling ook nog in Alkmaar en Den Helder te zien zijn. De kern van de tentoonstelling bestaat uit twee enorme tafels waarop aan één zijde de oever van het kanaal zichtbaar is gemaakt. Op de tafels zijn beelden en teksten over de aanleg en het gebruik van het kanaal aangebracht. Er is ook een interactieve presentatie waarop de originele detailkaart in 47 delen van het kanaal zichtbaar kan worden gemaakt en waar men ook beelden van saillante details kan opvragen. Aan de wanden rondom de tafels en de interactieve presentatie wordt een groot aantal originele beelden geëxposeerd over de aanleg en het gebruik van het kanaal.

### Aannemer gelyocht

De aanleg van het Noordhollandsch Kanaal vanaf 1819 was op dat moment het grootste waterbouwproject ooit in Nederland ondernomen. De aanleg duurde 5 jaar; er waren 9000 arbeiders, 'poldergasten' genoemd, bij betrokken, afkomstig uit Nederland, België (tot 1839 nog een deel van Nederland) en Duitsland. De aanleg kostte destijds 12 miljoen gulden (prijsspeil nu: 100 miljoen euro). De techniek stond nog in de kinderschoenen. Er waren geen machines beschikbaar; het kanaal moest met de hand en met behulp van paarden worden gegraven. Om die reden werden een aantal bestaande waterwegen op elkaar aangesloten en vergroot. Dat was zeer zwaar en slecht betaald werk. Een enkele aannemer maakte het al te bont. Hoewel het loon officieel op 1,50 gulden per dag was vastgesteld, betaalde een zekere Gerrit Huyskens zijn arbeiders



Sluis Noordhollandsch Kanaal in Purmerend, 1900

slechts 40 cent per dag van 14 uur werken (prijsspeil nu: 3,70 euro). Toen arbeiders zich uit protest voor zijn huis verzamelden, schoot hij twee van hen dood. Huyskens werd vervolgens door de woedende menigte gelyocht.

Het kanaal is 40 meter breed en had destijds een diepte van 6 tot 7 meter. Het was het breedste en diepste kanaal ter wereld. Twee linieschepen van de marine moesten elkaar in het kanaal kunnen passeren; de maximale scheepsmaat in het kanaal was 64 meter lang en 14 meter breed. Bestaande waterwegen werden met door paarden aangedreven baggermolens op diepte gebracht. Waar in droge grond moest worden gegraven werden met de hand



Het bevroren Noordhollandsch Kanaal in Purmerend in 1830; het ijs moest met de hand weggebroken worden om de scheepvaart doorgang te verlenen.

twee meter diepe sleuven gegraven, die vervolgens met water werden gevuld. Daarna werd met de hand verder gebaggerd tot de paardenbaggermolens aan het werk konden. Naast de 9000 arbeiders werden 300 paarden en 25 baggermolens ingezet. Om de weggegraven grond af te voeren waren 700 schuiten nodig. Ook het beheer van het kanaal vroeg om handwerk. Bij strenge winters, zoals in 1830, moest het ijs op het kanaal met de hand opengebroken worden.

### Ontwerptechnisch huzarenstuk van Jan Blanken

Ook qua ontwerp was het kanaal een huzarenstuk. Dit was van de hand van Jan Blanken (1755-1838), de belangrijkste waterstaatkundige van zijn tijd, die zowel voor de republiek onder stadhouder Willem V werkte, voor de Bataafse republiek, voor het koninkrijk Holland onder Lodewijk Napoleon, voor het Frankrijk van keizer Napoleon Bonaparte en voor het Koninkrijk der Nederlanden onder Willem I. Van opzichter op Voorne, Goeree en Overflakkee bracht hij het tot inspecteur generaal van Waterstaat. Op Blankens naam staan een aantal belangrijke waterstaatswerken, die nog steeds te zien zijn: het droogdok in Hellevoetsluis uit 1798, en de marinebasis met rijkswerf en dok in Den Helder, een opdracht die hij persoonlijk van keizer Napoleon kreeg. In Noord-Holland stond Blanken voor de taak om het open IJ met het eveneens open Marsdiep, met steeds wisselende waterpeilen, te verbinden. Daartoe had hij de zgn. 'waaiersluis' uitgevonden, een sluis met dubbele deuren, die ieder naar een andere kant openen en sluiten. In het Noordhollandsch Kanaal kwamen in totaal vijf sluisen, schutsluisen in Amsterdam, Purmerend en Den Helder en keersluisen bij Buiksloot en 't Zand. Doordat bestaande waterwegen op elkaar waren aangesloten ontstond een bochtig kanaal waarin niet kon worden gezeild. Daarom moest er langs de gehele lengte van het kanaal een jaagpad komen. Binnenschepen konden met enkele personen door het kanaal worden getrokken; voor de grote zeeschepen waren wel 12 tot 24 paarden nodig. Het kanaal vormde een grote stimulans voor de wederopbloei van Amsterdam als zeehaven: in 1856 bedroeg het aantal doorvaarten van zeeschepen 2345. Zeeschepen bleven echter groter worden, waardoor verdere groei belemmerd werd totdat in 1876 het Noordzeekanaal in gebruik werd genomen. Vanaf dat moment verloor het Noordhollandsch Kanaal zijn betekenis.



Jan Blanken (1755-1838)



Rijkswerf Willemsoord, Den Helder, pompgebouw droogdok.



Jan Blankens droogdok in Hellevoetsluis omstreeks 1900.

### De vlotbrug als nieuw type oeververbinding

De infrastructuur van het omringende land werd door de aanleg van het kanaal ernstig aangetast; mensen werden gescheiden van familie, scholen, weilanden en werk. Dit leidde tot veel protesten tegen de kanaalaanleg. Technisch was het nog niet mogelijk om ophaalbruggen te maken op de maat van het kanaal. Jan Blanken ontwierp hiervoor een nieuwe type brug, de vlotbrug. Zo'n vlotbrug bestaat uit beweegbare klapbruggen aan iedere kant van het kanaal, die mee kunnen bewegen met het wisselende waterpeil, en de brug zelf, bestaande uit twee delen die drijven als een vlot en door middel van lijnen bediend met windassen met de hand onder de klapbruggen getrokken kunnen worden. De vlotbruggen zijn 42,5 meter lang en 15,5 meter breed. Bij de aanleg van het kanaal zijn 16 van deze vlotbruggen gebouwd. Er zijn er nog vier over, bij Koedijk, Burgervlotbrug, St. Maartensvlotbrug en 't Zand, alle aangewezen tot provinciaal monument. De vlotbrug in Koedijk verkeert nog grotendeels in de originele staat. In 2011 is, eveneens in Koedijk, voor voetgangers- en fietsverkeer een nieuwe vlotbrug aangelegd, de Rekervlotbrug.

Niet iedereen stond te juichen over de plannen voor het Noordhollandsch Kanaal. Purmerend bijvoorbeeld had al een goede verbinding met Amsterdam met 48 veerschuiten over bestaande waterwegen. Ook moest in Purmerend een extra sluis gebouwd worden vanwege het verschil in waterhoogte tussen Waterland en de Schermerboezem, waardoor o.a. een stadspoort gesloopt moest worden. De gemeente eiste en kreeg hiervoor financiële compensatie. Het Alkmaarse stadsbestuur verwachtte veel voordeel van het kanaal, ondanks de hoge prijs die men ervoor moest betalen: de sloop van de Frieschepoort en van een groot aantal historische panden. Uiteindelijk had Alkmaar juist weinig profijt van het kanaal: omdat schepen lang voor de sluis in Purmerend moesten

wachten, verboden de reders hun schepen in Alkmaar ligplaats te nemen. Het noodzakelijke oponthoud in Purmerend kwam die gemeente juist zeer ten goede. In de stad vestigden zich allerlei bedrijven in de scheepvaartsector: zeilmakerijen, lijnbanen. De schippers deden er boodschappen of maakten gebruik van de smederijen, die er vanwege de veemarkt toch al waren. In 1840

werd er de houthandel Brantjes opgericht; deze had ook een rederij in houtvervoer vanuit Scandinavië en Rusland, waar Brantjes over kapconcessies beschikte. Het ingevoerde hout werd in een eigen houtzaagmolen in Purmerend verzaagd. De firma Brantjes hield zich echter ook bezig met walvisvaart en robbenvangst en vestigde een traanstokerij in de stad. Uit die traanstokerij ontstond weer een tegelbakkerij en vervolgens een fabriek van sieraardewerk. Het Art Nouveau aardewerk dat hier gemaakt werd, verwierf grote vermaardheid en is in hetzelfde Purmerends museum te bewonderen.

Het Noordhollandsch Kanaal, lang geleden het grootste waterwerk ooit in Nederland uitgevoerd en het breedste en diepste kanaal ter wereld. Voor de sluisen vormden zich files van grote aantallen zeeschepen. Thans kun je je van de revolutionaire techniek en van de omwenteling die deze teweeg bracht nog maar weinig voorstellen. Er is nog wat binnenvaart, er varen wat cruiseschepen en vakantie-/fietsboten en er is wat watersport, vooral motorboten



De vlotbrug in het Noordhollandsch Kanaal in Koedijk, grotendeels in originele staat.

op zoek naar een rustig aanlegplekje en zeiljachten onderweg naar het Noordzeekanaal of de Waddenzee of tijdelijk op de vlucht voor slecht weer buiten op open water. Het is best de moeite waard om hier met wat meer aandacht rond te kijken. Het is de historische infrastructuur van ons varend erfgoed.

Tjeerd Boersma

# Met een 15-voeter door Denemarken

## Terug in de tijd – hoever kun je gaan...

Mijn eerste jaren op het water bracht ik met mijn ouders en mijn broer door in een open bootje van zes meter lang, voorzien van een buiskap en voor de nacht van een dekentje. Inventaris: twee primussen, pannen, borden, bestek en een afwasteiltje, een emmer

kunnen halen. En waar zou je dat moeten doen? Vorig jaar voer ik even over de Westeinderplassen. Wat me bijstond was de stilte als we op zondagmorgen vanuit de jachthaven naar de Grote Poel zeilden. Af en toe tufte er een kweker langs, op zijn zondags in



De Kleinkapitalist.

zijn werkbootje, voorzien van een Archimedes buitenboordmotor. En nu: drukte overal om je heen, van polyvalken met rubber neuzen tot aan luxueuze zeilen en motorjachten, geschikt voor oceaanreizen, en sloepen met enorme vlaggen achterop, met de bemanning rondom de flessen gekoelde rosé geschaard. En dat alles omringd door een massieve hoeveelheid horeca, liefst rechtstreeks aan of op het water. Er deed zich een gelegenheid voor om zelf eens opnieuw op

zoek te gaan naar de eenvoud. Veertig jaar geleden kregen onze kinderen, toen rond de 14, van de gezamenlijke grootouders een kajuitbootje, een Midget 15', 4.50 meter lang, 1.80 meter breed. Een prachtig scheepje, type Noorse jol, met mooie ronde lijnen, oorspronkelijk ontworpen voor de kustvisserij. De oudste zoon vond een echte kajuitboot eigenlijk nogal 'poenig', maar ja, deze was maar heel klein. Zo werd de naam geboren: 'Kleinkapitalist'. Ze hebben er jarenlang heel intensief mee gevaren, op het IJsselmeer, in Friesland. Maar nu zeilen ze in grotere boten en stond de Midget alweer meer dan tien jaar onder een oud dekzeil op de wal. Toen we naar een huis met wat meer buitenruimte verhuisden, hebben we het bootje naast ons huis gezet om het een opknabbeurt te geven.

Vervolgens was het de vraag wat je nu zou kunnen verstaan onder eenvoud. Mijn ouders bevoeren destijds de Hollandse plassen. Daarvoor heb je niet eens een kompas nodig. Zo'n Midget is voor open water ontworpen. Dan moet je vanaf andere schepen gezien kunnen worden als het eens wat later wordt en je moet kunnen navigeren. Zeekaarten zijn niet te hanteren als je geen

zou je nog iets van de watersportbeleving van de jaren '50 terug

zou je nog iets van de watersportbeleving van de jaren '50 terug

plat vlak hebt ter grootte van de kaart om er een parallellineaal op te leggen. Er was dus een elektrische installatie nodig om navigatieverlichting en een GPS/kaartplotter te kunnen gebruiken. Die werd in een kistje ingebouwd dat onder een van de kuipbankjes kon worden geschoven. Voor een klein beetje extra veiligheid werd een handy marifoon toegevoegd. Voor het overige werd de inventaris, die mijn ouders destijds hadden, min of meer gekopieerd: twee primussen, bestek, bordjes, pannetjes, waterketel, afwasbakje/slabak, enkele plastic jerrycans voor water en brandstof, een kratje voor wat levensmiddelen, slaapzak en kussen. En wat reservekleding natuurlijk.

Een Midget 15' heeft geen betimmering. Voor kastjes o.i.d. Is geen plaats. In de punt is een plateautje van een halve vierkante meter voor wat huishoudelijke spullen en onder de kuipbankjes zijn wat lastig bereikbare ruimtes. Wat daar niet inpast, komt ergens op de twee bankjes aan weerszijden in de kajuit terecht.

De Midget is een echte S-spant met een geballaste kiel van voor tot achter. Dat o.a. maakt het bootje geschikt voor open water. Omdat de kiel slechts een halve meter diep steekt kan het bootje op een rollentrailer worden vervoerd en op een helling vanaf de trailer te water worden gelaten.

Het vaargebied tenslotte. Ik ben nu eenmaal verslingerd aan Denemarken. Natuurlijk heb je ook daar de modernste marina's, maar juist Denemarken, met zijn vele open en halfopen wateren, fjorden en zijn honderden grote en kleine eilanden, heeft ook een enorme verscheidenheid aan kleine haventjes met een eigen kleur en een grote authenticiteit. In Denemarken wordt de massa watersporters over veel gebieden en plekken verdeeld, waardoor het er relatief rustig blijft. In de Yachthavn Augustenborg, vlak over de Duits-Deense grens op het eiland Als, was een plekje beschikbaar en zo bracht ik het bootje in het vroege voorjaar achter de auto naar Denemarken. Alles was in gereedheid om af en toe een á twee weken in Denemarken rond te varen.

### Op naar Denemarken

Op de scooter naar Augustenborg. Vertrek om half acht 's morgens. Droog en zonnig weer. Met een extra tas op de passagiersplaats kan alle bagage gemakkelijk mee. Zoveel kun je toch niet kwijt in zo'n klein bootje. Wanneer je bij Wischhafen-Glückstadt met een veerboot de Elbe oversteekt is de rit 80 kilometer korter dan over Hamburg en heb je meteen een aangename rustpauze.

Met een half uurtje ben ik aan de overkant van de Elbe. Vandaar is het nog 180 kilometer naar Augustenborg Yachthavn, waar de

Kleinkapitalist op me wacht.

De jachthaven wordt bevolkt door een internationaal gezelschap, naast Denen veel Duitsers, maar ook Nederlanders en Engelsen. Na een uurtje heeft iedereen gehoord dat ik per scooter ben gekomen: hoe hard kan-ie en hoelang houdt je het vol om op zo'n ding te zitten? Voor mijn bootje is ook altijd veel belangstelling: de meeste jachten variëren tussen de 10 en 12 meter en men staat iedere keer weer verbaasd hoe je op een bootje van 4.50 meter kunt bivakkeren.

De volgende dag. Na koffie, ontbijt en boodschappen is het vertrektijd. Het is zonnig weer, maar er staat een flinke westenwind, een dikke vijf. Ik motor het gat uit dat de haven met de fjord verbindt en zet zeil: gereefd grootzeil en stagfok. Augustenborg ligt op het eiland Als. De fjord die het eiland van het Deense vasteland scheidt, draait naar het westen. Op de kop van de fjord ligt een aardig haventje, Dyvig. Dat is pal in de wind;



De Kleinkapitalist langs de kade in Sonderborg.

laveren dus in de ondiepe fjord. Nu steekt de Kleinkapitalist maar vijftig centimeter, maar buiten de vaargeul staan geen tonnen en eenmaal zet ik te ver door: aan de grond! Het buitenboordmotortje is maar 2 pk, een pikhaak is te kort om de boot los te duwen, dus zit er maar één ding op: kleding uit en te water. Dan komt de boot gemakkelijk los; de wind hield zich gelukkig op dat moment even in. Een half uurtje later zet de wind door naar zeven. Ik heb geen zin in een paar uur hakken, laat Dyvig links liggen en sla een aftakking van de fjord in, naar Sonderborg. Op deze smalle zijarm, met aan weerszijden hoog geboomte, is alles weer rustig; met een bakstag-windje ben ik er in anderhalf uur.

In Sonderburg lig je aan een schilderachtige havenkade, met smalle hoge huizen in alle kleuren. De kade is echter verbreed met een houten flaneerzone langs de afgemeerde schepen, die op steigerpalen is gelegd. Eronder is het een enorm geklots van



De Kleinkapitalist met opgeruimde kajuit.

bestekdoos en de pannen, borden en afwasbak moeten eerst bij elkaar worden gezocht. Dat vergt enig gekruip door het minikajuitje. Ik heb twee primussen, meestal gebruik ik er maar één in combinatie met een slaapzak om dingen warm te houden. Primus en pannen staan op de kuipvloer. Vanaf een van de bankjes bij de kajuitingang kan ik alles bedienen. Bij het kleine alles-winkeltje in Augustenborg kon ik slechts gehakt, pasta en een blik tomaten krijgen. Kruiden en knoflook waren er niet. Met een stukje kaas in de saus gesmolten krijgt deze toch nog een enigszins Italiaans karakter.

### Svendborg

Om half acht 's morgens staat er alweer iemand op de havenkade nieuwsgierig naar mijn bootje te kijken. 'Ah...Kleinkapitalist... das ist gut. Die Groszkapitalisten bringen die Welt nur zum Untergang'. Ik ben meteen weer helemaal wakker. De naam van mijn bootje trekt veel aandacht. Tijd voor koffie, brood en even naar de bureu. Hebben die soms een weerbericht gehoord? Jawel, zuidwest drie tot vier met af en toe wat regen. Om kwart over tien vaar ik af onder vol grootzeil en genua. De weersvoorspelling was wat optimistisch: de werkelijkheid dient zich aan met vier tot vijf en af en toe wat buien van tegen de zes. Maar richting Svendborg, waar ik naartoe wil, is alles bezeild. Het is een prachtige tocht, zo rond de hoge kust van Als en vervolgens langs de eilanden Ærø en Avernakø naar de Svendborgsund. Het is zo'n dertig mijl varen. Een Midget 15' is, wanneer je niet tegen flinke golfslag in hoeft te hakken, een redelijk vlot bootje en ik slaag erin om 4 á 4,5 knoop te halen, in de vlagen zelfs een dikke 5 knoop.

De laatste twee uur moeten in de druilerige regen worden afgelegd. In een bootje als dit moet je een zeilpak aantrekken bij het minste vermoeden van regen of buiswater. Als de regen komt is het al te laat: een teveel aan natte spullen maakt de kleine wereld van mijn bootje snel onleefbaar.

Om zeven uur lig ik in de peperdure jachthaven van Svendborg, overigens wel met een hele reeks brandschone badkamers voor de bezoekers en in de gastenruimte ook twee computers. Ik heb ook een grotere boot waarmee ik niet om dat soort comfort maal, maar nu is het een luxe die ik dankbaar aanvaard. Met een klik van de vorige dag is het diner relatief snel gereed. Met een glaasje

het water dat tegen de oude stenen kademuur opslaat, ik lig middenin de herrie. Veel gewone dingen duren op zo'n klein bootje relatief lang. Wat je ook wilt doen, voor alles moeten eerst de benodigde attributen uit hun bergplaats te voorschijn gehaald te worden. Het is tijd om aan het diner te denken: het blik met de opvouwbare primus, de tas met levensmiddelen, de

wijn erbij gaat dat er prima in, maar na zo'n dag in een beweeglijk bootje in de buitenlucht vallen mijn ogen al snel dicht. Ik slaap dan ook als een blok. Tot drie uur althans. Dan wordt ik wakker van een enorme herrie om me heen. Er woedt een flinke storm. Ik heb vergeten één val vast te zetten. Maar het geklepper tegen de mast is niet het enige dat me wekt; er meren drie jachten aan mijn steiger af met veel onderling geschreeuw, motorgeweld, klapperende zeilen die nog niet zijn afgebonden en een hoog gefluit van de wind door de tuigage. Ik werk me weer in mijn kooi. Met een staander onder de mast midden in het kajuitje vergt dat een gymnastische oefening.

Wanneer ik de volgende dag op de computer het Deense meteorologisch instituut DMI raadpleeg besluit ik om een dagje te blijven liggen. Zonnig weer, maar een dikke zeven aan westenwind. Svendborg heeft een mooie binnenstad: veel kronkelige straatjes met bebouwing die soms tot de middeleeuwen teruggaat. Het lijkt wel of hier nooit iets gesloopt wordt. De stad is tegeneen heuvel opgebouwd. De hoogteverschillen benadrukken het grillige stratenpatroon, je bent voortdurend aan het stijgen en dalen.

Langs de havens hebben architectuurstudenten overal kleine maritieme paviljoens gebouwd, waarin oude, niet meer te restaureren bootjes verwerkt zijn. Soms zit men in zo'n paviljoen in een bootje, soms worden ze als overkapping gebruikt. Veel Denen zitten er hun biertje te drinken, met uitzicht over de haven. In de museumhaven kan ik uren rondkijken: hier liggen de traditionele zeilschepen en -scheepjes. Van groot tot klein zijn het allemaal de ronde Scandinavische scheepstypen met een spitsgat en een sterk geveegd achterschip. Net als mijn bootje trouwens, maar dat is dan ook een Deens ontwerp. Hier in de haven zijn ze echter allemaal nog van hout. Voor de liefhebber van traditionele scheepstypen is het hier een snoepwinkel.

Terug in mijn bootje zit ik net aan een biertje als er geklopt wordt. Een Deen van een jaar of vijftig is stomverbaasd om een 'Lyneasjolle' onder Nederlandse vlag te zien. Zijn vader had precies zo'n bootje. Ik leg hem uit dat ze ook in Nederland en Canada gebouwd werden en dat er over de hele wereld zo'n 750 rondvaren. Met enige weemoed neemt hij afscheid. Zijn vaders prachtige bootje is verkocht en hij heeft het nooit meer teruggezien.

### De archipel ten zuiden van Funen

Het is zonnig, de wind is 4 á 5 en na geld wisselen en nog een laatste boodschap vertrek ik in de richting van de Zuid Funense archipel, waarvan ik een aantal eilanden wil bezoeken. Vlak tegenover Svendborg ligt het grote eiland Tåsinge. Hieromheen loopt de Svendborgsund; je vaart er aan beide kanten tussen de heuvels. Vanaf deze heuvels heeft men een prachtig uitzicht over het water en op de overkant; hier vestigt zich vanouds de happy few. Overal zie ik villa's op de glooiingen van de heuvels, maar ook enkele enorme 18de en 19de eeuwse landhuizen. Ik ben hier wel eens in het vroegere vissersdorpje Troense geweest; alle vissershuisjes zijn er tot luxueuze woningen verbouwd. Door de zeer beboste heuvels langs de Svendborgsund valt de wind regelmatig weg. Bovendien krijg ik hier te maken met een ander typisch Oostzeefenomeen. Er zijn hier geen getijden, maar door de wind kan er water op- en afwaaien, waardoor stroming ontstaat. Plaatselijk bekenden weten vaak wel op welke stroomrichting men kan rekenen, maar voor mij is er geen peil op te trekken. In



De 'sejlersstue' bij het haventje van Strynø.

de Svenborgsund krijg ik de stroom pal tegen, evenals de wind. De buitenboordmotor moet erbij, laverend maak ik nauwelijks voortgang.

Om bij de eilanden ten zuiden van Funen te komen moet ik bij Rudkøbing de brug passeren die de eilanden Langeland en Tåsinge verbindt. In het open water na de Svendborgsund kan ik goed laveren en lukt het me om de snelheid op 4 knoop te houden. Het laatste stukje moet op de motor; voor de brug is er een smalle geul tussen ondieptes van een halve meter en na de brug neemt de wind sterk af en wordt het weer zo druilerig dat ik het zeilen maar voor gezien hou.

Om kwart over zeven meer ik af in het haventje van het eiland Strynø en is het in het kajuitje weer opruimen geblazen. Hoe het bootje ook is ingeruimd, tijdens het zeilen met een beetje wind zoekt ieder object door de bootbewegingen zijn eigen plek en is het bij aankomst in de haven een ordeloze bende.

De havens in Denemarken zijn niet goedkoop. Een klein bootje als het mijne geeft nauwelijks financieel voordeel, want er zijn maar een beperkt aantal grootteklassen. Voor de Kleinkapitalist geldt het tarief van 1 tot 7, maar soms zelfs tot 10 meter lengte. Het haventje van Strynø heeft echter wel een bijzondere accommodatie. Behalve de gebruikelijke voorzieningen toilet en douche, is er hier ook een keuken met twee keramische kookplaten en een 'sejlersstue', een zitruimte met langs de wand een presentatie over de geschiedenis van het eiland en een bibliotheek met enkele honderden boeken, niet alleen in het Deens maar ook in Engels en Duits. Net als in de meeste Deense haventjes hangt hier een automaat om je havengeld te voldoen. 's Avonds komt de havenmeester toch nog even bij me langs: wil ik de volgende ochtend verse broodjes? Ja, natuurlijk!

De volgende dag is het prachtig weer: zonnig bij een zuidwestenwind kracht 4. Eerst maar een rondje over het eiland, waar ik nog nooit geweest ben. Vanaf het oosten is Strynø het eerste van een reeks eilanden ten zuiden van het grote eiland Funen. De meeste eilanden zijn vrij klein, met een doorsnede van een of enkele kilometers. Vele ervan zijn bewoond; in het algemeen zijn deze eilanden per veerboot bereikbaar. In de steentijd lag hier een veel groter gebied droog; een heuvelachtig gebied dat als morenenlandschap in de laatste ijstijd gevormd werd. In het zuiden van Denemarken is de bodem echter gedaald, waardoor het huidige eilandrijk ontstond. In totaal kent het land zo'n 400 eilanden en hoewel Denemarken een klein land is, telt het zo'n 7000 kilometer kustlijn. In dit gebied ontstond een deels

agrarische, deels maritieme cultuur.

De eilanden zijn vruchtbaar en sinds eeuwen als landbouwgebied in gebruik. Het visrijke water rondom maakte van de visserij een tweede belangrijke bron van voedsel en inkomsten. En omdat landbouwproducten en vis ook getransporteerd moeten worden ontstond daarnaast de handelsvaart. In een gebied met zoveel eilanden kan alleen de scheepvaart een infrastructuur vormen. Zo ontstonden de plaatselijk scheepstypen: goed zeilende schepen die voldoende vis, vracht en mensen konden bergen en niet te diep staken.

Een film in het plaatselijke museum van Strynø laat zien hoe dit trapsgewijze in zijn werk ging: van de melk die van de boerderijen op de kleinste eilanden in ondiepe scheepjes naar de melkfabrieken op de grotere eilanden getransporteerd werd tot de schoeners die ladingen graan naar het Deense vasteland of verder over de Oostzee brachten. Maar ook hoe de plechtigheden van het dagelijks leven zich gedeeltelijk per boot voltrokken: de zondagse kerkgang, maar ook huwelijken waarbij bruid en bruidegom in feestelijke kledij per boot naar de kerk op een ander eiland gebracht werden.

Op Strynø staan de kleine visvaartuigen waarmee eeuwenlang de kustvisserij werd uitgeoefend bekend als 'smakke'. Een apart stuk



De bouw van een nieuwe 'smakke' op het werfje van Strynø.

haven herbergt een aantal van deze 'smakken'. Bovendien is er een 'Smakkecentrum', deels een museum, maar deels ook een werf waar de scheepjes worden gerestaureerd of zelfs nieuw gebouwd. Je kunt een dagje mee varen op zo'n 'smakke' en je kunt ook les krijgen in het varen ermee. Het werfje straalt een zeer authentieke sfeer uit: de mallen voor een nieuwe 'smakke' zijn opgezet en men is aan het werk met de huidbeplanking.

Het eiland is prachtig. Smalle weggetjes tussen de velden, die weer met windkeringen van elkaar gescheiden worden. Het dorpje is schilderachtig en intiem, kleine huisjes omringd door groen en bloemen, in het midden van het dorp een 'købmand', een alleswinkel voor die dagelijkse behoeften waarvoor je niet met de veerboot naar de stad wilt.

Wie zelf wat aan te bieden heeft zet dat naast de deur, met een doosje erbij om het geld in te stoppen. Dat het geld blijft liggen



Het 'smakke'-haventje op Strynø

getuigt van de typisch Deense burgerzin. Zo zijn er maar weinig deuren op slot en in de haven ligt een prachtig houten zeiljacht met de deur open om het goed te laten ventileren. Op de vele eilanden was men heel sterk op elkaar aangewezen. Dat heeft zeker een stempel op de Deense samenleving achtergelaten. Er loopt een mooi wandelpad rondom Strynø. Hier en daar zijn er



Wandelpad op Strynø.

hekken voor het rondlopende vee, maar altijd keurig van op- en afstapjes voor de wandelaars voorzien. Hier krijg je een prachtig beeld van de archipel, een zee bezaaid met groene eilanden van uiteenlopende grootte.



Het dorp op Strynø.



De kust van Strynø met molen.

### Naar Drejø

Na een rondwandeling over Strynø vertrek ik naar Drejø, enkele eilanden verderop. De wind blijft westelijk, dus moet er gelaveerd worden. De geulen zijn zeer smal, dus moet ik ook over de banken varen. Dat gaat doorgaans wel, maar het blijft opletten. Daar waar de elektronische kaart 1.10 meter aangeeft, zie ik onder de boot de bodem gevaarlijk dichterbij komen. Gelukkig dat het water hier zo helder is. Naar de geul toe zie ik het water weer dieper worden. Het bootje maakt ook aan de wind goede voortgang, zo tussen de 3.5 en 4 knoop. Tegen zevenen arriveer ik in het haventje van Drejø.



Dorp op het eiland Drejø.

Ook in Drejø is een 'sejlersstue'. Die gebruik ik de volgende dag om het reisverslag bij te werken. Het is een grauwe dag met veel regen, niet echt weer voor een eilandverkenning. Ook hier is een bibliotheek, zij het van wat minder omvang als op Strynø - er staan enkele tientallen boeken. Als het even droog is loop ik naar het dorpje, een kwartiertje van de haven, en schaf bij de 'køb-mand' vlees en broodbeleg aan. Ik heb nog een potje Indiase kooksaus staan, de vrouw van de 'købmand' heeft filet van zelfgeslachte kippen ingevroren. Dat wordt dus smullen.

Bij het eerste huis langs de weg naar het dorp kun je meteen een fiets huren, wat ik de volgende ochtend doe. Het weer is aan het omslaan. De wind is nog steeds hard, maar het is zonnig, een

mooie dag voor een fietstochtje. Strynø was een min of meer rond eiland; dit eiland is lang en smal. Waar je ook op het eiland bent, vrijwel overal zie je het omringende water.

Drejø is het meest centrale eiland van de archipel, gelegen op slechts enkele mijlen van de omringende eilanden en de belangrijkste kuststeden. Een 18de eeuwse bewoonster betitelde haar eiland daarom als het 'middelpunt van de wereld'. Ik lig met mijn bootje in de 'Nyhavn'. Na een kwartiertje fietsen ontdek ik dat dat er nog een mooiere aanlegplek is. Aan de zuidkant van het eiland is een natuurlijke baai en hier is ooit een haventje aangelegd, de oude haven of 'Gammelhavn'; een prikkenpad leidt door de baai naar de ingang. Omringd door enkele oude huisjes



De 'Gammelhavn' op Drejø.

en boerderijtjes is het een prachtig plekje. Heel klein, maar de havenmeester laat me een paar foto's zien hoe vol men het haventje in het seizoen weet af te laden. Het is er dan vast een vrolijke boel; ik fiets er rond elf uur langs en de havenmeester is met zijn gezelschap al stevig aan het bieren. Voor de gezelligheid doe ik er ook maar eentje mee.

Even buiten het dorp staat het kerkje van Drejø, een eenvoudig wit gotisch kerkje, zoals je er in Denemarken vele honderden aantreft. Het is in 1535 gebouwd nadat een gezelschap dat met



Het kerkje op Drejø.



De kop aan de westzijde van Drejø

enkele dorpingen per boot naar de kerk op het eiland Ærø voer schipbreuk leed en de dood vond. De eenvoudige schoonheid van het kerkje is ontroerend. Boven de kerkbanken hangt een scheepsmodel, als een symbool hoe het leven hier met de



Interieur van het kerkje op Drejø met schip hangend aan het plafond.

scheepvaart verbonden is.

's Middags neemt de wind wat af. Het volgende eiland dat ik wil bezoeken, Avernakø, ligt maar vier mijl naar het westen. Met een reef in het grootzeil en het kleine fokje waag ik het erop. Buiten loop ik ruim vier knopen aan de wind en lijkt het een record kruisrak te gaan worden. Maar na een half uurtje neemt de wind verder toe. Er staan flinke golven en regelmatig, wanneer ik met wat extra helling van een golftop afrijdt, neemt het bootje water over. Het lukt me wel om dat op tijd weer weg te pompen, maar het wordt me wat te gortig om dat lang vol te houden. Ik neem het grootzeil weg en vaar op het fokje voor de wind naar Drejø terug. Op een bootje als dit, met slechts weinig vrijboord, is een zelflozende kuip niet te construeren. Je zou voortdurend met je voeten in het water zitten. Nu tast een flinke hoeveelheid water in het bootje de zeewaardigheid niet onmiddellijk aan. Daar is het ontwerp wel op berekend. Maar zogauw er water vanuit het kuipje naar binnen loopt, zit je met een natte inventaris. Natte matrassen, een natte slaapzak, wanneer krijg je die weer droog?

Een nat zeilpak kun je in de wind aan de giek hangen, maar op een bootje als dit geldt als ijzere wet: binnen moet alles droog blijven. Drie kwartier later lig ik alweer in een box met de kop in de wind in de 'Nyhavn' van Drejø, een ervaring rijker. De wind was 6 á 7. Wil ik alles droog houden, dan zal dat alleen op iets vlakker water lukken.

### De 'Deense Zuidzee'

De volgende morgen is het warm en zonnig en staat er maar weinig wind. Het is of het een of het ander. Met een vol grootzeil en de genua erbij schiet de GPS maar af en toe boven de één knoop. Daar heb ik geen geduld voor. Ik start het motortje en haal de zeilen naar beneden. Zo heb je ook wat meer tijd om om je heen te kijken. Aan de ene kant zie je de heuvels van Tåsinge en Funen, aan de andere kant de eilanden. De kleinste eilanden, zoals Birkholm, zijn vrij laag, Drejø en Avernakø zijn wat hoger. Dit gebied wordt ook wel de 'Deense Zuidzee' genoemd. Op een dag als vandaag zie je waarom.

Avernakø is een wat groter eiland. Het staat bekend om zijn afwisselende landschap en natuurschoon. Eigenlijk zijn het twee eilanden die door een dijkje van ongeveer een kilometer zijn verbonden. Op het kleinere oostelijke eiland ligt in een beschutte baai het haventje Korshavn, op het westelijke eiland is op de kop een marina aangelegd, vlak bij het dorpje Avernakø By, waar ook de 'købmand' te vinden is.



De dam tussen de twee delen van Avernakø.

Gemakshalve kies ik voor de marina. Daar liggen flink wat jachten, het is een populair eiland. Een 'sejlersstue' ontbreekt hier, wel is er een uitgebreide snackbar met terras, waar je ook een fiets kunt huren. Ik kuier naar het dorp voor wat boodschappen, aan de ene kant landbouwgrond met een kudde koeien rondom de signaalmasten die je in één moet zien te houden om de haven



Boerderij op Avernakø.

binnen te varen, aan de andere kant een complex houten zomerhuizen. Voor Nederlandse begrippen is het allemaal zeer kleinschalig, maar er is hier wat meer toerisme merkbaar. Ook de alleswinkel is hier wat meer gesorteerd. Deze huisvest ook een snackbar en een café met terras en het is er een gezellige boel. De landbouw loopt terug op het eiland; hier en daar zijn leegstaande boerderijen. De kleinschaligheid zal hier wellicht niet op de Europese markt berekend zijn. In de visvangst heeft men dit opgelost door een vorm van professionele hobbyvisserij toe te staan: vrije tijdsvissers die met een klein model trawler netten uitzetten en hun vis naar de afslag brengen of zelf rechtstreeks verkopen. Maar dat is in de landbouw lastiger te realiseren.

Het is prachtig zeilweer: zonnig met een oostelijke wind van 3 á 4. Maar ik ben met vakantie en ook dit eiland heb ik nog nooit eerder



Het landschap van Avernakø.

gezien: ik ga dus voor een dagje fietsen. De eilanden zijn lang en smal en in de lengterichting aan elkaar gekoppeld. Eén lange weg met wat doodlopende zijwegen vormen de infrastructuur. Langs iedere zijweg ontdek je weer nieuwe verrassingen, zoals een prachtig boerderijtje met nog een echte hooizolder, waar een echtpaar druk aan het werk is. Het landschap is hier zeer afwisselend, hier en daar wat vlakker, soms wat heuvelachtig,



Avernakø, de kust.

dichte begroeiing afgewisseld met open vlaktes – het is een feest om hier rond te fietsen.

Korshavn is een mooi authentiek vissershaventje, waar ook wat jachten liggen. In de baai rond het haventje wordt veel geankerend. Een winkel is hier niet, maar op de haven is een houten overkapping waaronder mensen uit de buurt hun waren te koop leggen: zakjes aardappelen, wat groenten en potjes met honing, jam en ingemaakte vruchten. Ook hier: geld in het bakje. Helemaal op de kop van het oostelijke eiland staat midden tussen het geboomte, maar met uitzicht over zee, een prachtige villa, waarvan een eigenaar ooit voor de deur twee dammetjes in zee heeft laten aanleggen zodat een privé haventje ontstond.

In de baai voor de kust liggen ook een paar meerboeien. Dat is een activiteit van een aantal watersportverenigingen: deze worden overal in de Deense wateren op beschutte plekje neergelegd. Er bestaat een gidsje van, maar daar is niet gemakkelijk aan te komen. De deelnemende verenigingen verstrekken die vooral aan de eigen leden. Tegen de avond, terug in de haven, zie ik urenlang jachten onder spinnakers passeren, vele honderden. Het is de populairste Deense zeilrace, de Ronde van Funen. Deze wordt ieder jaar vanuit een andere haven op Funen georganiseerd. Daarbij komt heel wat kijken, er komen heel veel deelnemers op af. Het maximum aantal is momenteel op 1000 gesteld.



Uitzicht vanaf Avernakø over de Kleine Belt.

## Meer wind

Begin volgende week moet ik thuis zijn. Augustenborg ligt op 25 á 30 mijl af-stand van Avernakø, eerst noordwest tot de kop van het eiland Als en vervolgens in oostelijke en zuidelijke richting de fjord in. Het is bewolkt, de wind is westelijk, kracht 3 á 4. Ik vertrek bijtijds onder vol grootzeil en genua. Voorlopig is het laveren. Tegen 12 uur wordt het zonniger en verdwijnt de wind grotendeels.



De Kleinkapitalist in het haventje van Fynshavn.

Ik zet de motor bij en kies een koers recht in de wind. Na ongeveer twee uur steekt de wind weer open neemt snel toe tot 6. Ik reef het grootzeil, maar laat de genua er voorlopig op staan. Er loopt hier nogal wat golfslag en ik hoop zo wat meer vaart te kunnen houden; het bootje is licht en relatief breed en verliest gauw snelheid tegen de golfslag in. Ook heb ik de indruk dat ik flink verlijer, op zich niet zo vreemd voor een bootje dat slechts een halve meter diep steekt. Onder de wal van Als neem ik de genua weg en ga ik verder op de motor met het grootzeil erbij. Twee mijl verderop ligt de haven Fynshavn en daar wil ik het voor vandaag bij laten; etenstijd nadert alweer. De combinatie gereefd zeil/genua werkt op sommige boten, maar niet op de Kleinkapitalist – ze loopt er noch hoger, noch sneller mee. Op het motortje alléén tegen de golven in werkt evenmin, maar met het grootzeil erbij loop ik toch weer 4,5 knoop. We zullen morgen verder zien, want een weersverandering zit er niet in.

Fynshavn is een leuke haven: een beetje rommelig, wat bedrijfsvaartuigen, flink wat hobbyvissers en zeiljachten. Het dorp bestaat vooral uit betrekkelijk nieuwe luxe woonhuizen. Van hieruit heeft men dan ook een prachtig uitzicht over de Kleine Belt. Ik vertrek de volgende dag echter met enige spoed, want ik moet minimaal 15 mijl tegen de wind in zien te komen tot de eerstvolgende haven, Dyvig, aan de westkust van Als.

Met West 6 zet ik de kleine fok en een gereefd grootzeil. De kust loopt noord-west en ik merk dat ik met zeil én motor precies de kustlijn kan houden. Dat scheelt behoorlijk in de golfslag en ik zie ook dat de GPS regelmatig tegen de 6 knoop aanwijst. Ik krijg af en toe wat water in de kuip, maar dat pomp ik regelmatig weg. De Honda blijft zonder gesputter doorlopen; wel moet ik eens in de drie kwartier de tank bijvullen.

Als ik bij de noordpunt van Als de beschutting van de nabijgelegen kust verlies wordt de golfslag wat ruiger. Vaak neemt de wind 's middag wat toe, maar door de tijdwinst die ik met de motor heb geboekt ben ik al om twaalf uur bij de kop. Voorlopig laat ik het

bootje over de stuurboordsboeg doorlopen. Benzine-motoren en zeker buitenboordmotoren zijn niet altijd betrouwbaar op schepen die fors bewegen en overhellen. Ik vaar door tot ik over de andere boeg de fjord kan bezeilen. Dat blijkt een goede keuze te zijn, want over de bakboordsboeg slaat de Honda af en toe af – de motor zal af en toe geen benzine krijgen. Daar moet ik nog eens naar kijken, maar inmiddels is de fjord royaal bezeild en loop ik alleen onder zeil een dikke 4 knoop. Dyvig heb ik al rond twee uur 's middags dwars met de wind schuin achter. De keuze om door te varen is dan gauw gemaakt en om halfvijf meer ik af in mijn box in Augustenborg. De inventaris van de Kleinkapitalist heeft onderweg alle hoeken van het kajuitje gezien. Dat was onderweg ook wel te horen, maar wat ik niet in de gaten had dat er ondanks regelmatig pompen toch wat water binnen terecht is gekomen. Ook de onderkanten van de bootkussens zijn niet aan de nattigheid ontsnapt. Gelukkig bestaat de bovenkant uit waterdicht kunstleer, waardoor er nog wel voor een nachtje op te slapen is. Na een hete douche, droge kleren en een tjaap tjoij bij de plaatselijke Chinees voel ik me weer tot veel in staat. Morgen is het opruim-, schoonmaak- en droogdag en overmorgen ga ik met de scooter op huis aan. Er is zonnig weer voorspeld.

## Conclusie

Voldeed het varen met een Midget 15' in de Deense wateren nu zo'n beetje aan wat ik me daarvan had voorgesteld? Er zijn natuurlijk wel wat minpunten. De kosten van levensonderhoud liggen hoger dan wij hier gewend zijn en met name de hangengelden zijn hoog. Omgerekend betaalde ik tot 17,50 euro voor een nachtje liggen. Daar staat tegenover dat er relatief veel beschutte ankerplaatsen zijn, soms zelfs voorzien van meerboeien. Op de grotere wateren – Kattegat, Grote Belt, Kleine Belt, Smalands vaarwater – kun je bij een windkracht boven de vijf een golfslag aantreffen die aan de wind varen, maar met name laveren tot een langdurige affaire maakt. Maar je kunt natuurlijk altijd voor een bezeilde route kiezen, of voor een beetje motorsteun. Wat de kwaliteit van het zeilen over de Deense wateren voor mij onovertroffen maakt is de ongelooflijke rijkdom aan kleur. Al die vaargebieden met hun havens en haventjes hebben een variëteit die je, op zo'n korte afstand van elkaar, nergens anders aantreft. Qua vaar- en zeileigenschappen is de Midget 15' redelijk ideaal voor het gebied. De ruimte is uiteraard minimaal. Het vereist stuwadoorstalent om in je eentje met niet helemaal opgevouwen knieën in de kajuit te kunnen zitten, zelfs met een minimale inventaris. Inmiddels heb ik dan ook een dekkentje vanaf de sprayhood over de hele kuip heen laten maken, wat het interieur, wanneer de boot is afgemeerd, royaal verdubbelt. Maar vooral is het de beleving die anders is. Veertig centimeter boven water leef je heel dicht bij de natuur. Het is allemaal niet zo 'kant en klaar'. Voor alles wat je wilt doen moet je zelf eerst ruimte maken. Je kunt lang niet alles meenemen, dus moet er voortdurend geïmproviseerd worden. Een deelnemster aan de Mini-Transat had ooit met plakletters 'Badkamer' op haar puts gezet. Ik slaap zelden zo goed als op de zitkussens van de 'Kleinkapitalist' van nog geen halve meter breed, na een dag zeilen. In mijn vooroorlogse druk van H.C.A. van Kampens 'De Zeilsport' wordt een tochtje met een Scheldejol van enkele dagen beschreven. Het is die sfeer die ik onderweg ook proefde.

Tjeerd Boersma



## Bizarre mengeling van weersomstandigheden tijdens

# VKSJ-openingsweekeinde

Het traditionele openingsweekeinde van de VKSJ van 7 tot en met 9 juni in Enkhuizen kenmerkte zich door een bizarre mengeling van weersomstandigheden. De zaterdagwedstrijd moest worden afgelast vanwege stormachtige wind, in de vlaggen zelfs een echte storm. Bij de zondagwedstrijd finishte slechts één van de deelnemers, de rest raakte gevangen in een windstilte bij het Kreupeleiland, waarbij de VKSJ-jachten niet

meer op koers te houden waren. Het leek niet meer op een wedstrijd met een gezamenlijk einddoel. De een dreef richting Stavoren, de ander richting Medemblik. De wedstrijdcommissie had vanaf de boei KG7A ten noorden van het Krabbersgat een baan rond het Kreupeleiland uitgezet. De keuze hoe rond het eiland te varen was vrij, van zuid naar noord dan wel van noord naar zuid. De meeste deelnemende



De Doppio, de Carmagnole en de Stormmeeuw.



Het hoekje van VKSJ en BKPJ in de buitenhaven van Enkhuizen tijdens de stormachtige zaterdag

jachten kozen voor zuid-noord. Zij belandden uiteindelijk allemaal in een gebied met windstilte – de windmeter wees letterlijk o aan. Guido Visch koos met de Carmagnole voor een route andersom. Hij zeilde eerst langs de noordkant van het eiland en slaagde er bij de voortdurend draaiende wind in zijn spinnaker effectief in te zetten. De Carmagnole, Bas Hoffmanns Stormmeeuw en mijn Johanna Hendrika ontmoetten elkaar precies bij een van de afbakeningsboeien aan de westkant van het eiland. Maar niet lang daarna viel het doek voor de meeste jachten. Aan de noordkant van het eiland kwamen we in een soort doldrums terecht, terwijl de Carmagnole aan de zuidkant wind hield en rond drie uur 's middag finishte. De Johanna Hendrika ving als eerst een beetje wind en voor ons brak toen een zenuwlopende fase aan: halen we het voor half zes – dan zou Henri Bos de finishlijn wegnemen – of niet. Helaas, op dat beslissende tijdstip lagen we nog een halve mijl voor de eindstreep. Dat kostte de Carmagnole tevens de eerste prijs – 'wedstrijd zeilen doe je met elkaar en niet alleen',



Foto's boven v.l.n.r.:  
De Boreas,  
De vergrote volksboot  
Banjaard, zojuist opgenomen  
in de VKSJ,  
De Stormmeeuw,  
De Doppio, met achter zich de  
Argo Navis.

Foto's onder v.l.n.r.:  
De Carmagnole.  
De Swift.  
De Stormmeeuw

aldus wedstrijdcommissaris Bas Hoffmann. Maar Guido Visch hoefde niet met lege handen naar huis, zijn prijs werd nu als troostprijs uitgereikt.

### Steigerborrel en barbeque

Het openingsweekeinde werd gezamenlijk met de BKPJ gehouden – er waren in totaal 15 inschrijvingen. Enkele jachten slaagden er door de weersomstandigheden niet in om Enkhuizen te bereiken. De jachten van de VKSJ arriveerden reeds vrijdag. Om half vijf 's middags stond een steigerborrel op het programma. Een van de nieuw gekozen bestuursleden van de VKSJ, Jan Fredriks, werd kort voor het



De barbecue na afloop van de wedstrijd.

openingsweekeinde getroffen door een hartinfarct en werd een dag tevoren geopereerd. Terwijl Fredriks vanuit het Onze Lieve Vrouwe Ziekenhuis in Amsterdam appte dat hij er volgend jaar weer bij hoopte te zijn, arriveerde onze voorzitter Tonny Hendriks, rechtstreeks vanaf het bezoek, met twee enorme schalen lekkernijen voor bij de steigerborrel.

De bizarre zondagwedstrijd werd afgesloten met een barbecue. Onder de deelnemende jachten was ook de zojuist toegelaten Banjaard van Tjeerd Arts, een fraaie vergrote volksboot, gebouwd door de werf De Hudson in Schiedam. Arts en zijn bemanning vormen niet alleen met hun schip een aanwinst voor de vereniging, maar ook met hun muzikale bijdrage aan de barbecue. Zo werden de bekende kleine uurtjes gemakkelijk gehaald.

Tj.B.



Muziek tijdens de barbecue

# Colofon

<b>Voorzitter</b> Tonny Hendriks		voorzitter@vksj.nl
<b>Secretaris</b> Tjeerd Boersma	072-5153353	secretaris@vksj.nl
<b>Penningmeester</b> Guido Visch	06 22532959	penningmeester@vksj.nl
<b>Bestuursleden</b> Jan Fredriks Wim van Dam		
<b>Toelatingscommissie</b> Vacature Maarten Lampe	071-3018041	toelating@vksj.nl
<b>Wedstrijdcommissie</b> Klaas Troost Bas Hoffmann Ron Valent		wedstrijd@vksj.nl

<b>Ratingcommissie</b> Vacature Maarten Lampe	071-3018041	
<b>Redactiecommissie Scherp Gesneden a.i.</b> Tjeerd Boersma		sg@vksj.nl
<b>Webredactie</b> Tjeerd Boersma		webmaster@vksj.nl
<b>Websites</b> VKSJ www.vksj.nl   DCYR www.dcyr.nl		
<b>Grafisch ontwerp</b> Harry Posthumus Grafische Producties		info@harryposthumius.nl
<b>Druk</b> Harry Posthumus Grafische Producties		info@harryposthumius.nl

## Advertentietarieven VKSJ 2019

### 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
KvK nummer:	40534055

# High performance antifouling

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



In 6 kleuren



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

## Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

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

- harde koper- en biocidhoudende antifouling
- langdurige aangroeiwering
- effectief werkzaam op zoet en zout water
- verdraagzaam met de meeste antifouling
- hard schrobbaar oppervlak
- zie ook [www.epifanes.nl](http://www.epifanes.nl)

**EPIFANES**  
Yacht Coatings

# VENTIS

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



*Scherenkruiser "Sirius" met in roerblad ingebouwde elektromotor*

**Traditie en Innovatie**  
Houten masten  
gieken en gaffels

**BRASKER MASTEN**

Enkhuizen Holland  
0228 32 20 31  
info@braskermasten.nl  
www.braskermasten.nl

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