

# Scherp Gesneden

nr  
04

JAARGANG 37, DECEMBER 2019

**De Vikingen**

*De zee als snelweg*

**Het rijzende water**

*Wacht ons het lot van Atlantis?*

**In de ban van de zee**

*Unieke schilderijenexpositie*

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:

#### 15 februari

Museum Bredius, Lange Voorhout 14, Den Haag: 13.00 uur rondleiding voor VKSJ-leden en donateurs over tentoonstelling 'In de ban van de zee' (zie artikel elders in dit blad).

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

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

**De deadlines voor Scherp Gesneden in 2019 zijn:** 29 februari • 1 juni • 1 september • 15 november

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 VKSJ-afvaardiging bij de Traditionele Schepen Beurs in Den Helder, de Argo Navis, de Fladderak en La Segunda bij avond. De schippers, Marianne de Wit, Wim Groot en Richard Mastenbroek bemanden ook de VKSJ-stand op de beurs, die veel belangstelling trok. (foto Richard Mastenbroek)

## VAN DE REDACTIE

Als u dit nummer ontvangt zitten we midden in de winter. Nu zijn er altijd winterharde zeilers onder ons, die ook als de 'r' in de maand is de landvasten wel eens losgooien. In de haven van Terschelling is het aardig druk rond de jaarwisseling. Zelf hou ik vooral van de rust op het water bij dalende temperaturen. Maar er zijn in dit jaargetijdje natuurlijk ook tal van andere activiteiten met een maritiem tintje te ondernemen. In dit nummer van Scherp Gesneden aandacht voor drie bijzondere tentoonstellingen, die alles met water en/of varen te maken hebben.

In het Scheepvaartmuseum heeft de fotograaf Kadir van Lohuizen een tentoonstelling ingericht onder de titel 'Rijzend water'. Hier worden we geconfronteerd met de dreigende kant van het water. Onder invloed van het klimaat stijgt het zeeniveau – Van Lohuizen reiste de wereld rond en fotografeerde overal plekken waar het water mensen letterlijk tot de lippen komt. Sommigen aanvaarden hun lot gelaten, anderen stralen optimisme uit en lijken op de hellingen van de vulkaan te dansen. Naar verwachting zal in enkele tientallen jaren het eerste volledige land van de wereldkaart verdwijnen. Hoe zal de wereld straks reageren op 60.000 klimaat-asielzoekers?

We zijn een vereniging van scherpe jachten. Scherp aan de wind zeilen is een vondst die uit Scandinavië afkomstig is en die we vooral kennen van de Vikingen. De Vikingen verkenden de wereld van het Midden Oosten tot Amerika, dreven overal handel, maar staan vooral bekend als woeste krijgsbenden die de kusten afstroopten. Het Fries Museum wijdt een tentoonstelling aan de vikingcultuur en herwaardeert de historische rol van de Vikingen. Ze kwamen niet alleen uit Scandinavië, ook de bewoners van Frisia trokken wel eens 'op viking', en in hun optreden onderscheidde ze zich niet altijd van anderen, zoals de Franken die in dezelfde periode grote delen van Europa wisten te veroveren. Wel legden ze de basis voor het gebruik van de zee als internationale snelweg, een rol die later door het Hanse verbond en nog weer later ook door Nederland zou worden overgenomen.

De oploei van Nederland als wereldhandelsnatie, waarbij de scheepvaart een hoofdrol speelde, had ook grote gevolgen voor de ontwikkeling van de kunsten. Zo ontstond de zeeschilderkunst als geheel nieuw genre in de beeldende kunst. In Museum Bredius in Den Haag is hieraan een unieke tentoonstelling gewijd. Het gaat om een privé-collectie schilderijen die een indringend beeld geven van de ontwikkeling van dit genre in de 17de eeuw en die slechts eenmalig voor het publiek te zien is.

Ons lid Maarten Lampe heeft een stempel gedrukt op het ratingsysteem, zoals dat door de VKSJ gehanteerd wordt. Hoe kun je met uiteenlopende schepen toch eerlijk wedstrijd zeilen? In enkele artikelen legt hij de 'filosofie van de rating' bloot. In dit nummer het eerste deel.

In dit nummer tevens een nieuwe rubriek: 'Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar'. Op een zeker moment is het zover – het is beter om afstand te doen van ons prachtige klassieke, maar veel onderhoud vergende jacht. Maar je wilt wel graag dat een nieuwe eigenaar het jacht met dezelfde liefde omgeeft. In de nieuwe rubriek aandacht voor bijzondere jachten, waarvoor een nieuwe eigenaar gezocht wordt.

Guido Visch won met zijn Carmagnole dit jaar de Flevorace. In het dagboek van zijn opa kunnen we lezen hoe deze 'Marsdiep', ontworpen en gebouwd door Van der Stadt, in het bezit van de familie kwam. Sjoerd Bleeker komt aan het woord over de voortgang van de restauratie van de Emma en de Windroos zet in deze Scherp Gesneden koers door de Deense wateren.

Tjeerd Boersma  
sg@vksj.nl

## Inhoud

Bestuursseinen van de Voorzitter	4
De VKSJ op de Traditionele Schepen Beurs	5
Ventis in nieuwe handen	6
De filosofie van de rating	7
Vikingen ontdekten de zee als internationale snelweg	10
Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar: een Treubklasser	13
Boordrecept	15
Het rijzende water: komt het lot van Atlantis dichterbij?	16
De restauratie van de Emma	20
In de ban van de zee: eenmalige expositie bijzondere zeeschilderijen	13
Met de 'Windroos' in Zuid-Denemarken	28
Carmagnole	35

## Harry Posthumus Grafische Producties

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

### Druk met design

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

# Bestuursseinen

## Van de Voorzitter

### Ask not what the VKSJ can do for you...ask what you can do for the VKSJ

Amper twee weken na het verschijnen van Scherp Gesneden nummer 3 van jaargang 37 wordt mij gevraagd een nieuwe versie van bestuursseinen voor de kopij van het laatste nummer van dit jaar in te leveren. Ik kan u verzekeren beslist geen sine cure. Want met welk thema, welk onderwerp moet ik mijn lezers nu weer bezighouden/vervelen. Als dat voor mij geldt dan geldt dat zeker voor de man die de taak op zich heeft genomen kopij te vergaren voor dat zelfde nieuwe nummer. Tjeerd Boersma, die zich naast het secretariaat van de vereniging ook opgeworpen heeft als redacteur van de Scherp Gesneden. Tegen wil en dank...omdat er nu eenmaal niet zo veel gegadigden zijn voor deze schone taak.

Vandaar dat ik nu in deze bestuursseinen al vast een oproep doe aan alle leden om hetzij kopij in te sturen hetzij onze geleerden te komen versterken op een andere manier.

Een vereniging draait nu eenmaal op vrijwilligers. Zonder hen bestaat een vereniging niet. Er zijn door de gang van zaken de

afgelopen jaren nogal wat posten leeg komen te staan. Ook is er verloop omdat mensen door ziekte of nog erger noodzaak waren hun taak neer te leggen. Dit is vast een schot voor de boeg want tijdens de eerstvolgende Algemene Ledenvergadering zullen we dan ook opnieuw een beroep op u doen om actief mee te werken aan de diverse activiteiten. Elke bijdrage is welkom, niet uitsluitend structurele maar ook incidentele.

Om met John F. Kennedy te spreken: Ask not what your country can do for you...ask what you can do for your country. Door met zijn allen de handen uit de mouwen te steken creëer je niet alleen saamhorigheid maar maak je ook licht werk. Het is een cliché maar het is niet voor niets een cliché. En saamhorigheid is toch waar het in een vereniging om draait.

Tonny Hendriks  
voorzitter@vksj.nl



## VKSJ trok veel belangstelling op Traditionele Schepen beurs Den Helder

Van vrijdag 9 t/m 11 november was de VKSJ met 3 boten (Fladderak, La Segunda en Argo Navis) en een stand bij de FVEN op de Traditionele Schepen Beurs vertegenwoordigd. De tocht naar den Helder verliep voorspoedig. Wij waren maandag al vertrokken uit Enkhuizen, Fladderak en la Segunda op zondag reeds uit Edam. Met een ruime wind en een klein zonnetje waren we voor donker in de buitenhaven van Den Oever. Na een heerlijke maaltijd aan boord van de Fladderak, met Wim Groots vermaarde Crêpe Susette toe, lekker te kooi.

Het tweede deel van de tocht naar den Helder begon voorspoedig: heerlijk zeilen met alweer een ruim windje. Helaas begon het enorm te regenen toen we bijna bij de haveningang van den Helder waren. Dat bleef zo doorgaan totdat we op onze bestemming waren. Woensdags moest alles gedroogd worden want de volgende dag moesten de stand en de boten beursklaar gemaakt worden. Ik zag de Argo Navis weer iets omhoog komen toen alles uitgeladen was. Bestuurslid Wim van Dam kwam vrijdag de kast brengen, die altijd op de VKSJ-stand gebruikt wordt. Samen met Henk Wansink was hij op het ss Noordzee ook deelnemer aan de beurs.

### Jonge bezoekers

De drie VKSJ jachten lagen bij elkaar aan een ponton midden in de loop van de schepen naar het beursgebouw. Het weer viel overdag erg mee, het was vaak droog met soms een lekker zonnetje. Er was veel aanloop en ook belangstelling voor een lidmaatschap. Het was leuk te constateren dat er ook bij jonge mensen serieuze belangstelling was. We hadden papieren tassen met VKSJ stickers waarin 2 Scherp Gesneden uitgaven zaten en een folder. Jammer was dat we met slechts 3 leden op de beurs waren en dat we ons ook nog over de 2 locaties moesten verdelen. Gelukkig hadden we nog hulp van Henk Troost en Govert Munter, maar het was best een zware belasting voor ons kleine groepje. De beurs werd goed bezocht en dat hebben we ook aan het aantal bezoekers aan onze stand kunnen merken.

De terugtocht was wat gecompliceerd. Op maandag en dinsdag was het weer erg slecht en koud. Woensdags konden we onder zeil naar den Oever komen. Vanuit Den Oever ging Richard Mastenbroek met la Segunda vroeg weg om in één keer door te varen naar Edam. De omstandigheden waren echter slecht, het was pal in de wind en er stond een flinke zee, zeer onaangenaam – Richard kwam daardoor niet verder dan Medemblik. De Argo Navis bleef in den Oever achter en ik ben met Wim op de Fladderak meegelift naar Enkhuizen. Een berenkoude en natte tocht. Wim is de volgende dag met ruime wind goed in Edam aangekomen en Argo Navis heb ik zaterdag nog net voor de intocht van Sinterklaas door de brug in onze box in Enkhuizen kunnen varen – een mooie tocht met een klein zonnetje erbij. Richard deed inmiddels een tweede poging om terug in Edam te komen. Na het Naviduct in Enkhuizen weigerde de motor van La Segunda. Richard wist op zeil de haven van Broekerhaven en aldaar een box binnen te komen. Vermoedelijk hadden bacteriën in

zijn dieseltank toegeslagen. Bij het ter perse gaan van deze Scherp Gesneden was nog niet bekend hoe dit is afgelopen. Ondanks het slechte weer en de pech van Richard hebben we een gezellige tijd met elkaar doorgebracht.

### Wie helpt mee op Boot Holland?

Vele handen maken licht werk en we zouden daar graag meer hulp bij kunnen gebruiken. Het is een leuke beurs en een bezoek



waard. Als je bij toerbeurt een paar uurtjes op de stand staat is de toegang gratis en kan je de rest van de tijd de beurs zelf bekijken. Je ontmoet een hoop mensen met vaak interessante verhalen en je helpt de vereniging en het klassieke scherpe jacht te promoten. Van 7 t/m 11 februari 2020 staan we ook op Boot Holland in Leeuwarden daar kunnen we ook veel mensen gebruiken om zo onze stand te bemannen/vrouwen. U kunt u daarvoor bij onze secretaris via een mail naar secretaris@vksj.nl inschrijven. Ik hoop dat u dat in groten getale doet – het is een grote beurs met lange dagen. We zouden daar het beste met 2 ploegen van 2 personen per dag aanwezig kunnen zijn. Er blijft dan genoeg tijd over om zelf ook Boot Holland te bekijken.  
Marianne de Wit

# Ventis Scheepstimmerwerk onder nieuwe eigenaars

Ventis Scheepstimmerwerk en Braker Masten varen sinds 1 augustus jl. onder de vlag van een nieuw team van eigenaren. Na 12 jaar hebben de oude eigenaars, Hans-Peter Baars en Tanja E. Algra, het roer overgegeven aan Marchien Speelman, Dillon Plantinga en Ron & Corine Speelman.

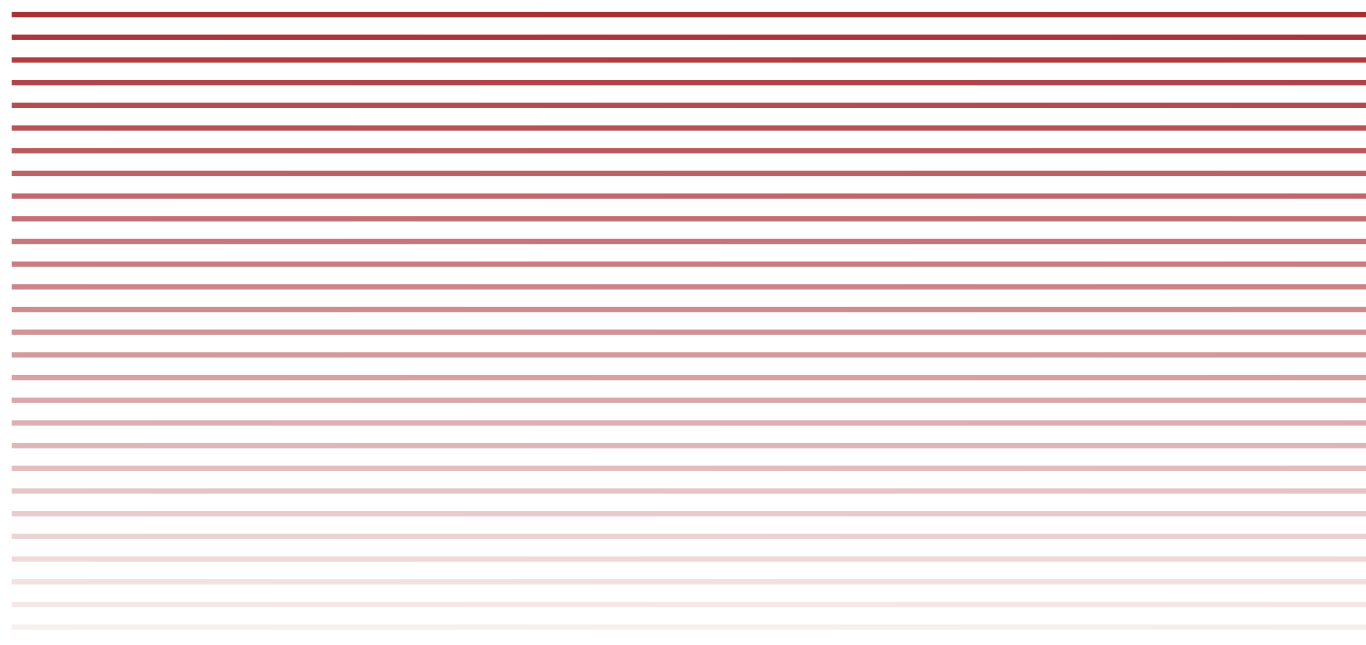
In de afgelopen jaren hebben Hans-Peter en Tanja Ventis van kleine en regionaal georiënteerde werf uitgebouwd tot een solide bedrijf met een internationale klantenkring en een uitstekende reputatie. Zelfs tijdens de economische crisis wist Ventis, dankzij deskundig personeel en inventiviteit, de markt uit te breiden en het bedrijf varende te houden. De laatste jaren is flink geïnvesteerd in verbreding van de werkzaamheden: nieuwbouw van houten jachten, een spuitcabine, een elektriciën en intensieve samenwerking met collega's binnen Nautisch Enkhuizen, waardoor de werf haar klanten optimaal kan bedienen. Dit resulteerde onlangs in het winnen van twee Classic Boat Awards (vergelijkbaar met een Oscar in de filmindustrie) en de Ondernemingsprijs Noord-Holland.

Na twaalf zeer intensieve jaren groeide bij Hans-Peter en Tanja (beiden inmiddels zestig+) de behoefte (deels) iets anders te willen gaan doen. De groei van Ventis brengt ook met zich mee dat er behoefte kwam aan meer efficiency en een strakkere bedrijfsvoering, waarbij we niet vergeten dat medewerkers en ambassadeurs zich hier goed thuis blijven voelen. Hans-Peter en Tanja denken met dit team van nieuwe eigenaren/deze familie, hiervoor uitstekende opvolgers gevonden te hebben.

De nieuwe eigenaarsfamilie bestaat uit een variatie van jong en oud, met allemaal een ontzettend grote passie voor de zeilwereld. Marchien en Dillon zijn werkzaam als naval architects en zullen deze kennis meenemen in de ontwikkeling van Ventis. Corine en Ron zullen met hun kennis en kunde uit internationale ervaringen Ventis begeleiden. Kortom, een divers team dat elkaar op alle fronten aan zal vullen om Ventis een succesvolle toekomst te geven.



Met de komst van dit mooie team zal Ventis Scheepstimmerwerk verjongen en haar kennis verder verdiepen. Hans-Peter Baars zal als Sales director part time verbonden blijven, waardoor continuïteit richting medewerkers, klanten en leveranciers gewaarborgd blijft. Kom vooral langs voor een nadere kennismaking.



Metend en wegend op zoek naar het snelheidspotentieel

## Eerlijk wedstrijdzeilen

*de filosofie van de rating (1)*

In het kader van de rating van de VKSJ gaat alle aandacht naar de invloed van het gewicht op de prestatiemogelijkheden van het klassieke scherpe jacht, met een correctie voor aspectratio van het tuig en een correctie voor de levende ballastfactor. Dit waren de grote veranderingen in de nieuwe rating van 2008.

In het systeem is het gewicht een in te vullen gegeven, met andere woorden in een aantal gevallen moet het gewicht, bij gebrek aan gegevens, worden geschat. De twee andere genoemde factoren, de aspectratio en de levende ballastcorrectie zijn een directe afgeleide van gemeten maten van het schip.

Het belang van de aspectratio voor de effectiviteit van het tuig is al heel lange tijd bekend. Het is duidelijk beschreven in de boeken van Manfred Curry, maar ook H.C.A. van Kampen legde dat al uit. De rol van de levende ballast is ook niet te missen: allemaal in de loef railing, dat scheelt enorm.

### Stalen versus houten schepen – enkele gedachten experimenten

Zijn stalen schepen echt zo zwaar als vaak wordt beweerd? Zo ja, hoeveel zwaarder zijn ze dan een vergelijkbaar houten schip? Wat is de achtergrond van het belang van het gewicht voor het schip? Vragen die de vereniging bezig houden, met name wanneer over de rating wordt gesproken.

Laten we eens beginnen met de oorzaken voor de verschillen van de gewichten. Alle maten gelijkgehouden, wordt de gewichtsverhouding van stalen en houten rompen bepaald door de huiddikte en het soortelijk gewicht van het gebruikte bouw materiaal.

#### Aan de houtkant zijn dat:

	Droog	Nat
Grenen	SG 0,56	0,70
Lariks	SG 0,64	0,78
Eiken	SG 0,70	0,80
Teak	SG 0,75	0,80
Mahonie	SG 0,54	0,60

#### Aan de metaalkant zijn dat:

Aluminium	SG 2,8
Staal	SG 7,8

Zo gezien, zijn houten rompen met een huiddikte van 22 mm, qua gewicht vergelijkbaar met aluminium rompen met een huiddikte van ca. 5mm. Dat is dus eigenlijk niet een issue.

#### Hout of staal niet aléén bepalend voor gewicht

Anders ligt het met stalen rompen. Bij een dikte van 3 mm staal komt het gewicht van de rompschaal ongeveer overeen met dat van een houten schip met 30 mm huiddikte (SG staal = 10xSG hout). Dat zou duiden op een extra gewicht voor de stalen rompschaal van ongeveer  $8/22 = 36\%$ , wanneer we uitgaan van een houten romp van 22 mm dikte en een stalen romp van 3 mm dikte. Houden we rekening met de omstandigheid dat een stalen of

aluminium romp minder constructieve versterkingen nodig heeft ter verstijving van de romp, is 30% een meer reële waarde. Gegeven het feit dat dit niet per se betrekking heeft op dek, dekconstructie, inrichting, interieur, uitrusting en tuigage, durf ik de stelling aan dat het gewicht van een stalen toerscheepje



De Alpha in een kraan met spreikruis. Hier is na aftrek hijsmateriaal, tankinhoud e.d. gewichtsbepaling mogelijk.

met 3mm huiddikte, 20% tot 25% hoger is dan een qua maat vergelijkbaar houten scheepje, afhankelijk van de vraag of er ook een stalen dek is toegepast. Bedraagt de huiddikte in staal 4 mm, dan is een gewicht aan te nemen dat 25% tot 30% hoger uitvalt. Nogmaals, deze redenering geldt voor kleinere stalen schepen, in de vergelijking met houten schepen met een huiddikte van 22mm. Grotere houten schepen, waarvan de huiddikte meer bedraagt dan 22 mm zijn niet of niet veel lichter dan vergelijkbare stalen schepen van de zelfde lengte.

Omdat bij kleinere stalen schepen het extra rompgewicht vaak deels gecompenseerd wordt door geringer ballastgewicht, is het te verwachten dat die schepen wel wat breder werden getekend, om tot een voldoende zeildraagvermogen te komen. Breedte op de waterlijn verhoogt de aanvang- en vormstabiliteit. De conclusie hiervan is dat de gewichten van vergelijkbare houten en stalen scheepjes minder uiteen lopen dan we vaak geneigd zijn te denken.

#### De lichtheid van een Folkbat

Houten scheepjes zijn alleen dan veel lichter, wanneer er een geringere huiddikte werd toegepast dan gebruikelijk voor de maat van het schip. Bijvoorbeeld 14 mm (Folkbat) i.p.v. 22 mm. Hoe dikker de houten huid, hoe geringer het gewichtsverschil. Overigens is de gemiddelde huiddikte bij overnaadse bouw natuurlijk groter dan de plankdikte. Bij een romp met 12 gangen per zijde, is de gemiddelde huiddikte zo'n 20% hoger dan de plankdikte. Voor een Folkbat dus zo'n 17 mm.

Gegeven het totaalgewicht van de Folkbat van 2150 kg, met 1050



ergens bij 13,5 m lengte het verschil weg ebt en wellicht zelfs omkeert in het voordeel van stalen schepen, als een functie van de lengte en de huiddikte in hout en staal, is een basis te leggen onder zulk een schatting. Daarover later meer.

### Het opschalen van gewichtswaarden

Een andere manier om tegen een en ander aan te kijken, is de wijze van het driedimensionaal opschalen van de gevonden gewichtswaarde van de stalen Folkbat, om inzicht te krijgen in de maat en gewichtsverhouding van grotere stalen schepen. Uitgaande van de lengte als basis, zou een verlenging met factor 1,25 een vergroting van het gewicht met een factor 1,253 (=1,95)



De Muschka in een portaalkraan. Op het hier getoonde gewicht moet een correctie worden toegepast.

opleveren. Dat betekent dat een stalen scheepje van 9,5 m lengte, ongeveer  $1,95 \times 2450 = 4800$  kg zal wegen. De huiddikte is daarbij eveneens vergroot met 25% tot 3,7mm. Bij een ballast aandeel van 33% levert dat een waarde van het ballastgewicht van 1600 kg op. De bijpassende tuigage bedraagt daarbij dan ca. 40 m<sup>2</sup>. Mijns inziens zijn dit geen schokkende waarden. Integendeel. Dat betekent ook dat een kleiner schip navenant lichter zal zijn. Gaan we uit van een schip van 13 meter lengte (natuurlijk moeten we dan wel rekening houden met de relatief geringere huiddikte van het grotere stalen schip), dat een factor 1,7 langer, breder en ook dieper is, dan is een gewicht van 11.000 kg te verwachten. Daarbij is dan rekening gehouden met een huiddikte van 3mm x 1,7 = 5,1mm. Wellicht wat aan de dikke kant. Bij 4 mm zou een totaalgewicht van ca 10.000 kg passen. Met een ballastgewicht van 4000 kg ontstaat dan een ballastratio van 40 %. Het tuig zou in dit geval ca 78 m<sup>2</sup> groot zijn. Wederom heel plausibele waarden.

### Afwijkingen en ratinguitkomsten

Jammer genoeg is in onze echte wereld niet alles zo eenvoudig door extrapolatie of interpolatie te berekenen. Natuurlijk zullen er daarom afwijkingen zijn van deze waarden, maar die zouden dan op zijn minst verklaarbaar moeten zijn. Bijvoorbeeld door de gekozen plaatdikte, de gekozen bouwwijze (geklonken) of door de gekozen rompvorm en ballast. Dat is maar maar goed ook. Zo krijg je verschillen. Die doen er toe, die maken het aardige van de populatie, die maken de waarde.

Maar ... op enig moment willen leden met mooie schepen wedstrijdes varen, en dan moeten die verschillen toch wel kunnen worden weggepoetst. Daarvoor meten we maten, stellen we uitrusting en inrichting vast. En daarvoor willen we het gewicht

weten. Wanneer we het gewicht niet weten, kunnen we in elk geval met bovengeschetst gedachten experiment in het achterhoofd, naar de verschillende VKSJ-schepen en hun ratinguitkomsten kijken.

### Hoe het gewicht vast te stellen - wegen of meten?

De kraanbaas, die eens in de zoveel tijd het schip op de kant takelt, telt vele tonnen. Maar ja, dat zijn andere tonnen dan die welke de waterverplaatsing resp. het gewicht voor de rating bepalen. Denk aan de wintertent, de brandstoftank die tot de nok is afgevuld i.v.m. condensvorming etc. etc. De baard hangt er nog aan en de kraanbaas weegt ook de singels, de hijsbalken de kabels en er is de interne weerstand van het systeem. Dus zo dit gemeten gewicht al een indicatie kan zijn, het is er maar één en ze is zeer onbetrouwbaar. Wil je een betrouwbaar weegresultaat hebben, dan zullen de singels en ander hijsmateriaal apart gewogen moeten worden. Het gewicht daarvan moet vervolgens van het in de singels gewogen scheepsgewicht moeten worden afgetrokken. Verder zou gecorrigeerd moeten worden op de inhoud van de tanks, evt. dektent en inventaris.

Ook moet rekening worden gehouden met het type kraan. Betreft het een kraan met een enkele kabel, waaraan een spreikruis met singels wordt gehesen, kan de gewichtsmeting plaatsvinden door een weegelement (als een unster) te monteren tussen de haak van de kraan en de spreij, zodat de uitkomst van de meting slechts behoeft te worden gecorrigeerd voor het gewicht van de spreij en de singels.

### Correctie bij weging in portaalkraan

Is er sprake van een portaalkraan, dan speelt er meer. Omdat deze kraansoort erop is gericht om ook grote en brede schepen te kunnen hijsen, tot wel een breedte van 6 m of meer, zal bij



De Bluebird in een portaalkraan. Hie smaller het schip, hoe groter de hoek die de hijsingels kunnen maken.

het bepalen van het gewicht van VKSJ schepen, die over het algemeen veel smaller zijn, een correctie plaats moeten hebben. De spanning op de hijskabels, veroorzaakt door het gewicht van de boot in de kraan, moet worden gecorrigeerd voor de hoek van de hijsingels ten opzichte van verticaal. Dit kan door middel van vectoranalyse van het krachtendiagram met behulp van de stelling van Pythagoras of door bepaling van de sinus/cosinuswaarde van de hoek van afwijking van de verticaal. Deze hoek varieert met de hoogte van hijsen, waardoor de hoek van de hijsingels groter wordt. Bij een hoek van 45 graden moet de gevonden waarde gedeeld door de wortel uit 2. Is de hoek 30 graden is de deler gelijk aan de wortel uit 3.

(wordt vervolgd)  
Maarten Lampe

kg in de kiel, bij een lengte van 7.60 m, is een rompgewicht excl. kiel te berekenen van 1100 kg. Daarvan is 900 kg toe te rekenen aan rompschaal met dek en opbouw. De resterende 200 kg zijn toe te schrijven aan mast, giek, zeilen, lijnen, anker en overige uitrusting en inrichting. Zou de Folkbat met 22 mm gemiddelde gangdikte gebouwd zijn, zou de rompschaal waarschijnlijk ca 200



De Gazell in de takels in een portaalkraan. Gewichtsbepaling is slechts mogelijk na toepassing van een correctie.

kg zwaarder uitgevallen zijn. Met andere woorden, een Folkbat met 22 mm huiddikte brengt 2350 kg op de weegschaal. Wonder boven wonder komt dat dan weer aardig overeen met het gewicht van een Boemerang, die 15 mm overnaadse huidgangen heeft, maar waarin ook nog een inboardmotortje schuilt en een interieur met 4 slaapplaatsen. Gewicht: 2470 kg.

In 3 mm staal gebouwd zou een Folkbat een rompschaal van ca. 1430 kg hebben ((900 kg +200 kg) x 1,3), waardoor het schip bij gelijke ballast van 1050 kg en 200kg voor tuig en uitrusting, een totaalgewicht van 2680 kg op de schaal brengt. Zou deze Folkbat aangepast zijn aan het zwaardere gewicht van de romp, en wat voller op de waterlijn zijn getekend ten behoeve van extra aanvangsstabieleit, dan zou een deel van het extra rompgewicht in mindering kunnen worden gebracht op de ballast van 1050 kg. Reken met 250 kg minder ballast i.v.m. bredere spantvorm. Met een resulterende ballast van 800 kg zou een totaal gewicht van 2430 kg resteren, bij een ballastpercentage van ca. 33%. Opeens lijkt dat heel erg veel op waarden die passen in de Nederlandse ontwerpen voor kleinere stalen toerschepen. Maar ook weer op de Boemerang en de iets grotere Jupiter. Vraag is natuurlijk of deze verhoudingen ook zijn door te trekken naar andere schepen en scheepstypen. Wanneer we ervan uitgaan dat

# KÖSTER SAILS

De zeilmakerij van Enkhuzen

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

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

## Vikingschip gereconstrueerd in kader van tentoonstelling over Noordzeecultuur

# ‘Wij Vikingen’

## en de ontdekking van de zee als internationale snelweg

Een van de meest bijzondere vroeg middeleeuwse kunstschaten in Nederland is een reliekhouders uit de Basiliek van Onze Lieve Vrouwe in Maastricht. De houder omvat o.a. een medaillon met relieken van enkele apostelen. Van oorsprong is het echter een Scandinavische drinkhoorn. De hoorn is afkomstig van een rund en is helemaal bewerkt met zilver, voorzien van heidense decoraties met linten, beelden en maskers. Het object dateert uit de Vikingtijd en is te zien op de tentoonstelling Wij Vikingen, die tot en met 15 maart in het Fries Museum in Leeuwarden te zien is.



Viking drinkhoorn met gedecoreerd zilverwerk. De decoraties stammen uit de heidense periode. De drinkhoorn werd in de Basiliek van Onze Lieve Vrouwe in Maastricht als reliekhouders bewaard.

De decoraties op de hoorn behoren tot de uit Denemarken afkomstige ‘Jellinge-stijl’. Zouden de gelovige Maastrichtenaren ooit beseft hebben dat ze hun relieken in een bij uitstek heidens object bewaarden? Wat weet ik zelf eigenlijk van de Vikingtijd?



Het gereconstrueerde vikingschip ten midden van in Frisia opgegraven schatten.

Van de lagere school herinner ik me de indrukwekkende schoolwandplaat van de historieschilder Johan Herman Isings ‘De Noormannen van Dorestad’. We zien een ‘Noorman’ in volle wapenrusting op de loopplank van een vikingschip staan, terwijl op de achtergrond Dorestad in vlammen opgaat.

Historisch klopt dat beeld niet, weten we nu. In de hoogtijperiode van het Karolingische rijk was het aan de Rijn gelegen Dorestad een metropool, verreweg de grootste stad van de lage landen, met een enorme haven waar kooplieden van Scandinavië tot Spanje hun producten aanbrachten: pelzen, textiel, verfstoffen, zout, specerijen, voedsel, honing, maar ook slaven en wapens. In de slag bij Dorestad (690) werden de Friezen onder hun koning Radboud door de Franken onder Pepijn van Herstal verslagen en werd de van oorsprong Friese stad een van de belangrijkste Karolingische handelscentra. Toen dat rijk door onderlinge strijd uiteenviel verloor Dorestad zijn betekenis en kwam de stad tot verval. Hoewel Dorestad in zijn hoogtijdagen regelmatig door op buit beluste Vikingen werd aangevallen, lagen de oorzaken van de ondergang vooral aan het verlies aan economische betekenis.

### Leerlingen ROC bouwden vikingschip uit Roskilde na

Vormt de van de Vikings afkomstige drinkhoorn een bijzonder object op de tentoonstelling, het meest tot de verbeelding spreekt een nagebouwd vikingschip in de zesde en laatste zaal van de tentoonstelling. Het 14,70 meter lange schip is door leerlingen



Leerlingen van het Regionaal Opleidings Centrum aan het werk aan het vikingschip: de mallen zijn geplaatst, er wordt een huidgang gebrand (foto Marieke Balk).

van de afdeling maritieme techniek van het Regionaal Opleidings Centrum de Friese Poort in Leeuwarden gebouwd onder leiding van docent Richard Iliohan en scheepsbouwer Bein Brandsma. Het schip is gebouwd naar reconstructietekeningen van een in Denemarken opgegraven oorlogsschip in het ‘Vikingskibs

Museet’ in Roskilde in Denemarken. Voor de drakenkop op de boeg van het schip heeft de conservator van de tentoonstelling, Diana Spiekhout, een dummy gemaakt op basis van een versierde staf van een Noorman uit 1030, de tijd waaruit het schip stamt. De houtsnij kunstenaar Erno Korpershoek maakte het beeld op basis van die dummy.



Het transport van het vikingschip, dat in drie delen uiteengenomen moest worden om het met de lift in het Fries Museum naar binnen te krijgen (foto Marieke Balk).

Het schip is zo origineel mogelijk gebouwd. Medewerkers van het museum maakten speciale houten lijmklemmen, veel langer dan de gebruikelijke, om twee gangen op elkaar te klemmen. Hoewel de bouwers van de vikingschepen ijzeren nagels gebruikten, werden nu koperen nagels gebruikt. Wel werden de gangen met houten pennen vastgemaakt aan de knietjes en leggers. Om de ronding van voor naar achteren goed te krijgen zijn mallen gebruikt. Hoewel zo’n vikingschip minder extreme krommingen heeft als Nederlandse ronde jachten, leerden de aspirant-scheepsbouwers ook hout door het warm te stoken in de juiste vorm te krijgen – bij de stevens, waar de gangen flink torderen, zou anders teveel spanning op de klinknagels komen te staan. Er zijn zeven roeibanen die bijdragen tot de stevigheid van de constructie. Vikingschepen werden van oorsprong zeer rijk gedetailleerd, o.a. met kralen, groeven en bolgeschaafde gangen. Uit overwegingen van financiën en tijd moest dat wat simpeler. Wel is in runenschrift een inscriptie ‘Geluk, Vrede en Liefde’ op het mastspoor aangebracht. De tentoonstelling is in zes bovenzalen in het museum; het schip moest in een lift van 5 x 2,50 meter naar boven worden getransporteerd. Daarom moest het schip zo worden gebouwd dat het in drie delen uiteengenomen kan worden. Na de tentoonstelling zal het schip worden afgebouwd. Het is dat bedoeling dat het met groepen in de Friese wateren gaat varen.

### Internationale handel bracht Friesland welvaart

Aan de noordkant van Europa, langs de Noordzeekust, waren de Scandinavische landen, Friesland en de Britse eilanden al vroeg tijdens de middeleeuwen belangrijke handelspartners. Men sprak er verwante talen, men kende dezelfde goden. De Noordzee vormde een snelweg die gemakkelijk contact mogelijk maakte. Friesland vormde destijds een relatief smalle strook land tussen Brugge en Bremen, die door een veengebied van het achterland gescheiden werd. In het westen werden de strandwallen bewoond, in het noorden wierpen de Friezen terpen op. Het land erachter was onbegaanbaar, maar de zee bood toegang tot de gehele

bekende wereld. Op de Friese boerderijen werd uit wol een hoge kwaliteit laken geproduceerd. Dit was het belangrijkste Friese exportproduct, dat veel welvaart bracht. Men kreeg zelfs tijd voor ontspanning, blijkt uit een in Leeuwarden gevonden schaakstuk.



Gouden munten in Scandinavische stijl met de god Odin en dierfiguren, gevonden in het terpengebied van Frisia.

### Superieur zeilschip legde bekende wereld open

In Scandinavië was het areaal aan bruikbare landbouwgrond beperkt en was de oudste zoon volgens de traditie de enige erfgenaam. Hier was echter een superieur scheepstype ontwikkeld – zo’n 4000 jaar na de eerste vrachtvarende roei- en zeilschepen uit het oude Egypte het eerste schip dat ook aan de wind kon zeilen. Een schip dus waarvoor de hele wereld open lag. Voor de velen zonder erfdeel gaf dit de mogelijkheid een zelfstandig bestaan op te bouwen: ze gingen per schip ‘op Viking’, wat zoveel wilde zeggen als onderweg om nieuw land te koloniseren of te veroveren, dan wel met handel, met zeeoverrij of een combinatie daarvan inkomen te verwerven. ‘Viking’ was geen aanduiding van een volk of bevolkingsgroep; het ging om een levensstijl. Vikingen vestigden zich op IJsland en Groenland en tijdelijk zelfs in Amerika, ze veroverden delen van Brittannië, vielen ook Frankrijk binnen en vestigden zich ook in Rusland en zelfs in Constantinopel, waar ze in het leger van de Oost-Romeinse keizer



In Friesland gevonden ringen met Scandinavische stijlkenmerken.

dienden. Ook in het Midden-Oosten waren ze thuis, getuige de dirhams, Arabische munten, die o.a. bij bodemvondsten in Friesland werden aangetroffen. Uit de Friese wetgeving blijkt dat ook voor Friezen deze soms lucratieve levenswijze aantrekkelijk was. Friezen die ‘op Viking’ gingen werden verbannen, maar er zaten royale gaten in de wetten, wanneer de Friezen bijvoorbeeld als ondergeschikte aan zeeoverrij meededen.



Glazen kralensnoer met geëmailleerd kruis; de kerstening van Friesland kwam op gang.

ook hun kleding verzorgden. Op de tentoonstelling zien we o.a. kammen en strijkstenen. Ook mannen droegen sieraden, zoals mantelspelden en riemtongen.

#### Vikingagressie reactie op Frankische bedreiging

Met enige regelmaat gingen de Vikingen echter inderdaad op roof- of veroveringstocht. Waar kwam hun agressie vandaan? Vanaf de nadagen van het Romeinse rijk bouwden de Franken in West-Europa een enorm rijk op, globaal vanaf de Pyreneeën tot aan de Elbe. Zij hadden niet alleen de veroveringszucht van de Romeinen overgenomen, maar ook het christendom en dat laatste zeker niet alleen uit religieus perspectief. De kerkelijke organisatie werd door de heersende dynastieën, aanvankelijk die van de Merovingen en vervolgens die van de Karolingen, ingezet om hun macht te consolideren. De veroveringsoorlogen van de Franken en vervolgens de kerstening van de overwonnenen werden met grote wreedheid uitgevoerd; bij het bloedbad van Verden (782), tijdens de Saksenoorlogen, liet Karel de Grote zo'n 4500 gevangenen onthoofden. Nieuw veroverde gebieden werden leeggeroofd om volgende veroveringen te financieren. Na Saksen dreigde Denemarken aan de beurt te komen. Friesland behoorde inmiddels al tot het Frankische rijk, al vormde het de uiterste rand ervan, waar de kerstening slechts langzaam doordrong. De rooftochten van de Vikingen waren weinig anders dan een reactie op de Frankische agressie met soortgelijke middelen. Onder Frankische heerschappij werd Friesland daarvan ook een aantal malen het slachtoffer.

#### Het einde van de Vikingtijd

Na Karel de Grote ging het achteruit met het Frankische rijk, onder zijn kleinkinderen werd het zelfs naar Germaanse traditie in stukken verdeeld. De bewaking van de grensgebieden liep

terug, Vikingen vielen er regelmatig binnen. Sommige van hen wisten zelfs graafschappen in leen te krijgen om het land weer tegen andere Vikingen te beschermen. De Vikingen wisten het Frankische rijk te overleven. Aan hun tijd kwam echter een einde toen de Scandinavische vorsten de macht in hun eigen landen wilden centraliseren en ook inzagen hoe de organisatie van de christelijke kerk hen tot steun kon zijn.

De tentoonstelling geeft een beeld van de gemeenschappelijke aspecten van de Noordzeecultuur, vooral van de relatie tussen Friesland en de Vikingen. Wat daar nog van rest is bij vele opgravingen tevoorschijn gekomen. In de tentoonstelling zien we sieraden, werktuigen, huishoudelijke voorwerpen, wapens, maar ook ruilmiddelen, zowel munten die in het Karolingische rijk gangbaar waren als 'hakzilver', waarmee de Scandinaviërs werkten. Friezen en Vikingen op Friese bodem begroeven veelal hun rijkdommen om deze te beschermen. Het gereconstrueerde vikingschip staat opgesteld temidden van een groot aantal van deze schatten, die in de afgelopen eeuwen zijn opgegraven. Niet alleen de Scandinaviërs, ook de Friezen waren gerenommeerde scheepsbouwers. Van hun scheepstypen is echter tot op heden niets teruggevonden. In het in een Noorse grafheuvel gevonden Oseberg schip is een meubelstuk aangetroffen met een veel rechthoekiger schip met een ondiepe aangezette kiel met loefbijter dat ideaal lijkt voor de ondiepe Friese wateren.



De lakenproductie bracht Friesland welvaart; er was ook tijd voor

mogelijk een voorloper van de latere kogge. Maar hoe zo'n schip er uitgezien moet hebben blijft zonder archeologische vondsten in het duister gehuld. Dat een vikingschip zo'n nadrukkelijke plaats in de tentoonstelling krijgt is terecht. Dat er een Noordzeecultuur kon ontstaan is een gevolg van de ontdekking van de zee als internationale snelweg door de Vikingen, of ze nu uit Scandinavië kwamen, uit Friesland of uit andere delen van Europa. Hun rol zou in de latere middeleeuwen worden overgenomen door het Hanse verbond en nog weer later door Nederlandse zeevaarders, die de hele wereld in één handelsnetwerk trachtten te ontsluiten. De betekenis daarvan mag niet worden onderschat. Met de verspreiding van consumptieproducten begon ook de verspreiding van ideeën over de wereld.

Tjeerd Boersma

Onder de titel 'Friezen en Vikingen in het kustgebied van de Lage Landen. Wij Vikingen' (red. Marlies Stoter, Diana Spijkhout), is bij de tentoonstelling een catalogus verschenen. Uitgever: Waanders Uitgevers, Zwolle/Fries Museum, Leeuwarden. Prijs: 24,95 euro.

# Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar



## De Steur, een bijzondere klassieker

### Een boot voor zeilplezier en buitenleven

Hans de Boef was twaalf jaar toen de Steur in zijn leven kwam. Het was 1959 en het gezin De Boef bestond uit enthousiaste watersporters. Pa had van de striptekenaar Pieter Kuhn de 'Vrijheid' overgenomen, een gaffelgetuigde C-klasse. Kuhn had zich door dat jacht laten inspireren voor zijn strip in Het Parool over kapitein Rob, die met zijn zeiljacht 'Vrijheid' over de wereldzeeën zwierf en tal van avonturen beleefde. Ook Hans en zijn broer hadden een boot, een twaalfvoetsjol. Op een kwade dag ging Hans' broer, ondanks een verbod van zijn ouders, met een flinke wind de Westeinder plassen op en sloeg om. Bij een onhandige poging van een passerend jacht om de jol zijn zijn onfortuinlijke stuurman te redden, raakte de jol total-loss.

Pa streek de hand over het hart en zorgde voor een andere boot. Een goede kennis had een zeilboot die hij niet gebruikte en zo kwamen Hans de Boef en zijn broer in het bezit van een heel bijzonder jacht, de Steur, behorend tot de zg. 'Treubklasse'. Het is een open teakhouten jachtje, lengte 7.25 m, breedte 1.55 m en diepgang 1.00 m, met tuigage van oorspronkelijk 16 m2. De Steur is in 1918 door de Amsterdamse Scheepswerf 'Het Fort' van W. de Vries Lentsch gebouwd, als tweede boot in de serie. De romp heeft een bijzondere vorm, de Steur is een S-spant met lange overhangen en een lepelboeg. Het zeilteken is een horizontale streep onder het nummer, in dit geval 2.

#### Personele belasting

De 'Treubklasse' heette eigenlijk de 16 m2 kruiserklasse en dankt zijn bestaan aan een nieuwe belasting die per 1 januari 1920 werd ingesteld, de personele belasting op plezierjachten. Het bezit van een plezierjacht werd met 100 gulden per jaar belast, tenzij het om een roeiboort ging of een jachtje met een tuigage van maximaal 16 m2. Het was minister Wim Treub van Financiën die deze belasting in 1915 had voorgesteld en hoewel hij in 1918 was afgetreden bleef zijn naam eraan verbonden. Deze belasting leidde tot een aantal nieuwe klasseboten in Nederland met een tot 16 m2

beperkt zeilplan, waarvan de 16 m2-klasse en de Pampusklasse de bekendste zijn.

De invoering van deze nieuwe belasting in een periode dat het

economisch toch al niet voor de wind ging bleef niet zonder gevolgen. Veel eigenaren zetten hun boot te koop. Het was in deze periode dat een aantal ronde- en platbodemjachten naar Engeland verkocht werden, zoveel zelfs dat in Engeland wedstrijden met deze jachten gehouden werden. De aanvankelijk succesvolle werf die H.W. de Voogt in 1913 in Haarlem begonnen was, werd wegens teruglopende opdrachten op 20 januari 1921 geliquideerd.



De Steur, een Treubklasse of 16 m2 kruiserklasse, een rank en snel zeilend scheepje.

De 16 m2 kruiserklasse of Treubklasse was geen groot succes beschoren. Er zijn er slechts 11 van gebouwd. De constructie van een teakhouten S-spant bleek te kostbaar. Jachtjes als de 16 m2 en de Pampus kwamen dichterbij de buurt van veel portemonnees.

#### Een heerlijke zeiler

Terug naar de Steur. Het bleek een heerlijke zeilboot te zijn. De familie De Boef beschikte over ligplaatsen bij Kersken in Kudelstaart. Hans de Boef herinnert zich de nachtelijke zeiltochten, die hij veelvuldig op de Westeinder plassen maakte. 'Een olielamp in de mast en dan in alle rust de plas rond, heerlijk'. De zeileigenschappen van de Steur kwamen pas echt tot hun recht op wat meer open water. 'Op het IJsselmeer en ook op het Haringvliet/Hollands Diep heb je een iets langere golfslag dan op de plassen. Daar gaat-ie heerlijk door het water'. En snel, een



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 Wokum 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



Pampus of 16 m2 zijn volgens De Boef géén partij voor de lange en relatief smalle Treubklasse. De mooiste tochten waren die naar Friesland, over het IJsselmeer. 'Mijn vader had inmiddels een motorboot gekocht en voer in de buurt om een oogje in het zeil te houden. We gingen met z'n allen naar Friesland voor een lange vakantie. Toen mijn vader door zijn vakantie heen was, ging hij



S-spantromp, lange overhangen en lepelboeg.

doordeeweeks naar zijn werk. Wij bleven zeven weken in Friesland, zeilend over het Sneekermeer en de Goëngarijster poelen'.

#### Regelmatig onderhoud

De Boef heeft de Steur altijd zelf onderhouden. Toen hij de boot kreeg was er wat lekkage. Begin jaren '60 heeft hij het onderwaterschip van een laag kunststof voorzien. Midden jaren '80 heeft hij de eikenhouten kielbalk vervangen en het onderwaterschip opnieuw van kunststof voorzien. Toen de Steur in de familie kwam was de boot zwaar ondertuigd met

een torentuig en een boomfok. Hans Klammer van zeilmakerij Kersken in Kudelstaart maakte een nieuw tuigplan. De mast kreeg een diamantverstaging en voor de boomfok kwam een genua in de plaats, wat het zeiloppervlak op zo'n 18 m2 bracht. De Steur is toegelaten tot de VKSJ en ingedeeld in de Vintage Klasse.

Hans de Boef heeft de Steur inmiddels 60 jaar in bezit. Hij en zijn vrouw hebben ermee aan de Westeinder plassen gelegen, in Friesland en bij het Hollands Diep. Toen ze wat jonger waren overnachtten ze op de boot. De laatste jaren hebben ze de boot gestald in jachthavens waar ook plaats was voor hun camper. Inmiddels staat de Steur in een garage bij de woning van Hans en zijn echtgenote. Ze zien met heel veel plezier op hun zeilcarrière terug, maar vinden dat de tijd is aangebroken om er een punt achter te zetten. Nu zijn ze op zoek naar een nieuwe eigenaar die dit bijzondere varend erfgoed met evenveel liefde zal omringen. Het is een uitdaging voor de echte zeilliefhebber: het comfort op deze boot is beperkt, maar het zeilplezier is groot. In voor- en achteronder is voldoende plek voor slaapzakken, tassen met persoonlijke spullen en een of twee kratjes met pannen, borden, bestek en een kooktoestel. Onder de kuipent is het na een dag zeilen goed toeven – je ervaart er dat je echt buiten bent. De verkopers zijn niet uit op de hoofdprijs – belangstellenden kunnen zich melden op telefoonnummer 06 53 389802.

Tjeerd Boersma

### Tonijnbroodjes Boordrecept Kees van Aalst

Vandaag gaan we een lunch maken voor 2 personen. Mochten er meer blijven eten dan kunt u de boodschappen natuurlijk aanpassen.

#### We starten in de boordkastjes of met wat we thuis hebben

- 1 eetlepel citroensap
- 1 eetlepel mayonaise
- zout en versgemalen zwarte peper

#### Halen

- blikje tonijn op olie
- 2 ciabatta broodjes (of Turks brood)
- 2 lente uien, in plakjes
- 1 tomaat, ontveld en van zaden ontdaan, in blokjes
- 4 radijsjes, in plakjes
- 1/4 komkommer, lange reepjes, met schil
- 8 kleine sla blaadjes (hart van een krop sla)
- 1 theelepeltje gember, geschild en geraspt

#### Start

Doe de tonijn met olie in een schaal. Maak de vis fijn en voeg alle andere ingrediënten toe, behalve de broodjes, sla en komkommer reepjes. Voeg naar smaak zout, peper en extra citroensap toe. Vul de broodjes met sla, reepjes komkommer en de tonijnslade.

U heeft een klein afwasje te doen, maar smakelijk eten. Uit de kombuis van de 'Bestevaer'. Tot een volgende keer.







Tijdens springvloed op 8 januari jl. teisterde een zware storm Terschelling. Delen van het eiland liepen onder (foto Kadir van Lohuizen).

# Een 'wake up call' in het Scheepvaartmuseum

Het rijzende water – de strijd om droge voeten komt steeds dichterbij

## Over poolexploratie en -exploitatie en stijging zeeniveau

Ocean Drive, Miami, vrijdagavond. Het is het moment van de week voor ontspanning; we zien een foto met overvolle terrassen. Maar danst men hier niet op de vulkaan? Op de foto ernaast, in dezelfde stad genomen, zien we een straat onder water tijdens springtij. Twee mannen lijken de situatie te bespreken, de een met zijn voeten onder water, maar van zijn gesprekspartner zien we alleen het hoofd nog boven water komen. Op een derde foto zien we de skyline van Miami. Ieder nieuw gebouw lijkt weer net iets hoger dan zijn voorganger te zijn, maar wanneer we naar beneden kijken zien we dat al die high-risers op een stuk grond staan dat maar nauwelijks boven water uitkomt.

Terschelling, een stuk dichterbij. Iemand waadt door het water met op de achtergrond de inmiddels onbereikbare kampeerboerderij De Wierschuur. Het is de zware storm van 8 januari dit jaar – het was springtij. Delen van Terschelling liepen onder.

Aan de andere kant van de wereld zien we Tebike Nikoraa

(‘goudstrand’), een eiland van de Kiribatigroep in de Stille Oceaan. Maar van het goudstrand is niets meer te bekennen. Rondom het huisje op de foto zien we hooguit nog een paar meter grond met een reeds ingestort dijkje. Het water loopt het huisje al binnen. Hier is het lot van Atlantis al tot de voordeur genaderd. Naar verwachting is Kiribati het eerste land ter wereld dat als gevolg van de klimaatverandering onder de zeespiegel zal verdwijnen.

## ‘Water verbindt werelden’

‘Water verbindt werelden’ is een nieuw hoofdthema van de tentoonstellingen in het Amsterdamse Scheepvaartmuseum. De tentoonstellingen ‘nieuwe stijl’ moeten context geven aan de geëxposeerde objecten. Men wil verleden, heden en toekomst met elkaar verbinden. In de twee nieuwste tentoonstellingen, ‘De strijd om het ijs’ en ‘Rijzend water’, staat het gebied rond de Noordpool centraal. De bezoeker krijgt te zien hoe het pakijks eeuwenlang een onoverkomelijke grens vormde voor ontdekkingsreizigers op zoek naar nieuwe handelsroutes, maar ziet ook hoe onder invloed van de klimaatverandering die grens verdwijnt en het Noordpoolgebied wordt opengesteld voor exploitatie. ‘Arctic: new frontier’ is dan ook de titel van de foto- en filmreportage van de fotojournalist Kadir van Lohuizen en

zijn Russische collega Yuro Kozyrev, die de tentoonstelling over de eeuwenlange strijd om verder in het Noordpoolgebied door te dringen en de tentoonstelling over het stijgende zeeniveau als gevolg van klimaatverandering en smeltende ijskappen met elkaar verbindt.

In 2030 zal het ijs van de Noordpool gedurende de zomers verdwenen zijn. Gevolgen voor het zeeniveau heeft dat niet, wel voor de watertemperatuur. Het zeeijs kaatst het zonlicht terug, de donkere waterspiegel neemt dat juist op. Deze temperatuurstijging is al enkele decennia op gang. Gevolgen zijn er voor het ecosysteem – er verdwijnen soorten. Ook wordt op een verband met meer onbestendig weer gewezen. De smeltende ijskap van Groenland heeft wel gevolgen voor het zeeniveau. De schattingen lopen uiteen. Er werd veelal uitgegaan van een meter verhoging tegen het einde van de eeuw, maar er zijn ook meer alarmerende schattingen tot 2,5 meter.

## Foto- en filmreportage over gevolgen van stijgend water

De tentoonstelling ‘Rijzend water’ bestaat uit foto’s en film-/fotoprojecties die een pregnant beeld geven, niet zozeer van bovengenoemde toekomstverwachtingen, maar van concrete situaties waar de stijgende zeespiegel nu reeds een eind maakt aan traditionele leefwijzen. Van Lohuizen werkte in 2012 aan een project over migratie op de Panamese San Blas archipel, toen hij ermee geconfronteerd werd dat mensen vanwege de



Huisje op een van de Kiribati eilanden – de golfslag is heel dichtbij (foto Kadir van Lohuizen).

zeespiegelstijging van hun eilanden geëvacueerd zouden worden. Sindsdien heeft hij op een groot aantal plaatsen ter wereld de gevolgen van de zeewaterspiegelstijging in beeld gebracht. Dat doet hij op verschillende manieren. Hij toont documentaire beelden, vaak overzichten in vogelvlucht, waarin een probleem in beeld wordt gebracht, de smeltende ijskap, een stad waar het water reeds aan de randen naar binnen dringt. Soms laat hij ook de schoonheid van de interactie tussen land en water zien, bijvoorbeeld in de bodempatronen in Waddenzee en



De kuststrook van Bangla Desh loopt regelmatig onder. De bewoners leven in de modder (foto Kadir van Lohuizen).

Westerschelde. Maar ook toont hij hoe individuen getroffen worden door het stijgende water, zoals zij die voor hun voedsel afhankelijk zijn van een stukje land. We zien een vrouw op leeftijd op de Carteret eilanden in Papua-Nieuw Guinea. Ze staat in het water met een schepnet in haar hand, naast haar staat een teil. Ze oogst zaad van waterplanten om iets te eten te hebben.

Het rijzende water spaart arme noch rijke landen. De kust van Yorkshire in Engeland verwijnt met 20 meter per jaar in zee als gevolg van erosie. Van een rij huizen langs de kust zijn de tuinen reeds in zee verdwenen. Ook van de kustweg is vrijwel niets meer over – slechts een klein gedeelte steekt nog boven zee uit. De kustbewoners wacht evacuatie. Langs de Amerikaanse oostkust stijgt de zeespiegel meer dan driemaal zo snel als de gemiddelde stijging. De orkaan Sandy legde in 2012 Manhattan stil en veroorzaakte ook elders in New York grote schade. Het Nederlandse bedrijf Arcadis bouwt een dijk rond Manhattan die één meter waterstijging moet weerstaan. Voor hoe lang dat voldoende is weet niemand – de overige wijken van New York krijgen geen extra bescherming.

## Hele landen verdwijnen

Het opgeven van een regio en evacuatie naar hoger gelegen of beter beschermde gebieden kan een oplossing zijn. Maar zoals in het geval van de Kiribati eilandengroep zullen er ook hele landen in zee verdwijnen. Dat heeft ook volkenrechtelijke consequenties. Behalve met asielzoekers om politieke redenen of uit oorlogsgebieden kunnen we met klimaat-asielzoekers te maken krijgen. Hierbij kan het om enorme aantallen mensen gaan. De eilandengroep Kiribati, die onder de zeespiegel dreigt te verdwijnen, telt 110.000 inwoners. Wachten met maatregelen kan tot catastrofes leiden. Van Lohuizen noemt zijn project dan ook een ‘wake up call’.

In de foto- en filmreportage Arctic: New Frontier wordt de bezoeker geconfronteerd met de andere kant van de waterstijging, het toegankelijk wordende poolgebied. Een open Poolzee verkort veel internationale routes, wat grote besparingen met zich meebrengt. Het gebied is rijk aan olie, gas, metalen en mineralen. De natuurlanden in het poolgebied worden bedreigd, eskimo’s in



Het land is reeds onder water verdwenen (foto Kadir van Lohuizen).

de Amerikaanse en Canadese poolgebieden, nomaden in Siberië. Energiemaatschappijen eisen hun leefgebied op. Rusland lijkt het best voorbereid op exploitatie van het poolgebied. Het heeft er de langste kust, er zijn diepzeehavens, men beschikt over zestig moderne ijsbrekers en zelfs over een drijvende kerncentrale. En hoewel er internationale afspraken zijn over het beheer van het poolgebied, neigt Rusland ertoe de soevereiniteit over grote delen op te eisen. Er is zelfs een Russische vlag onder het Noordpoolijs geplaatst.



De smeltende ijskap van Groenland (foto Kadir van Lohuizen).

### Het poolgebied als witte vlek op de kaart

Hoe anders was de situatie toen Nederland een hoofdrol in de exploratie van het poolgebied speelde. Die geschiedenis wordt getoond in de tweede tentoonstelling, 'De strijd om het ijs'. Spanjaarden en Portugezen beschermden de door hen ontdekte handelsroute naar Zuidoost Azië over de Indische Oceaan. Volgens Nederlandse geografen zou dat lucratieve handelsgebied ook via een route ten noorden van Rusland en Siberië bereikbaar moeten zijn. De oudste kaarten op de tentoonstelling laten echter zien dat de kennis over het poolgebied minimaal was. Op een 15de eeuwse reconstructie van de klassieke kaart van Ptolemeus ontbreken de poolgebieden; op de latere kaart van Mercator zien we een magnetische rots, omgeven door vier eilanden op de Noordpool. Die magnetische rots zien we terug op het omslag van een atlas van Blaeu: op de rots zien we een god uit de klassieke mythologie, gezeten op een windzak die de noordenwind uitblaast. Pas de



poolkaart van Willem Barentsz uit 1598 zou meer duidelijkheid brengen, al had men nog geen idee van de uitgestrektheid van Siberië. Hoe weinig men aanvankelijk ook van het poolgebied wist, de

tentoonstelde kaarten zijn bijzondere voorbeelden van tekenwerk. Op de kaart van Gerard Mercator wordt gesproken van 1.20 meter lange pygmeëën die het gebied zouden bevolken, Jan Huygen van Linschoten was op zijn poolreis onder indruk gekomen van de vaardigheden van de nomaden, door hem als 'samojeden' aangeduid en voorzags zijn kaart met tekeningen en teksten over hen.

Hoe heroïsch hun reizen vaak verliepen, de Nederlandse zeevaarders waren hun tijd te ver vooruit. Hun zeilschepen waren niet opgewassen tegen het pakijns van de poolwateren – de zeeweg naar Indië bleef voor het gesloten. Pas de Fins-Zweedse ontdekkingsreiziger Adolf Erik Nordenskiöld zou in 1878 met een stoomschip als eerste de zg. 'noordoostelijke doorvaart' volbrengen. Wat de Nederlanders wel ontdekten was de rijkdom aan walvissen in het noorden. Het uitgekookte spek van de walvissen, traan, diende als lampolie en werd ook gebruikt voor de productie van zeep en kaarsen. Tot 1800, toen de zee voor een belangrijk deel was leeggevestigd, was de walvisvangst een peiler onder onze economie. Op een schilderij van



o8omslagtekening van Arctica van Joan Blaeu  
De omslagtekening van Arctica van Joan Blaeu met fantasievoorstellingen van de Noordpool.



Op deze reconstructie van de wereldkaart van Ptolemeus uit de oudheid zijn de polen weggelaten.

Johannes de Blauw uit 1762 zien we Nederlandse walvisvaarders langs de grens van het pakijns.

### Schilder en fotografen brengen 19de eeuwse poolreizen dichtbij

Onder invloed van het opkomende nationalisme in de 19de eeuw – de term 'gouden eeuw' kwam toen pas in zwang – kwam er weer aandacht voor de heroïsche prestaties uit het verleden. Het gedicht van Hendrik Tollens 'De overwintering der Hollanders op Nova Zembla' werd zeer populair. Men verlangde terug naar de tijden van weleer en er kwamen stemmen op om Nederland ook deel te laten nemen aan het opgekomen internationale poolonderzoek. Een comité wist geld voor een klein dubbelwandig zeilschip, de Willem Barents bijeen te brengen dat tussen 1878 en 1884 zeven poolreizen maakte. In 1882-1883 werd, nu ook met enige overheidssteun, het stoomschip Varna gehuurd voor onderzoek op het gebied van meteorologie en aardmagnetisme in het kader van het Internationaal Pooljaar. Op de foto's van die reis zien we dat de expeditie zich ook met de promotie van Nederlands historische rol bezighield. Eeuwen na de vroege Nederlandse ontdekkingsreizen in het poolgebied werden nu meegebrachte gedenksteden aan de helden van die periode gewijd. De Varna raakte vast in het ijs en zinkte als gevolg van de schade – de bemanning zorgde voor eigentijdse heroïek met een wekenlange voettocht over het ijs naar de Russische kust.

Het bijzondere van deze reizen is dat ze werden vastgelegd in foto's, schetsen en schilderijen, die nu in het Scheepvaartmuseum te zien zijn. Op de Willem Barents reisde de Engelse fotograaf William Grant mee, maar ook een beeldend kunstenaar, Louis Apol. Louis Apol maakte heel veel schetsen, waarvan hij er een aantal naderhand in schilderijen uitwerkte. Hij bleef tot zijn dood toe gebiologeerd door de vier maanden die hij in het poolgebied doorbracht. In 1896 werd onder zijn leiding een panoramaschilderij van Nova Zembla gemaakt, dat tot 1901 in het

Panoramagebouw in Amsterdam te zien zou blijven. Aantal bezoekers in de eerste zes weken: 20.000! Het panorama is helaas verloren gegaan, maar in het Scheepvaartmuseum zien we een groot schilderij van Apol uit 1898 met een soort samenvatting van het panorama. Heel bijzonder zijn tenslotte de tekeningen die de Durgerdamse visser Gerrit Westerneng tijdens enkele reizen van de Willem Barents maakte. Hij was aangemonsterd als



Op deze kaart is nog veel onbekend gebied weggelaten. Tekeningen van schepen, zeehonden, walvissen en andere zeedieren vullen de leegte.

matroos maar tekende onderweg een groot aantal zeedieren en vogels. Na zijn reizen bleef hij zijn werk nog jarenlang uitwerken. Het poolonderzoek uit deze periode is thans vergeten, maar de vele foto's, tekeningen en schilderijen brengen de 19de eeuwse poolreizen wel heel erg dichtbij.

Tjeerd Boersma

De Emma – blij met de aandacht die ze bij de restauratie krijgt.

Hoe in beton verpakt purschuim en gedelamineerd staal werden aangepakt

## Twee jaar werken aan de Emma

In Scherp Gesneden van december 2017 stond het eerste verslag van de restauratie van onze Emma. We zijn nu twee jaar verder



Verrassingen die tevoorschijn kwamen bij het strippen van het onderwaterschip.

en hebben een ontelbaar aantal klusjes gedaan. In totaal hebben we nu zo'n 735 uur gewerkt aan haar, ja, we houden het bij. We zijn er helaas nog niet! We wisten dat er veel te doen was, maar helaas zijn er nog een aantal onverwachte problemen bij gekomen. Een aantal van de grootste opstakels zal ik hier uitlichten, het volledige verhaal staat op onze website: [www.sailingyachtemma.com](http://www.sailingyachtemma.com). We kochten de Emma, een gekonken s-spant, in 2016. Tot nu toe is er heel veel gebeurd. De boot is nu helemaal leeg. Alle ballast is er uit, de motor is verwijderd en ook het purschuim uit de kiel is weg. We leren de boot steeds beter kennen. Achterin de kiel, onder de aandrijflijn zat purschuim, afgedekt met een laagje beton. Dit vertelt ons dat de boot wat drijfvermogen mist voor de huidige gewichtsverdeling. Om gewicht te besparen en toch het water uit de kiel te houden is de kiel niet gevuld is met beton, maar met pur. Helaas hield dit niet het vocht tegen, maar hield het juist vast. Het purschuim zat volgezogen met diesel, olie, accuzuur en water. Dit heeft er voor gezorgd dat we in de nieuwe indeling de watertank (400 liter) naar de punt verplaatsen, de dieseltank in de kiel zetten (200 liter) en de motor van 250 kilo gewoon op zijn plek kan blijven staan. Zo komen we door het opknappen achter allerlei karaktertrekjes van Emma.



De Emma leeggehaald.

### De kuip

Het dek was er onder de kuiprand er een stuk slechter aan toe dan verwacht, hier moest een flink stuk vervangen worden. Ik wilde zo



Vóór de kuip en achterdekre restauratie.

min mogelijk weg halen en dat maakte de vorm van het nieuwe plaatdeel wat lastiger. Na flink passen, meten, mallen maken en bijslijpen was ik tevreden met de pasvorm en is het geheel er in gelast. Vervolgens is de bakboord bakskist dichtgemaakt. Hieronder moet een kooi komen. Toen was het tijd om een plan te maken voor de rest van de kuip. De kuipvloer gaat opgedeeld worden in twee luiken, deze worden wel vastgezet maar kunnen voor onderhoud weggenomen worden. Deze luiken komen op RVS 40x40 mm U-profielen te liggen die ook als afwatergoten fungeren. Aan stuurboord komt een ruime bakskist met aluminium deksel in plaats van een kooi. In het achterdek is ook een luik gemaakt voor makkelijke toegang voor onderhoud en voor opslag van dingen die niet vaak nodig zijn.



Achterdek met nieuw stuk kuiprand en

Ik ben erg tevreden met de kuiprand, het is altijd lastig om alles aan twee kanten precies hetzelfde te doen en bij de rand zie je alles ook nog eens in één oogopslag. Het plaatdeel dat dwars achterop staat heb ik met mijn nieuwe plasma snijder op maat gesneden. Eerst drie keer meten om zeker te zijn dat alles symmetrisch is natuurlijk. Het lastige bij de montage van de nieuwe vloerluiken was dat de vloer waterpas moet zijn (althans zo goed mogelijk) wanneer de boot in het water ligt – op de wal ligt de Emma wat achterover. Ik ben er van uit gegaan dat de oude vloer goed was; op basis hiervan ben ik gaan meten. Alle rvs watergoten zitten er nu



in en ik heb ook meteen de hennegatskoker geplaatst. Ook de toegang tot de bakskist is klaar. Deze is ook opgebouwd uit rvs U-profielen waar een aluminium luik op komt te rusten. Het is niet helemaal haaks zoals ik het zou willen, maar op het oog valt dat gelukkig niet op. In de kuiprand zit aan beide kanten een slechte reparatie waar vroeger vermoedelijk de waterafvoer zat. Bij het slijpen kom ik 'wat' plamuur tegen, een 10 tot 20 mm dikke



Vorbereiding nieuwe kuipvloer.



Kuip met nieuwe luiken en kuiprand.

laag ijzerplamuur op het bankje om ervoor te zorgen dat het water de juiste kant op gaat. Na een dag blikken en vloeken is één van de twee bankjes weer vrij van plamuur. Ik wil dat de afwatering er uitziet alsof die altijd zo heeft gezeten, dus het hoekprofiel moet netjes onderbroken worden en de doorvoer moet subtiel zijn. De aluminium luiken voor de kuip heb ik laten maken. Ik kan (nog) geen aluminium lassen. Wel heb ik mallen en tekeningen voor de luiken gemaakt en ze passen perfect.

### Nieuwe mastfundatie

Binnenin de boot is ook nog genoeg te doen. De oude mastfundatie was erg lomp uitgevoerd, dat moet anders. Een paal van 300 mm diameter is gewoon niet nodig. Vóór het slopen plaatste ik een tijdelijke fundatie, een ladder uit het oud-ijzer voldoet perfect. Deze is naast de oude paal gelast om ervoor te zorgen dat alles zijn vorm houdt. De paal verwijderen was een project op zich. De paal is zo'n 60 kilo zwaar – gelukkig kon hij door het gat in de punt er uit. De basis waar de paal op rust ligt onder een hoek precies haaks op de mast. Hierdoor vermoed ik dat Emma ooit een doorgestoken mast had. De oude paal was waarschijnlijk zo groot,



De mastfundatie is verwijderd. Tijdelijk is een oude trap geplaatst om het verband in de romp te houden.

niet omdat dat berekend was, maar puur omdat het gat van de mast dicht moest in het dak en de vloerplanken.

De nieuwe paal wordt 60x5 mm rond en dit zal enorm veel ruimte schelen in het interieur. De nieuwe basis waar de paal op komt te rusten is onder dezelfde hoek gehouden om mogelijk weer terug naar origineel te gaan. Hierbij is meteen een deel van een schot vervangen.



De nieuwe mastfundatie wordt voorbereid.



De nieuwe situatie: veel meer ruimte.

### Staal met een produktiefout

De romp, wat een nachtmerrie. In een groot deel in het vlak dat aanvankelijk helemaal goed leek, bleek een produktiefout te zitten. Het staal was aan het delamineren. De plaat moet dus volledig vervangen worden. Gelukkig zit er weinig kromming in de plaat, het zou dus vrij simpel zijn de nieuwe plaat in vorm te krijgen. Het nadeel is dat hij zit ingeklemd tussen de spanten en de platen eronder en erboven. De joggels van de andere platen vallen over de te vervangen plaat. Op de een of andere manier moet die plaat er toch echt tussenuit! Het makkelijkste lijkt het om delen van de spanten los te halen en de plaat naar de binnenkant toe te verwijderen. Het probleem hierbij is dat er een heel stuk stijfheid uit de romp verwijderd zal zijn waardoor de boot zou kunnen vervormen.

Het is een lastige operatie. Het plan is om het stuk in twee delen, ieder van een meter lang, te vervangen. Op deze manier worden maximaal 3 spanten achter elkaar onderbroken. Daarnaast worden de spanten die onderbroken worden gestut met een soort veiligheidskooi van oud ijzer. Enfin.. Tijd om te beginnen! Met de plasmasnijder heb ik eerst alle klinknagelkoppen weggesneden, om vervolgens alle restanten van de klinken er uit te slaan met een biknagel die gepromoveerd is tot drevel. Niet dat we score bij houden, maar in dit stuk plaat zaten 232 klinken. Op een gegeven moment zijn je armen best moe van het hameren. Hierna zijn ook de spanten los gesneden met de plasmasnijder. Met wat klappen komt de eerste helft van de plaat los van de randen, YES! De romp lijkt verder geen krimp te geven en houdt haar vorm goed.

### De vervanging van het slechte plaatwerk

Het nieuwe deel is geslepen uit een nieuw stuk staal. Doordat ik de gejoggelde randen aan de platen heb laten zitten, hoeft de vorm niet tot op de millimeter nauwkeurig. Dit is ook een van de



Gedelamineerd plaatwerk.

redenen dat de joggel niet verwijderd is. Het is natuurlijk ook een stukje karakter en historie in het schip. Het nieuwe deel is op de plaats geklemd met behulp van de oude spanten. Vervolgens heb ik van buitenaf de oude klinkgaten dichtgelast met een soort puntlassen aan de nieuwe plaat vast. O hja! Voorafgaand hieraan heb ik alle randen helemaal schoon geslepen en in de menie gezet. Dit brandt weg op de plekken waar gelast wordt, maar hopelijk zorgt het voor wat bescherming van het staal en voorkomt het rottigheid. Om de joggel en de plaat aan elkaar vast de lassen moesten de platen supergoed op elkaar geklemd worden. Kieren konden we niet hebben natuurlijk! Door steeds een klem op de nieuwe plaat vast te lassen en die goed aan te draaien, krijg je de delen stijf op elkaar. Dit proces herhaal je vervolgens iedere paar centimeter langs



Het oude plaatwerk verwijderd.

de rand en dan las je weer een paar gaten vol. Die klem is langs één rand van de halve plaat zo'n 40 keer opnieuw vast gezet en aangedraaid. De blaren stonden op mijn handen aan het eind van de dag. Maar de plaat zit er strak in! Het tweede deel van de plaat was vervolgens een stukje minder spannend. Eerst maar weer het



De montage van nieuw plaatwerk.

oude deel er uit. Klinken weg slijpen, hameren, plaat los, de randen schoonmaken en in de menie zetten. Daarna het nieuwe deel op maat maken en het spel met klemmen en lassen kon weer beginnen. Aan de binnenkant is een aantal nieuwe delen spant gemaakt en geplaatst. De oude spanten waren te dun geworden door rottigheid tussen het spant en de huidplaten. De waterpomp zat aan de bakboordzijde op een spant gemonteerd wat voor extra rottigheid gezorgd heeft. De laatste uitdaging was een vervelende deuk in het vlak doordat de boot voor onze tijd verkeerd opgebokt is geweest. Gelukkig hebben we die er tijdens het vervangen van het staal bijna helemaal uit kunnen krijgen. En dan nu... Wat een klus was dit, we zijn blij dat dit project achter de rug is! Waar we helaas achter zijn gekomen is dat het deel aansluitend achter deze plaat óók hetzelfde probleem heeft. We mogen het grapje dus nog een keer doen binnenkort.

### Wat te doen met de motor?

De motor is nogal een ding voor ons. EMMA heeft een Yanmar motor uit 1979. De motor werkt nog, maar is niet in heel goede staat. Straks kunnen we te maken krijgen met emissie-eisen voor



Het verwijderen van de Yanmar.

pleziervaart. Wat moeten we dan? Een nieuwe motor er in zou heel leuk zijn, maar hoe lang mogen we nog op diesel varen, en willen we dat zelf nog wel? Ombouw naar elektrische aandrijving is nog te duur voor ons op dit moment. En zou die betrouwbaar zijn en is het haalbaar om daarmee de wereld rond te varen? Voor nu maken we dus de oude motor weer in orde, maar bereiden we de motorruimte voor op eventuele ombouw.



Delen van de motorfundatie zijn verwijderd

nodig hebben weggehaald. Alleen de oude langsdragers, waar de motor op stond, zijn nog de originele.

Hopelijk kunnen we bij de volgende update van Emma in dit mooie blaadje jullie vertellen dat ze drijft! Er is nog veel meer



De originele langsdragers.

gebeurt afgelopen tijd, dit is terug te vinden op onze website. We zijn nog steeds op zoek naar historie van de Emma dus als u daar wat van weet, laat het ons alsjeblieft weten via mail, de website of onderstaand telefoonnummer.

Sjoerd Bleeker (en Wendy)  
sjoerd@bleekermaritiem.nl  
www.sailingyachtemma.com  
062 878 2960

Privé-collectie eenmalig in museum Bredius

# 'In de ban van de zee'

tentoonstelling bijzondere 17de eeuwse zeeschilderijen

Vrijwel ieder van ons zal zich wel eens door een 17de eeuwse schilderij met een zee- of riviergezicht hebben laten imponeren. Wat we ons daarbij niet onmiddellijk realiseren is dat we getuige zijn van een radicale omwenteling in de schilderkunst, die zijn weerga in de geschiedenis nauwelijks kent. Gedurende de middeleeuwen kwam het voor dat de allerrijksten zich door een kunstschilder lieten portretteren, maar de belangrijkste opdrachtgever van beeldende kunstenaars was de (katholieke) kerk, die altijd behoefte had aan kerkelijke decoraties. Met de hervorming verdween de kerk als belangrijke opdrachtgever uit de Noordelijke Nederlanden, maar kwam als gevolg van de spectaculaire economische bloei van de 17de eeuw een totaal nieuwe kunstmarkt tot stand. Hierbij ontstonden tal van nieuwe genres in de schilderkunst. Eén daarvan vormden de zee- en riviergezichten. Onder de titel 'In de ban van de zee' is hiervan van 10 december tot 1 maart in Museum Bredius, Lange Vijverberg 14 in Den Haag, een groot aantal bijzondere voorbeelden te zien.

'In de ban van de zee' is een unieke tentoonstelling. Tijdens deze expositie worden zevenentwintig zee- en rivierschilderijen van negenentwintig 17de eeuwse schilders uit de privé collectie van Anthony Inder Rieden getoond. Inder Rieden groeide op bij het strand en de zee bij Haarlem, maar woont in London. Zijn collectie bevindt zich in zijn huis en is daar niet toegankelijk voor publiek. Zijn collectie heeft Engeland nog nooit verlaten en zal hierna ook niet meer aan het publiek worden getoond. De tentoonstelling in Den Haag vormt de enige gelegenheid om dit werk te zien. Het is een prachtige collectie, een van de grootste ter wereld, die tegelijkertijd een totaaloverzicht geeft van de ontwikkeling van de 17de eeuwse zeeschilderkunst

De tentoonstelling vormt het sluitstuk van 14 jaar wetenschappelijk onderzoek naar deze schilderijen dat door de kunsthistorica Gerlinde de Beer is uitgevoerd. Haar onderzoek heeft geresulteerd in een zeer uitvoerige (meer dan 1000 pagina's) en kostbare catalogus (ongeveer 150 euro) van de collectie – vier delen in cassette. Speciaal voor deze tentoonstelling is echter ook een gratis publieksfolder gemaakt.

### Nieuwe genres trokken nieuw publiek

Met de spectaculaire welvaarts-groei in het 17de eeuwse Nederland kwam een klasse van zeer rijke kooplieden op. Tegelijkertijd kwam een trend op om het eigen interieur met schilderijen te decoreren. Parallel hieraan kwamen ook allerlei nieuwe genres in de schilderkunst op, naast o.a. stillevens en landschapsschilderijen ook rivier- en zeegezichten. De allerrijksten lieten zich portretteren en lieten, wanneer ze schepen in de vaart hadden, die soms ook portretteren. Maar ook notarissen, dominees, advocaten, kleinere kooplieden, schoolmeesters, middenstanders en ambachtslieden konden zich wel een schilderij veroorloven, al waren de grote meesters niet voor iedereen weggelegd. Schilders werkten in nieuwe technieken (o.a. 'nat-in-nat' schilderen) waardoor ze sneller konden werken en maakten ook schilderijen op kleiner formaat, zodat hun werk voor meer mensen betaalbaar werd. Sommige schilders hielden er ateliers op na, waarbij zij zelf alleen de schilderijen ontwierpen of alleen de belangrijkste delen schilderden en de rest vooral aan leerlingen overlieten.

Dat de zeeschilderkunst zich als een belangrijk genre ontwikkelde had er zeker mee te maken dat de handelsvaart een van de belangrijkste aanjagers van de Nederlandse economie werd. Maar er waren meer redenen. Zeelieden en vissers vormden de ruggengraat van de opstand tegen Spanje. Bij het begin van de opstand namen de Veerse vissers hun eigen haven in en schonken deze aan Willem van Oranje. In de moeilijke beginjaren van de opstand zorgden vissers in Nederland voor het dagelijks voedsel.

### Rondleiding voor VKSJ-leden en donateurs

Speciaal voor leden en donateurs van de VKSJ is er op zaterdag 15 februari om 13.00 uur in Museum Bredius een rondleiding over de tentoonstelling 'In de ban van de zee'. Melden bij: [secretaris@vksj.nl](mailto:secretaris@vksj.nl). Weest er op tijd bij - de zalen in het museum zijn niet zo groot en het maximum aantal deelnemers is 15.

Het museum Bredius is gevestigd in een 18de eeuwse herenhuys aan de Hofvijver in het centrum van Den Haag. Behalve de tentoonstelling 'In de ban van de zee' is er de collectie van de kunsthistoricus en -verzamelaar Abraham Bredius (1855-1946) te zien: schilderijen, kunstnijverheid en meubelen. Het museum is gevestigd op Lange Vijverberg 14, Den Haag, openingstijden dinsdag t/m zondag 11-17 uur.

## Hendrick Cornelisz Vroom



Hendrick Vroom, *Een ontschepping bij de kust van Dover, omstreeks 1615.*

Gerlinde de Beer plaatst in de collectiecatalogus Inder Riedens collectie binnen het geheel van de zeeschilderkunst in Nederland. Hendrick Cornelisz Vroom (1566-1640) geldt met zijn ruimtelijke weergave van zee en aangrenzende landschap en het realisme waarmee hij schepen weergaf als de 'vader' van dit nieuwe genre van de schilderkunst. Zijn schilderijen zijn als documentaires met een daarvoor onbekend realisme, bijvoorbeeld het geëxposeerde 'Een ontschepping bij de kust van Dover' uit 1615. Met zijn kleurige vlaggen en, als

dramatisch accent, het saluutschot aan stuurboord, waarbij de boeg zich aftekent tegen het rood, geel en blauw van het vuur en de rook van de explosie, trekt het de onmiddellijke aandacht van de toeschouwer. Let hier op de details. We kijken diagonaal tegen het schip aan, waardoor we een goed overzicht over het dek krijgen en de open geschutpoorten daaronder zich duidelijk aftekenen. We zien vrijwel de gehele bemanning aan dek, met iemand in het kraaiennest, iemand die in het want naar boven klimt en ook iemand bij de ra boven het voorzeil; er wordt een manoeuvre voorbereid. Het saluutschot is mogelijk bedoeld voor twee mannen in het jacht, gezien hun kleding mannen van enig aanzien.

## Cornelis Verbeeck

Cornelis Verbeeck, *Het strand bij Petten met de Hondsbosche zeewering, 1623.*

Cornelis Verbeeck (1585/91- na 1637) werkte in een kleurige, illustratieve stijl, vaak in kleine formaten om zijn werk voor een grote groep klanten betaalbaar te houden. Hij voegde nieuwe elementen aan het genre van de zeeschilderkunst toe en integreerde zee- en kustlandschappen. Zee en kust vormen bij hem vaak een tegenstelling, die aan beide kanten gevaren met zich meebrengt. We zien schepen in verre streken, gevaarlijk dicht bij rotspartijen, maar op 'Het strand bij Petten met de



Hondsbosche zeewering' uit 1625 richtte hij zich echter op gevaren dichtbij. Generaties bestuurders, van Karel V tot Willem III, zochten naar oplossingen voor de steeds smaller wordende duinenstrook bij Petten. Verbeeck brengt de paalwering die de duinen moest beschermen vanuit het Noordoosten prominent in beeld. Het is vloed en we zien hoe dicht het water het dorp nadert. De strijd tegen de zee behoort echter net zo goed tot het dagelijks leven als de visserij en de visverkoop. Hier geen allesomvattend

beeld zoals we zojuist bij Vroom zagen, maar een panorama van het dagelijks leven: de paalwering, een paar mensen die met onderhoud daarvan bezig zijn, op de voorgrond rechts een portret van een visserspink, links vissers die hun vis aan klanten verkopen, één visser hurkt en pakt een vis voor hen op.

## Jan Porcellis



Jan Porcellis, *Eenmasters op de Zuiderzee, 1624-'25.*

Voor ons bootjesliefhebbers is het werk van Jan Porcellis (1583-1631) interessant. Hij had zelf een zeiljacht. Porcellis had vooral interesse in kustwateren, waar kleine schepen tot het dagelijkse beeld behoorden. Zo'n bescheiden motief was voor hem een middel om tot een allesomvattende uitbeelding van de natuur te komen. Hij perfectioneerde de meteorologische weergave van wolken en de invloed van het weer op het wateroppervlak. Porcellis 'Eenmasters op de Zuiderzee' (1624-'25) toont

vier eenmasters op verschillende afstanden en wat schepen verder in de verte. Aan de horizon twee dunne stroken land die door de heldere lucht een blauwachtig waas krijgen. Porcellis dacht lang na over zijn composities en ook voor ons duurt het even om in het schilderij door te dringen. De diagonale koerslijnen van de schepen geven de vorm van het water aan en met de relatief korte golflengte en de opening in de kustlijn naar de Noordzee op de achtergrond is de Zuiderzee herkenbaar. Achter de visserspink dichtbij domineert een grijze tint de koude en vochtige lucht die de Zuiderzee een zilverachtige tint geeft. Bij het onderzoek naar de Inter Rieden-collectie zijn alle werken ook door de meteoroloog Franz Ossing geanalyseerd. Hij constateerde dat Porcellis de dynamiek van een lage druksysteem met fotografische precisie kon weergeven.

## Jan van Goyen

Jan van Goyen, *Een vissersboot op open zee, 1640.*

Jan van Goyen (1596-1656) was vooral een landschapsschilder, maar had veel invloed op de ontwikkeling van de zeeschilderkunst. Hij ging verder in de trant van Porcellis: vereenvoudigde vormen van schepen, veel aandacht voor dieptewerking en atmosferische kwaliteiten en intensieve kleur- en lichteffecten. Hoewel op zijn zeeschilderijen de kust altijd in de buurt is, vormt 'Een vissersboot op open zee' uit 1640 een uitzondering – de kust beperkt zich tot een dun strookje aan de horizon.



We zien vooral lucht en zee. Bij een bewolkte lucht bewegen stapelwolken zich in de richting van het land. Links valt een bleek licht door de bewolking en het water weerspiegelt de wolkenlucht in verschillende tinten grijs. Het vissersbootje links op de voorgrond, dat bij Porcellis een secundair motief zou zijn – het ging hem om de natuur – krijgt bij Van Goyen door de vorm en

de kleur meer aandacht. De palen die naast het bootje uit het water steken suggereren de kust dichtbij; van Goyen was dan ook een landschapsschilder. De randen van deze motieven worden echter vervaagd door de vochtige lucht; ook Van Goyen plaatste meteorologische boven maritieme aspecten. Diepte krijgt het schilderij door de driemaster aan de horizon. Zo kreeg alles zijn plaats, vrachtschepen op zee, vissersschepen langs de kust.

## Simon de Vlieger

*Simon de Vlieger, Een kalme zee met schepen in de geulen, omstreeks 1650.*

Simon de Vlieger (1601-1653) beheerste het complete repertoire van de zeeschilderkunst: taferelen op de binnenwateren, op het strand en langs de kust, stormen op zee, schipbreuken en zeeslagen. Hij trachtte tot een synthese van de zeeschilderkunst vóór hem te komen: het illustratieve werk van Hendrick Vroom en Porcellis' atmosferische aanpak met veel monochrome tinten. Schepen waren volgens hem de moeite waard om goed gerepresenteerd te worden. Bij hem veel aandacht voor een goede compositie – de ordening van schepen en navigatietekens is bij hem een middel om de blik van de kijker door het schilderij te leiden. Een goed voorbeeld hiervan is 'Een kalme zee met schepen in de geulen' van omstreeks 1650. Er is nauwelijks wind, zeilen en vlaggen hangen slap. Op de rechterhelft zien we drie schepen. Ze liggen in een halve cirkel zodat het midden van het water open blijft, maar vormen ook een diagonaal naar de horizon, wat de blik in die richting trekt. Twee van de schepen liggen voor anker, een met de zeilen nog tegengebrast. Dat schip, dat zojuist een saluutschot lost, gaat gedeeltelijk schuil achter een schip op de voorgrond, een binnenschip. Het binnenschip weerspiegelt in het water met bruine en rode tinten waardoor het veel groter lijkt dan het schip in het midden. Hier krijgen we een echt scheepsportret te zien en kunnen we ook goed over het dek kijken. We zien enkele mannen in luxueuze kleding, mogelijk gaat het om de in- of ontscheping van officieren, wat dit rustige taferel met verre reizen associeert. Een zandbank, geflankeerd door boeien, vormt een tweede diagonaal naar de horizon. Aan de linkerkant vaart een kleine eenmaster met twee mannen uit, de donkere tinten geven tegenwicht aan de compositie rechts. De cumuluswolken ondersteunen de diagonalen naar de horizon, die in geel en roze licht baadt. Naar de voorgrond toe gaat de hemel over in een donkerder wordend lapis lazuli. Hier is inderdaad de balans tussen Vrooms realisme en Porcellis' atmosferische aanpak bereikt.



## Ludolf Backhuysen

*Ludolf Backhuysen, Een strandscene, omstreeks 1665.*

Bij Ludolf Backhuysen (1613-1708) gaat het vooral om dramatiek. Dramatiek in de kleurweergave en de licht- donker contrasten, maar ook in de compositie en in de afbeeldingen. In 'Een strandscene' (omstreeks 1665) zien we slechts een smalle strook strand – het is hoog water – met twee visserspinken. Eén is er al op zijn ligplaats op het strand aangeland, de ander koerst nog door de branding op het strand af. De eerste pink moet nog verder op het strand worden getrokken. Daarvoor liggen een paar rollen gereed, maar op korte afstand zien we ook een grondzee het strand naderen. De situatie wordt versterkt door toevoeging van

een verhalend element. Een elegant geklede toeschouwer, die we op de rug zien, wordt door een man en een vrouw, waarschijnlijk vissers, met armgebaren op de situatie gewezen. Er valt licht op het zeil, dat haastig naar beneden wordt gehaald, en op een deel van de romp van de pink. Het blauw van het dek en de hut harmonieert met het blauw van de wapperende jas van de toeschouwer en de lucht met donkergrijze en witte wolken, die bijna een fysieke vorm aannemen, maakt dit dramatische theater compleet.

## Abraham Storck



*Abraham Storck, De haven van Amsterdam, na de 'Glorious Revolution', 1689.*

Een van de laatste belangrijke 17de eeuwse zeeschilders was Abraham Storck. Hij beheerste het complete repertoire van de maritieme schilderkunst, waaronder ook de grote maritieme historische werken, die vaak in opdracht werden gemaakt. Een voorbeeld van zo'n schilderij is 'De haven van Amsterdam, na de 'Glorious Revolution' (1689). We zien een panorama van de Amsterdamse haven met een groot oorlogsschip als middelpunt en het open havenfront diagonaal op de achtergrond. In deze richting is het IJ op zijn breedst en langst geschilderd. In de lucht wisselen een achttal lichte en donkere zones elkaar af, een dynamisch effect dat de vele schepen nadruk geeft en allerlei details goed zichtbaar maakt. De schepen zijn afgebeeld langs twee diagonale assen die het IJ-panorama markeren en ook het oorlogsschip in het midden, dat iets gedraaid is waardoor we het ook langs de bakboordzijde zien. We zien een grote variatie aan schepen, een zeer luxueus jacht, prachtig geportretteerd, en onder andere vrachtschepen voor zee- en binnenvaart, vissersschepen, een walvisvaarder en op de voorgrond een Waterlandse melkschuit. De spiegel van het oorlogsschip toont onder andere de wapens van Amsterdam en Holland en het beeld van een vorst, die door Gerlinde de Beer als stadhouder Willem III, inmiddels ook Koning van Engeland, herkend is. Tussen de vele schepen door zien we belangrijke locaties in de stad, de admiraliteit, de gebouwen van de VOC, vele kerken met in de as langs het oorlogsschip de ronde Lutherse kerk aan de Singel. Na de overwinning op zijn katholieke schoonvader James II, de 'Glorious Revolution', wordt Willem III als leider van protestants Europa gezien. In dit schilderij wordt de belangrijke rol van Amsterdam hierbij benadrukt. De vele verschillende schepen laten zien hoe goed Amsterdam voor zichzelf kan zorgen, inclusief de dagelijkse aanvoer van verse melk. Het geportretteerde jacht vervoert waarschijnlijk belangrijke Amsterdammers naar het oorlogsschip.

Afgezien van al deze betekenissen en verwijzingen zien we gewoon een geweldig levendig schilderij met een bijzonder panorama van Amsterdam met de alledaagse drukte van het 17de eeuwse IJ, waar jachten en beroepsvaart door elkaar heen ankeren, roeien en zeilen. Dat we dat allemaal zo mooi naast elkaar kunnen zien zonder dat het een overzichtelijk geheel wordt, toont Storcks compositorische meesterschap.

*Tjeerd Boersma*

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

## Met de 'Windroos' in Zuid-Denemarken

Op 24 juli maken we de oversteek van het Duitse eiland Rügen naar het Deense eiland Møn. Eerst varen we zo'n twee uur over het binnenwater van Rügen, totdat we bij de noordkust van Hiddensee op open zee komen. Vanaf de uitertop boven Rügen tot aan de haveningang van Klintholm is een afstand van 33 zeemijl. Het is een stralende dag, vrijwel geen wind, dus varen we op de motor met een koers van 310° gestaag door. Al op het binnenwater van Rügen was het ons opgevallen dat er veel algen en wier in het



De zuidkust van Møn met krijtrotsen aan de oosrkant.

water dreef. Gek genoeg is hier ook op open zee overal veel algen in het water. Meestal als kleine vlokjes, maar op sommige plaatsen aaneengeklonterd tot hele velden. Op zout water verwacht je dat niet zo.

Als we om half vier de haven van Klintholm binnenvaren, is er geen box meer vrij. We gaan langs bij een Nederlandse stalen boot, ongeveer even lang als de onze, maar anderhalf keer zo breed. Het is hier echt een doorgangshaven. Op bijna elke boot wappert wel een Deense gastenvlag in het stuurboordwant. Het dorpje aan de haven is geen echt dorpje, het zijn allemaal vakantie wonin-kjes, piepklein en veelal zonder enige privacy. Denen doen kennelijk heel erg veel gezamenlijk. Overal zijn picknicktafels, waar mensen samen barbecuen en eten. Het doet ons allemaal nogal denken aan jeugherbergen en kindervakantie kampen.

### Eigen manieren van met elkaar omgaan

Al tijdens ons eerdere bezoek aan de stad Sønderborg op het eiland Als, eind juni, was ons opgevallen dat Deense mensen een andere manier van omgang met elkaar hebben dan wij gewend zijn. Waar in Schleswig-Holstein de hele dag mensen elkaar groeten met



De jachthaven bij Sønderborg.

'Moin-moin', zegt hier vrijwel niemand wat uit zichzelf. Ik heb een tijdje lang stug volgehouden om iedereen te groeten, maar kreeg weinig sjoege. Wat ons ook erg verbaasde was de kwaliteit van de voorzieningen als toilet-ten en doucheruimtes. Echt verre van schoon. Wat we dan weer wel erg leuk vonden is een andere, losse manier van omgang. In de haven en elders stonden diverse



De band van de Sønderborgse vrijwillige brandweer gaf een avondconcert.



De haven van Stubbekøbing.

stalletjes met aardbeien en ander fruit en nieuwe aardappelen. De prijs stond er bij, het geld kon je door een gleuf in een blik-ken doos stoppen, naar keuze in Deense kronen of in Euros.



Kerk in het centrum van Stubbekøbing.

We bleven er toen meerdere dagen hangen, vanwege het slechte weer. Op maandagavond, het regende, hoorden we fanfaremuziek achter het havengebouw vandaan komen. Daar bleek de band van de Sønderborgse vrijwillige brandweer een zomeravondconcert te geven, zomaar op de kade. Na een tijdje wandelden ze naar het havengebouw, waar muzieklessenaars stonden opgesteld. Daar speelden ze nog wat 'serieuzere' nummers. Na de fanfaremuziek die we eerder hoorden, verrassend delicaat en prachtig van toon. Op de lange tafels op het gras stonden enkele trays met blikjes fris en bier, een paar meter verderop stond iemand aan een barbecue worstjes te braden. Kennelijk hadden ze zich van dit muzikale uitje nog voorgesteld een lange gezellige avond te hebben, maar het slechte weer gooide behoorlijk roet in het eten. Terug naar Klintholm, op Møn. Onze Nederlandse burens willen al vroeg uitvaren, dus zijn wij op dat tijdstip ook al klaar voor vertrek. Eerst even langs bij de dieselpomp (12 Kronen per liter) en daarna met een mooie ruime wind langs de kust van Møn naar het zuidwesten, naar de doorgang tussen Møn en het eiland Falster.

Op Falster leggen we aan in de haven van Stubbekøbing. Dit plaatsje heeft kennelijk wel een soort van centrumfunctie, gezien het relatief grote aantal winkels, maar ook hier slaat de verschuiving van de detailhandel naar het internet hard toe: meer dan de helft van de winkels staat te huur. We blijven twee nachten in Stubbekøbing en doen er de was. De lokale Netto supermarkt heeft alle spullen die je nodig hebt.

### Dagenlang vlagerige wind van 5 tot 7

Het bleef nog enkele dagen mooi weer, maar erg vlagerig. Vijf Beaufort met vlagen zes, afgewisseld met urenlang zes Beaufort met vlagen zeven, nodigt niet uit om te vertrekken. Pas op maandag 29 juli kunnen we weg. Met een ruime wind varen we tussen het eiland Bogø ('ø' betekent eiland, dus beukeneiland) en Falster. Eenmaal door de brug die deze twee eilanden verbindt, komen we op de Store Strøm (grote stroom) en varen we een heel eind door tot bijna aan de volgende brug. Daarna moeten we een stuk terug via een smalle geul tussen twee ondieptes, om in het vaarwater te komen dat naar de noorderhaven van Vordingborg leidt. Deze haven is vrij groot. We liggen aan een dwarssteiger aan de buitenkant, met vrij uitzicht. Vordingborg is een aardig stadje met een goed winkelapparaat. We gaan met ons boodschappenwagentje maar weer eens flink inslaan bij de



De jachthaven van Vordingborg.

supermarkt (er liggen er vier grote vlak bij elkaar), want we weten dat we op de kleine eilandjes die we hierna gaan bezoeken weinig mogelijkheden zullen hebben om boodschappen te doen. Met een sukkelgangetje varen we in windstilte de haven uit in oostelijke richting, naar het keerpunt van de diepere geul. Daarna naar het midden van de grote brug over de Store Strøm. Eenmaal daar voorbij is het heilig en dat blijft zo totdat we eindelijk het haventje van Fejø binnenvaren. Een schattig klein haventje, alles heel eenvoudig, maar keurig verzorgd. Aan het eind van de middag



De haven van Fejø.

zijn we 'het dorp' (de huizen staan nogal verspreid) ingelopen. Er blijkt toch nog een piepklein supermarktje te zijn, waar je de belangrijkste dingen kunt kopen en dat bovendien voorzien is van een rijk wijnessortiment. 's Avonds wordt de dreiging van de hele dag omgezet in flinke buien, waarin de regenvoorraad van weken lijkt te moeten worden uitgestort. Lekker binnen zitten, glaasje



Het dorp Østerby op Fejø.

drinken, spelletje doen, boekje lezen, verslagje schrijven, wat een heerlijke vakantie!

De volgende dag zijn de meeste boten vooralsnog niet van plan uit te varen. Het is winderig en vooral zijn de golven van 70 à 80 cm hoog niet uitnodigend. Maar in de loop van de dag zien we toch de meesten wel weer vertrekken. Mensen die niet zo'n lange vakantie



Molen in Østerby.



De Noordkust van Omø.

hebben zullen toch vaak een hele tocht hebben uitgestippeld en kunnen zich dan geen 'onnodige' vertragingen veroorloven. Wij blijven nog maar even binnen.

### Naar Omø

Ons volgende reisdoel is het eilandje Omø, aan de Store Baelt (Grote Belt), ter hoogte van de noordpunt van het eiland Langeland. Het is niet zo ver, slechts 22 mijl. Omø is nog kleiner dan Fejø. Er komen veel dagjesmensen met de veerboot. Bij de haven is een mooie grote wachtruimte voor de veerbootpassagiers, met ook een snackbar in het gebouw.

Vroeg in de avond legt er een prachtig open houten bootje naast ons aan, met daarin twee mannen van een jaar of dertig, Duitsers. Het bootje hadden ze zelf gebouwd, ze waren nu op weg naar huis. Er kwam die avond nog een Deense vriend met de veerboot, die met hen zou meevaren. We nodigen de twee mannen uit voor een pilsje of wijntje en dat willen ze wel. We hebben heel gezellig met hen gepraat. De een, Andreas, is ingenieur en houdt zich in het dagelijks leven bezig met de doorontwikkeling van waterstofbrandstofcellen, volgens hem het meest veelbelovende product ter vervanging van fossiele brandstoffen



Lundeborg.

– volgens hem is de stand van de ontwikkeling daarvan al veel verder is gevorderd dan mensen denken. De andere man, Stephan, is afgestudeerd als scheepsontwerper en scheepsbouwer. Vooral hij heeft aan de boot getekend en gebouwd, waarbij traditionele

Deense schepen het uitgangspunt vormden. Maar op dit moment is hij vooral bezig met het ontwerp van windmolenprofielen voor windparken.

Ondertussen is het bijna acht uur geworden. De derde man heeft inmiddels bericht dat hij pas om een uur of negen aankomt. Andreas rent nog gauw even naar de wachtruimte om nog wat te eten te halen, maar helaas gaat de kiosk net dicht. Rineke heeft nog een kant-en-klaar door haar zelf bereid spaghettiprutje in de koeling en

kookt daar snel een pannetje spaghetti bij. Dat gaat er goed in bij de heren. Daarna zetten ze op het weitje naast de haven hun tentje op, want hun prachtige open houten bootje van zes meter heeft geen slaapplekken.



Voldoende ruimte in de haven van Lundeborg.

### Boot losgetrokken

Op 2 augustus vertrekken we bijtijds, uitgezwaaid door de drie zeilers met hun houten bootje, die eerst nog op de wind moeten wachten. Bij de ingang van de haven is net een boot vastgelopen, die de bocht over de ondiepte iets te kort had genomen. We hebben hen nog even los kunnen trekken, voordat wij zelf koers zetten naar Lundeborg, op het eiland Funen, net om de kop van Langeland heen, dwars over de Store Baelt.

Volgens de Pilot die bij de NV Verlag zeekaarten hoort, moet je er in Lundeborg erg vroeg bij zijn om een ligplaatsje te kunnen vinden. Dat blijkt nogal mee te vallen. Dat zelfde geldt trouwens ook voor de haven van Svendborg, die we later nog aan zouden doen. Het leek in Lundeborg in eerste instantie vol te zijn, maar na ons zijn er nog enkele tientallen boten binnengekomen, die ook allemaal een plekje hebben gevonden. Er gaan veel makke schapen in een hok.

### Muzikale avond

's Avonds is er in Lundeborg een muzikale avond in een gebouwtje bij de haven. Het was er ontzettend gezellig, ook op de terrasjes. En hoe klein Lundeborg ook is, de bewoners weten er wel een





Langs het eiland Aero.

levendige gemeenschap van te maken, dat is te zien aan allerlei initiatieven. Zo is er een winkeltje met dagelijkse benodigdheden, gedreven door een aantal vrijwilligers, want Lundeberg is te klein om op normale commerciële basis een winkel te kunnen exploiteren.

Om toch maar zeker te zijn van een plaats, rekenen we toch maar iets meer op de waarschuwingen uit de pilot dan op het wegwuiven daarvan door de havenmeester van Lundeberg en vertrekken vrij vroeg naar Svendborg. Het is maar twaalf mijl maar door de stroming in het water van de Store Baelt, tussen Langeland



Svendborg is vrij groot. Er zijn veel winkels en terrassen.

en Funen, doen we er toch drie uur over. De havenmeester van Lundeberg had gelijk: er was meer dan plaats genoeg, al zijn er wel een paar plekjes waar je dubbel kunt komen te liggen.

Als je zo langs de kust vaart, dan lijkt het alsof er in elk dorpje ook een jachthaven is, want je ziet in elk dorpje heel veel masten.

Vanuit de verte kun je niet zien dat het vlaggenmasten zijn: de Denen zijn er, net als de Zweden, gek op om een vlag of wimpel uit te hangen, elke feestelijke aanleiding is daar goed voor.

De haven van Svendborg heeft echt uitstekende faciliteiten. We vinden hem aanvankelijk wel duur, 240 Kronen (30 Euro) per dag, maar dat is dan wel 'all inclusive'. En dat laatste blijkt ook het vrije gebruik van professionele wasmachines en drogers, in te houden, inclusief wasmiddel. Daar hebben we mooi al onze witte, bonte en fijne was kunnen draaien. Per saldo zijn we dus niet duurder uit dan in andere havens waar je je wasjes doet.

#### Russische onderzeeër op sleptouw in Grote Belt

Tijdens de overtocht van Lundeberg naar Svendborg is er een opmerkelijk voorval. Op de Store Baelt moeten grote schepen zich melden bij 'Store Baelt Traffic' op kanaal 11. Daar hoor je de mededelingen over scheepsbewegingen. Op een bepaald moment komt er een oproep van een Rus-sische onderzeeër, die meldt dat hij het midden van de diepe geul, de T-geul, wil volgen. Of ander verkeer daar asjeblijf rekening mee wil houden. Kennelijk gaat hij nogal langzaam. Een Maersk containerschip meldt dat hij de onderzeeër aan diens stuurboordzijde wil passeren. Het kost wat heen en weer gepraat voordat de Russische stuurman of kapitein door heeft wat de bedoeling is: hij moet vooral in het midden blijven varen, dan kan de Maersk er aan de oostkant langs. Er is ook nog een ander groot schip, dat juist in tegengestelde richting aan de andere kant langs wil varen. Beide zullen zij vaart minderen tijdens de passage.

Inmiddels is uit de communicatie ook duidelijk geworden dat de onderzeeër begeleid wordt door twee andere Russische 'Navy vessels'. De verkeerspost vraagt of ze bij elkaar horen. 'Ja, we zijn een convoy', is het antwoord. Weer even later vraagt de verkeerspost: 'Klopt het dat jullie met een draad verbonden zijn aan de marineboot achter je?' Ja, dat klopt. En weer even later: 'Klopt het, dat jullie met een draad verbonden zijn aan de marineboot voor je?' Ja, dat klopt ook. De aap is uit de mouw: de onderzeeboot heeft schade en kan niet op eigen kracht varen,

hij wordt langzaam voortgesleept. Hij zal vermoedelijk onderweg zijn naar de Russische onderzeeboothaven boven Noorwegen.

In Svendborg hebben we een riante plaats aan de langssteiger midden in de haven. We gaan de stad in, lunchen op een terrasje en maken een wandeling. Het is een tamelijk grote stad, met ruime voorsteden met zo op het oog vanaf het water veel riante huizen, heel mooi gelegen. Op zondag bezoeken we een bouwmarkt om nog wat materiaal te halen waar we onze mast op kunnen leggen en stevig vastmaken, voor de terugreis door de Duitse kanalen.

#### Naar de Duitse noordkust

Ons aanvankelijke plan om op maandag naar Aeroskøbing te varen (op het eiland Aero), van daaruit twee dagen later naar Bagenkop (aan de zuidkant van het eiland Langeland) en dan vrijdag door naar de Duitse kust, wordt in de war geschopt door de weersvooruitzichten. Er wordt op dinsdag, donderdag en vrijdag veel wind verwacht en hogere golven. Ook in de dagen daarna kan het lastig worden om de doorsteek te maken naar Travemünde (Lübeck), waar we voor het weekend van 16 tot 18 augustus vrienden op bezoek gaan krijgen. Daarom gooien we ons plan helemaal om. Op maandag nemen we in één keer de oversteek van Svendborg naar de Duitse noordkust, naar het dichtstbijzijnde haventje van Lippe in Holstein. De zon schijnt, een licht windje van voren. Met beide zeilen op en de motor bij, varen we het hele stuk van iets meer dan 48 mijl in zes uur tijd, ondanks de stroming die we aanvankelijk, tot aan de oostkant van Aero, behoorlijk tegen hadden. Daarmee zijn we weer in Noord-Duitsland aangekomen en is het derde deel van onze Oostzeereis bijna afgelopen. Nu beginnen we langzaam aan de voorbereidingen voor deel vier, de terugreis naar Nederland door de Duitse kanalen, die over een week begint.

#### Armoedig haventje

Het haventje van Lippe biedt een armoedige vertoning.



De jachthaven van de Segler Vereinigung Heilighafen SVH.



Het gezellige haventje van de Neustadter Segler Verein.

Aan voorzieningen is er weinig. Een houten keetje voor de havenmeester, met het opschrift dat hij er de volgende dag om half elf weer zal zijn, en een houten keetje met toiletten. Dat ziet er zo uit dat we besluiten daar maar geen gebruik van te maken, de Windroos heeft tenslotte ook een vuilwatertank. Andere voorzieningen zijn er op de camping aan de overkant van de weg. Onze tijd in Lippe gebruiken we vooral om van de in Svendborg gekochte materialen een schaar te maken om van de mast op te kunnen leggen en een wrijfhou, als bescherming van de boot als we tegen stalen damwanden moeten aanleggen. Na het afrekenen van de overnachting (€ 13,- inclusief stroom) vertrekken we tegen het middaguur.

We willen aanvankelijk niet naar Heiligenhafen, dat is ons twee jaar geleden niet goed bevallen. Daar is een heel grote commerciële marina en er zijn restaurantjes en snackbars, maar het geheel ademde voor ons een te agressief commerciële sfeer en daar hebben we geen zin in. In plaats daarvan willen we naar het haventje van Orth op Fehmarn. Maar de wind in vlagen en de golven ontwikkelen zich zo, dat we toch de wijk maar nemen naar Heiligenhafen. Als je de lagune van Heiligenhafen invaart, kom je voordat je bij de marina bent langs nog twee jachthaventjes, aan bakboordzijde. De eerste is van een botenwerfje en ziet er niet aantrekkelijk uit. De tweede ligt achter het vissershaventje en is een verenigingshaven, van de Segler Vereinigung Heilighafen SVH. We besluiten om dat eens proberen en dat blijkt een heel aangename verrassing. Eenmaal door de wat verstopte gelegen ingang vind je mooie steigers met alle voorzieningen en op de wal een mooi clubhuis met de mooiste sanitaire voorzieningen, inclusief wasmachine en droger, die we op deze reis hebben gezien. De aankleding en inrichting zijn pas twee jaar oud, de mooie serre aan het clubhuis (de 'Wintergarten') is van vorig jaar. Een plek om aan te bevelen!

#### Een koude tocht

Ons volgende reisdoel is de haven van Neustadt, in de Lübecker Bucht. Aanvankelijk hebben we een aangename halve wind, maar eenmaal onder de brug door bij Fehmarn moeten we bijna het

hele stuk recht tegen de wind in. Het waait niet hard, maar het regent en het is koud. Na iets meer dan zes uur varen lopen we de baai van Neustadt binnen. Ook hier gaan we eerst maar eens kijken in de verenigingshaven van de Neustädter Seglerverein. Een heel klein, idyllisch gelegen ha-ventje aan stuurboord. Dat vinden we prettiger dan de grote marina die er recht tegenover ligt, met naar schatting wel duizend ligplaatsen. In het clubhuis van de Seglerverein kun je uitstekend eten. Een beperkte kaart, waar voor iedere smaak toch wel iets te vinden is. Het is er een gezellige boel. Vanavond is er ook een verenigingswedstrijd, waar heel wat leden op af komen. Niemand heeft zich laten afschrikken door de donderbui met hagel die er om half vijf was gevallen, vlak nadat wij waren binnengelopen en hadden aangelegd. We laten ons het eten goed smaken, na deze gure dag is het extra lekker om niet zelf te hoeven koken.

De volgende ochtend lopen we de lange boulevard af (waar ook nog ligplaatsen zijn, maar heel wat minder aantrekkelijk dan bij de Seglerverein) naar de binnenstad. Langs de kade staan veel beeldhouwwerken. Het ziet er allemaal mooi en verzorgd uit.

Op vrijdag maken we de korte overstek van 10 mijl van Neustadt naar Travemünde. De havenkant van de Passathaven is in de laatste twee jaar helemaal vol gebouwd met appartementengebouwen, voornamelijk vakantiewoningen. Hier is een projectontwikkelaar helemaal uit zijn dak gegaan. Het is een steenachtige omgeving geworden, waarvan naar ik vermoed weinig zeilers zich kunnen voorstellen dat ze daar graag hun vakantie in doorbrengen.

#### Drukte op de Trave

De Trave is erg breed en er varen ook nog flinke zeeschepen op dit traject. Her en der zijn er grote plassen in de bochten langs de rivier. De Seglerverein Schlutup SVS ligt aan zo'n plas. De vereniging heeft een mooi clubhuis, waarin een restaurant is gevestigd. De inrichting is zoals je die van een Duitse Gastwirtschaft verwacht. Een overnachting kost hier € 15,- inclusief douchen en stroom, maar internet is er niet. Via de internetverbinding van onze eigen telefoon hebben we bij 'Dr. Götze Land und Karte' een kaart besteld van de Duitse binnenwateren, met als verzendadres het clubhuis van de SVS.

Maandag zijn we op ons gemak naar Lübeck-stad gevaren. Dan kunnen we ook mooi vast zien hoe het werkt met de brugopening van de Eric-Walburg-Brücke, een hefbrug die je door moet om bij de jachthaven in de stad te komen. Er is maar drie keer per dag een opening, wij hebben die van 12:30 uur. De jachthaven is onder de naam NewPort Marina pas opnieuw ingericht. Het ziet er allemaal perfect uit. De volgende gaan we in de middag de stad in voor een wandeling en een terrasje. De beschrijvingen uit de roman Buddenbrooks van Thomas Mann, over de plaats Lübeck in de 19de eeuw, zie je hier in de werkelijkheid terug.

Donderdagochtend blijken de weersvoorzichten te slecht om met gasten dit weekend te gaan zeilen. We bellen hen op en besluiten dat zeilweekend dan maar niet door te laten gaan. We doen dan maar op een ander tijdstip iets gezelligs. De teerling is geworpen: we gaan de boot klaarmaken voor de thuisreis. De hele verdere dag zijn we bezig om, tussen de buien door, de zeilen van de boot te halen, de mast te strijken en die, met behulp van het mastenkraantje van de SVS, mooi op de schaar en de mastvoet te



De 'Windroos' in Lübeck.

plaatsen. De kaart van de binnenwateren is nog steeds niet bij de post.

Vrijdag varen we naar Travemünde, de Baltica Marina, om daar nog flink boodschappen te doen, de was te doen en om te tanken. Een grote ReWe supermarkt is vlakbij. Deze haven is leuker dan de Passathaven. Twee jaar geleden lagen we in de Rosenhof haven, dat beviel ook erg goed.

#### De thuisreis

Het is zo ver: morgen begint onze thuisreis. Hopelijk is de kaart in Schlutup aangekomen. 's Avonds zitten we nog even in de kuip, wanneer het wat langer droog is. Vlak naast de haven en schuin er achter, draait een van de grote veerboten die hier voortdurend af en aan varen en die afkomstig zijn uit Zweden en Finland, zo ongeveer om zijn as, om na binnenkomst in de haven achteruit in te kunnen steken in de grote zeeterminal, waar de vrachtauto's met oplegger via de achterklep weer van boord gaan. Een majestueus gezicht, zo'n kolossaal manoeuvreerend schip, zo dichtbij.

Jos en Rineke van Oyen

# Uit het dagboek van Thijs Brink

## 'Dit zo onbereikbare droomschip kan van ons worden'.

Op een van de laatste bootvakanties met mijn ouders, ik was 17, lagen wij aan het (toen nog) graslandje in Monnickendam naast een splinternieuw schip 'De Tinzenhorn'. De zon en de maan weerspiegelden glanzend in de mahonie romp. Wij verdwenen volledig in het niet met onze IJsselmeerkruiser, waarmee we voor de eerste keer vanaf Amsterdam het grote water hadden bedwongen. De Tinzenhorn was net af en ook voor het eerst op het IJsselmeer. Iedereen in de haven van Monnickendam was het er over eens dat het toch wel een van de mooiste schepen op het IJsselmeer was. De eigenaar, Jan Schippers, vond dat ook en nodigde ons trots en gastvrij uit in de schitterende kajuit (met sokken betreden). Het hoogtepunt was een tochtje 's avonds op en neer naar Hoorn. Ik was erg onder de indruk van het verlichte kompas op het brugdek. En...mijn broer van 14 en ik mochten op de vaart terug sturen terwijl de oude lui in de salon de luxe drankenkast zaten in te wijden. Vanuit de kajuit werd af en toe de koers gecontroleerd.

Dit was in de zomer van 1962. Mijn vader zag het schip weer in 1976.

## Citaat uit het logboek van Thijs Brink, mijn vader.

'Maandag 14 juni 1976

Waarom komen we niet uit Hindeloopen ondanks dat het best goed weer is om uit te zeilen?



Thijs Brink, schrijver van het dagboekfragment over zijn aankoop van de Carmagnole.

Martha moest wat boodschappen doen en ik kuisde wat langs het oude gedeelte van de haven. Hé daar ligt een jacht...verrek dat lijkt de oude Tinzenhorn wel van Jan Schippers. 'ns Effe vragen aan de schipper die lekker in het zonnetje in de kuip zit. Ja hoor 't is 'm. Praatje. Ik zeg tegen de schipper 'niks zeggen, zal ik je vertellen wanneer en waar ie gebouwd is? 1962, van de Stadt'. Klopt. Ik word aan boord genodigd en eerlijk gezegd, ik hoopte weer eens aan boord van dit schitterend gebouwde jacht te mogen stappen. Voorgesteld. Schipper blijkt van mijn leeftijd met een hartelijke jonge vrouw, dochter Nicole.

## De Carmagnole, een van de Marsdiepkruisers van E.G. van der Stadt

Guido Visch won recent de Flevorace met een in 1962 door Ricus van der Stadt ontworpen en gebouwde Marsdiepkruiser, de Carmagnole. Het jacht is al drie generaties lang in zijn familie. Guido's grootvader, Thijs Brink, had er met zijn gezin tijdens de 'maidentrip' in 1962, toen onder de naam Tinzenhorn, een avondje op meegevaren. In 1976 kwam hij het jacht weer tegen. Het bleek te koop te zijn. Thijs Brink had het jacht, waarop hij veertien jaar eerder een stukje was meegevaren, nooit meer uit zijn gedachten verloren. De volgende dag kocht hij het.

Thijs Brink hield een dagboek bij. Zijn relaas over het weerzien met de Carmagnole plaatst een bijzonder accent bij de Nederlandse jachtcultuurgeschiedenis. De Marsdiepkruisers waren de laatste houten zeiljachten die op de werf van E.G. van der Stadt van stapel liepen. Er zijn er in totaal drie gebouwd.

Evy Visch-Brink, dochter van Thijs Brink en moeder van Guido, was erbij tijdens de 'maidentrip' in 1962. Zij en haar broer zeilden het jacht 's avonds terug van Hoorn naar Monnickendam. Later nam zij de Carmagnole over van haar vader en maakte er met haar gezin vele mooie tochten mee. Nu Guido het schip heeft overgenomen, vaart ze nog regelmatig mee. In bijgaand artikel plaatst zij het dagboekfragment van Thijs Brink in perspectief. Guido zette de historie van de Carmagnole in een schema

't Schip is te koop. Te koop? Het dringt nog maar vaag tot me door. Ach waarom je daar verder in verdiepen, het gaat buiten mij om. 't Is te ver weg, net zoals de verkoop van het paleis op de Dam mij niet zou raken. Het zijn objecten die buiten mijn geldelijke draagkracht liggen. De prijs valt als een steen in de kuip. Ik heb hem niet gevraagd en de schipper heeft hem niet verteld. Hij is er zo maar, fl. 75000,-. Ik ben er nog niet erg bij en de fl. 75000,- draaien in mijn hersenen rond zonder nog een stek te hebben gevonden. Maar toch ontwaak ik langzaam uit een soort nevelige toestand. Ik herhaal een beetje afwezig... 'Vijf en Zeventig duizend gulden?'' 'Ja',



*Evy Visch, die het roer van de Carmagnole van Thijs Brink*

antwoordt de schipper, 'en ik heb er al iemand voor die er helemaal wild van is. Want jongen, denk er wel om, dit wordt niet meer gebouwd'. 'Nee', zeg ik, 'wie koopt er nu nog een houten schip'. 'Ik', zegt de schipper, 'want mijn volgende schip is toevallig wel weer van hout'.

'Ja, maar het onderhoud dan', werp ik tegen terwijl ik langs de teak dekken kijk. 'Onderhoud? Veel minder dan van een stalen schip, ik heb een stalen schip gehad, maar dat heb ik er gauw uitgesedemeterd, dat roest is geen beginnen aan. Schuurpapier en lakken, dan ben je klaar met dit schip'. 'Waarom verkoopt hij dat schip?' 'Ik wil een groter schip hebben want ik houd op met werken en dan wil ik een schip hebben waar ik vijf maanden op kan wonen.'

Ik mag in de kajuit kijken en ik herinner me, ja, zo was het, mijn God, wat heeft dit me geïmponeerd, wat een stuk vakwerk en wat mooi, dat hout en die vloer, teak met biezen van essen, wat mooi. Ik stel het me voor, dit domein van Jan Schippers, waar ik niet zonder schroom binnenging. In mijn herinnering is het een zaal, onbestaanbaar groot in een schip van 10.30 m lang. Nu ik er weer binnen ben, heeft de kajuitruimte de in verhouding tot het schip juiste maten aangenomen, maar het blijft heel indrukwekkend. Ik kijk verbaasd en nieuwsgierig om mij heen op zoek naar dingen die ik herken. Ja, daar is die hoek met de kombuis en o ja, die stang boven het midzwaardhuis. Wat een schip, wat een lijn en wat een degelijk stuk vakwerk.

Ik ben plotseling klaarwakker. Dat schip kost fl. 75000,-. Ik heb zondag, o Heer vergeef het mij voor eeuwig, lonkend gekeken naar een polyester onding van fl. 70000,-. Dat achtte ik zeker binnen mijn bereik en ik heb er de nadruk op gelegd dat ik een serieuze kandidaat ben. Stom en blind, eindvogel dat je zo laag bent gezonken met je belangstelling voor de diverse badkuipen klassen.

De andere gegadigde blijkt een man uit Heerenveen te zijn. Heel enthousiast, gaat onmiddellijk zijn schip verkopen om dit te kopen.

'Kan ik optie krijgen' vraag ik, want nu ruik ik lont. 'Nee', zegt de eigenaar, 'dat heb ik die man uit Heerenveen ook niet gegeven, die vroeg ook optie'. 'Maar', en nu ben ik fel geworden en zeg ik, 'als ik morgen zeg - ik koop -, dan is ie van mij'.

'Ja', zegt de schipper, 'dan is ie van jou'.

Ik heb mijn plannen klaar. Ik zal de man uit Sneek bellen die in Kornwerderzand zoveel belangstelling voor de 'Dispereert niet' had en vragen of die zo gauw mogelijk naar Hindeloopen komt.

Martha is langs gekomen, komt ook aan boord.

Mijn enthousiasme is hoog opgelaaid. Dit schip, dit zo onbereikbare droomschip kan van ons worden. Hoe is het godsmogelijk dat dit gebeuren kan. Ach, de schipper, het is Niek geworden want we blijken elkaar

wonderwel te liggen. Hoeft me niet aan te prijzen, het is in mijn denken alleen nog maar veel mooier, beter en sterker als de woorden die hij daarvoor vinden kan.

Bezeten van het schip gaan we weg, bellen Sneek, niet thuis helaas, 't is of we een harde dreun krijgen. 's Avonds zijn we weer aan boord van de Carmagnole. Martha is ook al enthousiast geworden, maar we kunnen het ons eenvoudig niet voorstellen, dit schip van ons! 't Wordt een onrustige slaap met veel schip in de gedachten.

Mijn vader heeft de Carmagnole de volgende dag gekocht. Zijn andere schip was hij nog niet kwijt, maar hij was dolblij, ik kan mij het opgetogen telefoontje nog herinneren. De Carmagnole was zijn vierde schip na de 'Lady Godiva', een IJsselmeerkruiser, de 'Zeekaag', een Moerman kruiser, en de 'Dispereert niet', een Trewes

Commodore.

Alle reizen van Jan Schippers weet ik niet. In 1963 heeft hij wel meegegaan aan de North Sea Race. Mijn vader is er twee keer mee naar Engeland gevaren en twee keer naar Oostende.

Na mijn vader hebben mijn man, Leo Visch, en ik het schip in bezit



*De Carmagnole tijdens de 24-uurs race met Guido Visch aan het roer.*

gehad, eerst een aantal jaren samen met een vriendin, Minke de Jong. Wij zijn een paar keer naar Engeland en naar de Oostzee gevaren via de Limfjord en ook via het Kielerkanaal. Nu is mijn zoon Guido Visch de schipper. Nog altijd zeil ik graag mee op de boot die ik al vanaf mijn zeventiende ken.

Bijgevoegde tabel geeft een overzicht van alle eigenaren, avonturen en groot onderhoud werkzaamheden.

Evy Visch-Brink

Jaar	Eigenaren	Wedstrijden	Verre reizen	Zeilavonturen	Ligplaats	Winterstalling	Groot Onderhoud	Aanpassingen
1961	Jan Schippers	?	?	?	NZkan/Zaanland	?		
1962		?	?	?	?	?	Motor Universal Atomic 4	
1963		North Sea Race	?	?	?	?		
1964		?	?	?	?	?		
1965		?	?	?	?	?		
1966		?	?	?	?	?		
1967		?	?	?	?	?		
1968	F.van Klingereren	?	?	?	?	?		
1969		?	?	?	?	?	Ratsey Lapthorn zeilen	
1970		?	?	?	?	?		
1971		?	?	?	?	?		Zeereeling, 1971?
1972		?	?	?	?	?		
1973	Niek Groothuis	?	?	?	Hindeloopen	?		
1974		?	?	?	?	?		
1975		?	?	?	?	?		
1976	Thijs Brink	WSV Hoorn			Hoorn, grashaven	Ten Wolde, Medemblik		
1977		WSV Hoorn	Oostende, UK			Bibo, Amsterdam		
1978		WSV Hoorn	onbekend land UK, 10 deg uit koers			Bibo, Amsterdam	Revisie Universal Atomic 4	giek ingekort 1965?
1979		WSV Hoorn	UK reis			Bibo, Amsterdam		
1980	Evy Brink/Leo Visch + Minke de Jong			Vast op Pollendam, KNRM eraf getrokken		Bibo, Amsterdam		
1981						Bibo, Amsterdam		
1982						Bibo, Amsterdam		
1983						De Vries, Aalsmeer	motor revisie	Berghout aanbrengen
1984						Bibo, Amsterdam		
1985						Bibo, Amsterdam		
1986	Evy Brink/Leo Visch					Bibo, Amsterdam		
1987						Bibo, Amsterdam		
1988						Bibo, Amsterdam		
1989		DCYR 3e prijs				Bibo, Amsterdam		
1990		City to dam (niet aangekomen)		Aanvaring giek Tjalk, mast/preekstoel breuk		Hoegmoed	Romp Kaal, Yanmar	
1991			Lowestoft	Kielbouten los/rot		Hoogmoed	reparatie mast	
1992						Bibo, Amsterdam		
1993						Bibo, Amsterdam		
1994						Bibo, Amsterdam		
1995						Bibo, Amsterdam		
1996						Bibo, Amsterdam		
1997						Bibo, Amsterdam		
1998						Bibo, Amsterdam		
1999						Bibo, Amsterdam		
2000			Lymfjord			Lymfjord, Denemarken		
2001			Lymfjord			Bibo, Amsterdam		
2002						Bibo, Amsterdam		
2003		Lowestoft VKSJ (2003?)	Oostzee			Bibo, Amsterdam		
2004						Bibo, Amsterdam		
2005			Oostzee			Bibo, Amsterdam		
2006						Bibo, Amsterdam		
2007						Bibo, Amsterdam		
2008						Ventis	Renovatie, rubber teakdek	
2009						Twellegae, Nieuwendam		
2010						Het Fort, Nieuwendam		Reefbare genua
2011						Bibo, Amsterdam		
2012						Ventis	Nieuwe Mast	
2013						Pyramide, Warns		
2014						Ventis		
2015						Ventis	Nieuw lijfhout	
2016	Guido Visch	Flevo, 24-uurs DCYR, Flevo, 24-uurs				H&Adema		
2017		Flevo, 24-uurs DCYR, Flevo, 24-uurs				H&Adema	nieuw dek	
2018		Flevo, 24-uurs DCYR, Flevo, 24-uurs				H&Adema	Nieuwe helmstok	
2019						H&Adema		

# 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

**Redactiecommissie Scherp Gesneden a.i.**  
Tjeerd Boersma sg@vksj.nl

**Webredactie**  
Tjeerd Boersma webmaster@vksj.nl

**Websites**  
VKSJ www.vksj.nl | DCYR www.dcyr.nl

**Grafisch ontwerp**  
Harry Posthumus Grafische Producties info@harryposthumus.nl

## Advertentietarieven VKSJ 2019/2020

### De VKSJ biedt twee kanalen voor adverteren

1. het verenigingsmagazine "Scherp Gesneden" (SG)
2. de website van de vereniging, <http://www.vksj.nl>

### Tarieven voor de Scherp Gesneden in combinatie met de website

- Pagina binnen A6 + logo homepage € 150
- Pagina binnen A5 + logo homepage € 200
- Pagina binnen A4 + logo homepage € 300
- Achterpagina binnen A4 + logo homepage € 325
- Achterpagina buiten A4 + logo homepage € 350
- Alleen website, logo homepage € 125
- Vraag & Aanbod, SG + web € 100\*
- Vraag & Aanbod van leden/donateurs Gratis\*\*

Tarieven gelden voor een kalenderjaar.

### Details m.b.t. adverteren in de Scherp Gesneden:

**Oplage** maximaal 4 uitgaven per jaar, verspreiding circa 370 leden/relaties

**Prijs** per kalenderjaar of per nummer (jaartarief / 4)

**Aanleveren** full-color, .pdf 300 dpi formaat, afwijkend in overleg met de redactie

**Contact** in eerste instantie de secretaris (secretaris@vksj.nl), daarna: redactie SG (sg@vksj.nl)

### Details m.b.t. adverteren op de website "www.vksj.nl":

**Bezoek** circa 200.000 hits en 7.000 visits per maand

**Prijs** per kalenderjaar of per periode (jaartarief \* dagen/365)

**Plaatsing** advertentieformaat 202/74 pix rechterkolom homepage

**Aanleveren** in .jpg of .doc formaat, afwijkend in overleg met de webmasters

**Contact** in eerste instantie de secretaris (secretaris@vksj.nl), daarna: webmaster VKSJ (webmaster@vksj.nl)

\* Niet-Leden adverteren voor 100 euro op de website [www.vksj.nl](http://www.vksj.nl) in de rubriek vraag & aanbod en een keer in de "Scherp Gesneden", onder voorbehoud van passendheid en ruimte volgens de redacties.

\*\* Leden en donateurs adverteren gratis op de website [www.vksj.nl](http://www.vksj.nl) in de rubriek vraag & aanbod en een keer per jaar in de "Scherp Gesneden", onder voorbehoud van passendheid en ruimte volgens de redacties.

### Financiële afhandeling

**Rekening:** NL39 ING 80005561298

**Contact:** Penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl

**KvK nummer:** 40534055

# High performance antifouling

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



In 6 kleuren



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

## Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

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

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

**EPIFANES**  
Yacht Coatings

# VENTIS

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



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