

Scherp Gesneden

nr
03

JAARGANG 37, OKTOBER 2019

Hielke Lemstra

Veelzijdig jachtontwerper

Scheepvaartmuseum

Tentoonstellingen nieuwe stijl

Zeilreizen

Oostzeereis Windroos

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:

• 8 – 10 november

EOC-Traditionele Schepenbeurs, Willemsoord, Den Helder
De VKSJ is hier met een stand op de beurs en met enkele jachten in de haven vertegenwoordigd.

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 deadline voor Scherp Gesneden in 2019 zijn: 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:

De 'Eindeseizoenrace' tijdens het sluitingsevenement van de VKSJ in Lelystad.
Van links naar rechts: La Segunda, Bleu Marlin, Stormmeeuw en Panatella.
(Foto: Tjeerd Boersma)

Colofon

Voorzitter

Tonny Hendriks voorzitter@vksj.nl

Secretaris

Tjeerd Boersma 072-5153353 secretaris@vksj.nl

Penningmeester

Guido Visch 06 22532959 penningmeester@vksj.nl

Bestuursleden

Jan Fredriks • Wim van Dam

Toelatingscommissie

Vacature

Maarten Lampe 071-3018041 toelating@vksj.nl

Wedstrijdcommissie

Klaas Troost • Bas Hoffmann • Ron Valent wedstrijd@vksj.nl

Ratingcommissie

Vacature

Maarten Lampe 071-3018041 rating@vksj.nl

Redactie Scherp Gesneden

Tjeerd Boersma sg@vksj.nl

Webredacteur

Tjeerd Boersma webmaster@vksj.nl

Websites

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

Grafisch ontwerp en druk

Harry Posthumus info@harryposthumus.nl

Te koop:



Beulakermeerkruiser

Onze prachtige en goed onderhouden Beulakermeerkruiser 'Vrouw Agathe'

(zie Scherp Gesneden juni 2013: Vintage Historical klasse)

is te koop. Gereviseerde langzaam lopende Faryman

inboard dieselmotor. Dekreparatie binnen

afzienbare termijn gewenst.

Ligplaats Langweer (Jachthaven Twirre).

Prijs: n.o.t.k., O.J. Ingwersen (06-1948 49 55).

VAN DE REDACTIE

Leden van de VKSJ speelden in de afgelopen maanden een hoofdrol in verschillende belangrijke zeilwedstrijden. Penningmeester Guido Visch triomfeerde met de Carmagnole na 5 races in de VKSJ-klasse van de Flevorace. In de Dutch Classic Sailing Regatta wonnen de gebroeders Kraak met de Bluebird de Classic 1-klasse, met Guido Visch op de tweede plaats, terwijl in de Classic 3-klasse de familie Van Dam met de Sarcelle de tweede plaats bereikte. Ook de 24-uurs race was een succes. De klassieke klasse was hier een VKSJ onderonsje – alleen de Muschka van Ramon van Leeuwen en de Argo Navis van Marianne de Wit slaagden erin om binnen de tijdslimiet binnen te komen, Van Leeuwen als eerste en Marianne de Wit als tweede. Ik feliciteer genoemde leden met hun behaalde wedstrijdresultaten. Het is voor de vereniging een stimulans om zo positief in het nieuws te komen.

Het naseizoen kende nog één eigen VKSJ-activiteit, het sluitingsevenement met de 'Eindeseizoenrace', dat in de Bataviahaven in Lelystad gehouden werd. Helaas zat het weer ons niet mee – de zaterdag dat de race gehouden werd, was de enige dag met weinig wind en af en toe perioden van windstilte. Maar toch met een bijzonder resultaat. Ik hoorde een ex-lid van de VKSJ recent klagen over het feit dat polyester jachten sneller zouden gaan dan jachten, uitgevoerd in hout of staal. Zijn woorden werden die zaterdag gelogenstraft. Houten jachten, de God en Godin van Gerrit Klooster, de Regina van Fred de Jong en de Carmagnole van Guido Visch eindigden op de eerste drie plaatsen van de 'Eindeseizoenrace'. Door de grote opkomst – er waren achttien jachten gekomen - lag onze steiger aan beide zijden geheel vol met bijzondere klassieke jachten, wat voor het publiek in de Bataviahaven een mooi plaatje opleverde. Een aantal leden en donateurs, die niet met de boot konden komen, kwam zaterdagmiddag met ander vervoer het feestje meevieren.

In dit nummer van Scherp Gesneden ook aandacht voor onze maritieme cultuurgeschiedenis. Op enkele schilderijen op de tentoonstelling 'De republiek aan zee' in het Amsterdamse Scheepvaartmuseum zien we het begin van de watersport in ons land in beeld gebracht. Recent werden in het museum twee semipermanente tentoonstellingen geopend, naast 'De republiek aan zee' ook 'Cartografie en Curiosa'. Het museum presenteert deze tentoonstellingen nadrukkelijk als tentoonstellingen 'nieuwe stijl': er wordt een verband tussen de geëxposeerde objecten gelegd, ze vertellen het verhaal van onze gouden eeuw, de achtergronden daarvan, de opkomst en de neergang. Niet alleen het 'heldenverhaal', maar ook het verhaal van de slachtoffers van Nederlands economische expansie. De objecten, allemaal topstukken, waaronder vele bruiklenen, moeten het verhaal zelf vertellen. Het is een bijzondere ervaring – een bezoek is zeer de moeite waard.

Tot de recente maritieme cultuurgeschiedenis behoren zeker de jachtontwerpen van Hielke Lemstra. Hij groeide op in een watersportgezin, zette midden jaren '40 zijn eerste ontwerpen op papier en behoorde tot de jachtontwerpers die in de jaren '50 de ontluikende 'boom' van de watersport vorm gaf met zijn ontwerpen voor jachten van rond de 8 meter, die vaak reeds in bescheiden series werden gebouwd. Gerrit Klooster laat zijn er zijn licht over schijnen.

In het vorige nummer van Scherp Gesneden deed ik een oproep aan de leden om zelf de pen ter hand te nemen over hun belevenissen. Niet alleen deden er enkelen verslag van de wedstrijden waaraan ze deelnamen, onze nieuwe leden Jos en Rineke van Oyen verrasten ons met een verslag van hun Oostzeereis. We wensen U met deze editie van Scherp Gesneden weer veel leesplezier en hopen dat andere leden hier een stimulans in zien om ook hun belevenissen op papier te zetten.

Tjeerd Boersma
sg@vksj.nl

Inhoud

Bestuursseinen van de voorzitter	4
Nieuwe Schepen	5
Ingezonden: Morgaine in klassieke zeilrace	7
De vlaggenwarboel	7
Guido Visch wint Flevorace	8
Alle leden behoudsorganisaties in nieuw erfgoedregister	11
Traditionele schepenbeurs Den Helder	12
Hielke Lemstra, een veelzijdig jachtontwerper	13
Bluebird winnaar bij Dutch Classic Yacht Regatta	20
Exposities geven context aan onze maritieme cultuur	21
24-uursrace: windstilte maakte planning tot loterij	25
Boordrecept	27
Sluitingsevenement Lelystad trok veel bezoekers	28
Met de Windroos naar de Oostzee (I)	31

Bestuursseinen Van de Voorzitter

Guns and roses, kruitdampen nog niet opgetrokken...

Na het gesprek op voeten op de Algemene Leden Vergadering van 17 mei waarin de vereniging zich **unaniem** uitsprak vóór een behoudsvereniging van klassiek scherpe jachten **van diverse materialen** had ik de stille hoop dat daarmee het laatste woord over de kwestie gezegd zou zijn....

Niets bleek minder waar...

Minder dan een maand na de vergadering, waarin het nieuwe bestuur gekozen werd en er orde op zaken werd gesteld ten aanzien van de slepende en verdelende kwestie, ontving onze secretaris Tjeerd Boersma een schrijven van een advocaat. Namens de heren Jousma, Kroeze en van Beek, wier lidmaatschap, respectievelijk donateurschap door het vorige bestuur was opgezegd werd een gesprek geëist met het nieuwe bestuur. Om u een beeld te schetsen van de toon volgt hier een citaat uit een brief gedateerd op 14 juni.

'Uit het bovenstaande volgt dat cliënt de rechter zal vragen de verschillende besluiten nietig te verklaren dan wel te vernietigen en hem weer in staat te stellen zijn lidmaatschap uit te oefenen. De kans dat de rechter cliënt daarbij in het gelijk stelt is zeer waarschijnlijk. Cliënt onderkent dat de onrust die binnen de vereniging leeft als gevolg van de hierboven geschetste gebeurtenissen niet verdwijnt bij een rechtsgang waarbij hij in het gelijk wordt gesteld. Ook hij is gebaat bij het in alle rust kunnen genieten van zijn lidmaatschap. Vandaar dat hij voorstelt met het bestuur tot een gesprek te komen. Op voorhand dient het bestuur wel te verklaren dat het lidmaatschap van cliënt nooit is beëindigd en dat hij onverminderd de daarbij behorende rechten kan uitoefenen. Cliënt wil in gesprek gaan om het geschonden vertrouwen in elkaar te herstellen.'

Voor alle duidelijkheid de VKSJ ontving drie!!! van deze brieven... Het bestuur heeft hierop op 17 juni geantwoord zonder meer bereid te zijn tot een gesprek, ook al had de ALV met een kleine meerderheid aan stemmen (21 versus 19) op 17 mei aangegeven dat dat niet gewenst was. Echter het bestuur ging niet akkoord met de voorwaarde dat het lidmaatschap/donateurschap reeds voor het te voeren gesprek hersteld moest worden. Als dat een condicio sine qua non was dan zag het bestuur een eventuele rechtszaak in vertrouwen tegemoet.

Toen werd het stil...

Tot er op 16 augustus een dagvaarding betekend werd aan de secretaris van de vereniging. De heren hadden er voor gekozen

geen gesprek met het nieuwe bestuur aan te gaan als hun voorwaarde, teruggave van het lidmaatschap/donateurschap, niet op voorhand werd ingewilligd. Het bestuur had echter niet voor die optie gekozen omdat dit voelde als een boot kopen voordat je er mee hebt gevaren. Je weet immers niet van tevoren of ze lekker vaart. Bovendien zeggen resultaten uit het verleden – ons inziens - echt wel iets over de toekomst.

Op 11 september diende een advocaat zich namens de vereniging te stellen bij de rechtbank van Amsterdam. Uitsluitend om kosten van de vereniging én tijd van het

bestuur te sparen hebben we er op pragmatische gronden voor gekozen om hen het lidmaatschap terug te geven. Na wat heen en weer gemaild zijn we toch overeengekomen een keer met elkaar om de tafel te gaan zitten ten kantore van hun advocaat. Dit gesprek heeft op 24 september plaatsgevonden

In dit gesprek heeft het bestuur om bovengenoemde redenen (een rechtszaak kan toch gauw met advocaatkosten, griffierecht e.d acht- tot tienduizend euro kosten) hen teruggave van het lidmaatschap/donateurschap, een feitelijk stukje in SG en de helft van de advocaatkosten van die avond, zijnde 250 euro toegezegd. Dit vonden de heren niet genoeg ze wilden ook nog de door hen gemaakte advocaatkosten vergoed hebben, dit hebben wij categorisch geweigerd. Onze weigering om te betalen voor het mes dat zij ons in de rug staken maakt dat zij zich toch tot de rechter wenden voor een uitspraak in deze kwestie.

Dit gaat – ondanks veel voorwerk van de bestuursleden - de vereniging geld kosten. Geld dat we liever anders hadden willen besteden. Uiteraard gaan we er vanuit dat we deze onverkwikkelijke zaak winnen. We zullen onze kosten derhalve als tegeneis indienen. De echte verliezers zijn hoe dan ook de drie heren want hoe kun je veronderstellen dat als je een rechtszaak aangaat tegen een vereniging omdat de standpunten onverenigbaar zijn, dat je nog in deze vereniging past. Hoe welkom ben je nog in een vereniging die je willens en wetens zo veel (financiële) schade hebt berokkend? Zelfs als de rechter je in het gelijk stelt?

Wordt vervolgd zullen we maar zeggen

Tonny Hendriks
voorzitter@vksj.nl



KÖSTER SAILS
De zeilmakerij van Enkhuizen

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

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

Nieuwe Schepen Beoordelingsrapport Alpha

Beschrijving

De Alpha 32 is een ontwerp van E.G. van der Stadt, dat is geënt op dat van de Pionier 10. De werf waar de Alpha werd gerealiseerd was Esslinger und Apt in Läupingen, Würthenberg Duitsland. Deze werf was ontstaan uit de wens tot diversificatie van de Firma Esslinger und Abt, een gerenommeerde fabrikant van houtbewerkings gereedschappen en interieurs voor scholen en dergelijken. Men wilde graag ook in de watersport en rol spelen. Daartoe had men enkele jaren eerder al contact gezocht met E.G. van der Stadt, die de 40 voets Clipper voor E en A ontwierp, de



Sprinter in licentie liet bouwen en intussen ook stageplaatsen verleende aan E en A- medewerkers, om de jachtbouw onder de knie te krijgen.

Dat laatste is gelukt. De werf werd gerenommeerd om zijn kwaliteitsproducten. Nu zat Van der Stadt ook niet in de achterhoede van de ontwikkeling van de jachtbouw. Zelfs op wereld niveau gezien was hij een nieuwlichter, die met grote stappen het pad van de vooruitgang opzocht, daarbij overigens niet uit het oog verliezend dat een en ander tot een evenwichtig schip moest leiden, waar hij achter kon staan. Vaak klein maar dapper, maar ook baanbrekend.

V-vormige romp met evenwichtige volumeverdeling

De rompvorm van de Alpha kenmerkt zich door het V-vormige spant in voor- en achterschip in combinatie met een geprononceerde 'tumblehome'. Ook het grootspant is V-vormig. De Alpha 32 zal goed met golfslag overweg kunnen en niet vaak paaltjes pikken. De 'tumblehome' geeft wat extra stijfheid onder helling, door het rompvolume dat onder helling in het water wordt

gedrukt. Door de evenwichtige verdeling van het volume voor en achter vertrimt de Alpha niet overmatig en blijft ze goed te sturen. Toch is de Alpha 32 geen stijf schip, ik zou haar eerder wat tuitelig noemen, maar dat is het gevolg van het lage ballastgewicht, in combinatie met v-vormige spantvorm en beperkte diepgang. Dat betekent dat de grote genua snel verwisseld kan worden voor de genua 2, die de voordriehoek juist vult. Een rif in het grootzeil doet ook wonderen. Drie bemanningsleden in de railing aan loef zullen dat ook doen! De Alpha is snel als ze relatief recht op kan worden gevaren... Alpha 32 lijkt ondertuigd, maar ze is het niet.

De depl/length verhouding is juist boven de 275, het is dus ook geen licht schip.

Lange lijnen onderwaterschip, kleine vinkiel en plaatsing roer maken Alpha behoorlijk snel

Wat haar behoorlijk snel maakt zijn de lange lijnen van het onderwaterschip, de kleine vinkiel en de plaatsing van het roer aan het eind van de waterlijn, achter een kleine scheg en een kleine 'bustle'. De saildrive met 2 blads klapschroef draagt ook bij aan een lichtlopende romp. De rompsnelheid zal relatief snel gehaald worden, maar met 7 knoop houdt het wel op, denk ik.

De Alpha is van 1970 tot 1975 ongemodificeerd gebouwd, de nu aangemelde Alpha is de gemodificeerde versie. De modificaties betreffen het interieur, er werd een luik in het voordek toegevoegd, het brugdekje boven de motorruimte werd wat verhoogd en de overloop werd daarop gemonteerd. Dat is wel zo veilig, in geval van een 'knock down'. Zeker met het hogere Bodensee tuig is zo'n voorval niet denkbeeldig. Destijds werd er naast een spinnaker ook nog een blooper in het voorwindse rak gevaren.

De Alpha heeft een mooi rompontwerp, met uitgekiende kuip en dek indeling. Jammer dat het dek behoorlijk bol is, maar dat is de prijs voor ruime sta- en zithoogte binnen. Daarmee kom ik op het interieur. Ook hier zie je de ontwerp kwaliteit van Van de Stadt. De vrij grote ruimte in de Alpha wordt goed benut, er is ruime opbergmogelijkheid, de kooien in de kajuit zijn breed en lang, de rugleuningen kunnen worden opgeklapt. De hondenkooi aan stuurboord is handig voor het opbergen van bagage en andere zaken. Verder biedt de hondenkooi de zitplaats achter de navigatie tafel. De kookgelegenheid aan bakboord bevat een koelkast, dubbele afwasbekkens, een 2-pits gasstel met oven, kastjes en

lades voor servies en bestek en mondivoorraad. Boven de kooien in de kajuit bevinden zich aan weerszijden 4 bergkastjes, voor van alles. Er zijn zoveel bergkastjes, dat je snel van alles kwijt bent. Elk voordeel heeft zijn nadeel....

Levendige boot met verzorgd interieur

Het interieur is verzorgd en toont de herkomst: Van der Stadt en E & A. Ontwerp en afwerking. Het schot tussen kajuit en wasruimte is typisch Van der Stadt, met een ergonomisch ronde opening. De slaapplekken in het vooronder zijn lang genoeg om 2 volwassenen te slapen te kunnen leggen. Al bij al zijn er 5 kooien, maar de Alpha biedt comfortabel comfort voor 4 personen. De hondenkooi dient als berging of als slaapplek voor de hond. Nomen est omen!

Zeilen met de Alpha: zoals gezegd, ze is levendig ondanks het beperkte zeiloppervlak. De V-spant, de mooie lange lijnen en het sterk beperkte nat oppervlak en geringe ballastadeel dragen daaraan bij. Ze ligt prettig op het roer en trekt een bescheiden hekgolf. Dat is dus in orde. Het schip ademt balans, zoals de meeste (of alle?) ontwerpen van Van der Stadt.

Omdat vallen en smeerpen vanuit de kuip kunnen worden bediend en de genualieren selftailend en dubbel werkend zijn is de Alpha goed te manen. Het roer kan eenvoudig met een klemvoorziening worden vastgezet of minder beweeglijk worden afgesteld. De rolfook is ook een luxe outfit, zeker voor oudere bemanningsleden. De genua kan deels weggereefd worden, maar dat draagt niet bij aan de vorm.

De Volvo Penta 3 cilinder 30 PK drijft de 2 blads klapschroef trillingsvrij aan. De afstand tussen schroef en roer is bij deze saildrive wat groter dan bij de uitvoering met vaste schroefas. Daar moet je wel rekening mee houden met manoeuvreren in de kleine ruimte.

Tijdsdocument overgang van RORC naar IOR

De Alpha 32 is als ontwerp van 1970 een interessant tijdsdocument, met betrekking tot het overgangstijdvak van RORC naar IOR, in de zin dat het duidelijk maakt op welk pad naar de toekomst Van der Stadt toen al was. Je zou zelfs kunnen zeggen, dat nieuwlichters als Van der Stadt de overstap naar de IOR hebben afgedwongen, met de ontwikkeling van beter presterende schepen binnen de RORC regels. Men noemde dat 'Rule Cheaters'. Dat is

van alle tijden. Immers het was altijd het streven om met een lagere rating toch een sneller schip te creëren. Waar S&S nog maar een kleine reductie van het nat oppervlak realiseerde in het ontwerp van de Intrepid (America's Cup 1967 en 1970) was Van der Stadt al zover dat de kiel en het roer volstrekt gescheiden waren. Immers, nat oppervlakte reductie vermindert de weerstand. Pas bij hogere 'Froude'- getallen ontstaat weerstand als gevolg van golfvorming en zijwaartse beweging, verlijeren en vertrimming, die maken dat meer zeildruk niet meer voortgang oplevert.

Zoals elk ontwerp met een beperkte maat is ook de Alpha 32 een compromis. De maten 9,65 bij 3 meter bieden de ruimte om binnen tot een redelijk accommodatie te komen. De dubbelschalige romp en opbouw maken dat de Alpha van buiten en van binnen 'af' is. De kielbevestiging is ruim gedimensioneerd, met 1,5 duims kielbouten van rvs, die zijn overgelamineerd. De laatste bout is tegelijkertijd het hijspunt voor de hijskraan. In het kajuitdak is een speciale opening waar de hijskabel door kan, die dan opgeschroefd wordt op de achterste kielbout. Dit systeem is niet te gebruiken in een portaalkraan.

Beoordeling Alpha 32

De Alpha zit juist aan de rand van het toelatingsbeleid van de VKSJ. Ontwerperjaar en vormgeving bepalen de grenzen. Dat is haar aan te zien: een semi-modern onderwaterschip met een maximaal verkleind kielprofiel, van voor tot achter een sterke V-vormige spant, met een bijna cirkelboogvormige kielbalk. Dat maakt dat ze makkelijk draait en golfslag goed neemt. Het achterschip is beschaafd smal, dat zet het ontwerp terug in de tijd. Het tuigplan is alweer jaren'60, zoals bij de kwart- en half- en 1-tonners uit die tijd. Klein grootzeil en groot voorzeil, masttop getuigd. In Nederland varen enkele Alpha's. De meeste bevinden zich in Italië, Duitsland en Hongarije. In 10 jaar zijn er ruim 70 door E & A gebouwd. Een Duits echtpaar is met een Alpha 32 de wereld rond gezeild, tegen lage kosten en zonder grote problemen. Men had genoeg van de Alpenmeren, kocht in Bremen een Alpha 32 uit 1972 en is op pad gegaan. Teruggekomen, gezond en wel, was men zeer tevreden over de vaareigenschappen van de Alpha 32 Tiburon II. De Alpha is een mooie aanvulling van het GRP contingent van de VKSJ vloot.

Maarten Lampe

Ingezonden

Morgaine tijdens wereldreis deelnemer aan klassieke zeilrace in Carieb

Haarlem, 12 september 2019

Graag maak ik de leden van de VKSJ attent op een leuk en vlot geschreven verslag in het maandblad Zeilen no. 9 van september jl. over de deelname van het destijds door ons lid Fred Schotman afgebouwde bijzondere jacht Morgaine aan de Antigua Classic Yacht Regatta in april jl. Deze race met klassieke jachten wordt gehouden vanuit Falmouth Harbour op het Caraïbische eiland Antigua. Fred Schotmans zoon Guido maakt een wereldomzeiling met de Morgaine en was op het goede tijdstip op Antigua.

Voor zo'n meerdaagse wedstrijd had Guido Schotman een te kleine bemanning, maar hij wist met een appje 'Ik doe mee aan de Antigua Classics en zoek nog twee man crew' twee 'medevertrekkers' van andere jachten te interesseren. Het leverde hem een tacticus en een goede fokkenist op. Ze gingen zonder duidelijk te oefenen van start en wisten in hun klasse, ondanks een houtscheur in de giek, na een 4-daagse wedstrijd als vierde te eindigen.

Opmerkelijk is dat er de eerste dag singlehanded gezeild werd en Guido niet alleen als derde eindigde, maar ook een prijs kreeg voor het meest zeewaardige schip. Na zo'n singlehanded race vertrok Guido de volgende dag met veel spierpijn enz. Wedstrijdervaring was er niet tot nauwelijks, maar met veel humor en plezier kom je ook een heel eind.

Het casco van de Morgaine is in 1986 bij De Rietpol in Spaarndam gebouwd naar een ontwerp van Starling Burgess uit 1928. Fred Schotman bouwde het schip af.

Tot zover een klein berichtje van een wereldomzeiler. Er staan trouwens meerdere leuke verhalen in dit blad. Het stuk op pagina 12, 'Zó hoog zijn de boetes op het water' springt er echt uit.

Hartelijke groet,

Kees van Aalst

Vlaggen, wat een warboel...

Aan het water komen we onze Nederlandse vlag op tal van ongebruikelijke plaatsen tegen: in de achterstag, of 's avonds wapperend in het duister - u schrikt ervan als u over de steiger terug naar uw vertrouwde scheepje gaat. Maar al die reclamevlaggen, in alle kleuren en maten, en de clubvlag, tegelijkertijd gevoerd met de vlag van de KNRM, de Waddenvereniging of andere verenigingen, maken de warboel compleet. Toch moeten al die vlaggenhijzers enig gevoel voor vlaggen hebben en ze leuk vinden. Anders hang je daar je schip niet vol mee. Over vlagetiquette staat in ieder watersporthandboek wel een hoofdstuk volgeschreven. Er is dus best wel iets aan de onwetendheid op vlaggengebied te doen.

De Reddingsmaatschappij en vele andere clubs waar u lid van bent, zijn ongetwijfeld sympathieke organisaties. Het vervelende is alleen dat je vlaggen van deze instellingen alleen mag voeren als je ze als clubstandaard beschouwt. En u weet het: een clubstandaard hijst men in de top. Op een andere wijze gevoerd zijn het eigenlijk reclamevlaggen en die horen op een jacht niet thuis. Dit brengt me bij het probleem waar iedere zeiler die van meerdere verenigingen lid is, onontkoombaar mee te maken krijgt. Wanneer hij ik welke clubstandaard?? Een gewetensvraag met een, zoals voor de hele jachtetiquette geldt, logisch, maar genuanceerd antwoord.

Als regel voert met de standaard van de vereniging waar men de grootste affiniteit mee heeft of in wiens haven men ligt. In een gebied dat als typisch vaargebied van meerdere verenigingen beschouwd wordt, voert men de standaard van de oudste vereniging waarvan men lid is.

In de verenigingshavens voert men de standaard van de betreffende club en bij manifestaties die van de organiserende vereniging, voorzover men daar lid van is. Dat betekent: soms de standaard wisselen, of strijken. Want tijdens wedstrijden mag geen clubstandaard gevoerd worden. Wel kunt u dan de standaard vervangen door uw eigenaars vlag. Direct na de wedstrijd echter brengt men alles weer terug in de oude staat.

Er is een goede oplossing voor de antenne van de marifoon en de Windex (de snelle pijl), die vast op de mast gemonteerd zijn. U maakt een beugel aan de mast, ver genoeg van de Windex en de marifoonantenne en de standaard van de VKSJ waait weer vrij. Voor de as. winter een leuk en klein klusje, als de mast er toch afgaat.

Mocht het echt niet lukken, dan blijft er alleen over de standaard vksj vlag aan de bakboord zaling te laten, mits gehesen tot aan de zaling en natuurlijk netjes. Gaat u van boord - laat hem zakken en oprollen, met een stevige wasknijper zet u deze vast aan het stag, tot uw volgende bezoek. Scheelt heel veel slijtage. Stilliggend kunt u uw eigenaars vlag aan stuurboord hijsen, maar dan alleen als u aan boord bent en bezoek op prijs stelt.

Voor een windwijzer in de top is ook een alternatief, ongeacht of u naar uw windex of clubstandaard kijkt. Wilt u zelf een stijve nek besparen, kijk dan eens in de catalogus van Compass uit Woerden. Zij hebben een handig setje windwijzers die u om de stagen kunt vastzetten.

De VKSJ standaard bij het secretariaat verkrijgbaar.

Kees van Aalst

Harry Posthumius

Grafische Producties

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

Druk met design

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

Penningmeester Guido Visch overall winnaar



Felle strijd in VKSJ-klasse Flevorace

Na een aantal jaren Muiden is de Flevorace, op veler verzoek, weer teruggekeerd in Enkhuizen. Vanuit de Buyshaven is drie dagen lang gestreden voor de dagprijzen en het algemeen klassement van 7 zeilklassen. De VKSJ was goed vertegenwoordigd en met 10 inschrijvingen gelijk de grootste klasse van het evenement!

Dit grotere aantal inschrijvingen had ook te maken met een vooraf aangekondigde baanwijziging t.o.v. voorgaande jaren. De 'up-downwind baan' werd niet meer gedeeld met de Lemsteraken. Voorheen had dat bij veel leden tot gevaarlijke situaties geleid door de grote snelheidsverschillen, drukte bij de benedenboei etc.. De startlijn was nog hetzelfde als van de aken maar tijdens de race waren er geen kruisende rakken meer wat bij veel VKSJ-deelnemers een hoop stress weg heeft genomen. Flevorace organisatie bedankt!!

Man over boord

Vrijdag is er een lange baan wedstrijd gevaren rond bestaande boeien op het IJsselmeer, er stond een redelijk stabiele ZW4 en er werd snel gevaren. Tijdens het tweede ruime windse rak was er nog een 'MOB' bij de VB klasse, de man ging met boom en al overboord! Het was nog even spannend om te zien hoe een ORC



De bemanning van de overall winnaar in de VKSJ klasse, van links naar rechts Gerard Vos, Guido Visch en Oscar Sainz Avila met voor hen de Ventis Cup die het komende jaar Huize Visch gaat sieren.

Final Overall Results											
Race 1 - 10.00 - 11.00											
Pos	Boort	Naam	Clas	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th
1	VKSJ	Guido VISCH	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
2	VKSJ	Gerard Vos	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
3	VKSJ	Oscar Sainz Avila	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
4	VKSJ	Ramon van Leeuwen	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
5	VKSJ	Klaas Poeze	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
6	VKSJ	Piet Hein	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
7	VKSJ	Ron van den Berg	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
8	VKSJ	Thom van den Berg	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
9	VKSJ	Thom van den Berg	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00
10	VKSJ	Thom van den Berg	8 Metre	0:01:44:00	0:22:11	1:20:00	0:54:01	0:20:00	0:19:00	0:19:00	0:19:00



De achtmeter Varg III

boot onder vol zeil recht op de drenkeling afvoer. Achteraf hoorden we dat de bemanning van die boot uit zorg op de man afging. Die gaf echter aan dat alles OK was en hij graag door zijn eigen schip gered wilde worden. Aldus geschiedde. Voorin het veld gingen de Mushka van Ramon van Leeuwen en de Varg III van Klaas Poeze nek aan nek richting de finish. Dat moet een mooi gezicht zijn geweest! Klaas Poeze probeerde nog net voor de Muschka de boeg over de lijn te gooien maar de Muschka was toch net wat eerder onder vol zeil over de lijn heen! Zie het schema met de gezeilde tijden! De dagprijs was voor de Carmagnole van Guido Visch, de Piet Hein van Ron van den Berg zette de tweede tijd neer.



Gerard Vos, bemanningslid op Guido Visch' Carmagnole in actie

Twee races met harde wind

Zaterdag is er eerst wat uitstel geweest, vanwege de harde wind. Later in de ochtend is er dan toch gestart met 9 boten, waarvan 8 gefinisht, en de tweede race met 7 boten, waarvan 6 gefinisht. Het was flink aanpotten met de harde wind: niet te veel, niet te weinig zeil, sommige boten zetten nog snel een extra rif of haalden deze eruit, etc. De Piet Hein ging het beste met de omstandigheden



De zevenmeter Bluebird

om, en behaalde twee dagzeges. De harde wind werd ons nieuwe lid Tjeerd Arts met de Banjaard fataal. Hij kon niet op tijd bij de tweede start zijn vanwege tijdens de eerste race uitgescheurde stagleuvers. Gelukkig was er 's avonds een welverdiend goed verzorgd buffet

De achtmeter Varg III



De zesmeter Le Fou

door de KNZ&RV. Overigens hoefde vrijdagavond ook niemand verlegen te zitten op een warme hap, er waren prima hamburgers en friet te bestellen en het bier vloeide in overvloed... Zeker met een dagprijsbeker werd je bij de tap rijkelijk beloond!

Schade bij aanvaring Hakahala en Varg III

Zondag was de laatste dag van het evenement. De strijd voor het eindklassement ging tussen de Piet Hein en de Carmagnole. De Piet Hein had de beste uitgangspositie door de twee zeges op zaterdag. De Carmagnole zou beide races vóór de Piet Hein moeten eindigen voor het eindklassement. Beide schepen moesten alles op alles zetten om de overall prijs binnen te halen. Maar ook de andere boten in het veld wilden op de laatste dag een goed eindklassement neerzetten. Dit resulteerde in veel hectiek bij de start van beide races. Er werd gelooft, er werd gebluft en er werd geschreeuwd, over en weer. Zeker bij zulke korte wedstrijdes is een goede start het halve werk, en dat wisten we allemaal. Bij de tweede wedstrijd had deze hectiek helaas een aanvaring tot gevolg tussen de Hakahala en de Varg III. Gelukkig niet onder volle snelheid, maar de schade is toch niet gering. Beide schepen hebben de wedstrijd gelukkig wel uit kunnen varen. De Carmagnole wist beide races te winnen en daarmee ook het eindklassement. Maar spannend was het wel. Het verschil in

Eerste keer in de Flevorace

Voor mij was het de eerste keer dat ik deelnam aan de Flevorace. Ik wist niet goed wat ik kon verwachten, en had geen idee wat het verschil tussen de boten was. Op de eerste dag, de lange afstandsrace, lag het veld flink uit elkaar. Daardoor is het lastig te beoordelen wat jouw positie is, des te groter was de verassing dat wij de dagprijs wonnen.

Bij de korte races behoud je wel meer het overzicht op het veld. De eerste race op zaterdag kwamen wij laat over de startlijn en zagen we het veld ver voor ons vertrekken. We moesten alle zeilen bijzetten om de aansluiting te behouden. Dat is toen goed gelukt, met een tweede plaats. De Piet Hein was ons die dag wel twee keer te snel af.

Op de derde dag wisten wij dat we beide races voor de Piet Hein moesten eindigen voor het eindklassement. De concentratie was goed. We hadden de avond te voren wat borrels gedronken, maar door water en wind was de geest helder. En Guido werd zo in het gedrang bij de start niet gehinderd door enige voorzichtigheid. Vol overgave stortten wij ons in de strijd, zoals bij de zondag races trouwens alle boten. Tijdens de races hebben wij continu de Piet Hein in het zicht gehouden, wat tijdens de korte races op zaterdag niet het geval was. We wisten dus dat we goede races hadden gevaren. Maar dan toch de verassing, wanneer de andere deelnemers je al feliciteren voordat je zelf de uitslag hebt gezien. En dan een steigerbiertje er bij, en het waarom, wat, hoe, waar en ook nog wat tips uitwisselen. Het was een mooi weekend. Gerard Vos (bemanningslid Carnagnole)



De Carmagnole afgemeerd langs de Varg III

de eerste race tussen de Carmagnole en Piet Hein was slechts 6 seconden, rekening houdend met de rating. De tweede race maakte de Piet Hein een foute slag en daardoor was het verschil van die race wat groter.

Guido Visch

VKSJ-schepen straks eenvoudiger in varende erfgoedregister

Het Register Varende Erfgoed Nederland (RVEN) komt binnenkort met een webapplicatie waarmee de schepenregisters van de verschillende behoudsorganisaties gekoppeld kunnen worden. Voor jachten die bij de VKSJ geregistreerd zijn betekent dat dat ze, indien de eigenaar daarmee akkoord gaat, automatisch als varende erfgoed in het nationale register van RVEN opgenomen worden. De webapplicatie wordt ontwikkeld door het softwarebedrijf 23 G. Op 6 september jl. had in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen de feestelijke aanbesteding van de applicatie plaats, waarbij voorzitter Rolf van der Mark en vice-voorzitter Olav Loeber van de Federatie Varende Erfgoed Nederland en Sylvana Matica van 23 G het contract ondertekenden.



FVEN vice-voorzitter Olav Loeber tekent het contract; naast hem voorzitter Rolf van der Mark en Sylvana Matica van 23 G

Het Register Varende Erfgoed Nederland omvat nu gegevens van zo'n 3500 schepen. Volgens schattingen van de FVEN zijn er echter in Nederland zo'n 6000 schepen die als varende erfgoed aangemerkt kunnen worden. Het register is ontstaan als 'gesloten' register met alléén varende monumenten, bracht Rolf van der Mark van de FVEN tijdens de bijeenkomst in herinnering. Inmiddels is het een 'open' register; ieder schip dat bij een behoudsvereniging staat ingeschreven zou er in principe in opgenomen kunnen worden. Het register is ook online te raadplegen (rven.info) – dit online register werd tijdens SAIL 2015 door minister Bussemaker van OCW in gebruik gesteld. Doordat er echter geen koppeling tussen de schepenlijsten van de behoudsorganisaties, waaronder de VKSJ, en het nationale register was, moesten scheepseigenaars hun schepen overal apart inschrijven. Dat gaat nu veranderen. Schepen van VKSJ-leden kunnen straks automatisch in het Register Varende erfgoed geboekstaafd worden. Hetzelfde geldt uiteraard voor schepen die bij de andere behoudsorganisaties zijn ingeschreven.

Faciliteiten

De FVEN hoopt hiermee te bereiken dat een veel groter deel van het Nederlandse varende erfgoed wordt geregistreerd, m.n. om de verschillende overheden op de omvang en het belang hiervan te wijzen en om op faciliteiten aan te dringen. De erfgoedwet, opvolger van de vroegere monumentenwet, biedt hier mogelijkheden voor. Hetzelfde geldt voor de omgevingswet, die in voorbereiding is. Hierbij kan o.a. gedacht worden aan financiële faciliteiten bij restauraties en ligplaatsen voor varende erfgoed (o.a. museumhavens).

Privacy

Het is de bedoeling dat bij de VKSJ en de andere behoudsorganisaties reeds eind dit jaar begonnen wordt met de gegevensoverdracht vanuit de eigen schepenlijsten naar het nationale register. Het nieuwe systeem zal vóór 1 januari 2020 moeten werken. Uit privacy-overwegingen worden alleen de meest relevante gegevens in het register opgenomen. Er zullen geen gegevens over de eigenaars van de schepen worden opgenomen en ook de ligplaatsen van de schepen zullen niet in het register vermeld worden.

Voor de realisering van deze nieuwe registratiewijze zijn bijdragen ontvangen van het Mondriaan Fonds en het Prins Bernhard Cultuurfonds. Ter voorbereiding van het project was een Werkgroep RVEN ICT in het leven geroepen. Leden waren Thedo Fruithof, Cor Bolt, Piet Middendorp, Kees Hendriks en Martijn Ras.

Tj. B.





Ook overnachten mogelijk – alle musea toegankelijk op één kaartje

Traditionele schepenbeurs in Den Helder biedt uitgebreid en gevarieerd programma

Een groot aantal schepen zal dit jaar weer zijn opwachting maken bij de EOC-Traditionele Schepen Beurs, die op 8, 9 en 10 november a.s. in Willemsoord in Den Helder gehouden wordt. Ook bij de VKSJ ingeschreven schepen zijn welkom om aan dit evenement mee te doen. Wintervaste zeilers die half november naar Den Helder willen komen kunnen zich met de gegevens van hun schip per mail opgeven op info@traditioneleschepenbeurs.nl. Het beursgebouwen speelt zich af in gebouw Willemsoord 66 en in de naastgelegen Medemblikkerloods. Ook de VKSJ is met een stand op de beurs aanwezig.

Uiteraard zijn bezoekers ook zonder boot zeer welkom op de beurs: er is van alles te doen, de musea op Willemsoord zijn geopend en allerlei schepen zijn voor een bezoek toegankelijk. De variatie aan afgemeerde schepen is groot: er liggen tjalken, klippers, loggers, botters, reddingsboten, een lichtschip, een stoomsleper en uiteraard ook klassieke scherpe jachten.



Zeilschepen, tijdens de beurs afgemeerd langs Willemsoord



Traditionele ambachten op de beurs: het bekleden van een stootwiel

gedemonstreerd. In het gebouw Willemsoord 66 wordt een Vakantieplein ingericht om inspiratie op te doen voor een reis aan boord van een schip, variërend van een tochtje naar de Waddeneilanden tot een reis langs bijvoorbeeld de Deense eilanden, de Kaapverdische eilanden of zelfs de kust van Antarctica. In het Schipperscafé zullen lezingen worden gegeven over uiteenlopende onderwerpen.

Verhalen

Deze vierde editie van de EOC-Traditionele Schepen Beurs zal in het kader staan het het schip en zijn reis, 'Ieder schip heeft een verhaal te vertellen over de reis die het door de tijd heeft gemaakt of de reis die het over de wereld heeft gemaakt. Nu of in de verleden tijd. En wij zijn op zoek naar die verhalen', aldus de organisatoren. In Nederland zijn heel veel mensen zijn betrokken bij het behoud van traditionele schepen. Al die mensen zijn betrokken bij de reis die zo'n schip maakt. De organisatoren nodigen al deze traditionele schepenliefhebbers uit om het verhaal over hun schip te vertellen: 'stuur ons Uw verhaal en wij publiceren het door de weken heen tot aan de beurs'. Wie zo'n verhaal te vertellen heeft kan dat insturen naar info@traditioneleschepenbeurs.nl. Het mogen zowel foto's, video's, teksten als tekeningen zijn. Wie dat wil kan zich via die site ook aanmelden voor een presentatie op de beurs met zijn of haar verhaal. Alle verhalen zullen via de website en sociale media worden gepubliceerd. Bij voldoende belangstelling voor dit programma-onderdeel zal de organisatie proberen

Ontmoetingsplek

'De EOC Traditionele Schepen Beurs streeft ernaar om een ontmoetingsplek te worden voor iedereen die geïnteresseerd is in Traditionele Schepen en daar meer over wil weten', aldus de organisatoren van de beurs. 'De beurs hoopt een breed publiek aan te spreken van mogelijke wereldreizigers die op zoek zijn naar de reis van hun leven aan boord van een oceaanzeiler tot vrijwilligers die zich voor het behoud van het traditionele schip in willen zetten. Van jongeren die dromen van het exploiteren van een schip tot oudere generaties die graag nog eens een reis met hun eigen jacht zouden willen maken, of hun kennis over willen dragen aan nieuwe generaties'. Ook voor jongeren die voor het eerst een zeilschool gaan bezoeken, of op zoek zijn naar sponsors voor een periode aan boord van een Tall Ship, biedt de beurs volgens het TSB-bestuur aanknopingspunten.

Lezingen en presentaties

Tijdens de beurs zullen er verschillende activiteiten georganiseerd worden. In de Medemblikkerloods, naast het beursgebouw, zullen onder andere houtbewerkingsmethoden worden



Traditionele schepenbeurs: de tentoonstellingshal

de verhalen in een magazine of boekje gedrukt te krijgen. Voor wie graag het hele weekeinde naar Den Helder komt: er liggen enkele schepen in de haven die 'boot & breakfast' overnachtingen aanbieden. De schepenbeurs werkt samen met het Reddingsmuseum, het Marine Museum en de museumhaven. Met een toegangsbewijs á 9 euro voor de beurs kan iedereen ook de musea bezoeken. Daarnaast zijn er iedere middag vanaf 14.00 uur rondleidingen over Willemsoord. Op een aantal van de in de haven afgemeerde schepen zijn bezoekers welkom om eens een kijkje te nemen. Een aantal schepen ligt te koop op de beurs; deze zijn op afspraak te bezichtigen.

Tj.B.



Open oog voor nieuwe ontwikkelingen, maar vasthoudend aan uitgangspunten

Hielke Lemstra, een veelzijdig jachtontwerper

Begin zestiger jaren van de vorige eeuw werd ik lid van de lokale watersportvereniging Almere in Enkhuizen. Het was een kleine, maar groeiende club enthousiastelingen. Er waren een twintigtal kleine kajuitscheepjes van hout, de meeste gaffel- en enkele torengetuigd. Deze scheepjes lagen achter in de haven nabij het station.



De jachten van WSV Almere in de vissershaven

De jeugd bouwde Piraatjes, Flitsjes, Schakels en Vrijheidjes. De eerste plastic (polyester) Sterntjes verschenen. Blaasjes op de romp waren toen ook al een bekend verschijnsel. De kleine bootjes lagen gemeerd in de Dijk voor het hotel 'Die Port van Cleve'. Gemotoriseerd was de vloot nog niet. De haven werd zeilend in- en uitgevaren. De kleine bootjes peddelden naar de steiger bij het vuurtje en tuigden daar op. Onderweg daarheen voeren ze door een kleurige olieregenboog van het werkplaatsje van de gebroeders Lub. De haven werd zelden bezocht door een platbodem of scherp jacht. Dominant aanwezig was nog de vissersvloot van kotters, die dagelijks vis aanvoerden naar de afslag. Een verdwaalde botter konde nog op de zeilen en heel soms passeerde een zeilende tjalk het Krabbersgat. De visverwerkers dumpten hun visafval, meestal palinggrommen, in het water van de oude en nieuwe haven. Een

toevallige passant accepteerde dat dit bij zijn achterstevan werd gelost en de meeuwen er krijgend op af kwamen. Eind jaren '60 verdwenen de aalscholven van het IJsselmeer om er pas veel later weer terug te keren. De laatste aalscholver werd door een visser opgevist. Het IJsselmeer was nog één, het werk aan de dijk naar Lelystad moest nog beginnen. Zeilend kon je nog over het IJsselmeer naar Harderwijk en Spakenburg. De clubleden herkenden elkaars scheepjes aan het zeilend silhouet van romp



De jeugd van WSV Almere gelegen aan de Dijk

en tuig. Met de Flevorace lag de haven vol. Zaterdag 's morgens kon je dan achter in de haven zwemmen in de urine. Enkhuizen, Marken en Stavoren waren nog Rijksvluchthavens en liggeld was daar niet nodig. Midden zestiger jaren werd de Rijkshaven verkocht aan de gemeente Enkhuizen. Dit was de start voor



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

Photo: Olivier van Meer Design

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



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

GA KROES & ZN BOOTBOUWERS

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

JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie
Reparatie
Nieuwbouw
Interieurbouw
Teakdekken
Rondhouten
Motoronderhoud
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL voor liefhebbers van houten boten



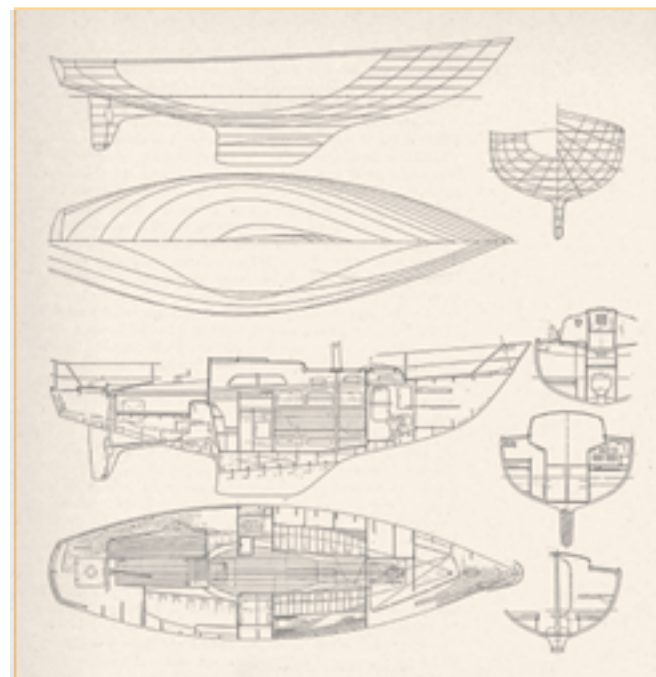
HOUTEN SLOEPEN EN VLETTEN OP BESTELLING,
BOOTBOUWSCHOOL, JACHTHAVEN,
ONDERHOUD EN REPARATIE



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



Zeilplan Carena 32 (uit ir. J. Loeff, De Zeilsport, 1968)



Lijnen- en inrichtingsplan Carena 32 (uit ir. J. Loeff, De Zeilsport, 1968)

veranderingen. De Compagnieshaven werd aangelegd en de watersport vereniging werd gedwongen daar te gaan liggen met de vloot. Dit betekende dat je naast je contributie extra liggeld voor de haven moest betalen.

Hoe de watersport ging groeien

Een nieuwe trend. Er kwam tijd en geld onder de mensen. Vakantie werd ingevoerd. Watersport begon geleidelijk te groeien. De babyboom van na de Tweede Wereldoorlog begon te timmeren en te bouwen. De gebroeders van Eekeren, eigenaars van een lokale herenmodezaak, kochten en zeilden in een stalen Lemster



Watersport in de jaren '30: een reeks bootjes wordt vanuit de Zaanstreek naar het Alkmaardermeer gesleept voor een weekeinde zeilplezier

kustkruiser met gaffeltuig. De ontwerpen van Hielke Lemstra en Sieb van der Meer zijn in de Nederlandse watersporthistorie een beetje onderbelicht gebleven. Zij zorgden voor een typisch Nederlandse watersport ontwikkeling – kleine, relatief goedkope, soms in serie gebouwde stalen kajuitzeiljachten. Sieb van der Meer werd met zijn Trewes jachten (Trewes is Fries voor prettig, mooi, aangenaam om te zien) iets bekender dan Hielke Lemstra. Beiden hebben een stempel gedrukt op de ontwikkeling van het kleine klassieke stalen jacht, aanvankelijk met een lengte van rond de 8 meter. In de zevende druk van het boek De Zeilsport (1968) staat een mooi Lemstra ontwerp, de Carena 32, een prachtig lijnenplan met een vrijheid-achtig voorschip en een RORC kontje. Het gescheiden kiel/roer ontwerp en de kleine ronde overgang van kiel naar romp zijn reeds modern te noemen.

Typerend voor Lemstra zijn de vele ontwerpvarianten die hij onder dezelfde naam ontwierp. Namen als Zeekruiser en Carena verwijzen naar een verscheidenheid aan ontwerpen in diverse maten, met diverse kielvormen en uitgevoerd in verschillende materialen. Zijn eigen boot de Ghoster, de huidige The last Concubine, was een zeer voortuitstrevende variatie op de hier afgebeelde Carena 32.

Wie was Hielke Lemstra?

Zijn jongste zus Jannie Schuit-Lemstra leeft nog. Zij vertelde ons iets over Hielke Lemstra's jonge jaren en over het gezin waarin beiden opgroeiden. Hielke werd op 21 september 1923 in Lemmer geboren. Hij was het vierde kind van Bertus Lemstra en Foekje van Brug. In totaal kreeg het gezin zes kinderen. De laatste twee zijn in Zaandam geboren. Vader Bertus was een fanatieke zeiler/wedstrijdzeiler en ook een handige man, met veel kennis van hout. Gedurende de crisis, voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog, verloor hij zijn baan bij een timmerfabriek in Lemmer. De familie had



Hielke Lemstra



Zaanjol

contacten in Zaandam, dé houtstad van Nederland. Bertus kon aan de slag bij de houthandel Simonsz en het gezin verhuisde naar Zaandam.

Aan de Zaan bloeide de kleine watersport. Hier ontwierp en bouwde Bertus Lemstra met de Bulthuis lattenbouw methode de Zaanklassen. Er waren drie varianten, de Zaanjol (4,00x1,50 m), een verkleinde Olympiajool, en de Zaanklasse (5,25x1,60 m), een vergrote jool met een fok. Ze waren scherp van voren en buisden



Zaanklasse

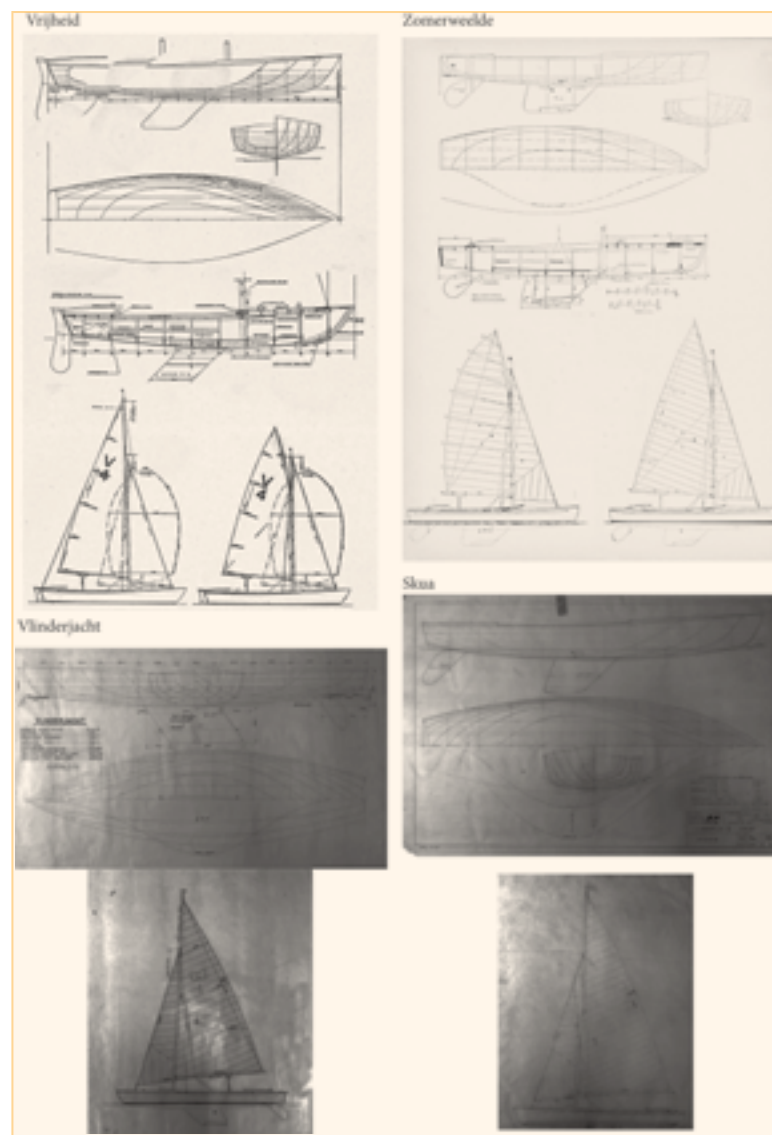
niet zo als de BM en de 16 m2. Het eerste schip, de Avanti was voor eigen gebruik. Van de Zaanklasse zijn door Bertus Lemstra 31 scheepjes gebouwd of als bouwpakket verkocht. De klasse zeilde als een eenheidsklasse aan de Zaan en op het Alkmaardermeer. De derde variant was een vergrote Zaanklasse (6,20x2,00 m) met een kajuit, eigenlijk meer kajuit dan

boot. Hier zijn er drie van gebouwd waarvan een voor eigen gebruik. Hielke groeide dus op in een watersport-/zeilersgezin. Zijn echte interesse lag echter bij vliegen en vliegtuigen. Daarvoor was emplooi in de buurt. Anthony Fokker was in 1919 in Amsterdam-Noord een vliegtuigindustrie begonnen.

Hielke ging daarom op de M.T.S. in Haarlem (de huidige H.T.S.) vliegtuigbouwkunde studeren. In de oorlog fietste hij naar Haarlem op en neer, 20 kilometer per rit. Vanwege deze studie werd Lemstra van de Arbeitseinsatz in Duitsland vrijgesteld zodat hij zijn studie kon afmaken. Na zijn studie werkte hij aanvankelijk aan een project voor Verkade: een machine die theelichtjes produceerde. Na dit project begon hij zijn carrière bij Fokker. Bij de vliegtuigbouwer verbleef hij maar drie jaar. Lemstra was een fervent wedstrijd- en toerzeiler - het ontwerpen van jachten bleek hem toch meer aan het hart te liggen dan de vliegtuigindustrie. Hij maakte een ommezwaai in zijn carrière en vestigde zich als zelfstandig jachtontwerper. Lemstra hield kantoor in Zaandam, vervolgens op verschillende locaties in Amsterdam en uiteindelijk weer in Zaandam. Hij werkte vrijwel altijd alleen. Slechts in drukke tijden werd er wel eens hulp ingeroepen.

Lemstra's nalatenschap en zijn ontwikkeling als ontwerper

Na zijn dood heeft zijn zuster, mevrouw Jannie Schuit-Lemstra, in februari 2010 een groot aantal technische tekeningen (niet de volledige collectie) van haar broer aan het Scheepvaartmuseum



De Vrijheid en enkele voorontwerpen, S.M. van der Meers Zomerweelde en Lemstra's Vlinderjacht vergeleken. De Skua is een later verbeterde versie van het Vlinderjacht

geschonken. Een selectie uit deze tekeningen is nu beschreven en in de museumcollectie opgenomen, waarbij per jachtontwerp de nadruk lag op het bewaren van het lijnenplan, het constructieplan, het algemeen plan en het zeilplan, het interieurplan en soms een enkele tekening van een opmerkelijk detail, zoals bijvoorbeeld een bijzondere kielconstructie van een racer. Uiteindelijk resulteerde dit in een bestand van 633 tekeningen. Dat is wat minder dan de helft van wat Lemstra zelf aan tekeningnummers heeft toegekend. De twee oudst bewaard gebleven - nog ongenummerde - tekeningen dateren van 7 januari 1942 en 9 maart 1945. Het zijn de ontwerpen van een baby-jool en van het vlinderjacht van 5,40 meter lengte en 12 m2 zeiloppervlak. Zijn eerste officiële tekeningnummer is het lijnenplan van het Skua-jacht van 5,40 meter, gedateerd 1 september 1944. Het laatste nummer werd in oktober 1999 toegekend aan een zeegaand jacht van 12,10 meter. Lemstra's succes als jachtontwerper begon met de introductie van de Lemster kust- en zeekruisers. De 25-voet kustkruiser was een eigentijds en snel jachtje waarmee wedstrijden



Carena 36 Shamal: cockpit en kajuit één spant naar voren geplaatst, zetboorden in plaats van voetlijsten en in staal uitgevoerde buiskap naar voorbeeld Carlot-klasse reddingboten

werden gewonnen, een rondspant met aangehangen roer achter een scheg. De semi-bakdekuitvoering gaf dit relatief kleine scheepje binnenin vóór wat extra ruimte, waarbij de opbouw bescheiden kon blijven – Lemstra hield niet van hoge opbouwen. Er varen er zo'n twintig van rond. De zeekruisers waren wat groter, ze varieerden in lengte van 26 tot 30 voet en waren soms nog groter. Van dit type werden ongeveer 150 schepen gebouwd.

Nieuwe wedstrijdklasse ontstond in oorlogsjaren

Tijdens de Duitse bezetting ontwikkelde de Verbonden Nederlandse Watersport Verenigingen ('Koninklijke' was door de bezetter verboden) plannen voor de toekomst. Het Verbond schreef een prijsvraag uit die moest leiden tot een nieuwe eenheidsklasse. Het ontwerp moest tot een wedstrijdkieljacht leiden dat geschikt moest zijn om jeugd te trekken, maar moest tegelijkertijd geschikt zijn voor het maken van tochten. Amateur bouw moest mogelijk zijn. In de jury zaten de bekende zeiler en ontwerper A. van Gool uit Hommerts, de jachtbouwer Willem de Vries Lentsch, ir. J.C. van Hoolwerf, de Olympiajollenzeiler Daan Kagchelland en ir. J. Loeff. De prijsvraag werd een succes. Er werden 55 ontwerpen ingestuurd met o.a. de Zomerweelde van S. van der Meer, het Vlinderjacht van H. Lemstra, de Maasjool van L. Moerman, de Supercanoe van Romke de Vries (latere bekende Architect), de Kilpalipursi van Chr. Van der Zee. De Zomerweelde won de eerste prijs van 250 gulden. De jury vond het winnende ontwerp echter niet geschikt als wedstrijdklasse. Een technische commissie kreeg de opdracht een nieuw ontwerp te maken, waarbij de gegevens van de inzenders gebruikt konden worden. Het nieuwe ontwerp werd in de oorlogsjaren gemaakt. Ir. J. Loeff tekende het lijnenplan, de aanvullende tekeningen waren van Willem de Vries Lentsch. Na de bouw van een proefexemplaar kon men niet tot een eensluidend zeilplan komen en werden een toren- en een gaffeltuig beiden toegestaan. Onderstaand zijn de verschillende hoofdafmetingen van de Vrijheidsklasse, de Zomerweelde, het Vlinderjacht en de latere door Hielke Lemstra in dezelfde maten getekende en gebouwde Skua jacht op een rijtje gezet.

	Vrijheid	Zomerweelde	Vlinderjacht	Skua
Lengte	5.40 m	5.49 m	5.40 m	5.40 m
Lengte waterlijn	4.50 m	5.15 m	4.50 m	4.70 m
Breedte	1.65 m	1.80 m	1.55 m	1.60 m
Diepgang	0.73 m	0.73 m	0.70 m	
Gewicht	330 kg	440 kg	280 kg	340 kg
Ballast Gewicht	62 kg	60 kg	60 kg	87 kg
Zeil oppervlak	12 m2	12 m2	12 m2	12 m2
Vergr. Zeilopp.	14.2 m2			15 m2

Door het eindigen van de oorlog werd de naam Vrijheidsklasse gekozen en in 1946 werd het ontwerp openbaar. Het sloeg direct aan. Er voeren zelfs Vrijheidjes in Duitsland, Engeland, Oostenrijk, Nederlands Indië en Curaçao. Het Verbond heeft pogingen ondernomen om er een internationaal erkende eenheidsklasse van te maken, maar dat is nooit gelukt. Het torentuig was geen succes en verdween al snel. Midden vijftiger jaren werd een trapeze toegestaan wat het zeilen nog aantrekkelijker maakte voor jongeren. De mooie kop van de Vrijheid kreeg navolging, o.a. bij de latere internationaal erkende en Olympische FD-klasse. De prijsvraag had een grote Friese inbreng en leidde uiteindelijk tot een succesvolle eenheidsklasse. Hielke Lemstra heeft zijn inzending later nog verfijnd met het ontwerp voor de Skua. Zijn zus Jannie vond dit scheepje, Lemstra's mooiste ontwerp.

Informatie uit het Jaarboek van het Fries Scheepvaart Museum uit 1983.

Een zelf afgebouwde Lemster kustkruiser: anderhalf jaarsalaris

De eerste Lemster kustkruiser is bij familie van zijn Hielke Lemstra's moeder Foekje van Brug in Lemmer gebouwd. Wiebe en Sjoert van Brug (vader en zoon) hadden een smederij/kleine metaalwerkplaats in Lemmer, waar dat mogelijk was. De in Friesland bekende Vrijheidsklasse zeiler Eddie Wierstra liet in 1960 een romp bouwen bij Willem Molenmaker en Piet Mantel in Sneek voor zeventienhonderd gulden, waarbij hij zelf het staalmateriaal en het ballastmateriaal aanleverde. Eddie heeft het schip verder afgetimmerd en getuigd.

Het is interessant te zien wat het scheepje Wierstra destijds kostte:

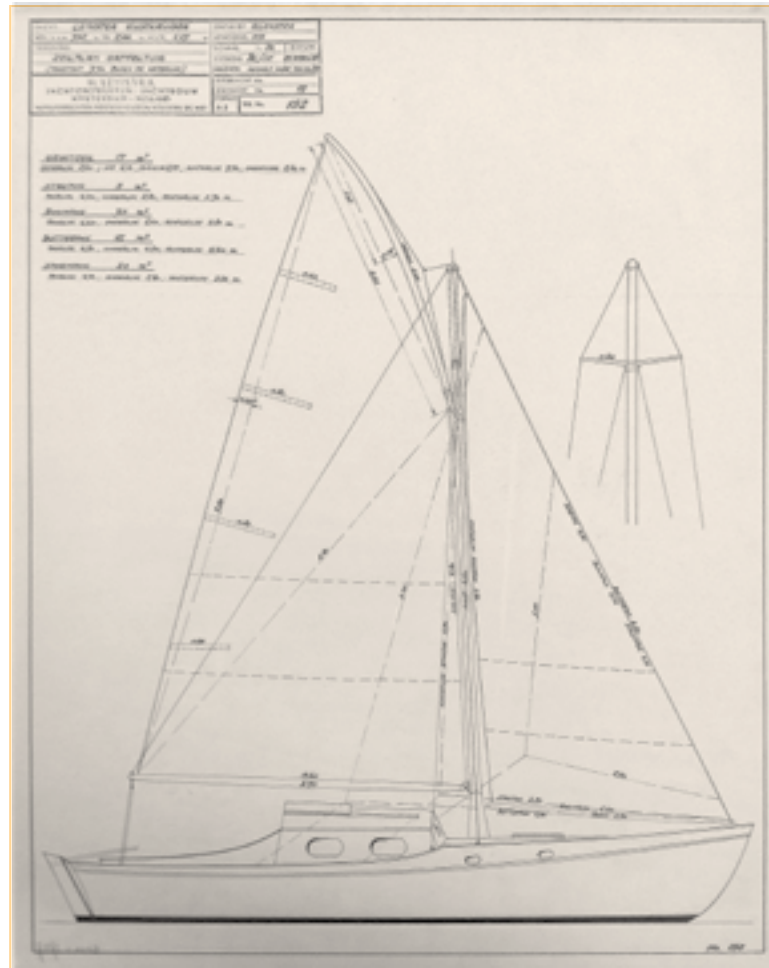
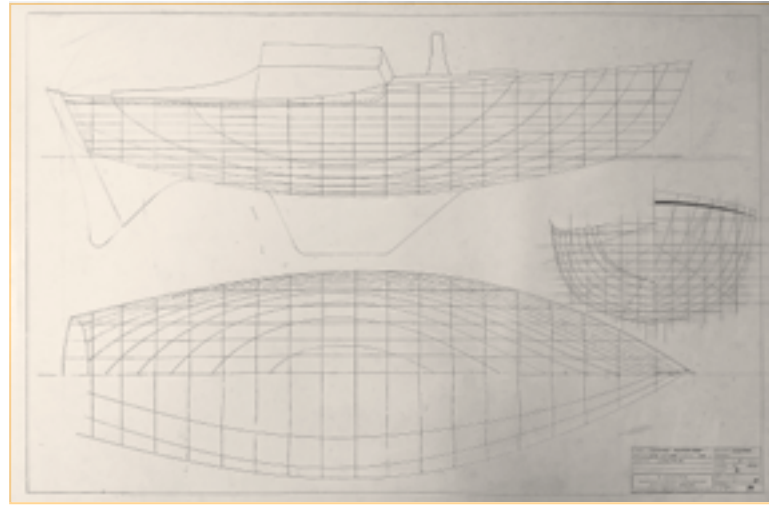
Aanschaf materiaal 4000 kg staal	2600,00 (4000 x f 0,65)
cascobouw Molenaar en Mantel	1700,00
Aftimmeren, materiaal	500,00
Tuigage en zeilen	1000,00
Tekeningen	500,00
Totaal ruw	6300,00 gulden

Een modaal jaarsalaris bedroeg in die tijd zo'n 4000 gulden. Ondanks Wierstra's buitengewone zelfwerkzaamheid was de aanschaf van een jachtje een enorme uitgave. Hielke Lemstra's aandeel hierin bedroeg ongeveer 500 gulden. Dit bedrag wordt genoemd in het contract tussen Wiersma en Molenmaker en Mantel als vergoeding voor het eventueel zoek raken van de tekeningen bij het maken van de romp. Nu ligt het scheepje, Henrike geheten, 60 jaar oud, te koop voor 5500 euro. Op te tekeningen zien we dat Lemstra de kustkruiser in verschillende uitvoeringen ontwierp. Dat zou typerend voor zijn jachtontwerpen blijven.

Het zijn s-spanten, soms ook uitgevoerd met midzwaard, in platgat-uitvoering met aangehangen roer of met een jachthek en doorgestoken roer, in beide gevallen het roer direct achter de kiel – iets conservatiever uitgevoerd dus dan de kustkruiser.

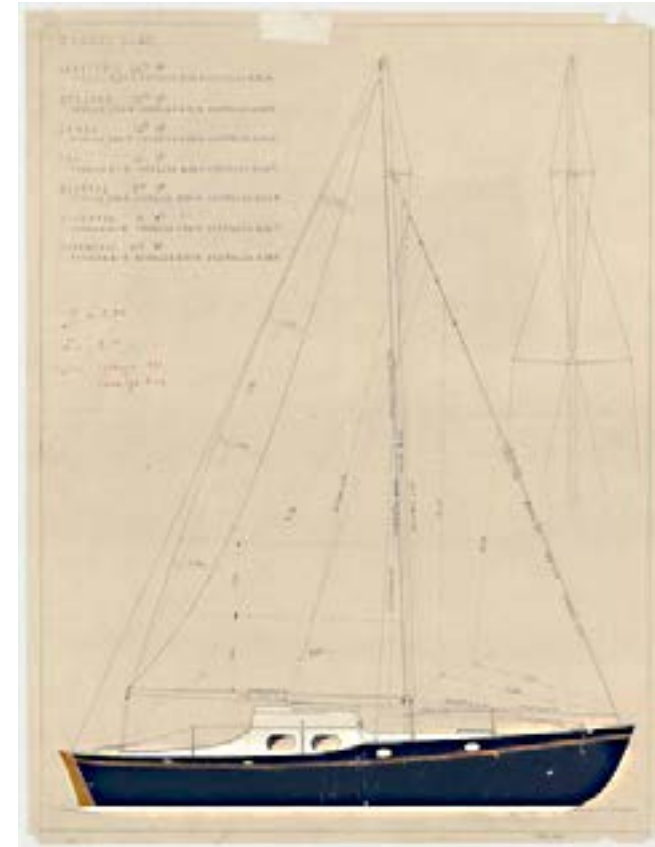
Vaste uitgangspunten in zijn ontwerpen

Zijn grootste succes behaalde hij met de Carena en Bonaventura ontwerpen. De naam Carena staat voor geliefd in het Latijn en wordt wel als meisjesnaam gebruikt, vooral in Schotland. Bonaventura is een klein langzeil achterop een viermaster. De ontwerpen zijn harmonieus en vloeiend van lijn. Het gaat om tijdloze jachten, snel en comfortabel. Lemstra was niet wars van de ontwikkelingen in het jachtontwerp van zijn tijd. Zijn latere jachten werden relatief wat breder, zowel bij de s-spanten als bij de rondspanten zien we kortere kielen en het roer achter een scheg en hij tekende ook wel eens een 'negatieve' spiegel. We zien sloepgetuigde jachten, maar ook kotter- en yawltuigages. Wensen van zijn opdrachtgevers nam hij altijd zeer serieus. Op diverse tekeningen in het Scheepvaartmuseum zien we nog de 'post-it' plakkertjes met bijzondere wensen van opdrachtgevers. De opdrachtgever van de Carena 36 Shamal (nu: Johanna Hendrika) wenste om veiligheidsredenen zetboorden in in plaats van een afgeronde romp-dek aansluiting met voetlijst, verplaatsting van cockpit en kajuit één spant naar voren om een achterdek mogelijk



Zeilplan gaffelgetuigde Lemster kustkruiser

te maken en een in staal uitgevoerde buiskap. Lemstra tekende het allemaal, waarbij hij van de buiskap een parafraze maakte van het dekhuis van de reddingboten uit de Carlot klasse uit de jaren '60. Maar hoe goed Lemstra ook om zich heen keek, er zijn ook standaarden in zijn ontwerpen aan te wijzen, waaraan hij vasthield. De ontwikkeling van steeds ondiepere onderschepen volgde hij niet – hij bleef vasthouden aan relatief diepe rompen, aan de voorzijde V-vormig, aan de achterzijde geveegd, waarbij het gedrag in zegang een belangrijke rol bleef spelen. Dit zien we ook bij zijn meest 'extreme' ontwerp, de Carena 32 Ghoster, die



Zeilplan torengetuigde Lemster kustkruiser

hij in 1971 voor zichzelf ontwierp naar de nieuwe IOR rule die de RORC meetmethode had vervangen. Een heel lichte constructie op basis van gevormd multiplex, met de mast in het midden, wat



De Ghoster, Lemstra's meest extreme ontwerp, dat hij voor zichzelf tekende op basis van de nieuwe IOR regels

een enorme voordriehoek met zich meebracht, en een ver naar voren geplaatste smalle vinkiel. De grootste breedte van de Ghoster bevindt zich achterlijk, maar het scherp gesneden en relatief diepe voorschip en het geveegde achterschip zijn gebleven. In veel Lemstra-ontwerpen zijn kiel en roer gescheiden – hij hield echter vast aan de constructie van het roer achter een scheg. Als wedstrijdschepen waren de Carena's bekende verschijningen. Geregeld waren op de Hiswa nieuwe ontwerpen van Lemstra te zien. De constructie van zijn ontwerpen werd uitgevoerd door bekende Nederlandse werven zoals Van Dam, Gouwerak, Huisman en Porsius. De ontwerpen zijn van hout, staal, aluminium en polyester, terwijl de opdrachtgevers uit diverse Westeuropese landen kwamen. Indien mogelijk hield Lemstra de aanbesteding en de bouwbegeleiding graag in eigen hand.



Een Carena 35 op stand van de werf Gouwerak op de Hiswa 1967

Ook werden er met Carena's wereldreizen en grote zeereizen gemaakt. Bekend is de jongensdroom, die Sicco Mansholt in een Carena 36 (de Atalanta II) realiseerde door in 1982/1983 een reis naar de Amazone te ondernemen. Mansholt liet na zijn pensionering in 1976 de romp bij Porsius bouwen, waarna hij de romp op zijn boerderij in Wapserveen eigenhandig intimmerde. Hielke Lemstra heeft dit op de voet gevolgd en heeft zelfs de oceaan oversteek naar Barbados meegevoerd.

Afscheid

Lemstra's schaakmaatje Tim Honig beschreef Hielke Lemstra bij zijn begrafenis op 4 augustus 2004 als volgt: 'Hielke, je hield van schepen, van muziek, van vooral jonge vriendinnen, van gezelligheid en van dammen en schaken. Je was kritisch, nauwgezet, soms cynisch, had een sterke analytische zin en een fijn gevoel voor rechtvaardigheid. Je kon zeer goed lachen en gemoedelijk zijn, je had een romantische inslag maar was tegelijkertijd eenzaam en gereserveerd. Van muziek wist je nog meer af dan van schepen'.

Gerrit Klooster

Voor dit artikel hebben de schrijver en Tjeerd Boersma een gesprek gehad met mevrouw. J Schuil-Lemstra. In het Scheepvaartmuseum in Amsterdam hebben ze een deel van zijn nalatenschap bekeken.

Alle soorten wind tijdens westrijd klassiekers op Haringvliet

Gebroeders Kraak met eerste plaats aan de top van VKSJ-vloot tijdens DCYR

Van 24 t/m 28 juli vond de 16e editie van de Dutch Classic Yacht Regatta plaats op het Haringvliet. Hiervoor hadden zich 72 schepen ingeschreven, waaronder een aantal VKSJ-geregistreerde schepen. Het evenement begon, net als de laatste vorige edities, met een zogenoemde 'Funrace' vanaf de noordoostzijde van Tiengemeten. Het grootste deel van de vloot was daartoe op donderdag 23 juli verzameld in de oergezellige oude binnenhaven van Willemstad.



De gebroeders Kraak met hun eerste prijs (foto Wim Groot).

Winnar werd degene die als eerste reglementair over de finishlijn nabij Hellevoetsluis zou komen en die eer kwam de Drabant toe.

De start verliep moeizaam voor alle schepen, want het was windstil. Dat was vooral lastig voor hen die tegen de startlijn aanlagen. Niet iedereen had in de gaten dat er gespuid werd bij de Haringvlietsluizen wat leidde tot een bijna niet merkbare stroming. Gelukkig stak er na een half uur toch nog een windje op, en dat werd naarmate Hellevoetsluis dichterbij kwam sterker. In Hellevoetsluis volgde de ontvangst in de grote tent. Door de opgelopen vertraging moest de burgemeester voortijdig vertrekken, maar na een door de gemeente aangeboden drankje zat de stemming er toch wel goed in. Na het ontbijt en het palaver volgden de dagen erna de serieuze races. De schepen waren hiertoe in 5 klassen ingedeeld, Classic 1 t/m 4 en de 'OGA-klasse'. We hebben alle soorten wind gehad, van windstille tot hard en uit alle richtingen, soms in een heel klein tijdsbestek draaiend van Oost naar West. Eén wedstrijd werd tot nader order uitgesteld wegens de kans op onweer. Ook kwam een race te vervallen wegens gebrek aan wind.

De strijd in Classic 1 ging tussen 12 schepen en voor wat betreft de podiumplaatsen tussen 3 Draken, spannend dus. In Classic 2 voeren 13 schepen. In deze klasse voerden VKSJ-jachten de boventoon. De 7 meter klasse Bluebird van Jan en Freek Kraak behaalde de eerste prijs in het totaalklassement. De Carmagnole van Guido Visch eindigde op de tweede plaats. Jan Ottenhof werd zesde met zijn Boreas en Tjeerd Arts achtste met de Banjaard.

In Classic 3 zeilden ook een aantal VKSJ-leden mee. De Gladoor van Joost Bernsten werd eerste, de Sarcelle II van de familie

van Dam eindigde hier op een welverdiende tweede plaats, de Stormmeeuw van Bas Hoffmann werd zevende, de Bries van George Fongers dertiende en de Regina van Fred en Lydia de Jong eindigde op de veertiende plaats. De strijd in Classic 4 was in de middenmoot spannend. De Buizerd van Bernard Rinchon werd vijfde de Iris van Peter Visser werd zesde, La



De stadshaven van Willemstad met de deelnemers aan de DCYR (foto: Wim Groot).

Segunda, gezeild door Richard Mastenbroek en Wim Groot achtste, de Jan van Gent van de familie Troost tiende en de Kylie van Jeroen Baardewijk dertiende. Mooi gevaren door alle schippers en hun bemanning.

We kunnen met zijn allen terugkijken op een geslaagd evenement, met dank aan de organisatie en de steun van vele vrijwilligers. Een extra compliment wat ons allen betreft voor de wedstrijdleider die kundig maar ontspannen bijdroeg aan een plezierige sfeer.

Richard Mastenbroek



De opening van de DCYR: de start van de Funrace bij Tiengemeten (foto: Wim Groot)

Tentoonstellingen nieuwe stijl in Scheepvaartmuseum

'De republiek aan zee' geeft context aan opbloei maritieme cultuur

We zien een middelgroot schilderij, rond 1700 geschilderd door Abraham Storck. Aan de IJ-oever liggen nabij de stadsherberg een aantal 'spiegeljachten' aangemeerd, haaks op de walkant. Het doet enigszins denken aan een moderne jachthaven, met jachten afgemeerd in boxen. Het is dan ook de eerste jachthaven ter wereld, waar de allerrijkste Amsterdammers hun kostbare jachten konden afmeren. De jachthaven was een enorm succes en was al snel te klein, waarna ook elders in de stad ligplaatsen voor pleziervaartuigen werden gerealiseerd.

succesverhaal in de tropische delen van de wereld, waar de bronnen van de nieuwe rijkdom vandaan werden gehaald. We zien daarom niet alleen een schilderij van het fort Batavia. We lezen ook het verhaal van de koning van Jacatra, die de Nederlanders binnenhaalde om handel mee te drijven, maar die na een meningsverschil met gouverneur Jan Pietersz. Coen zijn stad verwoest zag worden om plaats te maken voor het nieuwe Batavia van de Nederlanders. Een ander schilderij, van Frans Post, toont een idyllisch Braziliaans landschap. Van 1630 tot 1654 was hier een op de Portugezen veroverde Nederlandse kolonie.



De Zeeslag bij Gibraltar, 25 april 1607, Cornelis Claes van Wieringen, voorbeeld van het nieuwe genre zeeschilderkunst

Het schilderij is een onderdeel van de tentoonstelling 'De republiek aan zee', een van de nieuwe semipermanente tentoonstellingen, waarmee het Amsterdamse Scheepvaartmuseum de bezoekers een introductie in de maritieme cultuur wil geven, zoals die vanaf de zestiende eeuw in de 'Republiek der zeven verenigde Nederlanden' opbloeide. Deze tentoonstellingen moeten een voorbeeld vormen van de nieuwe stijl waarmee het museum zijn bezoekers wil benaderen. De objecten zelf moeten het verhaal vertellen. 'De republiek aan zee' toont 50 topstukken, waaronder vele bruiklenen, die de bloei van de maritieme cultuur van meer context moeten voorzien. Deze cultuur leidde zelfs tot een heel nieuw schilderijgenre, de zeeschilderkunst, o.a. met enorme stukken waarop gewonnen zeeslagen werden afgebeeld.

'De republiek aan zee' wil nadrukkelijk geen heldenverhaal rondom de 'gouden eeuw' zijn, maar probeert duidelijk te maken wat de oorzaken van de spectaculaire economische groei waren, die de lage landen doormaakten, en wat die voor gevolgen met zich meebracht voor ons land, maar ook voor andere landen en volken. Daarbij worden de donkere kanten van de geschiedenis niet geschuwd. Oorlogsgeweld, eenzijdige handelscontracten, verdrijving en soms zelfs uitmoording van dwarsliggende bevolkingsgroepen en slavernij vergezelden het Nederlandse

Gouverneur Johan Maurits van Nassau nodigde een gezelschap wetenschappers en kunstenaars uit om de goede kanten van zijn kolonie te laten zien. Het gebied was veroverd door een privé-legertje van de West-Indische Compagnie. Wie we niet op Posts



Braziliaans landschap, Frans Post, omstreeks 1650. De 25.000 slaven die de West-Indische Compagnie hier op de suikerplantages inzette blijven onzichtbaar

schilderij zien, zijn de 25.000 slaven die de W.I.C. naar de kolonie transporteerde om op de suikerplantages in te zetten.

Kooplieden investeerden in oorlogen

De handelscompagnieën lagen aan de wieg van de spectaculaire economische ‘boom’ die Nederland vanaf het eind van de zestiende eeuw tot aan de achttiende eeuw doormaakte. In Nederland waren niet de adel en de kerk aan het bewind, maar de kooplieden. De koloniale oorlogen werden niet door de staat, maar door de handelscompagnieën V.O.C. en W.I.C. gevoerd. Kooplieden investeerden in die oorlogen vanwege de lucratieve handel die men na nieuwe gebiedsuitbreidingen hoopte te kunnen realiseren.

De economische ‘boom’, die teweeg werd gebracht door de handel overzee, bracht een spectaculaire welvaartsstijging met zich mee, maar ook een maritieme cultuur die in alle lagen van de samenleving tot uiting kwam. Denk maar aan de vele van oorsprong maritieme uitdrukkingen in onze taal: de bakens verzetten, schoon schip maken, enz. enz. De allerrijksten leefden in een grote staat en gingen er buitenhuizen op na houden die met hun privé-jacht bereikbaar waren. Een spectaculair voorbeeld is het Zaanse trekjacht op de tentoonstelling - geen model, maar het goed geconserveerde en gerestaureerde jacht zelf. Ik verwees al naar Abraham Storcks schilderij van de allereerste jachthaven ter wereld aan het IJ.

Op een ander schilderij, ook van Abraham Storck, zien we het spiegelgevecht, door een groot aantal jachten in 1697 op het IJ uitgevoerd, ter gelegenheid van het bezoek van Tsaar Peter de Grote, dat aan de IJ-veers enorm veel kijkers trok. Het was een spektakel in de klassieke traditie van de Romeinse ‘naumachiae’, nagespeelde zeegevechten ter ere van de keizer *), echter zonder de vele slachtoffers die daarbij vielen. Hier waren het de Amsterdamse kooplieden zelf die als gelijken met de Russische keizer – die zelf ook aan het spiegelgevecht deelnam – in het strijdperk traden. Zowel in de jachthaven als bij het spiegelgevecht zien we een aantal zeer kostbare ‘spiegeljachten’, jachten met een hoge campagne en een spiegel voorzien van allerlei scheepssier.

Vroege waterrecreanten

Maar ook de wat minder rijken amuseerden zich op het water. Op het schilderij ‘Gezicht op het IJ met ‘s lands zeemagazijn’ van Reinier Nooms uit 1667 zien we een aantal oorlogsschepen, tezamen met Michiel Adriaansz. De Ruyters vlaggeschip, op het IJ. Schuin op de voorgrond zien we een groepje in een open roeiboort, op de schepen van de vloot wijzend, van het uitzicht genieten. Ze hebben geen werkkleding aan, er zijn kinderen bij – ook zij behoren tot de vroege waterrecreanten.

Bij de rijkste families namen ook de huwelijksstradities soms vorstelijke trekken aan, zoals zichtbaar is in de huwelijksportretten van Isaac Sweers en Constantia Bloemaert door Isaac Luttichuys uit 1654. Hij, na een carrière in het buitenland opgeklommen tot admiraal, en zij, afkomstig uit een rijke koopmansfamilie. Het was een huwelijk uit berekening, Isaac en Constantia vormden een goede match van kapitaal en invloed. Ze zagen elkaar zelden – hij zat op zee, zij bestuurde allerlei liefdadigheidsinstellingen. Het gaat bij ‘De republiek aan zee’ vooral om de maritieme cultuur, de heftige politieke tegenstellingen uit de tijd van de republiek blijven buiten beschouwing. Toch zien we die af en toe om de hoek kijken. Het schilderij ‘Zeeslag bij Gibraltar’ uit 1622 van Cornelis

Claes van Wieringen was een cadeau voor prins Maurits – het schip op de voorgrond draagt de dubbel oranje-wit-blauwe prinsenvlag. Het was enkele jaren na de terechtstelling van Van Oldenbarnevelt – de prins kon na de kritiek op de dubieuze rechtszaak tegen de landsadvocaat maar beter positief in de aandacht komen. Recent kocht het Scheepvaartmuseum een portret van Cornelis Tromp door Ferdinand Bol. We zien Tromp heroïsch afgebeeld in een harnas, met zijn hand op een kijker en een globe en met een zegevierend schip op de achtergrond. Naast Tromp is een negroïde bediende afgebeeld die hem zijn helm aanreikt. Over hem is niets bekend – voor het museum een gelegenheid om de negerbediende expliciet te vernoemen als verwijzing naar hen die geen plaats



Portret Cornelis Tromp met onbekende, Ferdinand Bol, 1676

vonden in de geschiedschrijving. De mateloos eierzuchtige Tromp, die het nooit kon verkroppen onder de uit een ‘gewone’ familie afkomstige De Ruyter te moeten dienen, trachtte met intriges steun van de Oranjes voor zijn carrière te verwerven en speelde een sleutelrol bij de moordpartij op de gebroeders De Witt. Iets verderop zien we het schilderij van de Slag bij Kijkduin van Willem van de Velde de jonge uit 1673 - net na de gruwelijke dood van de De Witts. De vloot van de republiek onder De Ruyter wist hier een Engels-Franse invasie te voorkomen. Opnieuw zien we hier de prinsenvlag, nu verwijzend naar de nieuwe stadhouder Willem III.

De nadagen van de republiek

Ook de nadagen van de republiek krijgen aandacht. De internationale concurrentie op het gebied van de handelsvaart nam toe, de winsten in de koloniale handel namen af en gewaagde investeringen maakten plaats voor veiliger geachte beleggingen. Een portret toont admiraal J.H. van Kinsbergen die de vloot tevergeefs trachtte te hervormen, maar bij de Slag om de Doggersbank stand hield tegen de Engelsen. Toen Nederland steeds meer onder Franse invloed kwam en de Slag bij Kamperduin in 1797 verloor was het gedaan met de handel en de

voorspoed. Nederlandse retourschepen werd de weg naar huis versperd en Engeland nam veel V.O.C.-vestigingen over. In de haven van Paramaribo zien we een Nederlands fregat met de vlag van de Bataafse republiek, die de vrijwel failliete V.O.C. en daarmee het beheer van de koloniën had overgenomen. De tentoonstelling besluit met een vooruitblik naar de opvolger van de republiek: het nieuwe Koninkrijk van Willem I, de ‘koopman-koning’ die de monarch als eerste initiatiefnemer op het gebied van handel



Zaans trekjacht, ong. 1760-1780

en infrastructuur zag, de Nederlandse Handel Maatschappij als opvolger van de V.O.C. oprichtte en een groot aantal kanalen liet graven. Als laatste object van de tentoonstelling zien we het model van de gouden koningssloop die hij voor zichzelf liet bouwen en waarvan het origineel naast het museum is afgemeerd. Hielden de stadhouders het nog bij zeiljachten, Willem I meende dat zo'n staatsievaartuig meer passend was voor eerbetoon aan de eerste van het land.

Amsterdam als centrum van kennis over rest van de wereld

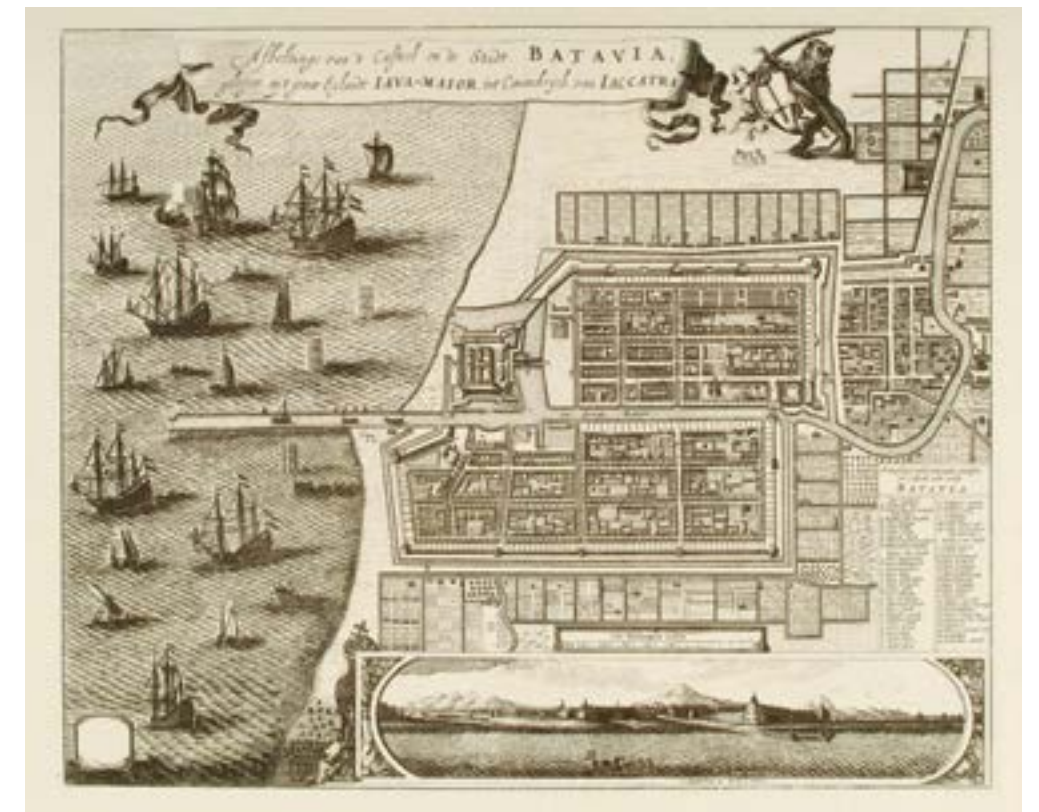
Een tweede semipermanente tentoonstelling, Cartografie en Curiosa, laat een bijzondere tegenstelling zien. Amsterdam ontwikkelde zich in de periode van de republiek als centrum van kennis over de rest van de wereld op basis van de observaties van Nederlandse zeelieden. Het westerse wereldbeeld werd in belangrijke mate bepaald door in Amsterdam uitgegeven kaarten, boeken en atlanten. Aan het begin van de tentoonstelling zien we de bijzondere vogelvluchtkaart van Amsterdam die Pieter Bast in 1597 publiceerde.

Het eerste deel van de tentoonstelling toont de snelle ontwikkeling van de cartografie. In de middeleeuwen was de kennis van de wereld buiten Europa rudimentair. Het bestaan van eilanden in Zuidoost Azië was onbekend. Hetzelfde gold voor het Amerikaanse continent. Gaandeweg ziet men in de expositie de geografische kennis van de wereld groeien en de

kaarten steeds meer overeenkomen met de wereld, zoals we die nu kennen. Men moest echter niet alleen onbekendheid met het aardoppervlak overwinnen, maar ook theorieën die een juiste interpretatie van observaties in de weg stonden. Zo overheerste eeuwenlang een theorie, uitgaand van de verdeling van het landoppervlak over de wereld, dat zich aan de zuidkant van de continenten zich nog een continent van grote omvang moest bevinden: ‘terra australis incognita’ (‘het onbekende zuidland’). Hiernaartoe zijn eeuwenlang expedities uitgestuurd. Australië werd lange tijd als noordelijke uitloper van dit continent gezien. Pas in de tweede helft van de achttiende eeuw ontdekte James Cook dat er zich buiten het landijs van Antarctica op de zuidelijke breedten slechts enkele eilandengroepen bevonden, geen continent.

Donkere kanten van de geschiedenis

Dit deel van de tentoonstelling is ingericht als een overzicht van de gebieden waar Nederlandse schepen thuis waren: Brazilië, Zuid-Afrika, Australië, Indonesië en Japan. Ook voor deze tentoonstelling geldt dat de donkere kanten van onze geschiedenis niet vermeden worden. We zien onder andere een ‘paskaart’ (kaart met hoekgetrouwe projectie voor navigatiedoeleinden) met de Noordelijke en Zuidelijke Atlantische Oceaan vanaf het Europese en Afrikaanse continent tot de beide Amerika's. Tegenwoordig noemen we dat een ‘overzeiler’. Het zal duidelijk zijn dat deze kaart een belangrijk hulpmiddel was voor de slavenhandel. Cynisch worden allerlei kaartgegevens weergegeven in een soort wapen, bekrond met twee zwarte figuren. Het gebied rond Kaap de Goede Hoop vormde aanvankelijk slechts als verversingsstation op de route naar Indië. De V.O.C. legde er een fort aan, een tuin en een hospitaal. Naderhand werden echter steeds meer gebieden in het binnenland veroverd.



Plattegrond Batavia



Vogelvlucht van het eiland Decima, vanwaar Nederland handel mocht drijven met Japan 07Nautiluschelp: Nautiluschelp, gedecoreerd en van voet voorzien.

De oorspronkelijke bewoners, onder andere het volk van de Khoi werden slecht behandeld. Zij, en ook andere volken, werden als 'hottentotten', een scheldwoord, betiteld. In de volkenkundige boeken, die in Amsterdam werden gepubliceerd, is o.a. een gravure te zien waarin ze de ingewanden van een rund eten, als voorbeeld van hun onbeschaafdheid.

Overigens, ook Nederlanders werden soms op een bijzondere manier afgebeeld. In de 17de eeuw sloot Japan zich van de rest van de wereld af. Slechts Nederlanders mochten er handel drijven.



Nautiluschelp, gedecoreerd en van voet voorzien

Ze mochten echter alleen op Decima komen, een kunstmatig eilandje van 214 x 64 meter. De tentoonstelling toont een Japanse prent, waarop de Nederlanders consequent met lang rood haar worden afgebeeld. We zien ze aan de maaltijd, aan het musiceren of verward in een soort balspel met een racket. Maar het meest merkwaardige lijkt voor de Japanse tekenaar onze gewoonte om de hoed af te nemen bij het groeten, steeds wanneer men elkaar op het mini-eilandje tegenkomt.

De wereld als rariteitenkabinet

Met kaarten, boeken en atlanten legden we de wereld open. Maar hoe verliep onze kennismaking met al die vreemde landen en vooral: wat namen we van al die culturen mee. Het tweede deel van de tentoonstelling 'Cartografie & Curiosa' is daaraan gewijd. Hier

wordt duidelijk dat disciplines als culturele antropologie nog heel ver weg in de toekomst lagen. Allerlei voorwerpen werden aan hun culturele context onttrokken om als bijzonder object onze westerse interieurs te verrijken. Met name in China en Japan werden exotische producten speciaal voor Europese liefhebbers gemaakt, zoals bijvoorbeeld het 'Chine de commande', Chinees porselein dat speciaal voor de westerse markt gemaakt werd of de zogenaamde exportschilderijen van Chinese kunstenaars waarop Europese schepen of vestigingen van Europese bedrijven werden afgebeeld. Ook verrijkten Nederlandse goud- en zilversmeden exotische objecten met gouden en zilveren vattingen. In dit deel van de tentoonstelling zien we o.a. een gedecoreerde nautiluschelp op voet, een bezoar (steen afkomstig uit een geitenmaag waaraan bijzondere geneeskrachtige eigenschappen werden toegeschreven) in

een gouden vassing. Ook vonden exotica als gebruiksvoorwerp hun weg naar Europa, zoals bijvoorbeeld een tabaksdoos gemaakt van een kokosnoot in een zilveren montuur. Boeken met beschrijvingen van verre landen, voorzien van tekeningen van de bewoners, bevestigden in het algemeen de Europese stereotypen.



Chinees porseleinen beeld van een Afrikaner, in Europese opdracht gemaakt naar stereotyp beeld. De kleding is Chinees, maar de slavenband om de hals was in China onbekend

We zien dat ook terug in een tweetal objecten die Afrikanen moeten voorstellen: een in China gemaakt porseleinen beeld van een neger in Chinese kleding, maar met een slavenband om de hals. Diezelfde slavenband zien we bij een zilveren lakstempel in de vorm van een Afrikaanse man met ontblote tanden, opengesperde ogen, een tulband en oorbellen – de stereotypie ten voeten uit.

Tjeerd Boersma

**) Louis Couperus trachtte een beeld van zo'n 'naumachia' te geven in zijn novelle De Naumachie.*



De bemanning van de Argo Navis vol aandacht om bij weinig wind de snelheid in het schip te houden (foto Wouter Kruijt)

Op 23 en 24 augustus organiseerde de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers de vijfenvijftigste 24-uurs zeilrace. In deze race is er een speciale VKSJ-klasse voor klassieke scherpe jachten. Marianne de Wit was met de Argo Navis een van de VKSJ-leden die meezeilden – in haar geval voor de 23ste keer. Hierbij haar persoonlijke verslag van de race.

Gebrek aan wind overdag maakte wedstrijdplanning tot een loterij

Vijfenvijftigste editie 24-uurs race: in VKSJ-klasse slechts twee jachten op tijd binnen

Enkhuizen, vrijdag 23 augustus, de laatste bederfelijke spullen aan boord en in de koelkast gezet. De bemanning druppelt binnen. Dochter Elma is de eerste die arriveert, Richard Mastenbroek (van de La Segunda) komt met de boot uit Medemblik aan. Hij heeft zijn auto vast in Medemblik geparkeerd. Als laatste komt buurman Peter nog net voor de start in de Compagnieshaven aan boord. Hij moest nog tot 6 uur in zijn winkel werken. Maar dan zijn we, inclusief de Argo Navis, helemaal klaar voor onze 24ste start in de '24 Uurs'. De spelregels zijn simpel. Je mag vanuit 1 van de 13 startplaatsen rond het IJsselmeer starten en het eerste rak is verplicht naar de beginboei. Daarna schakel je over op de wedstrijdlijst met rakken die je precies 24 uur later naar de uiteindelijke finishplaats in Medemblik kunnen brengen. Je mag op het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee je mijlen proberen te maken. Er zijn maar een paar spelregels. Elk rak op die lijst mag maximaal

tweemaal gevaren worden, de boeien moeten in een rechte lijn gerond worden (dus geen lussen er omheen trekken) en je moet binnen de gestelde tijd finishen. Je krijgt strafmijlen als je nog binnen 1 uur na de vastgestelde finishtijd aankomt, daarna is het DNF.

Drijvend over de startlijn

De VKSJ klasse start om 18.50 uur. Diverse wedstrijdclassen starten tegelijk. Wij starten met drie boten uit de Federatie Poly Classics klasse en een Lemmer aak uit de rond- en platbodem klasse. De start is niet echt flitsend - we kunnen door gebrek aan wind nauwelijks over de startlijn komen. Het is kruisen naar de eerste boei, de KG. We kiezen voor de EZ-D en daarna de EZ-C omdat de wind nog erg in de NO hoek zit. Inmiddels is het na een mooie zonsondergang donker geworden. Aangekomen bij de KG is de wind aangetrokken en gedraaid, zodat we richting de Afsluitdijk kunnen naar de Sport-A. Daarna houden we het sportief - we zakken af naar de Sport-D (ongeveer



De Vijfde Meid van Frank Berrens slaagde er niet op op tijd over de finish te komen. De stemming aan boord zat er echter prima in (foto Wouter Kruijt)

ter hoogte van Andijk) en dan op naar de Sport-B. Dat laatste stuk is me even ontgaan – het was mijn beurt om te slapen. Dat was niet zo gemakkelijk. De windkracht nam toe tot 5; we liepen lekker maar met best stevige golven. De nacht was vrijwel wolkenloos wat, doordat de maan klein was, een schitterende sterrenhemel



De Carmagnole van VKSJ-penningmeester Guido Visch (foto Wouter Kruijt)

opleverde. Het verhaal wordt eentonig – we gingen weer terug naar het zuiden en via de LC11 weer naar de KG. Inmiddels was het weer licht geworden. Zoals voorspeld viel de wind viel steeds meer weg. Tijd om de strategie naar de finish te bepalen. We besluiten om rechtstreeks naar de finish te gaan en geen extra rakken te



Concentratie aan boord van Ramon van Leeuwens Muschka (foto Wouter Kruijt)



De 75 m2 kruiserklasse Muschka, de uiteindelijke winnaar in de VKSJ-klasse bij de 24-uursrace (foto Wouter Kruijt)

proberen. We hebben te vaak voor een tijdprobleem gestaan wegens tekort aan wind aan het einde van de dag. Dat is heel frustrerend, kan ik zeggen.



Marianne de Wits Argo Navis werd tweede, nadat zaterdagmiddag de wind iets toenam (foto Wouter Kruijt)

Overschrijding tijdslimiet dreigde

Onze route liep dus van de KG naar de LC11 en vervolgens door naar de WV19, om het laatste verplichte rak van 6 mijl naar de finish bij Medemblik te zeilen. Dat is een korte zin maar de uitvoering duurde veel langer. We hebben daar de rest van de dag over gedaan. In de loop van de middag kwam er zelfs een moment waarop we 3 uur te laat bij de finish dreigden aan te komen. Gelukkig trok de wind iets aan en wisten we kort na de Muschka van Ramon van Leeuwen 14 minuten voor de uiterste finishtijd zonder strafmijlen over de finishlijn te zeilen. Wij waren de enige 2 boten uit de VKSJ klasse die reglementair zijn gefinisht. Onderweg hebben we een aantal VKSJ boten gezien. De Raedt van Toezigt van Pieter Dik zagen we op een evenwijdig rak met alle zeilen bij. Helaas te ver weg om een foto van te kunnen maken. Het was wel een geweldig gezicht met al die zeilen. De Vijfde Meid van Frank Berrens hebben we ook tweemaal op afstand gezien en de Slaenden Engel van Dreas Karthaus was al voorbij toen we het door hadden, dus ook daar helaas geen foto van. We hebben de Carmagnole van Guido Visch gezien toen wij nog 3 mijl van



De prijsuitreiking, van links naar rechts Hans de Sonnaville, voorzitter van de NvVK, eerste prijswinnaar Ramon van Leeuwen, tweede prijswinnaar Marianne de Wit, wethouder José Fit van Medemblik en wedstrijdleader Klaas Jan Kroon (foto Elma de Wit)

de finish waren, zij moesten toen nog ongeveer 9 mijl zeilen. Zij waren net als de Banjaard van Tjeerd Arts op de Noordzee geweest. De Banjaard en de Stardust van Erik van den Born hebben we onderweg niet gezien. De Raven van Paul Rosendaal was niet gestart.

Binnenkomst weer één groot feest

De binnenkomst in Medemblik is altijd één groot feest. Er staan heel veel mensen op de dammen en kades van de haven die applaudiseren en aanmoedigen. Er is muziek en de horeca doet goede zaken. Normaal is het dringen om de haven binnen te komen maar deze keer komen we op ons gemak door de bottleneck, die speciaal is aangelegd om de boten van buiten naar de smalle brug te begeleiden. Bij de ingang van de haven werden we ontvangen door een speaker die ons persoonlijk verwelkomde.

goed hadden geplakt en ingevuld. Dat wil nog wel eens fout gaan als je al een tocht van 24 uur hebt gevaren. Je kan je daarna in het feestgedruis storten of na een laatste borrel in de kuip lekker in je bed kruipen. Het feestgedruis was voor mij niet weggelegd maar 's nachts om half 4 merkte ik dat mijn burens daar anders over hadden gedacht.

De volgende ochtend was de prijsuitreiking in Kasteel Radboud. Daar stond ook een ontbijt voor ons klaar, aangeboden door de gemeente Medemblik. We hadden online de uitslag al kunnen bekijken maar de bekers moesten nog worden opgehaald. Muschka eerste en wij tweede. De rest was door windgebrek niet gefinisht. Het is, zoals elk jaar, weer een mooie prijs om neer te zetten.

Marianne de Wit



Boordrecept Kees van Aalst

Voor als het hard waait: Labscows

Het diner voor aan boord, met als achtergrond dat het wel wat hard aan het waaien is en de slingerlatten op de tafel gezet worden. Dan komt de schaal met Labscows uit de oven.

Voor 4 personen maak je dat zo:

- 6 uien in stukken in de pan, goed bruin bakken in de boter;
- 8 middel grote augurken in plakken erbij;
- 2 blikjes corned beef van 350 gram in blokjes snijden bij de uien doen en even goed laten door bakken tot de beef uit elkaar valt.

Ondertussen maak je aardappelpuree, je mengt de uien, corned beef, augurken, een beetje zout en nootmuskaat erdoor en schep alles in een ovenvaste schaal.

Tot slot wat paneermeel erover, een klontje boter erop en een kwartier in een voorverwarmde oven op ca. 200 graden. Heb je wat teveel gemaakt, nodig je buur(en) uit. Of eet het de volgende dag op brood (ook erg lekker).

Tip: een beetje salade erbij voor de vitamintjes.

Lijstje: niet nodig, kijk eens in de kastjes ...

Een 'Eet lekker' idee uit de



VKSJ/BKPJ brachten Open Monumentendag Lelystad in teken van het klassieke jacht

Flinke opkomst schepen tijdens VKSJ-sluitingsevenement



Van links naar rechts: Doppio, Argo Navis, Panatella, Banjaard, Bleu Marlin en La Segunda.



Van links naar rechts: Stormmeeuw, Bleu Marlin, Argo Navis en Doppio.

Het open monumentenweekende in Lelystad stond dit jaar in het teken van het klassieke jacht. Tijdens dat weekend had in de Bataviahaven het sluitingsevenement van de VKSJ plaats - voor onze vereniging dankzij de grote opkomst een hoogtepunt van het vaarseizoen. Het evenement had plaats van vrijdag 13 tot zondag 15 september. Tot diep in de nacht kwamen vrijdagavond deelnemers de haven binnen - sommigen van ver. In de haven was een steiger voor de VKSJ gereserveerd. Aan die steiger was ook een ponton afgemeerd, waarop een feesttent was opgebouwd. Ook een aantal leden van onze zustervereniging BKPJ (Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten) nam deel aan het evenement, waarvan de 'Eindeseizoensrace' op zaterdag de bekroning vormde. In totaal bezochten 18 jachten het sluitingsevenement. Aanvankelijk zou onze seizoenssluiting onderdeel zijn van een groter evenement, het mobiel efgoedweekende, dat in het kader van de jaarlijkse open monumentenweekende in Lelystad plaats zou hebben. Toen het niet lukte om dat evenement rond te krijgen, waren de organisatoren, de Bataviahaven en de Federatie Varend Erfgoed Nederland,

zo vriendelijk om ligplaatsen en water- en energiebebruik voor hun rekening te nemen en de VKSJ ruimte te bieden voor zijn sluitingsevenement. Zo stond Lelystad tijdens het open monumentenweekende toch nog in het teken van een deel van het mobiel erfgoed, het varend erfgoed. Kwamen de jachten vrijdag nacht tot in de kleine uurtjes aan, op zondag kwamen een aantal leden met ander vervoer naar de Bataviahaven om mee te genieten van de bijzondere sfeer en de gezelligheid van het sluitingsevenement.

Aandacht watersportpers

Het evenement trok ook aandacht van de watersportpers. Het tijdschrift Nautique huurde watersportjournalist en fotograaf Klaas Wiersma in voor een reportage over het sluitingsevenement en met name de 'Eindeseizoensrace'. Wiersma maakte foto's van de wedstrijdzeilende jachten vanuit zijn rib en interviewde na afloop van de wedstrijd diverse deelnemers op de VKSJ-steiger. 'Wat een mooie seizoensafsluiter was het zaterdag. Ik heb genoten van de schepen en de mensen', liet hij ons weten. Zijn reportage

verschijnt in het nieuwe nummer van Nautique. De door de VKSJ georganiseerde wedstrijden hadden dit jaar met weinig wind te kampen. Bij de openingswedstrijd in Enkhuizen wist slechts één deelnemer op tijd te finshen en ook tijdens het verjaardagsevenement op Marken werd er niet meer dan windkracht 2 á 3 gemeten. Voor de 'Eindeseizoensrace' waren de vooruitzichten nog minder: west o tot 1, meldde de buienradar Lelystad. Tegen het eind van de wedstrijd werden de wedstrijdzeilers zelfs een half uurtje met volledige windstilte geplaagd. Bas Hoffmann, lid van de wedstrijdcommissie en Henri Bos, schipper van onze onvolprezen start- en finishrib, hadden vanwege de weersverwachting een korte baan uitgetzet. Gelukkig stond er gedurende het grootste deel van de wedstrijd een windje van zo'n 2 Beaufort. Zo'n VKSJ-evenement is altijd meer dan een wedstrijd. We zijn een landelijke vereniging, onze jachten liggen over vele havens verspreid en bij ontmoetingen,



Bestuurslid Wim van Dam met zijn kloeke barbecue-set



Van links naar rechts: La Segunda, Bleu Marlin, Stormmeeuw en Panatella



Van links naar rechts: Panatella, Regina en La Segunda



Panatella (links) en Argo Navis



Van links naar rechts: Doppio, God en Godin en Banjaard



Van links naar rechts: La Segunda, Bleu Marlin, Stormmeeuw en Panatella



Van links naar rechts: Carmagnole en God en Godin

zoals tijdens de verenigingsevenementen, worden oude vriendschappen opgehaald en valt er heel wat af te praten. Tijdens de steigerborrel, aan het begin van ieder evenement, is daar alle gelegenheid voor. Wat deze keer extra bijdroeg aan de gezelligheid was dat er vrijdag de hele avond jachten bleven binnenkomen waarbij de nieuwkomers iedere keer uitbundig begroet werden en lijntjes werden aangepakt. Zaterdagavond kreeg de wedstrijd een mooie afsluiting met een barbecue rondom het kloeke barbecue-stel van bestuurslid Wim van Dam. Volgorde van binnenkomst 'Eindeseizoenrace': God en Godin, Regina, Carmagnole, Johanna Hendrika, Doppio, Argo Navis, Stormmeeuw, Bleu Marlin, Boreas, Banjaard, Panatella, Dirkje, La Segunda, Raven, Radboud, Fladderak

Tj. B.



Vrijwel het gehele wedstrijdveld voor Lelystad

Te koop:



stalen spitsgatkotter

Gebr. Van Grevenstein (1934)

De prachtige Njord – geregistreerd als varende erfgoed – is op zoek naar een nieuwe eigenaar. Klassieke spitsgatkotter van geklonken staal is in 1934 door Gebroeders van Grevenstein in IJsselmonde naar Noors ontwerp gebouwd met origineel koperwerk. Heeft vele prijzen en wedstrijden gewonnen, waaronder Delfzijl – Borkum en veel gevaren op de Nederlandse- en Duitse wadden. Een schip met een rijke historie (zie blad Zeilen aug.'05) Ze is goed onderhouden, verkeert in nette staat en is zeer compleet.

Onderhoud: Nieuw teakdek in 2005. In 2016 gerenoveerd:

onderwaterschip gestraald en in epoxy gezet; houtwerk deels vervangen en gelakt; compleet geverfd; nieuwe vloer. Staaldikte meting in 2016. Na 2016 jaarlijks onderhoud.

Zeilen: In goede staat. "De Vries Sails": grootzeil 21,04 m² (2008), genua-I 17,50 m² (2009), Genua-II 11,64 m² (2009).

Motor: Farymann inboard diesel 10 pk, 40 liter RVS tank.

Afmetingen: LOA: 7.65 meter; breedte 2.50 meter; diepgang 1.10 meter; hoogte 11,50 meter; stahoogte 1,66 meter; gewicht 3.780 kg.

Indeling: ruime kuip met teak en teakroosters, twee ruime bakskisten en originele koperen lieren en koperen patrijspooten. Houten mast en giek in goede staat. Binnen vier slaappleaatsen met nieuwe kussens en keukentje en navigatietafel, pomptoilet, centrale elektrokast (vernieuwd in 2008), dieptemeter, log en gps (Geonav Sctouring), op schuifluik een demontabel Cassens & Plath kompas. Veel opbergruimte.

Overig: nieuwe kussens, nieuwe boottent, nieuw dekzeil, fenders en landvasten (2016), originele koperen patrijspooten (6x), originele lieren (2x), anker, houten mast is zelf te strijken. Njord staat geregistreerd als varende erfgoed: <http://rven.info/schip.aspx?r=3325>

Vraagprijs: € 17.500,-.

Alle info: 06-49935839



•••
Jos en Rineke
van Oyen
zeilen een
zomer lang
over de Oostzee
•••

Met de 'Windroos' langs de Duitse Noordkust



De Windroos in Enkhuijzen



Dokkum

Met onze stalen Carena 32 uit 1965 'Windroos' (ontwerp Hielke Lemstra, bouw Van Dam Aalsmeer) komen we op 20 juni aan in Kiel, elf dagen na ons vertrek uit Enkhuijzen, waar we voor het eerst deelnamen aan het Pinksterweekeinde van de VKSJ. Vanwege het ruwe weer hebben we de staande mast route naar Delfzijl genomen. Onderweg moeten we onze huishoudaccu nog vervangen, die is nu echt op. Het is nog een hele toer om in Leeuwarden de nieuwe accu, 27 kilo zwaar, van Wagenaar watersport aan de andere kant van het centrum naar onze boot te krijgen. Gelukkig is er in de winkel toevallig net een

heel vriendelijke Fries die met zijn auto mij en de accu naar de Prinsentuin wil rijden. Nu kan hij ook nog eens met zijn SUV het pad oprijden de Prinsentuin in, tot vlak bij onze boot. Dat had hij altijd al eens willen doen, begrijp ik. Nadat de accu netjes aangesloten is kunnen we weer verder.

Via Dokkum naar het Lauwersmeer en Zoutkamp door naar Groningen, waar we een dagje pauze houden, vervolgens naar Delfzijl, waar we 15 juni aankomen. Daar wachten we op onze zoon, die zondagavond met de trein komt. Op zondag is het een drukte van belang in de jachthaven van Neptunus. Dit weekend hebben ze hun traditionele zeilwedstrijd naar Borkum, niet lang na elkaar komen ze allemaal binnenlopen. Daarna is er nog een prijsuitreiking.

Aan een van de leden vraag ik of ik mijn oude accu ergens kwijt zou kunnen. Ontzorgen heet dat tegenwoordig met een dijk van een germanisme. Nou, dat moet ik maar eens vragen aan de eigenaar van een donkerblauwe Dehler, die daar ginds net aan komt varen. Die man heeft een accubedrijf en die kan misschien wel helpen. En inderdaad, geen probleem: 'Daar verder op de kade staat mijn bestelauto, Multibat staat er op, zet hem daar maar naast, dan neem ik hem wel mee'. Vriendelijke mensen, die Grunningers. Maandag 17 juni varen we om zes uur uit, om van het tij te



Prikkenpad bij Juist

profiteren: de Eems af tot aan het Friese gaatje en dan stuurboord uit, onder Borkum en Memmert door, naar Norderney. Wij hebben een diepgang van maar 1,20 m en kunnen al over het wantij bij

Borkum. Een boot met wie wij min of meer gelijk op varen, steekt 1,5 m en moet nog een minuut of tien wachten. Om over het wantij bij Juist te komen, moet je een wat bochtig parcours volgen, vlak langs de prikken die daar in het water staan. Echt een mooie tocht.

Met windstilte in één ruk naar Cuxhaven

Het aanvankelijke plan was om van Norderney eerst in noordoostelijke richting naar Helgoland te varen, om een dag later van daaruit met een zuidoostelijke koers naar Cuxhaven te gaan. Maar volgens de weersverwachting zijn er die tweede dag flinke onweersbuien op komst, met windvlagen tot 10 Beaufort. De eerste dag daarentegen zal het nagenoeg windstil zijn. Dus kiezen we er voor om op die stille dag in één ruk rechtstreeks van Norderney boven de eilanden langs naar Cuxhaven te varen. Om vijf uur varen we om de kop van Norderney de Noordzee op. Het is een prachtige, stille zonsopkomst. Aanvankelijk hebben



Zonsopkomst bij Norderney



Ochtendnevel bij Norderney

we nog wat stroming tegen vanwege het tij, daarna krijgen we extra snelheid mee. Ten zuiden van de shipping lane (waar we niet mogen komen) varen we oostwaarts tot aan de Jademündung. Daar steken we de shipping lane aftakking naar Wilhelmshaven haaks over. Vervolgens kiezen we een meer noordoostelijke koers. We passeren de monding van de Weser (naar Bremerhaven en Bremen) en komen op de Elbe, richting Cuxhaven (en daarachter Hamburg). We krijgen flink stroom mee, met het opkomend tij. Iets na drie uur in de middag komen we aan in Cuxhaven. Het is nog zo vroeg, dat we ons afvragen of we toch maar niet nog even door naar Brunsbüttel moeten varen, de ingang van het Nord-Ostsee Kanal.

Toch maar niet, je bent zó weer een paar uur verder. Tien uur varen aan een stuk is echt lang genoeg.

Als we de volgende ochtend verder willen gaan, zijn er waarschuwingen voor zware onweersbuien met harde windstoten later op de dag. We besluiten om toch maar vast op pad te gaan, want voordat je bij Brunsbüttel bent en daar door de zeesluis het kanaal op kunt, ben je al gauw een paar uur kwijt. En inderdaad, we waren al om tien uur al vertrokken en pas om twee uur kunnen we aanleggen in het passantenhaventje van Brunsbüttel. Daar kunnen we met het havengeld tegelijk ook de 'Kanalgebühren' afrekenen, want voor de doorvaart van dit 95 kilometer lange kanaal moet je betalen, twaalf Euro, dus dat is te doen. 's Middags loopt het haventje helemaal vol. Aan het begin van de avond begint het inderdaad te onweren, met een bijna zwarte lucht, regen, hagel en harde windvlagen. Vanuit het restaurantje aan de haven kunnen we het mooi bekijken en ook nog onze boot in de gaten houden.



Het haventje van Brunsbüttel

Naar de Kieler Woche

Op donderdag 20 juni varen we het kanaaltraject in één dag. Aan het einde van de middag bereiken we Kiel. Er zijn wel aardige passantenhaventjes onderweg waar je kunt overnachten - je hoeft je dus niet per sé te haasten - maar we willen graag op tijd in Kiel zijn, want tijdens de Kieler Woche zou het wel erg druk worden en we willen graag een ligplaats dicht bij de stad.

In de haven van de Segel Club Baltic, in Kiel Düsternbrook, vinden we nog een plekje, een heel smalle box, waar we met onze breedte van 2,75 m precies in passen. De laatste vrije plek en volgens het opschrift op het groene bordje beschikbaar tot zondag de 23-ste! Een mens kan toch maar boffen.

De voorbereidingen voor de Kieler Woche, dit jaar al voor de 125e keer, zijn in volle gang. Er worden wel 2400 verschillende programmapunten georganiseerd. Op dit grootste festijn van Europa, zoals de organisatoren trots melden, worden wel 3,5 miljoen bezoekers verwacht. De meeste van deze bezoekers komen echter niet voor het zeilen, maar gewoon omdat het een groot feest is. Waar wij liggen met onze boot, begint de promenade (de 'Kiellinie'), die zich meer dan twee kilometer naar het zuiden uitstrekt, volgepakt met kiosken, tribunes, paviljoens, tenten en tentjes die eten en drinken aan de man brengen, hier en daar afgewisseld met een muzikant of levend standbeeld. Recht boven onze boot draait het reuzenrad. Je zou verwachten dat dit met erg veel lawaai gepaard zou gaan, maar dat valt heel erg mee. Niet

het nietsontziende kabaal dat onze kermissen kenmerkt. En geen rommel, iedereen ruimt netjes zijn eigen troep op en zelfs de meest dronken voorbijganger ziet kans zijn fatsoen te houden. Het is het soort discipline waar we in ons eigen land regelmatig naar verlangen, op zijn minst van andere mensen.

Wedstrijd met klassieke jachten



Wedstrijd klassieke jachten Kieler Woche

Op zaterdag zijn de eerste zeilwedstrijden. Kiel ligt aan een langgerekte fjord. Het eerste deel, dicht bij de stad, heet de Innenförde. Daar zijn al wat kleinere wedstrijden gaande. De meeste wedstrijden zijn op het bredere stuk voorbij een versmalling, de Aussenförde, en ook verder op zee. Op zondag is de start van de wedstrijd met klassieke schepen, vlak voor de haven waar wij liggen. Het kantoortje van de havenmeester fungeert als startplaats. De schepen worden ingedeeld in verschillende klassen, de meest in het oog springende zijn de oude 8 en 12 meter J-klasse. Het is een prachtig gezicht, daar springt je hart van open. Het zijn de mooie slanke, scherpe lijnen die de schepen er zo aantrekkelijk doen uitzien. En daar mogen best moderne materialen in worden verwerkt - de ontwikkelingen staan immers niet stil. Ik kon Gerard Dijkstra prima volgen in zijn verhaal tijdens de DCYR-presentatie in Weesp, dit voorjaar, met zijn ontwerpen 'in the spirit of tradition'.

Zondag vertrekken we weer uit Kiel, zoekend naar een route uit de Kieler Förde, waar we de deelnemersvelden van de verschillende klassewedstrijden niet in de weg varen. Eerst maar eens verder richting Denemarken. We hebben tenslotte de tijd, totdat het in het najaar te guur gaat worden.

23 juni 2019. Vanuit Kiel varen we eerst in noordelijke richting. Onze zoon, die even op bezoek was, is met de Flixbus weer op weg naar huis vertrokken - we hebben met zijn tweeën het rijk weer alleen. We varen langs de oostkust van Schleswig-Holstein in de richting van de monding van de rivier de Schlei. Eenmaal daar aangekomen gaan we de rivier op naar het stadje Kappeln, waar we een welkome ligplaats vinden in de verenigingshaven van de Arnisser Segelclub ASC.

Op de heenweg naar Kiel hebben we onze huishoudaccu moeten vervangen. Nu blijkt dat onze acculader de extra belasting van het voortdurend bijladen op de oude accu niet meer heeft kunnen bijslaffen. Hij doet niets meer, maar wordt wel vervaarlijk heet. Eigenlijk wist ik wel dat hij te licht was, maar ja, op ons vorige bootje had hij het zo goed gedaan ... De nieuwe acculader,

ingericht voor een zwaardere belasting en voor het apart voeden van een startaccu en een huishoudaccu, laten we afleveren bij de havenmeester. Kappeln is een leuk klein stadje en het is een prima plek om een paar dagen te blijven liggen.

Over de Schlei naar Schleswig

Na drie dagen is tegen het einde van de middag het pakje aangekomen en kan ik de nieuwe acculader aansluiten. Vanwege het weer, dat met windkracht zes en vlagen van windkracht zeven niet erg aantrekkelijk is voor een tochtje over zee, kiezen we voor een tocht over het binnenwater van de Schlei naar de stad Schleswig, waar dit Duitse Bundesland zijn naam aan te danken heeft. Het is een mooi tochtje, door smalle maar goed betonde vaargeulen door deze brede wateren, die erg doen denken aan Friese meren zoals de Fluessen. We komen eind van de middag aan. Van de historische stad Schleswig hebben we eigenlijk maar weinig gezien. dat ligt niet aan Schleswig, maar aan ons zelf. 's Morgens bekijken we de weersverwachting en zien dat we, deze dag meegerekend, maar twee dagen redelijk weer zullen houden. Daarna zal het een week lang hard waaien. Dat betekent dat we langere tijd aan deze rivier gebonden blijven en daar hebben we weinig zin in. Als we vlot doorvaren, zullen we in die twee dagen de zuidelijke eilanden van Denemarken kunnen breken en dat lijkt ons aantrekkelijker. Vooruit dan maar, snel verder richting Denemarken (alsof we de tijd niet aan onszelf hebben - eigenlijk is er geen enkele reden om haast te maken).

Iets na drie uur op de 29-ste juni bereiken we de haven van Sønderborg. De dagen in Sønderborg sla ik maar even over, we zouden later weer in Denemarken terugkomen, dan zal ik er meer over vertellen. Het blijft een aantal dagen slecht weer. Het ziet er naar uit dat we hier lang vast kunnen blijven zitten, terwijl we het truienweer juist achter ons willen laten. Op 3 juli is er een gaatje in de weersverwachting van een uur of vijf, waarin we de oversteek van Sønderborg naar de Schlei en daarop aansluitend de kuststrook ten oosten van Kiel kunnen maken. We wagen het er op. Om half zes 's morgens vroeg de haven uit, pal voor de wind, de motor bij, met iets meer dan zes knopen in zuidelijke richting.



Omgeving marina Wendtorf

Rond half negen naderen we de monding van de Schlei. Volgens de weersvoorzichten is het redelijk goed te doen om naar de overkant van de Kieler Förde te varen, naar de haven Wendtorf, waar we rond drie uur in de middag aankomen.



Wendtorf, de avond voor het vertrek

Marina Wendtorf is aangelegd in de jaren tachtig, toen de watersport bloeide en de bomen tot in de hemel leken te groeien. Hoewel de steigers nog steeds in prima staat verkeren, maakt het geheel toch een armoedige indruk. Het voornamelijk uit vakantiehuizen bestaande dorpje naast de haven ligt er verpauperd bij. Geen plek om lang te blijven rondhangen, als het niet hoeft.

Oversteek naar Fehmarn

Pas op zaterdag 6 juli is er 's nachts een gaatje met rustig weer te vinden waarin we de oversteek naar het eiland Fehmarn kunnen wagen, zo'n 30 zeemijlen oostelijker. Alles zeevast opgeborgen, warme kleren aan, zeilpak, laarzen, muts, reddingvest, life lines op het dek, navigatieverlichting aan, de hond uitgelaten en om kwart over drie in de nacht maken we los. Eerst het spaarzaam verlichte bochtige traject de haven uit, de vaarwegtekens zijn nog niet goed te onderscheiden. Op de plotter, helemaal ingezoomd, is wel goed te zien waar die zijn en waar de ondieptes liggen. Na korte tijd bereiken we de betonde geul die naar open zee voert. In de verte zien we het witte knipperlicht van de uiterton.

Het is nog een heel eind. Om tien over half vier bereiken we de uiterton, eenmaal daar is het eerste flauwe schijnel van de naderende ochtend te zien. We buigen af naar het oosten. De reis verloopt verder vlot, om half negen passeren we de brug die Fehmarn met het vasteland verbindt. Van daaruit nog een uur varen om in de haven van het stadje Burg te komen. Om half tien zijn we er. Tijd om te gaan slapen.



Kermis in Burgstaake

Het eiland Fehmarn is met een brug verbonden met het vasteland, met een trein- en wegverbinding. In het plaatsje Burg is het nogal druk met toeristen, wat nieuwe rijkdom heeft gebracht. De oude bebouwing laat zien dat het toch lang een tamelijk arme uithoek van het land is geweest. Burg heeft twee haventjes: aan de ene kant van de kleine baai het oude handels- en vissershaventje Burgstaake en aan de overkant de Marina Burgtief. We kiezen voor de oude haven. De voorzieningen zijn voldoende maar wel erg onderkomen. We vallen met onze neus in de boter: net dit weekend is het grote Hafenfest. Er zijn wat kleinere kermisattracties opgesteld, er is overal te eten en te drinken en op het pleintje speelt voortdurend muziek. Verschillende uitvoerenden wisselen elkaar af: een lokaal koor, een accordeonorkest, een fanfare, een harmonie, een schlagerzanger. En 's avonds een rockband, de MoveManixxx, met een zeer breed repertoire, zeer onderhoudend. Om elf uur 's avonds stopt de muziek, sluiten de tentjes en wordt alles weer opgeruimd.



's Avonds werden we in Burgstaake op een rockband getrakteerd

Over een ruwe zee naar de vroegere DDR

Maandagochtend om half zes zijn we al wakker om naar het weer te kijken. Van hier naar Kühlungsborn kunnen we een wind kracht vier met uithalen naar vijf Beaufort verwachten. Vooruit dan maar, nog enkele dagen en het mooie weer zal losbarsten en dan kunnen we mooi al aangeland zijn in het gebied dat we zo graag willen zien, rond Rügen en Usedom. Om kwart over zes varen we uit, om half zeven bereiken we de uiterton, het begin van een traject van 26 zeemijlen. De aanvankelijk zeer vlakke zee, onder de bescherming van het eiland, wordt langzaam aan ruwer. Na een uur zijn de golven een meter hoog en hebben we de wind recht van achteren. Verder onderweg neemt niet zozeer de wind toe, maar worden de golven en windvlagen almaar indrukwekkender. Het is lastig varen, recht voor de wind. We hebben alleen de fok op staan. Met elke golf waar je doorheen gaat giert de boot van de ene naar de andere kant en moet je flink aan het roer hangen. Enkele regenbuien hebben kennelijk besloten ons naar de overkant te vergezellen, verder naar bakboord of stuurboord ziet het er een stuk lichter uit. De overkant wordt geleidelijk zichtbaar in de verte. De golven worden hoger, ze zijn nu 1,50 m tot 1,70 m hoog, maar ook langer en dat maakt het sturen eerder lichter dan zwaarder. We zijn blij om uiteindelijk de haven van Kühlungsborn te kunnen binnenvaren. Een mooie haven met uitstekende faciliteiten. Het ziet er allemaal prachtig uit, met een mooi strand en een heuse wandelpier die een eind de zee in steekt, in het verlengde van een luxe winkelstraat met terrasjes. Waarschijnlijk allemaal aangelegd



De skyline van Stralsund

met stimuleringsgelden om de economie van het voormalige Oost-Duitsland leven in te blazen. In de zijstraten kom je de oude bebouwing tegen, met betonflats in de bekende 'Plattenbau', flatwoningen, waarvan de DDR-burger tot twee cijfers achter de komma wist hoeveel vierkante meter je kreeg als je zo'n woning



Kühlungsborn, de pier

mocht huren. Ze zijn opgeknapt en zien er weer uit om door een ringetje te halen.

Woensdag varen we verder - een kort traject, ongeveer twaalf mijl, naar Warnemünde. Deze plaats ligt aan de Warnow, de belangrijkste plaats aan deze rivier is Rostock, een paar mijl verder naar het binnenland. Daar varen we nu niet naar toe, twee jaar geleden zijn we daar al voor een lang bezoek geweest - een prachtige stad met heel veel historie. Nee, we kiezen voor Warnemünde, als tussenstop naar Rügen. We nemen de Marina Hohe Düne, een moderne zeer goed geoutilleerde haven. De oude haven in de binnenstad zal wel vol zijn en bovendien ligt daar zeer onrustig. Er is genoeg plaats in de Marina, ondanks de Warnemünder Woche die met veel zeilwedstrijden in volle gang is. Er zijn ook wedstrijden van de J-22 klasse, we zien ook twee Nederlandse teams die meedoen aan de wedstrijden voor de World Cup. Ze denken ergens in de middenmoot te zullen eindigen, dus deelname aan de eindwedstrijden op de Kaaiman eilanden zal er wel niet in zitten.

Stralsund, wereldcultuurerfgoed

We wagen het er de volgende dag op om de grote oversteek richting Stralsund te maken. Het hele traject is elf uur varen, als we de motor bij zetten. Tussenen zijn er maar twee mogelijkheden om een andere haven te kiezen. De eerste is Darsser Ort, alleen een vluchthaven zonder verdere voorzieningen. Wij varen Darsser Ort voorbij. Ongeveer acht mijl voor Stralsund is nog een klein haventje, achter de beschutting van een duinenrij die de haven afschermt van de wind en deining van de Oostzee. Het plaatsje heet Barhöft en heeft een schattig klein haventje in een klein kommetje. Het heeft niet veel, maar wel alles wat je nodig hebt plus een uitstekend restaurant waar je voor een schappelijk bedrag heel goed kunt eten. We hebben het hier zo naar onze zin dat we

besluiten nog een dag langer te blijven hangen. Lekker lezen, wandelingetje maken, beetje slapen, glaasje drinken, en ook nog de gangboorden geschilderd. Dat moest toch eens afgemaakt worden. Nou, vandaag dan maar.

Zaterdag varen we verder naar de middeleeuwse stad Stralsund, met een prachtig silhouet dat je al van verre ziet als je komt aanvaren. De Stadthafen is gemakkelijk aan te lopen. Het is nog maar net na de middag als wij aankomen en er is nog plaats genoeg.

De binnenstad is ontzettend mooi en is, tezamen met de binnenstad van Wismar, door de VN aangewezen als wereldcultuurerfgoed. Op zondag nemen we een georganiseerde stadswandeling met een gids. We treffen het, het is iemand die heel goed kan vertellen. Hij laat ook foto's zien van hoe het vroeger geweest is: gebouwen die in de 19de eeuw verloren zijn gegaan, opgravingen en dergelijke. En ook een enkele foto van de in oktober 1944 plat gebombardeerde stad. Denk aan Rotterdam 1940 en je weet hoe het er uitzag. En ook foto's van in zwaar verval verkerende huizen en straten. Maar dat was dan weer niet vanwege oorlogsschade. Dit waren foto's van eind 1989, de periode van de 'Wende', toen de DDR ophield te bestaan. Inmiddels is alles weer mooi opgeknapt, bouwkundig hersteld, opnieuw gepleisterd en geschilderd, en heeft de binnenstad de status van 'Weltkulturerbe' gekregen. Op maandag doen we uitgebreid boodschappen bij Edeka. Voor € 2,50 brengen ze alles voor je naar de haven, tot op de steiger en op je boot. We hebben dus maar flink ingeslagen, die kans laat je niet lopen. Daags daarna varen we door naar Greifswald. Eerst leggen we daar aan in het kleine haventje van Greifswald-Wiek, direct bij zee. Maar daar is echt niks te beleven, dus toen we daar achter waren gingen we met de volgende brugopening, op het hele uur, verder het binnenwater op naar de 'Universitäts- und Hansestadt Greifswald', zoals de stad met trots voluit genoemd wordt. Ook hier een mooie oude binnenstad. Het gedeelte binnen de oude stadsmuren (althans waar die ooit gestaan hebben) is klein, maar pittoresk.



Haven Stralsund



Stralsund, de markt

Bankpas perikelen en overvloedige regelgeving

In Duitsland is het minder gewoon om met je bankpasje te betalen dan in de andere West-Europese landen, maar hoe verder naar het oosten, hoe meer je er rekening mee moet houden dat je 'in



Stadsport in Stralsund

Bar' moet betalen, ook op een druk bezocht terrasje midden op de markt, waar veel toeristen komen. Ik ga dus maar even honderd Euro pinnen in de bank tegenover. Die worden uitbetaald in één biljet, dat ik eigenlijk nog nooit gezien heb. Daar moet ik dus mee betalen. De ober wordt daarmee nóg sjagrijniger dan hij al was. Hij betaalt terug tot vijftig Euro, de andere vijftig moet hij nog halen. Daar laat hij ons maar even op wachten, hij moet eerst nog wat drankjes rondbrengen.

In heel Duitsland is mij altijd opgevallen (ik heb vaak in Duitsland gewerkt, heb ook nog driekwart jaar in Berlijn gewoond) hoe vriendelijk en hoezeer bereid tot dienstverlening de mensen er zijn. Maar hier krijg je het gevoel dat hen dat in DDR-tijden is afgeleerd. We hadden ons in de haven van Greifswald-Wiek en van Greifswald zelf al verbaasd over het grote aantal gebods- en verbodsborden overall, vaak voorzien van veel uitroptekens, rode en extra dikke letters en al dan niet met de dreiging van rechtsmaatregelen. In andere delen van Duitsland heb ik dat nooit in die mate ervaren. Misschien is het ook te veel gevraagd van mensen die een geschiedenis hebben van het oude Pruisen, daarna de Nazi-tijd, de bezetting door de Russen en ook nog de DDR-tijd, om nog ergens anders vertrouwen in te kunnen hebben dan in het naleven van duidelijk gestelde regels. Houvast als je verder niets of niemand kunt vertrouwen. Ik vermoed dat de Stasi-dreiging in de achterhoofden van velen nog levend aanwezig is.

Donderdagochtend halen we de brug van negen uur in Greifswald-Wiek en zetten we koers naar Rügen. Ik heb altijd gedacht dat Rügen één eiland was, maar dat is niet zo. Het is een verzameling eilanden, die in de loop der tijd met elkaar verbonden zijn geraakt, door natuurlijke oorzaken en door de aanleg van dammen. Daar tussenin zijn grote binnenmeren ontstaan, waar vroeger de zee tussendoor kon stromen. We willen richting Barth, aan de noordwestzijde naast Rügen, aan binnenwateren die hier Bodden heten. Helaas zijn we te laat voor de brug bij Stralsund van 12.20 uur. Behalve de hoge verkeersbrug heeft Stralsund namelijk ook

nog een gewone klapbrug waar auto's en treinen overheen gaan, met maar vier openingen per dag. De volgende opening zou pas om 17.20 uur zijn. Dat vinden we te laat om dan nog door te varen naar Barth. We nemen daarom het kleine verenigingshaventje aan de zuidkant van het eiland Dänholm, dat aan de oostkant van de Stralsundbrug ligt. In de loop van de middag loopt het ook daar vol. De sintelweg en het havenbruggetje zien er nog net zo uit als ik mij herinner van het straatbeeld direct na de Wende, maar dan nu wel beter onderhouden. Het havengebouwtje is haast pijnlijk netjes, de vrouwelijke havenmeester allervriendelijkst.

Naar Hiddensee en de Bodden

Op vrijdag gaan we verder, richting Barth. Ter hoogte van Barhöft hebben we eigenlijk geen zin meer om nog door te varen en gaan deze haven in. De vorige keer dat wij hier waren, waren er al veel muggen, maar op- deze dag blijkt het er werkelijk van vergeven en ze prikken flink. We gaan vroeg naar binnen in onze boot, dan hebben we het minste last. En morgen dus maar niet door naar Barth, want dat is verder naar binnen en met al dat stilstaande zoet water, zal het daar vast nog erger zijn. Nee, morgen gaan we naar het meest westelijke eiland van Rügen, Hiddensee, naar het plaatsje Vitte, besluiten we. Omgeven door zout water zal het daar wel minder zijn.

Al om half acht varen we de haven uit, eerst in zuidelijke richting, vanwege de ondieptes en vervolgens na ongeveer drie kwartier weer in noordelijke richting, met een iets oostelijker koers. Al om half elf bereiken we de haven Langer Ort bij Vitte. Er zijn nog maar een paar vrije plaatsen. Hier liggen we in elk geval goed vanwege de op handen zijnde onweersbuien. In de loop van de middag is de haven vol en kunnen nieuwe aankomers alleen nog vastmaken aan de palenrij aan de achterzijde van de boxen. Hier mag dat tenminste. We horen van Denen die op die manier bij ons vastmaken en via onze boot naar de wal moesten - met als tussenstap een rubber bootje van zwemtrap naar zwemtrap - dat ze in Kloster, een haven vlakbij, gewoon zijn weggestuurd. Deze havenmeester, een sjagrijn eerste klas, vindt het prima als er meer boten kunnen afmeren. Je kunt hem gemakkelijk herkennen, als hij rondfietst met zijn geldbuidel om zijn schouder. Deze haven is relatief duur en de voorzieningen bepaald niet geweldig. Douchen kost hier twee euro voor twee minuten. Zoals vrijwel alle andere bootvaarders blijven we ook de zondag nog in deze haven. Op maandag is de wind wat gaan liggen en varen we via de 'binnenmeren' naar het oosten, het plaatsje Breege,



Zicht op Barhöft



In Vitte waren we net voor het onweer binnen

ook op Rügen. Daar zijn de steigers sinds een week of drie flink uitgebreid, dus is er nu plaats genoeg. Van een ouder echtpaar (dik boven de tachtig) horen we dat ze altijd van tevoren belden of er wel plaats voor hen was, want dat was tot nu toe steeds een probleem geweest. Voorlopig kunnen ze hier weer vooruit. Het is een plezierige haven, met een vrolijke havenmeester, waarschijnlijk te jong om de DDR nog bewust te hebben meegemaakt.



Dwars afmeren in Vitte

Het dorpje heeft niet erg veel te bieden; het bestaat vrijwel volledig uit vakantiehuisjes. Voor het havengeld kun je niet pinnen, de gemeente Breege is nog niet zo ver dat dat kan. De formulieren die de havenmeester moet invullen zien er wèl heel doordacht uit, constateren we samen met een lach. We hebben nog net genoeg cash bij ons om het havengeld (veertien vijftig inclusief stroom, toeristenbelasting en twee douchemunten) te betalen. Dat zal de volgende dag dus wandelen worden, 1,6 km naar de dichtstbijzijnde Sparkasse. Jammer, maar het is niet anders. En voor overmorgen is de weersverwachting van dien aard dat we de overtocht naar het Deense eiland Møn wel zullen kunnen wagen. Rügen hebben we nu wel gezien. Op woensdagochtend 24 juli vertrekken we voor de oversteek, een tocht van 33 zeemijlen, vanaf de uiterton boven Rügen, tot aan Klintholm op Møn. Daarover later meer ...

Jos & Rineke van Oyen

EOC TRADITIONELE SCHEPEN BEURS

Kom. Bezoek. Beleef!

DEN HELDER
8, 9, 10 november 2019

WWW.TRADITIONELESCHEPENBEURS.NL

EOC
EENYKARTERD VERBODEN

MARINE MUSEUM
DEN HELDER

REDDING MUSEUM
DEN HELDER

High performance antifouling

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



In 6 kleuren



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

Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022
Voor elk type schip varend tussen 5-30 knopen (10-50 km/u)

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



VENTIS

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



Restauratie klassieke jachten
Rondhouten en zwaarden
Dekken en stuurhutten
Interieurbetimmering
Brasker Masten

VENTIS
Enkhuizen Holland
0228 31 25 42
info@ventis.nl
www.ventis.nl

Traditie en Innovatie
Houten masten
gieken en gaffels

BRASKER MASTEN



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