

SGOI

Scherp Gesneden

Jaargang 38, april 2020

Themanummer
zeiljachten in hout



Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2020

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 - 17 mei**
Openingsevenement Enkhuizen. Vrijdagavond verzamelen en steigerborrel zaterdag openingswedstrijd en barbecue, zondag koffie en afscheid.
 - **19-21 juni**
Verjaardagsevenement Edam. Vrijdagavond verzamelen en steigerborrel, nadere gegevens volgen.
 - **10-12 juli**
Meet & Greet Schokkerhaven. Vrijdagavond verzamelen en steigerborrel. Zaterdag zeiltocht en hapje eten bij Pier 16 (eigen rekening). Zondag koffie en afscheid.
 - **11-13 september**
Sluitingsevenement Hoorn. Vrijdagavond verzamelen en steigerborrel, nadere gegevens volgen.
- Opgave voor alle bovengenoemde evenementen is nu reeds mogelijk met een mail naar secretaris@vksj.nl.

Uitnodigingen aan VKSJ voor nautische evenementen in 2020:

- **26-28 juni**
Brouwe Classic's Regatta, Brouwershaven. Inschrijven op <https://www.wvbrouwershaven.nl/regatta242>.
- **5-7 juli**
Wooden Boat Festival, Den Helder. Een festival waar veel te zien is en ook veel activiteiten worden georganiseerd. Met een houten jacht kan men inschrijven voor een ligplaats: <https://dutchwoodenboatfestival.nl/inschrijven-met-je-houten-boot/>.
- **12-16 augustus**
Sail 2020 Amsterdam
- **15-22 augustus**
Worldcup Int. 8 meter klasse Enkhuizen
- **28-29 augustus**
Kustzeilers 24 uren zeilrace, Medemblik (finish). Inschrijven vanaf 1 april as. op <https://www.24uurszeilrace.nl/Inschrijving/Inschrijven.aspx>
- **2 oktober 2020-5 april 2021**
Scheepvaartmuseum Amsterdam. Overzichtstentoonstelling van de beroemde 17de eeuwse zeeschilders Willem van de Velde de Oude en de Jonge met o.a. hun zojuist aangekochte wandtapijten met voorstellingen van de Slag bij Solebay tussen de Nederlandse en een gecombineerd Engels-Franse vloot. We proberen een rondleiding te organiseren; nadere gegevens hierover volgen nog.

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 2020 zijn:

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 zijn 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 'Neptunkryssare' Maggan – een van haar eerste tochtjes na een bijzondere restauratie. Zie het restauratieverslag in dit blad.

VAN DE REDACTIE

Dit themanummer van Scherp Gesneden is gewijd aan houten jachten. Een actuele aanleiding daarvoor vormt onder andere het tweede Wooden Boat Festival begin juli op Willemsoord in Den Helder, een feestelijk weekeinde waar tal van houten jachten te bewonderen zijn, demonstraties van houtbouw en -restaurantie worden gegeven en zelfs een klassieke houten wedstrijdboot verloot wordt. Er zijn allerlei lezingen, de resultaten van een wedstrijd om de mooiste maritieme foto worden geëxposeerd en de ABBA wordt uitgereikt, de Amateur Boot Bouw Award. De toegang is er gratis, met een houten boot het liggeld bij Willemsoord ook.

Er is ook een tweede evenement waar houten jachten centraal staan, namelijk de achtmeter Gold Cup, het wereldkampioenschap van deze indrukwekkende klassieke wedstrijdachten, half augustus in Enkhuizen. Voor VKSJ-ers is er een bijzondere reden om dit spectaculaire evenement te bezoeken, de bij onze vereniging ingeschreven achtmeters Varg III en Froya behoren tot de deelnemers. Achtmeters en ook de andere zgn. meterklassen zijn ontworpen op basis van een ratingformule. Maarten Lampe gaat in een artikel in de op de geschiedenis en de betekenis van ratingformules in het jachtontwerp. Nadat de eerste formules in de 19de eeuw tot veel extreme jachten leidden, waarmee het zeilen niet van gevaar ontbloot was, droegen de latere formules bij tot de bouw indrukwekkende klassieke schoonheden, waarvan er straks in Enkhuizen een groot aantal te bewonderen zullen zijn. Deze meterklassen zijn er in diverse maten. VKSJ-lid Dirk Stolp is mede-eigenaar van de zesmeter Valdai. Van hem is er een artikel over de restauratie van het schip, over het tuigen ervan en het wedstrijdzeilen ermee. Peter Thomassen bracht een niet meer gebruikte boot van zijn kinderen naar de makelaar en werd op diens terrein op slag verliefd op een daar achtergelaten Zweedse schone, een 'Neptunkryssare' (Neptunuskruiser). Hij nam de 'Maggan' mee terug op zijn boottrailer. Het jacht verkeerde in een erbarmelijke staat. Thomassen had geen enkele ervaring in het restaureren van houten schepen, maar is constructeur van beroep en bedacht gaandeweg hoe hij de 'Maggan' een nieuwe toekomst kon geven zonder doodspleed van epoxy/glasmat, maar zodanig dat de 'ziel' van het jachtje behouden bleef. Hij schreef een minutieus verslag over de restauratie, dat we in afleveringen publiceren. Ook de Victoria kruiser van VKSJ-lid Martin Lampers, een houten jachtje uit 1952 naar een ontwerp van Ricus van de Stadt, was aan restauratie toe. Lampers had als docent handvaardigheid ervaring in houtbewerking maar volgde bij het Ambachtelijk Botenbouw Centrum (ABC) in Amersfoort een opleiding als scheepstimmerman om de fijne kneepjes onder de knie te krijgen. De restauratie van zijn 'Najade' vormt de aanleiding tot een nadere kennismaking met het ABC. Behalve voor een professionele opleiding tot scheepstimmerman kan men daar ook terecht voor kortdurende cursussen houtbewerking. Het bijzondere van het ABC is de projectmatige aanpak van het onderwijs. Het is de bedoeling dat de leerlingen met zoveel mogelijk technieken in aanraking komen. Daartoe worden ook schepen van derden gerestaureerd (mits deze zelf minimaal één dag per week aan de restauratie meewerken). Een recent voorbeeld van de projectwerkwijze is de nieuwbouw – de eerste sinds midden jaren '30 – van een D-klasse, een vooroorlogse Nederlandse 'voorgiftklasse', nadat een niet meer te restaureren voorbeeld in tekening was gebracht.

Tenslotte aandacht voor enkele bijzondere klassiekers waarvan de eigenaars op leeftijd zijn en die te koop staan. We hopen dat er nieuwe eigenaars gevonden worden die deze schepen opnieuw zullen koesteren. Het Scheepvaartmuseum deed een bijzondere aankoop: twee zeventiende eeuwse wandtapijten met de zeeslag bij Solebay als onderwerp, naar ontwerp van Willem van de Velde de Oudere. Eind dit jaar worden ze in een overzichtstentoonstelling gepresenteerd. We hopen t.z.t. een rondleiding te organiseren.

Tjeerd Boersma
sg@vksj.nl

Inhoud

Bestuursseinen Van de Voorzitter	4
Nieuwe schepen: Hitse Hoddes	5
Nieuwe schepen: Valdai	6
Valdai: van wrak tot kampioenschap	6
Dutch Woodenboat Festival 2020	9
Een loods vol houten jachten	11
De meterklassen, een verkenning	15
De restauratie van Neptunuskruiser 'Maggan'	22
Unieke set maritieme wandtapijten naar Scheepvaartmuseum	29
Klassiek jacht zoek liefhebbende eigenaar: Radboud, klassieker van Engelse afkomst	31
Bries, wedstrijdacht van grote Duitse ontwerper	34
Kombuispraat	36

Deel II van Maarten Lampe's artikel over de filosofie van de rating en het slotverslag van de Oostzeereis van de 'Windroos' zullen in Scherp Gesneden nummer 2 van dit jaar gepubliceerd worden.

Bestuursseinen

Van de Voorzitter

Optimisme na positieve ALV

Het is daags na de algemene ledenvergadering van 8 maart 2020 wanneer ik aan dit stukje van de voorzitter voor het nieuwe blad begin. Een gevoel van optimisme overheerst, en niet alleen bij ondergetekende, zo merkte ik al tijdens de borrel na afloop van de ALV.

De opkomst in de kantine van watersportvereniging Aalsmeer (dank voor de gastvrijheid overigens!) was weliswaar ietwat teleurstellend maar dat kan ook heel goed met het rondwarende Coronavirus te maken hebben. Althans met de angst daarvoor. Dat maakt toch dat men landelijke bijeenkomsten mijdt uit angst voor besmetting.

Mijn gevoel van optimisme is niet alleen gelegen in het feit dat de vergadering zonder wanclank is verlopen. Er bleken ook weer meer leden bereid de handen uit de mouwen te steken in het belang van de vereniging. Zo is er een kascommissie ingesteld, is de toelatings- en ratingcommissie uitgebreid en is er gesproken is over de mogelijkheid van het opnieuw instellen van een restauratiecommissie. Tevens werd er aandacht gevraagd voor het lief en leed van de leden en werd er gepleit voor het instellen van een lief-en-leed commissie. Ook is er een pleidooi gehouden om nieuwe leden (maar liefst 16!) met name op de nieuwjaarsborrel even in het zonnetje te zetten om hen welkom te heten en makkelijker te introduceren in de vereniging. Maar daarbij ook het verzoek aan alle leden om hen bij de activiteiten te betrekken en met hen in gesprek te gaan.

Dat alles bij elkaar getuigt mijns inziens van een positieve vibe; met aandacht voor de individuele leden van de vereniging en dat geeft weer hoop voor de toekomst van de vereniging.. We zoeken echter nog naar een VKSJ-lid die thuis is in boekhouding van een vereniging (Davilex of ander programma) om het bestuur te ondersteunen bij de (leden-) administratie. Aanmelding graag bij de secretaris van de vereniging.

Het jaar 2020 zal met de Sail een jaar vol zeilevenementen worden, waar voldoende gelegenheid is om elkaar op het water of tijdens een borrel op de steiger te treffen. Ik kan niet genoeg benadrukken hoe belangrijk het sociale aspect in onze vereniging is. Ik wil hier derhalve nog een keer expliciet vermelden dat – indien je niet in de gelegenheid bent om met eigen boot af te varen naar een evenement van de VKSJ - je sowieso welkom bent, ook zonder boot. Er bestaat altijd de gelegenheid om mee te varen. Veel schippers zitten om bemanning verlegen. Wellicht kunnen we voorafgaand aan de evenementen op de website schippers en bemanning met elkaar in contact brengen via vraag en aanbod. Dat kunnen uiteraard ook opstappers van buiten de vereniging zijn. Maar ook zonder mee te varen kun je mee doen aan de gezellige BBQ's, borrels en excursies. De data heb je reeds in de mail ontvangen maar vind je ook op de website van de vereniging. Hoort zegt het voort!

Tot ziens bij het openingsweekend in Enkhuizen van 15-17 mei.

Tonny Hendriks
voorzitter@vksj.nl

Nieuws

Het bestuur enerzijds en de heren Kroeze, Jousma en Van Beek anderzijds hebben na goed overleg besloten hun strijd te staken en het verleden te laten rusten. Zij hebben over en weer hun vertrouwen in elkaar uitgesproken en zullen elkaar ook als zodanig bejegenen. Het een en ander betekent dat het lidmaatschap van de heren Kroeze en Jousma is hersteld met alle daaraan verbonden rechten en dat het donateurschap van de heer Van Beek is hersteld met alle daaraan verbonden rechten

Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip	Naam	Woonplaats
Hotse Hiddes	Kees de Leeuw	Wijk bij Duurstede

Nieuwe Schepen

De Hotze Hiddes

traditionele lijnen in een bijzondere samenstelling

Met de aanmelding van de Hotze Hiddes is er weer eens een bijzonderheid toegevoegd aan VKSJ.

Een Tibaut ontwerp van voor 1928 (bouwjaar) met de kenmerken van ontwerper en tijd.

Toelichting van deze uitspraak: We kennen van de hand van deze ontwerper de sprietzeil catschoener Kraggenburg, de kubboot EVA en de Mees Toxopeus. Allemaal opvallende schepen.

Opvallend door originaliteit en het opvallend gebruik van techniek en lijnen van weleer, in een niet eerder vertoonde samenstelling.



Tibaut gebruikte concepten uit de visserij, mengde platte bodems met bolle vrijboorden, midzwaarden en dooskielen. Altijd was er wel een link naar specifieke functionaliteiten van vissersschepen. De schepen van Tibaut zijn altijd een eerbetoon aan achtergrond en innovatie. Innovatie is het realiseren van nieuwe toepassing van bestaande technieken. Nu de Hotze Hiddes, ook een kenmerkend Tibaut ontwerp.

Spantvorm ontleend aan Duitse vissersschepen

Kenmerkend voor de werkwijze van Tibaut is bijvoorbeeld de toepassing van de multiknikspant. Daarbij valt op dat deze spantvorm reeds lang werd toegepast in de Fish Ewers in Noord Duitsland. Kenmerkend daarvan waren de vlakke bodem, waarbij de dooskiel breed was en daarmee ruimte bood aan een bun om de gevangen vis en daarvóór het aas fris en levend te houden. De Ewers waren en zijn goedlopende en hanteerbare schepen die de Noordduitse vissers destijds nodig hadden om hun visgronden te kunnen bevaren en bevissen. Bij wedstrijden van vissersschepen in het noorden van Duitsland, de Elbe- en de Wesermond met hun estuaria, is gebleken dat de Ewers snel lopende scheepjes

waren. Bouwkundig kenmerk was dat net als bij schouwen in Nederland en bij dories in de VS en Canada het vlak in de breedte is beplankt. Wanneer in staal gebouwd wordt, is dit aspect niet van belang. De rompvorm van het schip is handig bij de bouw: de huidplaten worden maar in één richting rondgezet. Zeker bij het klinken van een stalen schip is dat een prettige bijkomstigheid. Altijd blijft het een hele klus om de lengtenaden te sluiten met strips van staal of omgehamerde gangranden.



Comfortabele en vlotte boot

In een rapport uit 1935 stelde de Scheepsmetingsdienst de waterverplaatsting vast op 3,445 ton. Het zal de moeite waard zijn om te zien hoe men erin geslaagd is om het gewicht van de Hotze Hiddes zover te beperken. Mogelijk hanteerde de schaapsmetingsdienst een bijzondere meetmethode. Met het zeiloppervlak van ca. 40m² zal het schip goed lopen, zeker wanneer ze naast de kluiver ook nog een topzeil kan zetten en de nodige waterzeilen. Opvallend zijn de diepe zeeg van een vissersschip, in combinatie met een bolle opbouw, over een groot deel van de waterlijn lengte. Daardoor is er veel ruimte beschikbaar in het schip en ook veel ruimte om prettig aan dek plaats te nemen.

Samenvattend, het is een bijzonder interessant schip met een heel bijzondere pedigree, uit een tijd van ver voor de oprichting van de VKSJ. De Hotze Hiddes en haar bemanning kunnen daarom een hartelijk welkom geheten worden bij de VKSJ en de evenementen van onze vereniging.

De toelatingscommissie,
Maarten Lampe

Zesmeter Valdai:

zeileigenschappen pur sang

De Valdai is een zesmeterklasse van de '2nd rule'; ontworpen door de bekende Schotse ontwerper Alfred Mylne. De geschiedenis en de restauratie zijn prachtig beschreven in het Januari 2012 nummer van Classic Boat. De boot lag bij aanmelding

laat een indelingsplan zien van een tot toerjacht omgebouwde zesmeter met een dergelijke configuratie: nog steeds totaal geen comfort!

Heden ten dage is ze dus weer geheel teruggebracht in haar originele vorm waarbij ze als '2nd-rule'-zesmeter toch tot zo'n begin Baufort 4 nog steeds een goed tegenspel kan geven aan de '3rd-rule' boten van deze klasse. Het zijn natuurlijk de zeileigenschappen pur sang waarom je een dergelijke boot zou willen hebben en het zeilen erin is alleen te vergelijken met bijvoorbeeld het rijden in een sportwagen uit de dertiger jaren. In beiden kan je drijfmat worden, het is er hopeloos oncomfortabel en niet geheel van gevaar ontbloot. Ze zijn nergens anders goed voor dan om snel te gaan, maar er zijn maar weinig alternatieven die je een grotere kick geven!



De Valdai, GBR 40, op de voorgrond van een zesmeter wedstrijdveld.

nog in Fowey, Cornwall bij de werf van Tom Owen, die de restauratie voltooid heeft.

Interessant in de voorgeschiedenis is dat de boot al vrij snel in de begin jaren dertig werd omgebouwd tot een toerjacht met een lage opbouw, een toegevoegd voorluik en een Stuart Turner benzinemotor. Het boekje 'Dream Ships' van Maurice Griffiths

gerestaureerde schip! Dit schip valt bij de VKSJ in de Vintage-klasse.

De toelatingscommissie,
Gert van Soest, Maarten Lampe en Govert Munter

Beoordeling

Deze beschreven boot voldoet uiteraard aan de oorspronkelijke criteria uit de beginjaren van de VKSJ: lang dun en lekker. We feliciteren de nieuwe eigenaar met dit fantastisch

Valdai:

een 6 meter van wrak tot kampioenschap

In oktober 2008 in de trein naar München vroeg een Engelse collega of ik belangstelling had om een 6 meter te kopen en te laten restaureren door een Engelse scheepstimmerman, Tom Owen in Fowey, Cornwall, zoon van een van zijn vrienden. De aanschafprijs bedroeg de waarde van de loden kiel, zijnde GBP 2600 oftewel destijds 2600 kilo lood.

Ik antwoordde dat een dergelijk project op grote afstand wat te begroetelijk en bewerkelijk zou zijn, maar dat ik eventueel wel interesse had in een kwart van het schip afhankelijk van de andere participanten. Zo rond mijn 50ste verjaardag in maart 2009 had ik een diner in London met de vader van de timmerman en mijn collega en na een wel besproeiende avond, waarin bleek dat we dezelfde gedachten over restauratie en de daaropvolgende te varen wedstrijden hadden, besloten we samen aan het project te beginnen en

naar een vierde participant te blijven zoeken.

De restauratie van het schip zou fulltime worden gedaan en tussen de 12 en 18 maanden duren tegen een uur uurtarief van GBP 17,50. Mijn verwachting dat het 2 keer zo lang zou duren en 3 keer zo duur zou worden werd bewaarheid.

De geschiedenis

Over de geschiedenis van het schip het volgende: deze 6 meter is ontworpen door Alfred Mylne en gebouwd in 1930 door de Bute Slip Dock Company in Port Bannatyre (Schotland) in opdracht van Robert Clark. Clark voer regatta's op de Clyde met de Valdai, maar verkocht haar in 1935 aan Robert Carslaw. Carslaw liet vervolgens de Valdai door McGruers of Clynder verbouwen tot cruiser-racer en hernoemde haar Rowan III. Over de tochten met zijn Rowans

schreef de eigenaar een leuk boekje 'Leaves from Rowan's Logs'. Over de conversie verscheen een artikel in de Yachting Monthly in 1935. Na 1937 is Valdai nog vele malen van eigenaar en naam gewisseld hetgeen te lezen is in de Classic Boat van januari 2013 en te vinden onder Valdai op de onvolprezen VKSJ website.

De staat waarin ik Valdai aantrof in 2009 was verschrikkelijk. Ik had foto's gezien, maar de werkelijkheid was nog troostelozer dan ik had verwacht. Het dek ontbrak, in de romp zaten een aantal (brand) gaten en de romp was doorgezakt, wat tot een stevige kattenrug geleid had.



De Valdai, GBR 40, op de voorgrond van een zesmeter wedstrijdveld.

De restauratie

Allereerst moesten er op basis van de tekeningen van Mylne ruim 20 hulpspanen worden gefabriceerd om zo de romp weer in de juiste vorm te krijgen. De kiel werd verwijderd om de kielbouten door nieuwe bronzen exemplaren te kunnen vervangen. Vervolgens werden alle spanen en wrangen vervangen. De mahonie huidgangen boven de waterlijn bleken nog goed genoeg te zijn, maar onder de waterlijn werden de gangen vervangen door nieuwe van Afrikaans mahonie.

Onderling hadden we een lange discussie of we de toegestane vier



Een nieuwe constructie in een oude romp.

ringframes in brons, RVS of hechthout zouden uitvoeren. Uiteindelijk hebben we voor hechthout gekozen omdat dit het minste gewicht met zich mee zou brengen, maar ook eenvoudiger uit te voeren zou zijn. Tussen beide voorste frames werden aan beide zijden een metalen buis geconstrueerd, waar de verstaging direct door het dek op gemonteerd werd. Van de onderkant van de buis werd een stagspanner naar de onderkant van de mast aangebracht



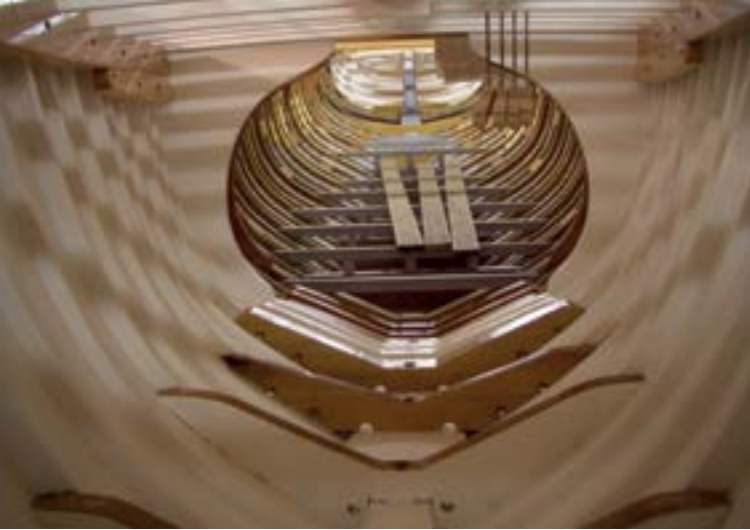
De Valdai als cruiser-racer Rowan III in de jaren '30 zeilend in een wedstrijd op de Clyde bij Gourrock.

om zo de trekkracht op de romp grotendeels te neutraliseren. Later bleek het toch nodig om de buizen aan bakboord en stuurboord met een derde buis te verbinden omdat het dek bij veel wind te bol begon te staan. In het achterschip werden twee ringframes geplaatst om de blokken voor de bakstagen aan te kunnen bevestigen en ook het grootzeilschootblok, gezien de enorme krachten die daarop zouden komen te staan.



In het vlak moesten de huidgangen vernieuwd worden.

Vervolgens konden enkele originele dekknieën en nieuwe dekbalken van Sitka spar geplaatst worden. Daarna volgde de bijzondere klus om het dek te leggen. Omdat teak in de jaren dertig niet vaak bij dekken bij kleinere jachten gebruikt werd, werd gekozen voor Douglas spar latten die in één stuk over de gehele lengte van bijna 11 meter werden gelegd en vervolgens gerubberd. Voor de 'vissing' plank en kuipranden werd Honduras mahonie gebruikt. Een lastige keuze was of we de originele maten van het stuurkuipje zouden blijven hanteren. Daar moeten de stuurman en grootschoottrimmer samen in passen, ook met overstag gaan en gijpen. Ondanks mijn bovenmodale postuur hebben we er toch voor gekozen om de originele maten aan te houden en Valdai geheel volgens het oorspronkelijk ontwerp te restaureren.



Blik vanuit het vooronder via een van de hechthouten 'ring frames' naar de vloerdragers van de werkkuipen en het achterschip.

Het tuigen

Na tweeënhalft jaar was het dan eindelijk tijd om aan het tuigen te beginnen. De discussie aluminium/houten mast werd tijdelijk in het voordeel van aluminium beslecht. De keuze voor klassieke lieren was niet moeilijk, maar hoe eraan te komen? Dankzij Ron Valent konden we de allerlaatste Holmatro/Meissner lieren aanschaffen. Menig klassiek jachteigenaar heeft er al begerig naar gekeken – we hebben bijna het gevoel dat sommigen van hen bereid zouden zijn om het complete schip te kopen om zo de lieren te kunnen bemachtigen.

Na drie jaar noeste arbeid was Valdai klaar voor de tewaterlating. Onze inschatting is dat ongeveer 55% van het hout aan het schip nog origineel is. Naar goed gebruik in Cornwall werd de wederdoop van Valdai door een echte 'vicar' verricht. Valdai werd vervolgens in 2013 door Classic Boat gekozen tot best gerestaureerd schip onder 40 voet dat in 2012 te water was gelaten. De tijd was aangebroken om wedstrijden te gaan varen. In juni 2012 konden we deelnemen aan de British Open met op de eerste dag een snelheid van 23 knopen+, een stevige vuurdoop voor een bemanning, waarvan geen van allen ooit op een 6 meter gevaren had. Op de spinnakerboom na bleef alles en iedereen heel.

De wedstrijden

Een 6 meter past achterop een kleine vrachtwagen dus ondernemen we de reizen naar de wedstrijdbanen met eigen vervoer. Onze eerste EK in Nynäshamn in 2012 voeren we nog met geleende zeilen, vervolgens namen we deel aan de WK 2013 in Flensburg, EK 2014 in Falmouth, WK 2015 in La Trinité sur Mer, EK 2016 in Brunnen (Vierwoudstedenmeer), WK 2017 in Vancouver met een geleend schip, EK 2018 in La Trinité en WK 2019 in Hanko, Finland. Op de rol staan 2020 en 2021 in Sanxenxo in Spanje, 2022 Cascais en 2023 Cowes. Verder zeilen we regelmatig de Britse kampioenschappen, de Panerai classic week in Cowes en wat losse wedstrijden. Mijn wedstrijdervaring voor 2012 was beperkt tot enige VKSJ en DCYR wedstrijden - de overgang was groot. Bij de klassieke 6 meters starten de '2nd rule' schepen, ontworpen tot 1933 en de '3rd rule' samen. Het verschil zit hem voornamelijk in het lagere zwaartepunt van de kiel, waardoor de '3rd rule' schepen aan de wind hoger en harder zeilen, zonder veel te verliezen in het voordewindse rak. Valdai moet het vooral hebben van minder dan 10 knopen wind. Bij wedstrijden met veel wind nemen 6 meters nogal wat water over en via de onderkant van de genua stroomt het water naar binnen. Daardoor staat bij ons de stuurkuip beter bekend als 'dreamworld' en de grote kuip als 'waterworld'.

Het streven was om na de eerste jaren in het linker rijtje te eindigen en tweede te worden bij de '2nd rule' schepen en als eerste schip zonder professionals te finishen. Gezien het aantal Olympische medaillewinnaars en professionals in het veld is dat een stevige uitdaging maar na vele jaren proberen is het bij de laatste WK gelukt: 14de van alle 32 schepen en 2de in het '2nd rule' klassement. Maar het beste individuele wedstrijdresultaat ooit was 3de bij de laatste wedstrijd op de WK in 2015, dus er blijft hoop.

Verbeteringen

Wat is er sindsdien verbeterd? We schaffen ieder jaar een nieuw zeil aan zodat nu, na 7 jaar, het oudste zeil uit 2013 stamt. Onze tegenstanders schaffen merendeels een nieuwe garderobe per seizoen aan, dus we hebben in het verleden ook wel wat tweedehands zeilen kunnen bemachtigen. In 2016 hebben we een wind- en bootsnelheidsmeter geplaatst. Winter 2016-2017 hebben we het bovenwaterschip 'gesplined' en nu, eind 2019, ook het onderwaterschip. Het werken van het nieuwe hout na de restauratie was min of meer te einde gekomen, dus 'splinen' was nu verantwoord. Wat we verder nog gaan doen: het naar voren kantelbaar maken van de mast om de voordewindse eigenschappen te verbeteren (alle schepen voor ons hebben dat al). Ook hebben we een tweedehands houten mast gekocht. We willen die op het schip plaatsen om ook in de Baum & Koenig trophee te kunnen winnen.



De Valdai na restauratie met de 'basic' werkkruimte voor de bemanning.

De Portcup

Om de eerste jaren de spanning achter in het veld erin te houden hebben we een speciale prijs in het leven geroepen, de Port Cup. Om zich hiervoor te kwalificeren dient een schip minimaal twee eigenaren te hebben en binnen de familie gerestaureerd te zijn. Door deze regels komen slechts twee schepen in aanmerking, Carmela en Valdai. Het schip dat in het eindklassement als hoogste eindigt, krijgt als prijs van de bemanning van het verliezende schip een fles port met een ouderdom van de gemiddelde leeftijd van de bemanning van de winnaars. Het mogen ook meerdere jongere flessen zijn die tezamen op dat getal uitkomen. Carmela's bemanning was gemiddeld 43 en Valdai's gemiddeld 63 jaar – een aardige incentive dus. Dit verhoogt het wedstrijdgevoel in hoge mate. Een aanrader. We hadden dit alles nooit bereikt zonder de boot te delen. Zoals de eigenaar van de Hakahala in een vorige SG al schreef, dit is de ideale oplossing om dit soort projecten te volbrengen.

Dirk Stolp

Houten boten festival, botterrace en jutterhavendagen



De botterrace langs de Helderse dijk. Wooden Boat Festival 2019

Maritiem feest in Den Helder

Den Helder staat vanaf vrijdag 3 juli t/m dinsdag 7 juli in het teken van de maritieme evenementen. Bert van Baar van de Bootbouwschool Den Helder organiseert van 5 t/m 7 op Willemsoord voor de tweede keer het Dutch Wooden Boat Festival. Het is de bedoeling dat de haven vol ligt met houten schepen en ook op de wal zullen er vele te zien zijn. Op vrijdag 3 juli wordt de Helderse botterrace gehouden. Ook de botters gaan vanaf Willemsoord van start en vanaf de dijk zal het spektakel goed te zien zijn. Tenslotte zijn er op zaterdag en zondag de Jutterhavendagen, een soort maritiem carnaval met straattheater, oude ambachten, een straatmarkt en heel veel levende muziek. Bij de Botterrace is het ook mogelijk om de race zelf mee te maken. Tegen betaling zijn groepen tot 12 personen welkom op de schepen die aan de wedstrijd deelnemen. Bedrijven kunnen op deze wijze de Botterrace sponsoren door met een groep mee te varen. Maar deze mogelijkheid staat ook open voor families die wat te vieren hebben of mensen die een groep om zich heen verzamelen. Wie hiervoor interesse heeft kan zich melden met een mail naar botterwedstrijd@heldersebotters.nl. Ook hiervoor geldt: haast u, het aantal plekken is beperkt.

Festival met eigen karakter

Het bijzondere van het festival is dat het hier om een 'low budget festival' gaat. Er worden geen entreegelden geheven en voor bedrijven, verenigingen en individuele deelnemers die zich op het festival willen presenteren is de deelname ook gratis. Daarom heeft het Wooden Boat Festival een heel eigen karakter. Alle houten schepen zijn welkom in de haven en hebben recht op een gratis ligplaats. Een aantal van deze schepen zal ook te



Demonstratie houttechnieken Wooden Boat Festival 2019.

bezoeken zijn. Wie een houten boot te koop heeft kan er met boot en al terecht, maar ook wie apetrots is op zijn zelf gebouwde of zelf gerestaureerde houten boot is er welkom om zijn of haar pronkstuk te presenteren. Wie nog midden in een klus zit of wat extra spullen voor zijn of haar boot zoekt, kan terecht op een



Deelnemer Wooden Boat Festival 2019

uitgestrekte maritieme rommelmarkt. En voor wie van ver moet komen en niet iedere avond naar huis kan zijn er slaapschepen, waar men tegen vergoeding kan eten en slapen. Het festival is ook bedoeld als ontmoetingsplek voor verschillende generaties professionals in de bouw van houten schepen en hen die zich in die richting willen ontwikkelen. Bijvoorbeeld voor leerlingen van het Hout- en Meubileringscollege die op zoek zijn naar een stageplaats en afgestudeerde bootbouwers die op zoek zijn naar een baan.

Lezingen – opleidingen – foto's

Gedurende het festival worden er ook lezingen gehouden. Gepassioneerde hobbybouwers vertellen iets over de projecten die ze onder handen hebben (gehad), anderen vertellen over de geschiedenis van hun schip of over de bijzondere reizen die ze daarmee gemaakt hebben. En wie zichzelf in de houten bootbouw wil bekwamen kan terecht bij Van Baars



Deelnemer Wooden Boat Festival 2019

Bootbouwschool, die op het terrein gevestigd is, of bij het Amersfoortse Ambachtelijk Bootbouw Centrum, dat in het festivalgebouw de houttechnieken demonstreert die tot hun cursusprogramma behoren.

Wie maakte de mooiste maritieme foto? De organisatoren roepen iedereen op hun mooiste foto ('s) in te sturen naar debootbouwschool@gmail.com. Hieraan is een wedstrijd verbonden, met bijbehorende prijzen. Deze prijzen liggen alle in de horecasfeer en kunnen tijdens het bezoek aan het festival genuttigd worden. De mooiste foto's zullen op de site van het festival, dutchwoodenboatfestival.nl, worden getoond.

Verloting klassieke houten wedstrijdboot

Ook wordt een bijzondere traditie in ere hersteld. Zoals in het verslag over de restauratie van de Neptunuskruiser Maggan elders in deze SG te lezen valt, werd dit jacht in de jaren '40 verloot, waarbij de revenuen van de loterij de kas van de zeilvereniging spekten. Ook tijdens het Wooden Boat Festival wordt een boot verloot, een echte houten klassieker. Het betreft een 12 m2 sharpie, in 1931 in het kader van een ontwerpwedstrijd van het Duitse zeilverbond ontworpen door de gebroeders Kröger uit Warnemünde. Deze legendarisch boot bleek een

razendsnelle zeiler te zijn – de klasse werd in 1956 als tweemans zwaardboot voor de Olympische Spelen geselecteerd. Helaas vaardigde Nederland vanwege de Russische inval in Hongarije



Neptunus tijdens het maritieme carnaval ter gelegenheid van de Jutterdavidendagen. Wooden

alsmede van een trailer. Pas op, uw winkans is groot, want er zijn slechts 100 loten à 25 euro (te koop via debootbouwschool@gmail.com). De opbrengst is bestemd voor gereedschap voor een groep ecologische vissers in Costa Rica.

Tijdens het festival zal de zesde Amateur Boot Bouw Award ABBA worden uitgereikt. Een deskundige jury beoordeelt inzendingen van amateurbouwers. Dit jaar mogen voor het eerst ook studenten en cursisten bootbouw deelnemen. Er zijn twee categorieën: boten tot vijf meter en boten langer dan 5 meter. Zowel boten die vanaf tekening gebouwd zijn als gerealiseerde bouwpakketten voor houten boten kunnen in aanmerking voor bekroning komen. Daarbij kijkt de jury naar zaken als het ontwerp, eigen of verkregen via tekeningen en/of bouwpakket, de complexiteit van de bouw, de ervaring en kundigheid van de bouwer en de bouwomstandigheden en het materiaalgebruik. Voor iedereen die aan het Dutch Wooden Boat Festival wil deelnemen met een ligplaats of zijn of haar boot, een plaats op de wal of in de hal, voor een stand, of als deelnemer aan de fotowedstrijd of aan de beoordeling t.b.v. ABBA geldt: meldt u zo snel mogelijk aan via de contactpagina op de website dutchwoodenboatfestival.nl, in ieder geval vóór 1 mei as..

Tj.B.

geen deelnemers naar deze Olympiade af, waardoor de gebroeders Kraan, internationaal de belangrijkste cracks in deze klasse, een medaille misliepen. Maar met 50 geklasseerde boten is de klasse in Nederland nog steeds populair. De te verlotten boot is voorzien van een toer- en een wedstrijdtuig,

Ambachtelijk Botenbouw Centrum

Een loods vol houten jachten en timmerlieden

Het is een bijzonder fenomeen. Aan de rand van Amersfoort, daar waar het riviertje de Eem de stad verlaat, vinden we de vroegere bouwloods van jachtwerf Elzenaar, ooit befaamd om de snelle houten Schakelklasse-wedstrijdboten, die daar gebouwd werden. Nu bevindt zich hier het Ambachtelijk Botenbouw Centrum. Vanwege de hoge kosten zijn professionele nieuwbouw en restauratie van houten jachten schaars geworden. Wie bovengenoemde loods binnengaat wordt daarom met een heel bijzonder beeld geconfronteerd: een loods vol met houten jachten, soms nieuwbouwprojecten, daarnaast ook restauratieprojecten in diverse stadia, waaraan tussen de tien en twintig enthousiaste timmerlieden keihard aan het werk zijn.



Een loods vol houten jachten.

Het Ambachtelijk Botenbouw Centrum is een van de instellingen waar je je in Nederland als scheepstimmerman kunt bekwamen. Met name voor jonge mensen, die nog in hun opleidingscircuit zitten, is er het Meubel- en Hout College in Amsterdam, dat een vierjarige timmermansopleiding biedt. Daarnaast zijn er de Bootbouwschool Den Helder en Scherpels Bootbouwschool in Loosdrecht, die kortdurende opleidingen bieden en waar o.a. liefhebbers instructie krijgen en gezamenlijk een relatief eenvoudige boot bouwen om de fijne kneepjes van het timmerwerk in de vingers te krijgen.

Complete opleiding en korte cursussen

Het Ambachtelijk Botenbouw Centrum biedt beide mogelijkheden. Je kunt er een complete opleiding tot gediplomeerd scheepstimmerman krijgen. Zo'n opleiding duurt een jaar. Omdat de opleiding voor 95% uit praktijk bestaat, kan deze worden afgerond in een tijd die nog te overzien is. Dat neemt niet weg dat zo'n opleiding om een flinke investering vraagt. Niet alleen een jaar lang fulltime inzet van de leerling-scheepstimmerman, maar ook een flinke investering in geld. Het is ongesubsidieerd onderwijs – de opleiding kost een dikke 14.000 euro. Het is echter mogelijk om de opleiding in delen te doen, bijvoorbeeld in periodes van drie maanden zodat men tussendoor elders betaald



Assistentie bij het werk.



De opleiding bestaat voor 95% uit praktijk.

kan werken. Het ABC biedt een brede opleiding. Je kunt er als scheepstimmerman mee aan het werk, maar ook als allround-timmerman of meubelmaker. Naast de complete timmermansopleiding kan men ook bij het ABC terecht voor kortdurende avondcursussen houtbewerking – een begin- en een vervolgcursus – en ook voor een cursus om met een bovenfrees te werken. Soms zijn er bijzondere cursussen, bijvoorbeeld zeilmaken en schiemenwerk. VKSJ-lid Martin Lampers volgde na zijn pensionering de complete cursus van één jaar. Lampers was niet helemaal een leek op timmergebied – hij had 22 jaar lessen handvaardigheid in hout en metaal in het speciaal onderwijs gegeven, aan zeer moeilijk opvoedbare kinderen. Hij had echter een project onder handen dat om zeer professionele vaardigheid vroeg.

De restauratie van de Najade

Zo'n tien jaar geleden kwam hij tijdens de Haarlemse Vlootdagen op een werf in die stad de Najade tegen, een Victoria kruiser uit 1952, ontworpen door Ricus van de Stadt en gebouwd bij de Alkmaarse werf Victoria van Cor Vader, waar later de bekende Victoires gebouwd werden. Een Victoria kruiser is een rondspant, uitgevoerd in mahonie op eiken spanten, met een aangezette kiel

De VKSJ-stand

op de watersporttentoonstelling BOOT HOLLAND in Leeuwarden in februari jl., hier bemand door Marianne de Wit en Richard Mastenbroek. Hoewel deze tentoonstelling vooral een motorboten- en accessoire-tentoonstelling is, trok de VKSJ-stand veel belangstelling en werden er contacten gelegd met een flink aantal eigenaars van klassieke jachten.

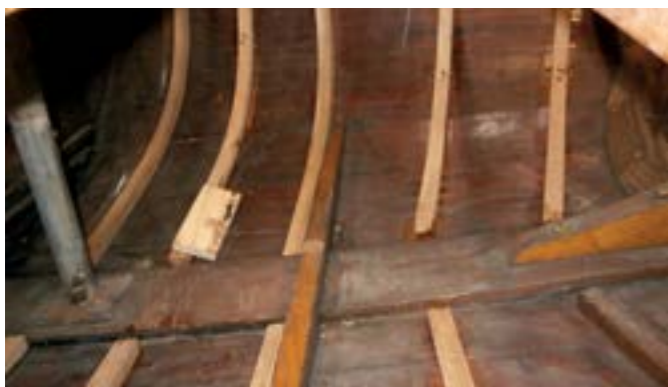


en een vrijhangend balansroer. Lampers herkende de Najade. Hij had de vorige eigenaar ooit geholpen met het opknappen van de boot nadat deze jarenlang in de nok van een loods had gehangen. Nadat de vorige eigenaar was overleden kwam de Victoria kruiser te koop en kocht Lampers de boot – hij had het altijd een prachtig scheepje gevonden. Meteen na de aankoop is de Najade geheel kaalgehaald en opnieuw in de lak en verf gezet. Lampers herinnert zich nog de eerste nacht dat het gezin op de boot doorbracht: ‘De boot was totaal uitgedroogd. Om de paar uur moesten we pompen. De volgende morgen was de boot, na één slapeloze nacht, echter al aardig dichtgetrokken’. Daarna kon nog een aantal jaren met



Martin Lampers aan het werk aan de Najade.

normaal onderhoud volstaan worden: schuren en lakken. Na enkele jaren werd echter duidelijk dat de Najade aanzienlijk groter onderhoud nodig had: er waren spanten gebroken, er zaten slechte plekken in de huidgangen en in de kiel en het dek moest worden vervangen. Dat vroeg om een professionele aanpak. Martin Lampers kon hierbij gebruik maken van een van de mogelijkheden die het ABC biedt, namelijk projectmatig werken. Na de basisopleiding kon hij de Najade restaureren als onderdeel van de opleiding, begeleid door de oprichter van het ABC en hoofddocent Frank Brouwer.



Nieuwe spanten in de Najade

Een bijzondere verschijning op het water

Als onderdeel van Lampers' opleiding heeft de Najade een totale restauratie ondergaan. Alle spanten in het achterschip zijn verwijderd en opnieuw ingestoomd – de oude eigenaar had de oude spanten met te dikke schroeven opnieuw vastgezet, waardoor ze braken. Delen van de huidgangen met slechte plekken zijn allemaal vervangen. Het doodhout van de kiel vertoonde ook slechte plekken en is geheel vervangen. Hetzelfde geldt voor het dek. Het oude dek was uit 10 mm watervast multiplex gemaakt. Het nieuwe dek heeft een onderlaag van 6mm watervast multiplex met

daarbovenop een prachtig dek uit 8 mm yellow cedar dekdelen. Yellow cedar heeft vergelijkbare eigenschappen als teak en contrasteert in kleur heel mooi met de mahonie romp.



Het nieuwe dek op de Najade.

Na een zeer grondige lakbeurt is de gerestaureerde Najade een bijzondere verschijning op het water, die veel bekijks trekt. Desalniettemin is ze nu te koop. Martin en zijn echtgenote willen, nu hun pensionering nadert, wat langere tochten gaan maken en hebben een groter schip gekocht, een zeilklipper uit 1928.

Leerlingen werken met veel technieken

ABC-oprichter Frank Brouwer is zelf in Engeland opgeleid als scheepstimmerman, aan het 'International Boatbuilding Training College' (IBTC) in Lowestoft. Het opleidingsconcept 95% praktijk en 5% theorie is voor deze opleiding ontwikkeld en Brouwer heeft dat concept met instemming van het IBTC overgenomen. Op dit moment heeft het ABC 7 fulltime leerlingen en 14-leerlingen die parttime een opleiding volgen. Een aantal van hen brengt een eigen boot mee, zoals Martin Lampers. Daarnaast zijn er een aantal booteigenaren die niet in de eerste plaats een opleiding, maar vooral professionele ondersteuning voor hun restauratieproject zoeken. In zulke gevallen hanteert het ABC een semi-commercieel uitgangspunt. De booteigenaars betalen voor de materiaalkosten, projectbegeleiding en een stuk overheadkosten. Voorwaarde is tevens dat ze minimaal één dag per week aan de restauratie van hun boot meewerken. Een voordeel van deze projectmatige werkmethode is dat de leerlingen met heel veel verschillende technieken in aanraking komen: lattenbouw, karveelbouw, overnaadse bouw, het leggen van een kiel, het stomen van spanten, het maken van een voorsteven, het boren van een schroefaskoker, maar ook het in tekening brengen van een jacht en het maken van spantuitslagen. Een bijzonder project op dit moment is de nieuwbouw van een D-klasse, een zgn. 'Voorgiftklasse' uit het begin van de vorige eeuw. In deze klassen konden schepen van verschillend ontwerp tegen elkaar uitkomen met een vooraf berekende handicap. Voor zover bekend zijn de laatste nieuwe schepen in de D-klasse in de jaren '30 gebouwd. Een enkele ervan is nog behouden, o.a. de 'Zuydvaerder', de vroegere 'Houtrib' uit 1933, ontworpen door H.W. de Voogt en gebouwd door Scheepswerf De Vliet in Aalsmeer.

Deze D-klasse was in een loods gevonden, maar was zo ernstig door 'droge rot' aangetast dat restauratie niet meer mogelijk bleek. Tekeningen van het jacht waren niet op te sporen. Met een laserwaterpas en meetstokken is toen het schip opnieuw in tekening gebracht en wordt er bij het ABC, voor het eerst sinds een kleine eeuw, een nieuwe D-klasser gebouwd. De traditionele Nederlandse wedstrijdclassen laten de leerlingen met uiteenlopende constructiemethoden kennismaken. Recent is er een 16 m2 in wedstrijduitvoering gebouwd, uitgevoerd in eiken en mahonie volgens de door Hendrik Bulthuis ontwikkelde methode van latten op vaste mallen. Wel zijn hier alle onderdelen aan elkaar verlijmd met epoxy. Van de twaalftvoetsjol, overnaads met ingestoomde spanten geklonken, is er inmiddels een gebouwd en zijn er twee afgebouwd, allen wedstrijdklaar. De houtsoort van de romp is bij een 12-voetsjol vrij. Twee ervan hebben een romp uitgevoerd in loofhoutceder, de derde in mahonie. Binnenkort start de restauratie van een pampus, karveelgebouwd, maar – heel uitzonderlijk – niet in mahonie, maar in grenen uitgevoerd. De romp is nog redelijk gaaf, spanten en dekbalken zijn verrot – opnieuw een project waarbij veel ervaring wordt opgedaan.

Belangstelling voor ABC

Het ABC is acht jaar geleden heel kleinschalig begonnen en heeft inmiddels zo'n 18 volleerde scheepstimmerlieden afgeleverd. Er is sprake van groei. Frank Brouwer was aanvankelijk de enige docent. Inmiddels heeft hij twee assistenten. Het centrum is inmiddels



De romp van de nieuw gebouwde D-klasser.



De constructie van de D-klasser.

ontdekt en benaderd door diverse bedrijven in de jachtbouwsfeer met een vraag om stagiairs. Het gezelschap leerlingen is heel gemêleerd. Het bestaat uit hobbyisten die hun hobby willen professionaliseren, maar ook uit herintreders en mensen die naar een switch in hun carrière zoeken. Er zijn leerlingen

afkomstig uit de sociale sector, die cliënten in de richting van de arbeidsmarkt begeleiden, maar ook leerlingen die tegelijkertijd de zeevaartschool voor de kleine en grote zeilvaart in Enkhuizen volgen en timmervaardigheid als nuttige aanvulling op hun nautische kwalificaties beschouwen. Veel oud-leerlingen werken inmiddels als zelfstandig scheepstimmerman. Een enkeling is met zijn timmerkist de wereld ingetrokken. In veel havens die

Victoria kruiser Najade nu te koop

De Victoria-kruiser Najade, recent helemaal gerestaureerd op het Ambachtelijk Botenbouw Centrum, is nu te koop. Eigenaar Martin Lampers en zijn echtgenote hebben een groter schip aangeschaft. Victoria kruisers zijn ontworpen door E.G. van de Stadt en werden gebouwd op de Victoriawerf in Alkmaar. De Najade is in 1952 gebouwd, maar recent weer in een mooie staat teruggebracht. Bij de restauratie is ook een nieuw dek van onderhoudsarme yellow cedar dekdelen gelegd. Lengte/breedte/diepgang: 7.70x2.15x1.10 meter. In de kajuit twee slaappleatsen en een keukentje. Er is een elektrische buitenboordmotor bij inbegrepen, tegen meerprijs evt. een klassieke Seagull buitenboordmotor.

De vraagprijs is 7000 euro.

Voor alle info: m.lampers@hotmail.com

regelmatig door oceanzeilers worden aangedaan is behoefte aan vakbekwame mensen die onderweg opgelopen schades kunnen repareren. Wat hen verbindt is vaak de liefde voor schepen. 'Ieder schip heeft zijn eigen verhaal. Mensen komen hier uiteindelijk ook omdat ze niet willen dat al dat bijzondere erfgoed verdwijnt', aldus Frank Brouwer.

Tjeerd Boersma

F. Doe Scheepstimmerwerk

Kon. Julianalaan 7,
1774 AX Slootdorp,
T/F 0227 581840
Mobiel 0651 372 185
info@leospar.nl
www.leospar.nl

Leospar®
Masten en
Rondhouten

Blokken

Licht en Probleemloos zeilen



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

FRIESEWEG 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



VKSJ- achtmeters Varg III en Frøya beiden deelnemers
wereldkampioenschap in augustus bij Enkhuizen

De meterklassen, een verkenning

Op het IJsselmeer bij Enkhuizen heeft van 17 tot 22 augustus een bijzonder evenement plaats: het wereldkampioenschap in de achtmeter klasse. Het is voor het eerst sinds een kwart eeuw dat dit kampioenschap weer in Nederland plaats heeft. Voor de VKSJ heeft dit evenement een bijzondere betekenis: de achtmeters



De Varg III, vorig jaar tijdens de Flevo race.

Varg III en Frøya, beiden ingeschreven bij de VKSJ, zullen ook aan het kampioenschap deelnemen. Wij wensen de bemanning van beide schepen alle succes toe. De achtmeterklasse behoort tot de zgn. meterklassen, wedstrijdachten die op basis van een formule worden ontworpen. De bedoeling van zo'n formule was om tot gelijkwaardige jachten te komen, die ongeveer evenveel kans hadden wedstrijden te winnen. Het ontwerpen van wedstrijdachten op basis van formules kwam op in de negentiende eeuw. De oudste formules gaven ontwerpers de gelegenheid om met heel extreme schepen de regels te ontduiken. De veiligheid kwam hiermee in het geding. De latere formules, de Amerikaanse Universal Rule en de Europese International Rule, maakten dit onmogelijk en leidden tot prachtige klassieke jachten.

De Varg III en de Frøya zijn ontworpen op basis van de International Rule.

De achtmeter Gold Cup wordt daarom niet alleen een spannende wedstrijd, maar ook een bijzonder schouwspel. Tussen 1908 en 1936 behoorden de achtmeters zeven maal tot de Olympische klassen. De Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging, die de achtmeter Gold Cup organiseert, organiseerde in 1928, toen de Olympische Spelen in Nederland plaatshadden, de Olympische zeilwedstrijden, ook toen met de achtmeterklasse.

De zesmeter Valdai is alweer enkele jaren geleden tot de VKSJ toegelaten. Door omstandigheden verscheen het toelatingsrapport



Een 'plank on edge' jachtje.

nog niet in Scherp Gesneden. In dit nummer halen we de schade in. Naast dit rapport een artikel van mede-eigenaar Dirk Stolp over de restauratie, het tuigen en het wedstrijdzeilen met de Valdai. Er is dus alle reden voor om in deze Scherp Gesneden aandacht te besteden aan de geschiedenis van de ratingformules, niet alleen aan de International en de Universal Rule, maar ook aan wat daaraan vooraf ging.

Ontwikkelingen in ratingformules

Ontwikkelingen in ratingformules zijn van alle tijden. Ze zijn altijd een reactie op wat er mis was, of wat als mis werd ervaren. Soms gaat het om de wedstrijdresultaten van de verschillende schepen onderling. Maar ook gaat het om reacties of correcties op ongewenste ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen werden aangejaagd door de competitie, maar ook door de toenemende kennis van ontwerp en bouw van (wedstrijd)zeilschepen. De jaren voor de eeuwwisseling tussen de 19de en 20ste eeuw



Een 'plank on edge'jacht, 1896

was er in watersportland veel dynamiek. De sport was er een van de zeer gefortuneerden, zoals een bekende thee magnaat (Lipton) in Engeland/Ierland en de machtige New York Yachtclub, die de houder en hoeder van de Cup was. Zeer rijke industriëlen en bankiers van naam waren bestuurslid of lid van de New York Yachtclub. Zolang de Cup (the Auld Mug) in handen van de New Yorkse vereniging was, kon de Club de voorwaarden voor de uitdaging afdwingen. Natuurlijk maakte men het de uitdager altijd heel moeilijk. Zo heeft Lipton 4 pogingen zonder succes gedaan, met een schip dat onder verkleind tuig naar de V.S. moest oversteken.

Extreme jachtontwerpen

In de Verenigde Staten en in het Verenigd Koninkrijk waren de ontwikkelingen in het jachtontwerp extreem en in de decennia voorafgaand aan de eeuwwisseling volkomen uiteengegroeid. De Britten voeren met veelal van de beroepszeilvaart afgeleide loodskotters, die mede door de toegepaste ratingregels geëvolueerd waren tot levensgevaarlijke constructies met lengte-breedte verhoudingen die zo extreem waren dat ze 'plank on edge' schepen werden genoemd, met een spantvorm als een champagne flute, waar de steel van afgebroken was. Het volledig ontbreken van vormstabiliteit leidde ertoe dat zoveel inwendige ballast nodig was dat afzinken niet denkbeeldig was.

Aan de overkant van de Atlantic was de ontwikkeling compleet tegengesteld. De daar toegepaste Seawanhaka Rule leidde tot platte schepen met een heel korte waterlijn en grote overhangen onder een wolk van zeil. Deze hadden aan boord vaak zandzakken als verplaatsbare ballast, die aan loef werden gelegd en werden daarom 'sandbaggers' genoemd. De ratingregels waren ontwikkeld om jachten

van verschillend ontwerp in wedstrijden min of meer gelijke kansen te geven. Iedere keer wisten ontwerpers echter 'gaten' in de regels te vinden waarmee een jacht grotere snelheden kon bereiken. Dit dreigde wedstrijdzeilen zelfs voor vermogenden onbetaalbaar te maken – een nieuw jachtontwerp kon na één seizoen alweer achterhaald zijn. Een ook leidde het tot extreme ontwerpen die het wedstrijdzeilen tot een gevaarlijke bezigheid maakten.

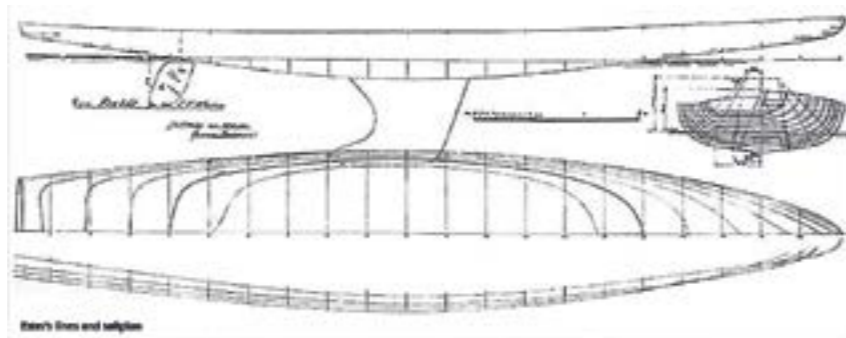
Internationaal was er het besef dat er betere regels moesten komen. Die regels liepen echter in de VS en Europa sterk uiteen, terwijl er in Europa ook nog eens nationale verschillen waren. Uiteindelijk was het de internationale competitie die een unificerende regelgeving zou afdwingen.

Universal Rule

Dit proces kwam in de Verenigde Staten op gang toen in 1903 Nathaniel Herreshoff zijn Universal Rule lanceerde, ter vervanging van de tot dan gehanteerde Seawanhaka Rule. De America's Cup was in 1903 met succes verdedigd door de New York Yachtclub met de zoveelste creatie van Herreshoff, de Reliance, een enorme kotter, met meer dan 1500 m² zeiloppervlak. Het streven naar een gezamenlijk en dus meer mondiale aanpak



De Ester, ontworpen door Gunnar Melgren volgens de Seawanhaka Rule.



De lijnen van de Ester.

was op dat moment nog niet aan de orde. Daarvoor was men in het algemeen te eigenzinnig. In Europa kwam nieuwe regelgeving pas een paar jaar later op gang, als reactie op het ontstaan van de



Een zesmeter, ontworpen op basis van de Third International Rule.

Universal Rule. Europa had een andere traditie op het gebied van het jachtontwerp – men wilde hier eigen regels. Hiermee komen we toe aan de ontstaansgeschiedenis van de International Rule. De rating- en klassenregels kenden in de Europese landen een mix van verschillende historische ontwikkelingen: het leek op wel elkaar, maar het paste niet echt bij elkaar. Denemarken had zijn spitsgatterklassen, net als Noorwegen. Zweden had zijn Särklassen, die in zekere zin een voorloper waren van de kleine scherenkruisers. De enigen gemeenschappelijkheid was het water waarop werd gevaren alsmede de oorsprong van de bootjes – ze stamden allemaal af van beroepsvaartuigen en vissersbootjes. Internationaal zeilen was dus een moeilijke zaak, die door de wereldoorlogen nog complexer was geworden. Er was wel samenwerking, maar die verliep langs de lijnen van de verschillende allianties. Zo raakte Duitsland na de Eerste Wereldoorlog geïsoleerd, maar had het land wel weer contacten met Zweden en de Verenigde Staten.

International Rule

Vóór de Eerste Wereldoorlog was er echter sprake van één Europees blok. Een comité van bekende ontwerpers/bouwers en zeilers uit Noorwegen, Zweden, Frankrijk en Duitsland en tal van invloedrijke figuren onder leiding van Brooke Heckstall Smith kwam in juli 1906 in London bijeen om tot een gezamenlijk product te komen, te weten draagvlak en –uiteindelijk- een eerste rating Rule voor schepen waarmee op gelijker speelveld internationaal wedstrijd zou kunnen worden gevaren. In 1907 werd na een vervolgoverleg in Berlijn en later in Parijs, overeenstemming bereikt over een eerste versie van de International Rule. De delegaties die aan deze vergadering deelnamen vormden daarna de IYRU, bij de eerstvolgende gelegenheid bij de Olympische Zeilwedstrijden in Sandhamn bij Stockholm werd er voor het eerst gevaren met schepen die volgens de International Rule waren ontworpen. De Verenigde Staten stuurden waarnemers naar de Europese meetings, maar zij namen de eerste International Rule niet aan; zij hielden het bij de Universal Rule van Herreshoff. Er was aan beide zijden van de Atlantische oceaan een flinke portie eigenwijsheid en scepsis te bespeuren. Om een idee te krijgen van de formules van de International Rule hieronder de verschillende formules die elkaar gedurende de eerste helft van de vorige eeuw opvolgden, steeds met nieuwe wijzigingen.

First Rule: $(L+B+1/2G+3d+1/3x\sqrt{S-F})/2$, geldig van 1907 t/m 1917, maar uitgelopen tot 1919.

S-Rule van Johan Anker: $(L+1/3G+3d+2/3x\sqrt{S-F})/2,1$. Deze regel kwam tot stand onder auspiciën van de SSF, Scandinavian Sailing Federation, bij gebrek aan mogelijkheid om tijdens de Eerste Wereldoorlog onder IYRU verband te werken.

Second Rule: $(L+0,25G+2d+\sqrt{S-F})/2,5$; 1920-1933.

Third Rule: $(L+2d+\sqrt{S-F})/2,37$; 1933-1939.

Hierbij is L= lwl, B=breedte, G=kettingomvang met strak getrokken ketting, d= verschil tussen strakgetrokken en aanliggende ketting omvang. S=zeiloppervlak, F= vrijboord hoogte.

Klassiek gelijnde jachten

Schepen van de 6, 8 en 12 meter klasse van de International Rule spreken tot de verbeelding van velen, zeker van VKSJ-ers. De International Rules zoals wij die kennen leverden, hoe kan



De Sonderklasse Tilly

het ook anders, klassiek gelijnde schepen op die op traditionele wijze werden gebouwd met het oog op het wedstrijdzeilen rond de boeien op binnenzeeën en in kustwateren. De drie versies van de Rule kenmerken zich door de manier waarop men tegen de snelheidsbepalende factoren bij zeiljachten aan keek. In de eerste Rule was er een zware onderschatting van de waarde van zeiloppervlak, bijgevolg leidde de formule tot zwaar overtuigde schepen. Anderzijds was er geen harde eis m.b.t. de waterverplaatsing t.o.v. de lengte van het schip. Men dacht dit met de 'girthmaat' (kettingomvang) en de 'girth difference' (verschil tussen kettingomvang aanliggend of aangetrokken), indirect af te dwingen. Dit leidde tot lichte schepen met een heel erg weke kim, een laag vrijboord, een ondiep grootspant en vooral een wolk van zeil. Het is een prachtig gezicht om deze schepen onder grote helling te zien varen, maar de zeileigenschappen met meer wind zijn verre van ideaal. Het zou ook niet lang duren voor de echt goede ontwerpers de gebreken van de First Rule inzagen en andere wegen insloegen. Bij voorbeeld Johan Anker (Noorwegen) en Zake Westin (Finland). Johan Anker was verantwoordelijk voor de S(candinavian)-versie van de First Rule. (Zie hiervoor bijvoorbeeld Google : Johan Anker Snarken, waar men veel informatie hierover kan vinden). Zake Westin, de schoonzoon van de eigenaar van de beroemde Finse ABU werf tekende achtmeter schepen, die juist niet leden aan bovenstaande kenmerken. Er is op dit moment een achtmeter te koop op de site van de International Eight Metre Association (IEMA) die wel een grote girth difference (= duidelijke S-spant) toont en een diepe kiel. Het betreft Westins Skum (1908). De zesmeter, de achtmeter en de twaalfmeter zijn Olympische klassen geweest. Door de gigantische kostenstijgingen zijn het schepen, zelfs in de kleinste klassen, die maar weinigen zich

kunnen veroorloven. Daarin is natuurlijk ook een aantrekkelijkheid besloten. Vooral naar goede ontwerpen is een koopkrachtige vraag ontstaan. Bijna altijd is er ergens op aarde een project aan de gang om een replica of restauratie van een zes-, acht- of twaalfmeter te realiseren. De vraagprijzen voor achtmeter jachten zitten al weer jaren in de lift.

Nog 3000 meterklasse jachten in de vaart

Het is een wonder dat er van de meterklasse jachten die voor en na de Eerste Wereldoorlog gebouwd zijn nog zoveel goede schepen



De Reliance in dok, 1903



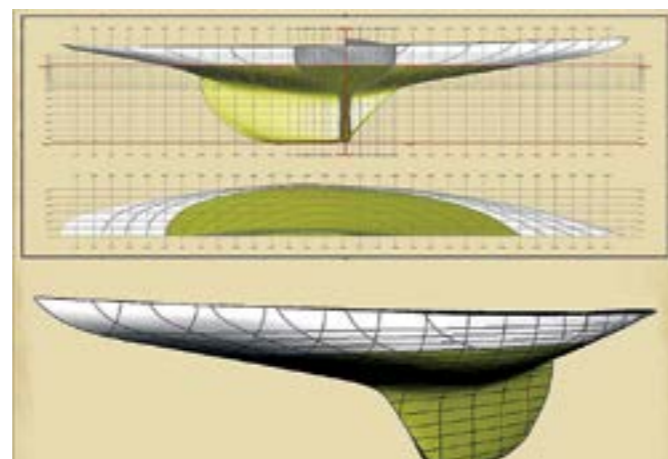
De Reliance

over zijn. Deels is dit het gevolg van de uitstekende bouwkwali teit die werd gerealiseerd, waarbij de bouwvoorschriften en de eisen gesteld door Lloyds en Veritas, zoals deze vastgelegd zijn in de klassevoorschriften, een belangrijke rol speelden. Ten slotte zijn zes- en achtmeters na hun wedstrijdcarrière prima inzetbaar als toerschip. Er is ruimte genoeg om comfort in te bouwen. Weliswaar komt de zesmeter romp wat tekort aan breedte, maar gelet op de 3,5 à 4 ton waterverplaatsing is er best wel veel ruimte onder dek... Een kleine kajuitopbouw doet dan wonderen! In totaal zijn er ruw geschat zo'n 6000 meterklasseschepen onder de International Rules gebouwd. Daarvan zijn er nog ongeveer 3000 over. Allemaal one off schepen met een eigen ontwerp! Letterlijk hofleveranciers waren in Noorwegen Anker & Jensen, die zes- en achtmeter schepen bouwden voor de Noorse Kroonprins, later Koning Harald, die daarmee een grote stimulans aan deze

klassen heeft gegeven. In Zweden waren Tore Holm, Gustav Estlander en Knud Reimers ontwerpers die in Scherenkruisers en ook in ook in zes- en achtmeter schepen waren gespecialiseerd. In de V.S. was Olin Stephens de ontwerper van succesvolle 'Metre' boten. In Engeland waren dat Fife, Nicholson en Alfred Mylne.

Ontwerpen zonder computer

Dit speelde zich af in een tijd dat de ontwerpers geen computers hadden en slechts over een rekenliniaal en sjablonen en potlood en papier beschikten en natuurlijk over de ervaringen opgedaan met eerdere gerealiseerde ontwerpen. De cliëntenkring verzorgde daarmee als het ware de sleeptankproeven met 1 op 1 modellen. Een enkele ontwerper sneed uit een blok hout het model van het ontwerp dat hij wilde realiseren om, door verzaging of meting, spantlijnen en waterlijnen van het model af te kunnen nemen. Deze halfmodellen zijn in grote getale bewaard gebleven. Nathaniel Herreshoff gebruikte deze methode. Ieder nieuw jacht droeg bij tot



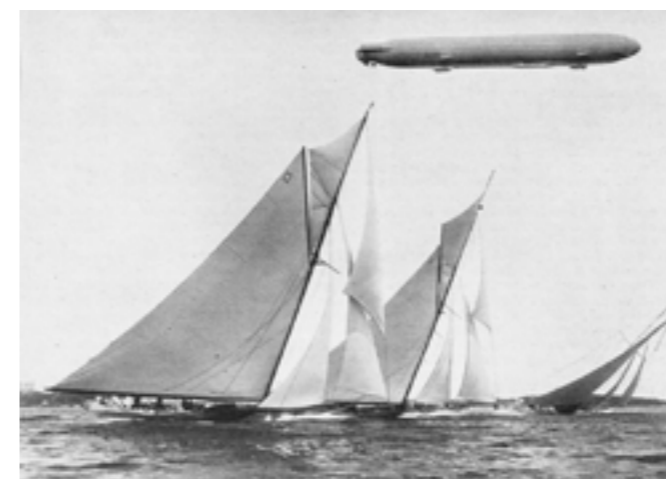
De lijnenplannen van de Reliance.

de ervaring van de ontwerpers. Succesvolle ontwikkelingen werden doorgezet tot er geen verbetering meer kon worden gevonden. Dat was het moment dat een klasse niet meer zo interessant was voor de ontwerpers, totdat er weer een nieuwe doorbraak werd gevonden. Dat vroeg 'out of the box' denken en durf. Een niet geslaagd ontwerp was een groot risico voor ontwerper en bouwer. Om nog maar niet te spreken voor de opdrachtgever. Overigens gelden deze opmerkingen ook de wat grotere scherenkruiserklassen boven de 30m2 klasse (er zijn: 15m2, 22m2, 30m2, 40m2, 55m2, 75m2, 95m2, 120m2 en 150m2 scherenkruisers) uit Zweden en de Nationale Kreuzerklassen (45m2 en 75m2) en alle Seefahrtkreuzerklassen, waarvan de 50m2 en de 100m2 de bekendste zijn. In de kern waren dit toerschepen (Kryssaren in het Zweeds en Kreuzer in het Duits). Elk had zijn eigen ontwerp.

Voor al deze groepen en types is het zwaartepunt van de voorschriften gelegd bij technische voorschriften qua bouwmethode, materiaal en maatvoorschriften voor romp en inrichting, verbonden met de vrijheid en de uitdaging om onder het tuig van de klasse, het snelste of het succesvolste schip te ontwerpen. Zo gezien vormden al deze klassen steeds opnieuw een uitdaging voor ontwerper, bouwer en opdrachtgever. Met name in Duitsland, Zweden en Finland was men aanvankelijk niet zo gelukkig met de uitkomsten van de eerste versie van de International Rule. Men vond de schepen zwaar en duur en ging liever met eigen klassen verder.

De Sonderklasse

Waarschijnlijk de zuiverste meterklasse stamt uit 1899/1900, de Sonderklasse, waarvoor door de Duitse keizer een speciale prijs beschikbaar werd gesteld tijdens de Kieler Woche van 1900. De Sonder was een bijzonderheid, puur voor het wedstrijdzeilen, gespeend van enig comfort. De regels konden op 1 A-4 tje worden gedrukt.



Achttienmeter jachten bij veel wind onder een wolk aan zeil.

De formule was de eenvoud zelve: L+B+D mocht niet groter zijn dan 9,75 m. Dus een Meterklasse... Het gewicht moest minstens 1850 kg bedragen. Huid en dek waren minimaal 14 mm dik, diagonaalravel en ribkavel mochten niet worden toegepast, holle rondhouten evenmin. De maximum oppervlakte van het tuig was 51 m2. Het was met recht een 'box-in Rule'. De bemanning was maximaal drie personen van de nationaliteit van het land waar de Sonder werd gebouwd.

Het lijnenplan was volkomen vrij. Er zijn dus Sonders met aangezette vinkiel, en vrijstaand roer, maar ook als s-spant met aan de kiel aangehangen roer. Elke Sonder is een 'one off', met een eigen ontwerp. In 1900 mocht de totale kostprijs van een Sonder niet meer bedragen dan 250 Pond ofwel 5000 Mark.

In alles was de Sonder het tegengestelde van een meterklasse van de International Rule. De klassevoorschriften en de complexiteit van de drie opeenvolgende Rules leidden tot dikke boekwerken. Alleen de formules en reglementen beslaan al documenten van tientallen pagina's, allemaal te vinden op de website van de ISAF, de International Sailing Organisation. Dit leidde tot eindeloze variatiemogelijkheden in de ontwerpen.

Ondanks het genoemde A-4tje waren de variaties, die binnen de klassevoorschriften van de Sonder mogelijk waren, feitelijk oneindig. Qua voorkomen zijn veel van deze jachten te beschrijven als teruggeschaalde platte 'scows', ook wel 'skimming dishes' genoemd van de Seawanhaka rule. Schepen als de Independence van Crowninshield en de Reliance van Herreshoff, die de Americas Cup in 1903 met succes verdedigde.

Varen tot het breeuwsel eruit vliegt

De Seawanhaka Rule leidde tot deze extreme schepen. Dit inspireerde Nathaniel Herreshoff om de Universal Rule te ontwikkelen, met als doel om uitgebalanceerde schepen te realiseren, die niet alleen snel waren, maar ook in zwaardere weersomstandigheden te varen waren. Sonderklassen, de Reliance (en haar tijdgenoot Independance, een schip dat zich niet kwalificeerde voor de verdediging van de America's Cup en

reeds na drie maanden werd ontmanteld) en de Ester hebben de neiging om enorm te slaan op de golven in het aan de windse rak. De bekende Sonder Bibelot van Herreshoff voer in ruwe omstandigheden het breeuwsel uit het voorschip, als gevolg van de lange platte voor- en achteroverhangen.

Natuurlijk zijn het niet de Ratingrules die de vorm van de schepen bepalen, maar de wens om winnaars te tekenen, te bouwen en te varen. Zoals het een goede ontwerpformule betaamt, hoort tegenover elk binnen de regel te behalen voordeel, ook een prijs/penalty te staan. In de Seawanhaka Rule was hier geen sprake van, met als logisch gevolg dat er extreme schepen werden gebouwd. Voorbeelden zijn de Reliance van Herreshoff en de Ester van Gunnar Melgren.

De rating werd bepaald door de volgende formule. Rating = 0,5 x (LWL+√S). Eenvoudig, een kind kan de was doen! Wordt de maximum LWL per klasse met 1 voet overschreden, wordt de LWL-waarde met 2 voet opgehoogd.

Verkorting van de waterlijn lengte geeft ruimte voor meer zeiloppervlakte binnen de rating. Langere overhangen met meer waterlijn lengte onder helling leiden ook niet tot een zwaardere rating. Binnen de kortste keren kwam de kampioen van de ontwerpers (Herreshoff) tot de conclusie dat dit zo niet verder kon, zelfs na zijn eigen Cupwinst met de Reliance. De Seawanhaka Rule was daarmee een kort leven beschoren!

Voor de beeldvorming, de Ester van Melgren was 15,40 m lang bij een breedte van 3,08 m en een diepgang van 1,80 m, had een waterverplaatsing van 3,8 ton en 1,8 ton ballast. De Ester was specifiek voor de wedstrijden om de Tivoli Cup gebouwd. Ester won alles...jaar na jaar...Melgrens naam als ontwerper was daarmee gevestigd. Hij was als ontwerper van de negenmeter Angödomen, de eerste boot van de International Rule in Zweden, minder succesvol. Na een korte carrière in de meterklasse werd ze verkocht en verhuisde ze naar Noord Zweden. In de Eerste Wereldoorlog verloor ze haar loden kiel aan de kogelproductie. De Angödomen is een goede bekende van de VKSJ.

Na 80 jaar op zeebodem opnieuw in de vaart

Met de Ester ging het anders: In het begin van dertiger jaren ontstond brand aan boord – de Ester zonk in 52m' diep water. Na ruim 80 jaar werd ze teruggevonden, gelicht en herbouwd. Nu is ze terug, een wonder in mahonie met ruim 120m2 zeil en een scheepsgewicht van totaal 3,8 ton, 1,8 ton ballast in haar bulbkiel



Acht meter, Third International Rule.

en weer ongelooflijk snel. Eigenlijk zou je kunnen zeggen dat ze een dubbele Sonder was, ware het niet dat de Sonders als de Bibelot in de V.S. en de X in Zweden een veel spitsere neus hadden, boven de waterlijn. Overal ter wereld was er in die periode de neiging om de extremen op te zoeken. De Bona Fide van Sibbick,

ook een voorbeeld van een jachtontwerp van rond 1900, is tekenend voor de trends van toen.

Op basis van de Seawabaka Rule werden schepen vooral licht, plat en overtuigend. Er was geen enkele begrenzing, geen 'Box-in'. Mede daardoor hadden zij over het algemeen een kort en hevig bestaan. Een beroemd voorbeeld hiervan is de Independence van Thomas Lawson uit Boston van de ontwerper Crowninshield. Dit schip werd overigens geweerd door de New York Yachtclub, omdat Lawson geen lid was van deze vereniging. Ze was voor de start van de wedstrijden al gesloopt! Desalniettemin was de Independence een 'eye opener' voor Herreshoff, omdat ze ondanks grote fouten in haar ontwerp, onder bepaalde omstandigheden ongelofelijk snel kon zijn, als gevolg van de specifieke scow-vorm: plat en breed, met lange overhangen. Het probleem was een verkeerd geplaatst lateraalpunt, waardoor ze gevaarlijk onhandelbaar was. Daarbij kwam dat door vervorming het roer vreselijk zwaar te bewegen was. Voorts was de constructie van het voorschip niet sterk genoeg, waardoor ze schade leed door water en golfdruk onder het voorschip en lekte als een zeef. 'Cup contenders' als



De J klasse Ranger (Universal Rule).

de Independence werden in Amerika na bewezen diensten veelal gesloopt om materiaal te leveren voor een volgende campagne. Nathaniel Herreshoff, verantwoordelijk voor de grootste 'skimming dish', de Reliance in 1903, ontwikkelde daarop de Universal Rule, waarmee hij de ontwikkeling in tegenovergestelde richting stuurde. Voor de Sonners was dit niet nodig, gelet op hun omvang en zeiloppervlak. Zij waren vooral spannend, net als wij catamarans vroeger spannend vonden.

Epiloog

De Universal Rule en de International Rule waren er op gericht hetzelfde te realiseren: unificatie van rating Rules en het definiëren van ontwerp- en bouweisen die tot veilige en sterke schepen zou leiden. Dat werd ook nagestreefd door de landelijke regels voor de nationale klassen. Daar dus geen nieuws. De aanlegroute voor het inperken van vorm-extremen was evenwel verschillend. Waar Herreshoff de QBL introduceerde, de 'Quarter Beam Length', deed men bij de International Rule 2 extra omtrekmelingen bij boeg en kont van het schip, die werden gerelateerd aan

de boordhoogte ter plekke om de lengte in de formule te corrigeren. Het voert ver om de werking hiervan nu uit te leggen. Geïnteresseerden verwijzen we naar de klasseregels van de zes- en achtmeter, die zijn te vinden op de website van de ISAF. De formule van de Universal Rule: $R=(0,2 \times L \times \sqrt{S}) / \sqrt[3]{D}$, waarbij R=Rating, S=gemeten zeiloppervlak als bij International Rule, D=gewicht (door weging te bepalen, zonder zeilen en voorraden). In de teller de snelheidgevendende factoren. In de noemer de remmende factor, de waterverplaatsing. Om de platte romp met de ronde waterlijnen wat in te perken werd de L in deze formule gecorrigeerd met onderstaande bewerking van de Quarter Beam Length.

$$100-V(LWL)$$

$$L=LWL + 0,5 \text{ (q.b.l.)} \times L.W.L.)$$

$$100$$

Deze toevoeging – ter bepaling van L - corrigeert de lengte in de formule voor extra plat voor en achterschip (als een scow), waardoor de L.W.L. in vaart en onder helling sterk toeneemt. Een heel elegante oplossing voor het vormprobleem van de platte voor- en achterschepen.

In de 2de en 3de versie van de International Rule wordt dit bereikt door de kettingomvang op plekken in boeg en kont te normeren. Bovenmatige omvang leidt tot navenante toename van de gecalculerde lengte. In zowel de International Rule als de Universal Rule wordt gerekend met het gewicht van het schip, vast te stellen door weging. In de voorschriften wordt de wijze van de weging gedetailleerd aangegeven – ook wat er gewogen moet worden. Zonder gewicht geen rating! In de International Rule geldt per klasse een verplicht gewicht, wordt dit niet gehaald dan wordt de met het gewichtstekort corresponderende lengte verdubbeld en bij de gemeten lengte opgeteld. Ook een gebrek aan breedte ten opzichte van de voor de klasse geldende waarde wordt zo bestraft. De formule voor de bepaling van het minimaal vereiste gewicht is:

$$(0,2 \text{ LWL (in m)} + 0,15)^3$$

Bij de Universal Rule geschiedt de introductie van het gewicht in de noemer van de formule. De uitkomst is in voeten. De Universal Rule normeert dus niet, maar stuurt met lichte hand.

Rating rules belangrijk voor ontwikkeling zeilsport

Het geheel overziend rest de conclusie dat Rating Rules een heel belangrijke rol hebben gespeeld in de ontwikkeling van de zeilsport, het scheepsontwerp en de scheepsbouw. Overigens kan hetzelfde ook gezegd worden van de sociaal-economische ontwikkelingen die zich in de laatste 140 jaar voltrokken hebben. De verspreiding van de zeilsport onder de brede lagen van de bevolking is iets van na de Tweede Wereldoorlog. De tot de verbeelding sprekende wedstrijden om de America's Cup werden in brede kring met groot enthousiasme door de Amerikanen en Britten gevolgd. Daaraan zal een zekere mate van chauvinisme zeker ten grondslag hebben gelegen. De Universal Rule van 1903 en de International Rules van 1907



Acht meter, Third International Rule.

hebben gepoogd om de uitwassen van de oudere regels te weren. Kort door de bocht samengevat heeft men universele oplossingen gezocht voor specifieke problemen, die waren ontstaan als gevolg van de neiging om tot het uiterste te gaan voor de overwinning. Grenzen aan overhangen, minimum displacement/length ratios, minimum stabiliteits ratios en gezonde risico analyses, enz., verdienen meer invloed op de ontwikkeling van de schepen. Men is daarin geslaagd, kunnen we concluderen. Meerdere jaren is om de America's Cup gevaren met jachten van de drieëntwintigmeter klasse van de International Rule, daarna is men met schepen van de J-klasse van de Universal Rule doorggegaan (drie maal). De laatste was de Ranger vs de Endeavour 2 daarvoor was het de Rainbow vs de Endeavour. Beide meetformules hebben prachtige

jachten opgeleverd, de Universal Rule de J-klasse, de M-klasse, de P-Klasse, de Q-klasse en de R-klasse. De International Rule heeft de drieëntwintigmeter opgeleverd, de achttienmeter, de vijftienmeter, de twaalfmeter, de achtmeter, de zesmeter en de tweemeterveertig. Daartussen ontstond ook nog de vijfmeter. Inmiddels zijn deze bijna alle te bewonderen tijdens de wedstrijden elk najaar in Saint Tropez, bij de Regatta's. Sindsdien is er veel gebeurd. Van megajacht tot catamaran met vleugelzeil, tot een America's Cup jacht als de Alinghi. En nu wordt er gevaren met racemachines op foils, die wel 80 km per uur lopen. Met dit verhaal, dat het resultaat is van met interesse naar talloze bijzondere schepen kijken, boeken erover na te slaan en relevante websites te raadplegen, zoals van de International Eight Metre Association, de International Sailing Federation, enz. hoop ik de lezers te kunnen motiveren zich dieper te oriënteren in deze materie.

Verantwoording

Literatuur; The Americas Cup, An Informal History by Ian Dear
A Temple to the Wind, Christopher Pastore
The Golden Age of Yachting, L. Frances Herreshoff

Het onvolprezen internet: gewoon googelen op scheepsnaam en type, ontwerper of werfnaam. Verder wordt iedereen uitgedaagd rond te kijken op het net naar info over de diverse scheepstypen in Europa. Je weet niet wat je allemaal tegen komt!

Maarten Lampe, a.b.v. de Alpha 32, nr 71.
5 maart 2020



Hollandse ijsschuiten op Zweeds meer

Een beeld dat we in Nederland helaas lang niet meer gezien hebben, een spiegelglad bevroren meer onder een stralende zon, waar het ijs sterk genoeg is om te kunnen ijszeilen. We zien hier enkele moderne ijszeilboten en een grote hoeveelheid historische ijsschuiten van de Kaagse Ijszeilvereniging De Robben. VKSJ-bestuurslid Wim van Dam was erbij met zijn oud-Hollandse ijsschuit Poolvos III (het voorschip is op de achtergrond net zichtbaar: het witte ijsschuit vóór de twee blauwe). Bij gebrek aan ijs in Nederland had het jaarlijkse zeilfestijn van de vereniging van 20 tot 29 februari in Zweden plaats, op het Orsameer, zo'n 250 kilometer ten noordoosten van Stockholm, 12 x 6 kilometer groot.

9 bij 1.92 meter rankheid de restauratie van een Neptunuskruiser



De inmiddels gerestaureerde 'Maggan' onder een door Peter Thomassen zelf ontwikkelde doorwerkent.

Peter Thomassen had al jaren het idee om eens een mooi klassiek zeiljachtje te restaureren. Het momentum kondigde zich vanzelf aan. Op bezoek bij een scheepsmakelaar, waar hij een oude, niet meer gebruikte Centaur voor de verkoop afleverde, viel zijn oog op een zo te zien Scandinavisch jachtje in zeer slechte staat, 'absoluut niet drijvende', aldus Thomassen. Het bleek een Zweedse 'Neptunkryssare' (Neptunuskruiser) uit 1944 te zijn, ontworpen door Lage Eklund en 9 bij 1.92 meter rank. Verliefd op de mooie lijnen liet Thomassen, na een telefoontje met het thuisfront en wat onderhandelingen met de makelaar, de Centaur op het verkoopterrein achter en ging de Neptunuskruiser, 'Maggan' geheten, mee terug naar huis.

Het jachtje heeft een bijzondere geschiedenis. Het kwam na de bouw in handen van een zeilvereniging die de gewoonte had de clubkas aan te vullen met loterijen. Zo werd ook de 'Maggan' verloot. Voorafgaand aan de trekking werd het jacht in 1945 op een kar midden in Uppsala opgesteld als reclame object voor de lotenverkoop. Naderhand werd het een succesvol wedstrijdschip. In Zweden worden nog steeds wedstrijden in deze klasse georganiseerd.

Hoe de 'ziel' van het jacht wordt behouden

Voordat met het restauratiewerk begonnen kon worden moest de doornatte romp van het zachthouten jacht (grenen op eiken spanten) drogen. De boot werd in een loods gezet en zorgvuldig gestut. In deze periode werd ook het afhangende achterschip teruggebogen. In 2016 startten de restauratiewerkzaamheden en vorig jaar was de 'Maggan' vaarklaar. Thomassen had geen enkele ervaring met restauratiewerk, maar wel een duidelijk uitgangspunt: minimale vernieuwingen en maximaal behoud van bestaande delen om de 'ziel' van het jacht te behouden. Er is bijvoorbeeld geen glasvezelhuis toegepast, met epoxyinjecties werd het oude hout ge-'refit'. De rompgangen werden met een met pigment ingekleurde 'taaiharde' vullende epoxylijm aan elkaar gelijmd.

Door zijn gebrek aan ervaring moest Thomassen stap voor stap uitzoeken hoe hij te werk moest gaan. Van beroep is hij constructeur en concept-ontwikkelaar. 'Soms moet je niet teveel willen weten over de bestaande structuren, zodat je niet geremd wordt door teveel voorkennis. Naderhand kun je altijd specifieke kennis inkopen, maar doe je dat andersom, dan kom je nooit tot revolutionaire gedachten'. Hij was onder andere betrokken bij de ontwikkeling van de commandocentrale voor de NAVO in Afghanistan en een nieuw concept voor het strijken van de stuwen (65 x 9 meter) in de Maas. Hij lakte zijn boot af onder een zelf ontwikkelde doorwerkent voor het werken aan bruggen e.d., 'een soort rubberboot op zijn kop'.

Restauratielogboek

Omdat de restauratie buiten plaatsvond en er door de weersomstandigheden soms lange werkpauses waren begon Thomassen een soort restauratielogboek 'als reminder waar ik na zo'n periode weer verder moest'. Gaandeweg groeide het logboek uit tot een document waarin zowel de geschiedenis als de aanpak bij de restauratie van de 'Maggan' werden vastgelegd, bedoeld voor een latere eigenaar ('ooit') en voor iedereen die in klassieke jachten en de restauratie daarvan geïnteresseerd is. Het verhaal van de 'Maggan' zal dit jaar in vervolgdelen in Scherp Gesneden gepubliceerd worden.

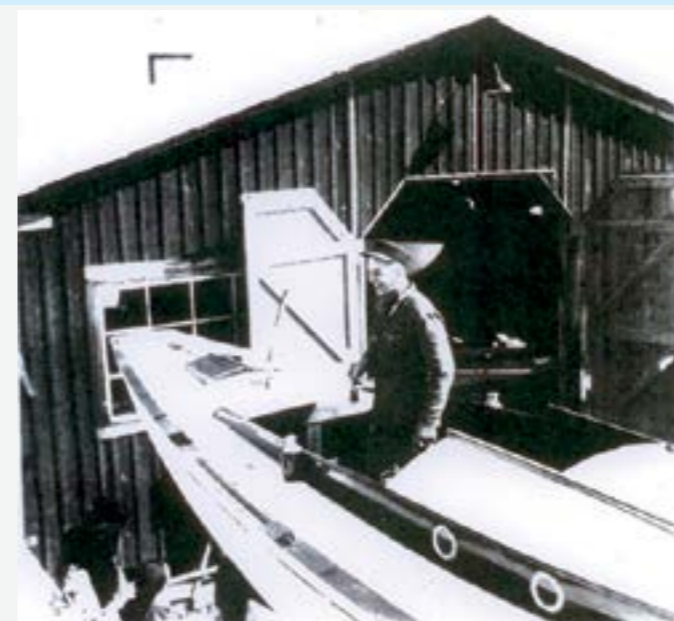
Thomassen woont in Limburg. Tot nu toe werd met de 'Maggan' op de Maasplassen gezeild. 'Het zeilen was wel even wennen, vooral het zeilen met bakstagen. Maar ze loopt als een speer en is inmiddels goed single handed te zeilen. In het voorjaar gaan we de nieuwe zeilen testen en gaan we proberen de vrijdagavondwedstrijden te winnen.' Voor de zomer is een reis naar de Starnberger See bij München gepland, waar ook een 'Neptunkryssare' zeilt. Voor volgend jaar staat een reis naar 'thuisland' Zweden op het programma.

Tj.B.

Neptunkryssare S 50 "Maggan"

auteur: Peter Thomassen

deel 1



Kaptajn Sven Skoglund sätande i sittbrannen på S-50 Maggan. Bilden tagen från däck på S-167 under vårutrustningen 1955.

Derde eigenaar Sven Skoglund in 1955 tijdens het najaarsonderhoud.

Renovatie 2016-2019

Algemene gegevens Neptunkryssare

Ontwerper: Lage Eklund (SE)
Ontwerpjaar: 1938
Werf: Karl Johansson: Båtvarv te Norrtälje (SE)
Bouwjaar: 1944
Bouwnummer: 50 (200)
Bouwmateriaal: Grenen op eiken spanten.
Lengte: 9.00 meter
Lengte waterlijn: 5.85 meter
Breedte: 1.92 meter
Breedte op waterlijn: 1.58 meter
Diepgang: 1.2 meter
Hoogte vrijboord midscheeps: 0.55 meter
Totaal gewicht : 1150 kg
Gewicht ballast: 540 kg
Mast lengte: 9 meter
Giek lengte: 2.46 meter
Grootzeil: 12 m2
Fok: 7 m2
Genua: 11.5 m2
Spinnaker: 30 m2



Onder zeil in de 60-er jaren. (Foto van vierde eigenaar Elis Pettersson).

De boot is ontworpen door Lage Eklund in opdracht van kunstenaar Eimar Palme. Ze behoort tot de Scherenkruiser-klasse en staat als 15de Scherenkruiser geregistreerd. Palme wilde een kleine, single-hand zeilboot met weinig diepgang en met voldoende ruimte om de schildersezel en schilderspullen mee te nemen in zijn tochten door de scheren en de Mälaren. Van de in totaal 275 gebouwde exemplaren zijn er ca. 200 in grenen gebouwd, ca.20 in Mahonie en de rest in polyester. De laatste houten boot (Nr. 217) is afgemald voor de polyesteruitvoering (1976). De polyester uitvoering wordt bewust zwaarder gebouwd als constructief nodig om 100% concurrerend te zijn met de houten boten. Tijdens de nog steeds gehouden jaarlijkse wedstrijden winnen regelmatig de houten uitvoeringen (1996 en van 2007

t/m 2010 en 2013). De boot werd vaak als 'Lottbåt' (prijs) via een loterij verloot. Zo is ca. 1/3 van de eerste 180 boten aan hun eerste eigenaar gekomen. De verenigingsklasse van de Neptunkryssare



Ontwerper Lage Eklund

is zeer traditioneel. Pas in 1967 mocht er, tijdens de wedstrijden, gebruik gemaakt worden van een spinnaker. Binnen in de kajuit is weinig ruimte; zoals de Zweden het zeggen: 'In de kajuit is niet meer ruimte als thuis onder de keukentafel'.

In juli 1944 koopt Birger Pettersson uit Gävle, voorzitter van de Neptune Crossing Club (de toenmalige klasse organisatie), de boot voor een bedrag van 5.500 SK (compleet getuigd). In dat zelfde jaar wordt de boot overgenomen door de Eklons Segel Klub (ESK) om ze als Lottbåt 1945 in te zetten. Circa 4850 van de 5000 loten (à 2 SK) zijn verkocht.

Het winnende lotnummer viel op het lot van Gustaf Eklöf. Deze Gustaf Eklöf heeft de boot meteen doorverkocht aan Sven Skoglund en staat daarom niet vermeld in het eigenarenregister.



Birger Pettersson



Schilderstuk van Eimar Palme, 1957.



ESK:s lottbåt är 1945 (S 50) uppställd på Östra Ägatan i Uppsala.



Na overdracht aan S.Skoglund heeft ze de definitieve naam 'Maggan' gekregen.



In het voorjaar van 1945 werd de allereerste klasse-zeilwedstrijd georganiseerd door de zeilvereniging Stockholm SS waar 21 boten o.a. de S 50 aan deelnamen. Ze was toen nog eigendom van Eklons Segelklubb (ESK) te Uppsala. De S 50 werd bemand door Malte Svennebeck als stuurman en Knut Freding als fokkenist en heeft deze eerste klassewedstrijd gewonnen.



SM 1945 på S Björkfjärden i Mälaren. Från höger S 63 "Vera", S 8 "Corall", S 50 ESK:s lottbåt samt S 37 "Marita".

Till höger en skiss över SM-banan som innebar rundning av fasta märken. I vilken ordning märkena skulle rundas angavs före start. Banan seglades två varv och total längd var 5-6 distansminuter. Totalt genomfördes tre seglingar under två dagar.

Originele meet- en eigenaarsbrief

Neptunryssaren S.50.

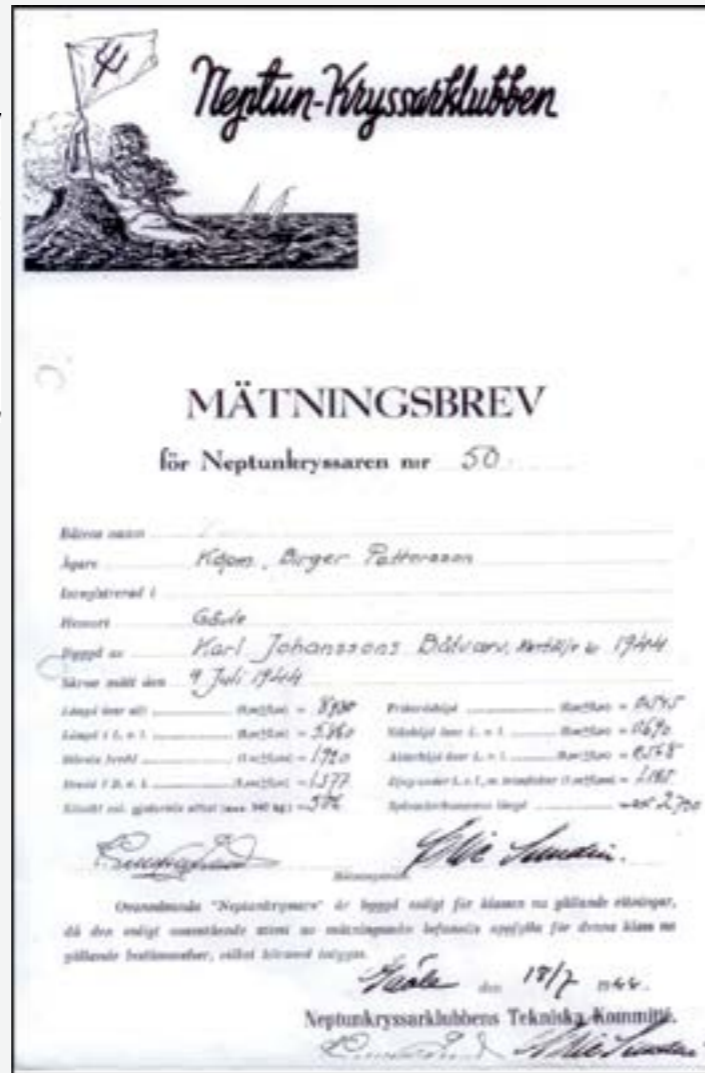
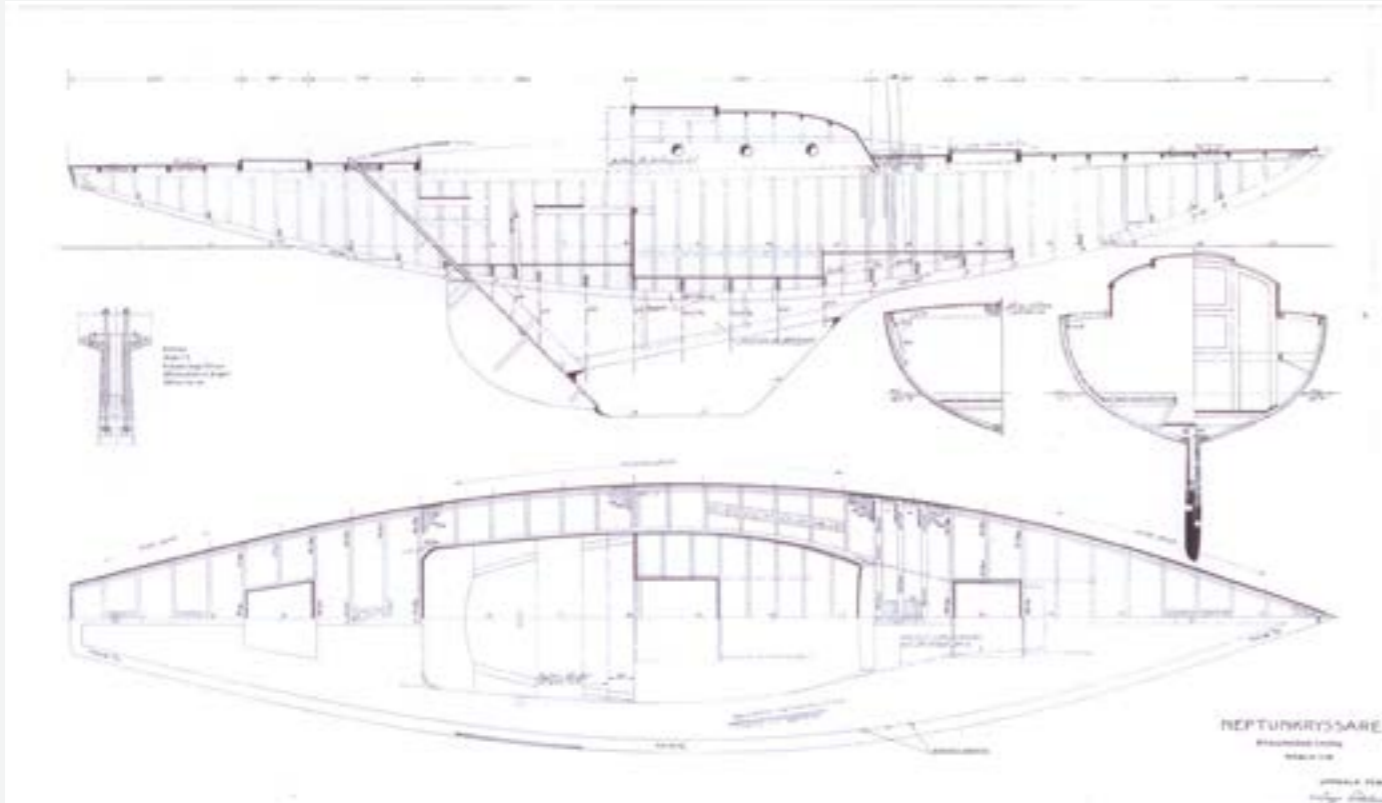
Reserverad för Konstruktören Ing. Lage Eklund Uppsala.
 Beställare Herr Birger Pettersson, Gävle.
 Byggt på Karl Johanssons Båtvärk Norrtälje.
 Byggnadskontrollant Ing. Gunnar Lund, Stockholm.
 Klassad den 18.7.44.
 Båts namn "Zulu".
 Nuvarande ägare Eskols Segelklubb, Uppsala, Lottbåt 1945.
 Ägare Herr N. Skoglund, Uppsala.
 Båts namn "Maggan"

Maggan

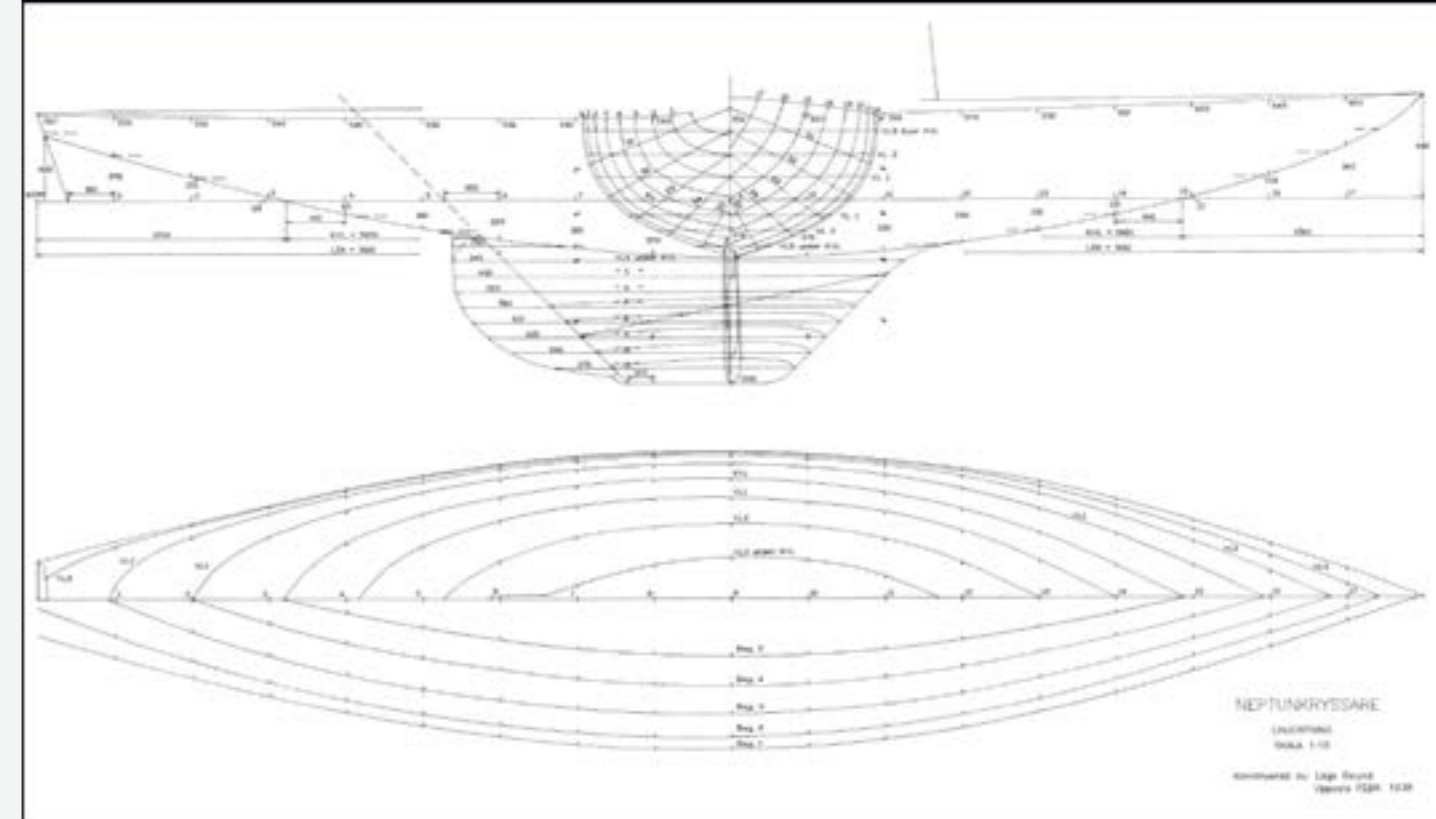
Eigenaars:

1. 1944-1944: Birger Pettersson, Gävle (SE)
2. 1944-1945: Eklons Segelklubb, Uppsala (SE)
3. 1945-1956: Sven Skoglund, Uppsala (SE)
4. 1956-1962: Elis Pettersson, Stockholm (SE)
5. 1962-1970: Hakan Rundqvist, Stockholm (SE)
6. 1971-1973: F. Lindahl, Stockholm (SE)
7. 1974-1978: H. Lindahl, Stockholm (SE)
8. 1979-2000: Hand Eriksson, Jakobsborg (SE)
9. 2001-2003: Mats Norin Täby, (SE)
10. 2003-2007: Rutger Dijkstra, Den Helder (NL)
11. 2007-2012: Hans Westers, Bosschenhuizen (NL)
12. 2012-heden: Peter Thomassen, Roermond (NL)

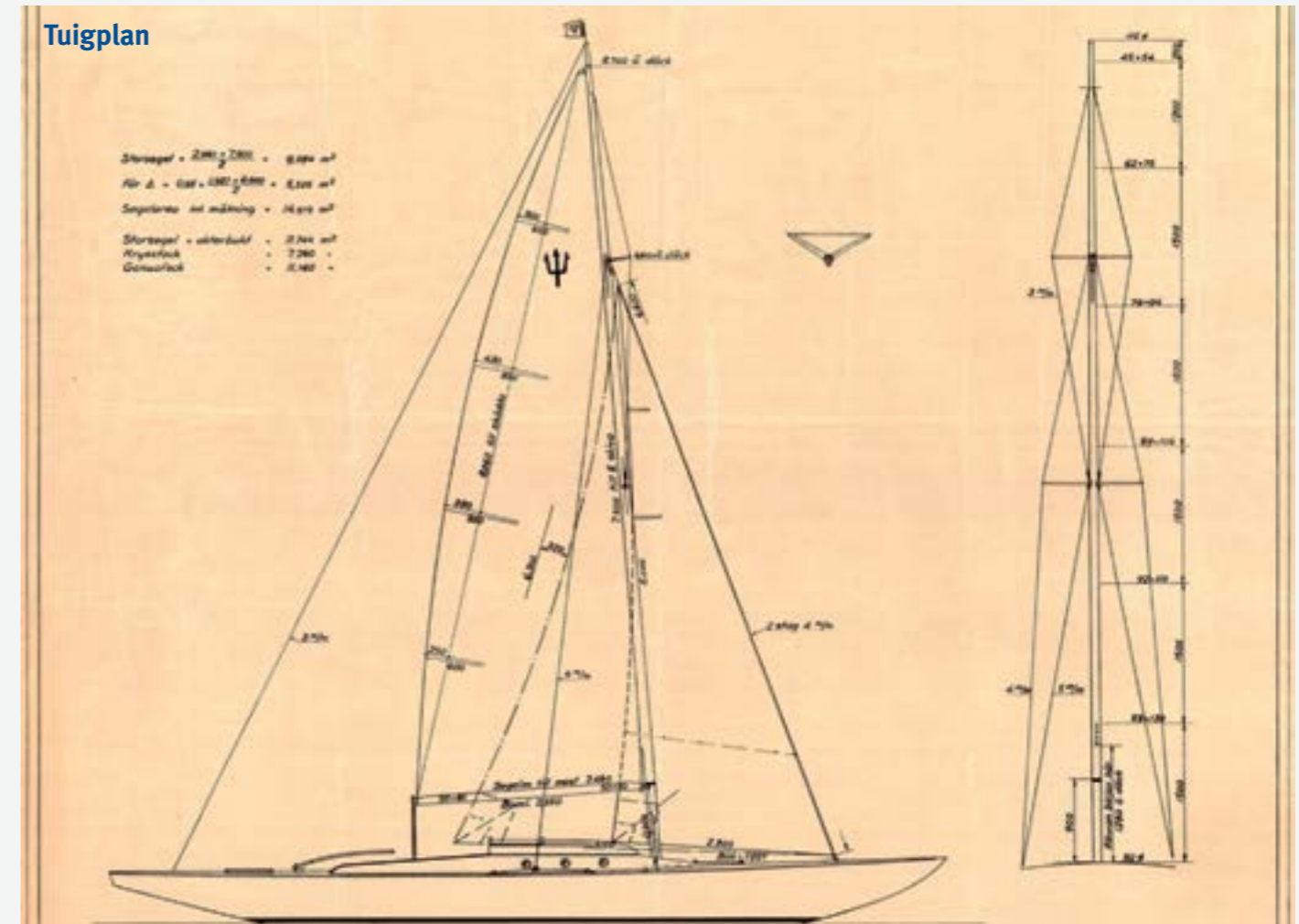
Bouwtekening



Lijnenplan



Tuigplan



Algemeen

Verslag onderhoud

De boot is door mij bij toeval ontdekt. Ik was zo enthousiast over de mooie lijnen van de boot dat ik haar meteen gekocht heb. Ze was in een zeer slechte conditie en lag buiten in weer en wind met een zware 5 Pk buitenboordmotor aan de spiegel. Om de boot enigszins recht te laten varen was ze voorin met 38 kg lood verzwaard. Omdat ze met buitenboordmotor aan de spiegel al ruime tijd zo weggezet was, was de spiegel van de boot iets afhangend. Om de spiegel weer terug te buigen is de boot nat gemaakt en is ze in een stalling weggezet om te drogen. Onder de spiegel is een bouwstut geplaatst en de spiegel overmatig terug gebogen. Daar heeft ze 3 jaar zo gestaan om de gehele boot goed te laten drogen. In 2016 ben ik gestart met het renoveren van de boot. Een poging om de kiel er onderuit te halen, zodat zij in de garage paste en er makkelijker aan te werken was, is mislukt.

In een speurtocht naar informatie over de boot ben ik in contact gekomen met een zeer actieve Zweedse club. Dankzij de goede contacten met deze club, die jaarlijks nog meerdere wedstrijden organiseert, heb ik veel informatie gekregen die niet op tekening stond, vooral informatie over de mast en de speurtocht naar de geschiedenis van de boot.

Als non-professional, heb ik een weg gezocht waarbij ik nagenoeg het gehele renovatieproces zo professioneel mogelijk zelf kon uitvoeren, met alleen redelijk (el.) handgereedschap en de nodige improvisatie. Uitgangspunt: minimale vernieuwingen en maximaal behoud van bestaande delen zodat de 'ziel' in de boot zou blijven en de geschiedenis zichtbaar. Er is geen extra glasvezel huid aangebracht, maar wel zijn de rompplanken met zoveel mogelijk epoxyinjecties 'ge-refit' om de rompplanken droog te houden en 'taaihard' met elkaar te verbinden.



Wordt vervolgd

Scheepvaartmuseum doet duurste aankoop ooit

Unieke set maritieme wandtapijten naar Nederland



De opstelling van de vloten voor de slag, ontwerp Willem van de Velde de Oude, 5.87 m x 3.30 m, in zijde en wol geweven door Thomas Poyntz (na 1685).



De brand op de Royal James later op de dag, ontwerp Willem van de Velde de Oude, 4.57 m x 3.30 m, geweven na 1685.

Herinnering aan slag bij Solebay in 'rampjaar' 1672

Met een aankoopssom van ruim 2 miljoen euro is het de duurste aankoop die het Nederlands Scheepvaartmuseum ooit gedaan heeft: twee wandtapijten, die de belangrijkste momenten uit de zeeslag bij Solebay (1672) tussen de Nederlandse en de Engels-Franse vloot in beeld brengen – de opstelling van beide vloten aan het begin van de slag en de Nederlandse branderaanval op het Engelse vlaggenschip Royal James dat in een zee van vlammen ten onder zou gaan. De wandtapijten zijn ontworpen door de Nederlandse zeeschilder Willem van de Velde de Oude (1611-1693) en zijn geweven bij de Koninklijke weverij in London. Van de Velde en zijn zoon waren eind 1672 in dienst van het Engelse hof getreden.



Een penschilderij van Willem van de Velde de Oude: Gevecht tussen de retourvloot van Pieter de Bitter en een Engels eskader in de haven van Bergen in Noorwegen, 1666-1668.

De Slag bij Solebay had plaats op 7 juni 1672. Het was het jaar dat in de Nederlandse geschiedenis als het 'rampjaar' bekend staat – het land raakte in oorlog met Engeland, Frankrijk en enkele Duitse bisdommen. Het zwakke Nederlandse leger kon aanvankelijk weinig tegen de overmacht van de vijanden uitrichten, maar het optreden van de vloot onder leiding van Michiel de Ruyter bracht verlichting.

Blokkade Nederlandse kust voorkomen

Onder de Engelse kust bij Solebay lag een gecombineerd Engels-Franse vloot vertrekbaar voor een blokkade van de Nederlandse kust om de Noordzee vrij te maken van Nederlandse schepen. Ondanks de ongunstige westenwind wist De Ruyter met zijn vloot de Noordzee over te steken terwijl de Engelsen en de Fransen nog aan het bevoorraden waren. Het vlaggenschip Royal James raakte in gevecht met twee Nederlandse schepen. Een brander zette de Royal James in lichtelaaie. Ongeveer duizend bemanningsleden kwamen om in de vlammen; de Engelse vlootvoogd Edward Montagu, graaf van Sandwich, sprong overboord en verdronk. De slag eindigde onbeslist, maar bracht Nederland een groot strategisch voordeel – van een blokkade zou geen sprake meer zijn.

Première tijdens grote overzichtstentoonstelling vader en zoon Van de Velde

De wandkleden zijn groot van omvang. Het grootste, met de opstelling van de vloot, heeft een formaat van 6 bij 3,30 meter, het tweede tapijt met het brandende vlaggenschip meet 4,50 bij 3,30 meter. Vanaf 2 oktober van dit jaar zullen de beide wandtapijten in het museum tentoongesteld worden in het kader van een grote overzichtstentoonstelling met daarnaast ongeveer 40 schilderijen en penschilderingen en 35 tekeningen van Willem van de Velde de Oude en de Jonge (1633-1707). Met zo'n groot aantal werken van deze beroemde zeeschilders vormt deze tentoonstelling een wereldprimeur. Behalve uit eigen collectie komen de werken uit de Collectie Nederland, het Rijksmuseum en het National Maritime Museum in Greenwich. De tentoonstelling blijft geopend tot 5

april 2021. Na de tentoonstelling krijgen de wandtapijten een permanente plek in de Oostvleugel van het museum.

Het scheepvaartmuseum kon de schilderijen verwerven met steun van de rijksoverheid en een groot aantal fondsen. Temidden van de Brexit-perikelen is het na goed overleg met museale collega's in Engeland gelukt om de beide tapijten samen te houden en een exportvergunning te verwerven. De wandtapijten zijn zeer zeldzaam. Ze maken deel uit van een serie van zes wandtapijten waarvoor Van de Velde naderhand, op verzoek van de Engelse koning James II, ontwerpen maakte op basis van de schetsen die hij tijdens de slag gemaakt had. Als hertog van York was James, die later koning Karel II zou opvolgen, als een van de aanvoerders bij de Slag bij Solebay betrokken geweest. De overige tapijten uit deze serie zijn eigendom van Amerikaanse musea en niet toegankelijk voor het publiek. De nu verworven tapijten zijn de laatste die ooit nog op de markt zul-

len verschijnen. Een eerder vervaardigde serie van zes wandtapijten is eigendom van het Engelse koningshuis.

Een echte oorlogsverslaggever

Willem van de Velde de Oude bracht verschillende zeeslagen in beeld, waarbij hij als een echte oorlogsverslaggever werkte. Hij voer mee op een van de schepen en legde op lange stroken papier met een grafietstift het verloop van de strijd vast. In zijn atelier werkte hij deze schetsen later uit. Van de Velde, die in 1611 in Leiden werd geboren, had vermoedelijk in zijn jeugd zelf ook gevaren. Zijn vader was binnenvaartschipper. De Van de Veldes hadden in de Mandenmakerssteeg, waar ze woonden, de schilder en graveur Cornelis Liefvrick als buurman. Mogelijk had Liefvrick de jonge Van de Velde geïnspireerd. Hoewel niet opgeleid als schilder zette hij in de jaren '30 van de zeventiende eeuw in Amsterdam een werkplaats voor maritieme kunst op. Hij pakte zijn carrière zakelijk aan en ging op zoek naar een nieuw product waarmee hij zich van andere kunstschilders kon onderscheiden. In plaats van maritieme landschappen ging hij extreem gedetailleerde penschilderingen maken, vaak met flinke aantallen schepen met grote precisie afgebeeld. Hij werd de schilder van de maritieme bedrijvigheid, waarvan zeker bij zeeslagen in hoge mate sprake was.

Van de Velde liet zijn zoon, Willem van de Velde de Jonge, les nemen bij zijn vriend Simon de Vlieger, een van de beste zeeschilders van zijn tijd. Hij voerde veel penschilderingen van zijn vader opnieuw uit in olieverf. Tezamen runden ze een succesvol atelier, mede dankzij hun goede relatienetwerk. Ook was in het relatief welvarende Nederland van de Gouden eeuw een profijtelijke markt voor schilderijen ontstaan. Die markt stortte tijdens het rampjaar 1672 echter volledig in. Hun relatienetwerk gaf hen echter toegang tot de Stuarts, het Engelse koningshuis. Bij hen verwierven de Van de Veldes een jaargeld en een atelier in Greenwich. Totdat James II bij de 'Glorious Revolution' in 1688 door stadhouder Willem III verdreven werd, werkten ze voor het Engelse hof. Daarna was hun naam zodanig gevestigd dat ze op eigen kracht verder konden. Tjeerd Boersma

Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar



De bewogen geschiedenis van torenkotter Radboud

Cor Jansen: 'Je moet nu eenmaal een keer afscheid nemen'

Cor Jansens ouders hadden een motorbootje en als jongen leek het hen leuk om ook zelfstandig het water op te kunnen. Zijn eerste eigen boot bestond uit een partij aan elkaar gebonden koekblikken, afkomstig van de voedseldroppings uit de hongerwinter. Later



De Radboud in 1952

vroeg hij zijn ouders om een kano. Moeder ging met hem mee kijken, maar zo'n kano vond ze toch wat al te wankel. Het werd uiteindelijk een BM, het originele ontwerp in de revolutionaire lattenbouwmethode van de Bergumse kapper Bulthuis, met 4,75 x 1,50 meter best een royale boot voor een jongen als Cor toen. Nu, bijna driekwart eeuw later, is de tijd gekomen om afscheid van het water te nemen. Zeilen gaat nog goed, maar het schipperen en het onderhoud van een stalen jacht van vier ton worden hem te zwaar. Afscheid van zijn geliefde Radboud – het valt hem zwaar, hij zal het schip missen, maar 'je moet nu eenmaal een keer afscheid nemen'.



De Radboud in 1952

De Radboud, nu als varend monument geboekstaafd, is in 1935 gebouwd door een werknemer van de NDSM. De bouwer nam het ontwerp 'Englyn' van T. Harrison Butler als voorbeeld, maar paste het aan aan de Nederlandse omstandigheden. De kuip werd wat groter, de kajuit wat breder, maar bovenal maakte het platgat plaats voor een spitsgat. Met de groeiende belangstelling voor Scandinavische scheepstypen werden spitsgatters in de jaren '30 populair in Nederland. De naam van de bouwer van de Radboud is thans vergeten. Het was een werknemer van de NDSM die in een hoekje van een van de scheepsbouwloodsen van de werf in zijn vrije tijd aan zijn schip mocht werken. Ook dat leidde tot ontwerpaanpassingen; het 'Englyn'-ontwerp was gericht op uitvoering in hout. Toen de Radboud gereedkwam werd de bouwer naar Curaçao overgeplaatst en verkocht hij zijn schip.

Radboud betaalbaar door speculatie met studietoelage

De nieuwe eigenaar zou een bekende in de Nederlandse jachtenwereld worden, Ed Conijn. Zijn ouders hadden een houthandel in Alkmaar, maar hun zoon zou in 1959 in Medemblik de jachtwerf Conyplex beginnen. Conyplex bestaat nog steeds en heeft internationaal een grote naam. Midden jaren '30 was Ed Conijn echter student. Midden in de crisistijd lukte het hen om de



Radboud, 1995: De Radboud, zoals Cor Jansen het schip kocht. Dek en verschaning waren reeds vernieuwd. De kielzool en delen uit de huid en steven moesten nog vervangen worden. Ook moest de Radboud op nieuw worden

toelage die hij als student van zijn ouders ontving met speculaties te viervoudigen. Hij bouwde een kapitaal van 1250 gulden op en kocht de Radboud voor 1000 gulden van de bouwer.

Conijn was een enthousiast zeezeiler die flinke reizen ondernam. Hij zeilde langs de Belgische en Franse kust, stak over naar Engeland en maakte een reis naar de Oostzee, waar hij een zwerftocht door de Deense wateren ondernam. Conijn ondernam de reis samen met Sjef Kropman, zoon van de Amsterdamse wethouder havenzaken, wat goed uitkwam toen onderweg de scheepskas op raakte. Per diplomatieke post kregen de twee 50 gulden bezorgd om de terugreis te kunnen ondernemen.

Amsterdams burgemeester als schipper

De Radboud zou nog een 'BN-er' als eigenaar krijgen. De Amsterdamse burgemeester Willem de Vlucht werd na de Februaristaking ontslagen en kreeg een Duitsgezinde opvolger. Al voor de bevrijding werd de directeur van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, Feike de Boer, als nieuwe burgemeester aangezocht. De Vlucht was ziekelijk en overleed in februari 1945. De Boer, die tijdens de oorlog via de illegale 'zeemanspot' gezinnen ondersteunde waarvan de man in dienst van de Nederlandse regering in ballingschap voor de geallieerden voer, kwam meteen na de bevrijding op zijn nieuwe post om chaos in de hoofdstad te voorkomen en begon voortvarend aan de wederopbouw. Ook de Boer was een enthousiast zeiler en samen met onderdirecteur J.E. van Tijen van Fokker kocht hij de Radboud. Inmiddels werd er 10.000 gulden voor het scheepje neergeteld.

Nadat De Boer en Van Tijen de Radboud verkocht hadden kwam het jacht in Zeeland terecht. In 1953 zou de Radboud de Deense wateren terugzien. Uit die tijd dateert nog een meertalige oorkonde van het watersportverbond, toen nog KNVWV geheten, met het verzoek om de toenmalige eigenaars, Blankenvoort en Du Rieu, onderweg alle medewerking te verlenen. Een reis naar



Radboud, zeilend in 2002, na de restauratie

Denemarken was in 1953 geen sinecure. Nog niet alle zeemijnen waren geruimd, er moest nog door geveegde routes worden gevaren.

Zestig jaar na de stapelloop werd Cor Jansen in 1995 de nieuwe eigenaar van de Radboud. Na de BM waar in hij zijn zeilcarrière begonnen was, had hij niet alleen veel zeilervaring opgedaan, maar ook veel ervaring in het restaureren en weer vaarklaar maken van diverse boten – enkele houten zeiljachten, enkele Koopmans-ontwerpen, uitgevoerd in gevormd multiplex en in polyester, allen werden ze weer in een glanzende staat teruggebracht. Zijn restauratie ervaring kwam ook ten goede aan de collectie historische ijsschuiten in Monnickendam, waar hij woont. Deze ijsschuiten werden vanouds ingezet op de Gouwe, die relatief snel bevriest, onder andere voor de bevoorrading van het eiland Marken. Cor is actief in de stichting die de collectie ijsschuiten beheert en voor de toekomst veilig stelt en is ook schipper op een van de ijsschuiten van die stichting.

Restauratie na zestig jaar

Ook de Radboud was na zestig jaar aan een restauratie toe. De vorige eigenaar was met de restauratie begonnen, maar overleed. Hij had wel al een nieuw dek geplaatst. Ook de kielzool was doorgerot en daarnaast moesten delen van de huid en de stevens vervangen worden. Van de intimmering, die overigens nogal summier was geweest, resteerden nog slechts twee deurtjes, die onder de boot lagen. Voor Cor een jarenlange klus, omdat hij in de periode ook nog een ander jacht restaureerde. Het verdwenen interieur, zo was op oude foto's te zien, was zeer spartaans geweest: een kombuisje met een primus en wat banken.



Radboud, zeilend in 2002, na de restauratie

Hij tekende een nieuw interieur en wist een partij eikenhout, afkomstig uit gesloopte Russische treinstellen, te verwerven.

In 2002 had de stapelloop van de geheel gerestaureerde Radboud plaats. Dat ging nog even mis, want al snel stond een van de genodigden, de echtgenote van een vroegere eigenaar, met haar voeten in het water. Een stukje afvalhout zat klem in een van de buitenboordkranen. Na weer even omhoog te zijn gehaald werd het euvel verholpen. De mooie lijnen van het scheepje en het nauwgezette restauratiewerk hebben erkenning gekregen in de registratie van de Radboud als varende monument. In 2006 werd Cor's werk bekroond met de restauratieprijs van de VKSJ. Maar ook bij de introductie van het ontwerp in 1932 waren de kritieken lovend. 'Bijzonder mooi lijken ons echter de lijnen van dit scheepje en de evenwichtigheid van voor- en achterschip, zoomede de fraai

gebogen S-vorm van de spantlijnen', schreef H.C.A. van Kampen, hoofdredacteur van De Waterkampioen, in zijn standaardwerk De Zeilsport.

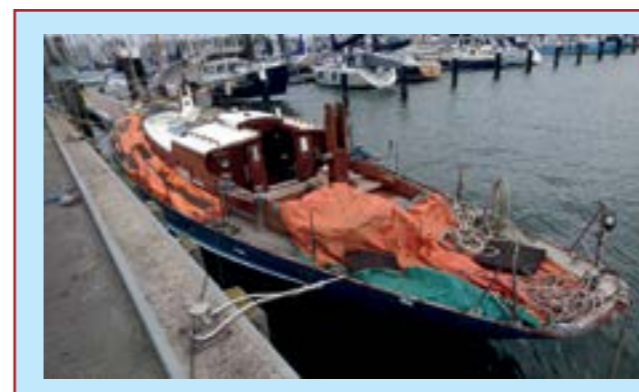
Thomas Harrison Butler

Thomas Harrison Butler (1871-1945) was opgeleid als oogarts, had een bescheiden praktijk, maar spendeerde de meeste tijd aan onbetaald werk in ziekenhuizen in een tijd dat medische zorg voor mensen met kleine inkomens onbetaalbaar was. Hij ontwierp zeiljachten uit pure liefhebberij. Hij legde zich vooral toe op een goede balans in het onderwaterschip bij helling van zijn zeiljachten. Bij het ontwerp van de romp sneed hij vele dwarsdoorsneden op papier uit om in alle omstandigheden een goede symmetrie en massaverdeling te kunnen bepalen. Zijn jachten staan bekend om hun plezierige vaarkarakter. Hij schreef een boek over het ontwerpen van jachten, 'Cruising Yachts: Design and Performance', dat nog steeds in de handel is. Liefhebbers van zijn werk hebben zich verenigd in de Harrison Butler Association, die zijn ontwerpen en de naar die ontwerpen gebouwde schepen documenteert, evenementen met Harrison Butler schepen organiseert en een tijdschrift uitgeeft.

Cor Jansen voer meestal alleen op de Radboud. 'Het is een heel plezierig zeilend schip met een gemoedelijk gedrag in zeegang'. Aan de wind is het geen hardloper. Door de lange giek ontbreekt een achterstag en door rek in de takels van de bakstagen staan de voorwanten van de torenkotter altijd wat los. Maar met ruime wind komt de Radboud gemakkelijk op zijn rompsnelheid van ruim zes knoop. Eén keer won Cor bijna een wedstrijd, maar vergisten hij en zijn bemanning zich in de finishlijn. Maar bij de wedstrijd ter gelegenheid van 650 jaar Enkhuizen won hij de eerste prijs. Het was beestenweer waardoor de concurrentie in de haven achterbleef – Cor vond dat de Radboud dat weer best kon hebben en zeilde de wedstrijd alleen uit.

Wat hij voor zijn Radboud wil hebben? Een vaste prijs noemt hij nog niet. Het is hem er om te doen dat de Radboud in goede handen komt en dat het hem plezier doet zijn boot aan een nieuwe schipper toe te vertrouwen. Hopelijk tot aan het eeuwfeest van de Radboud toe. Hij belooft in de prijsonderhandelingen 'zeer schappelijk' te zijn. Voor alle informatie: email nonnie.monnickendam@hotmail.com telefoon 0299 653978.

Tjeerd Boersma



Afscheid van de Vlieree

Een laatste foto van de kits Vlieree II, ooit een bekende verschijning op de Nederlandse wateren. Dit jacht, een ontwerp van Henk Tingen, in 1958 gebouwd door Scheepswerf Kok in Vinkeveen, is in november 2019 gesloopt door Scheepssloperij Nederland NV in 's Gravendeel. Hans Linssen, die de Vlieree liet bouwen, zeilde gedurende de jaren '50 en '60 veel wedstrijden met de Vlieree in de toenmalige RORC-klasse III. De Vlieree heeft daarna meerdere andere eigenaren gekend en was ook toegelaten tot de VKSJ. Het jacht was in slechte staat geraakt; het is helaas niet gelukt een belangstellende te vinden om het schip te restaureren.

De Bries – varende monument van internationale allure



Als deelnemer aan de Dutch Classic Yacht Regatta kreeg eigenaar George Fongers van de stalen spitsgatter Bries een zekere heer Van der Pluym op bezoek. Het bleek de kleinzoon van Piet van der Pluym te zijn, die in de vroege jaren '50 als betaald jachtschipper op dezelfde Bries de eigenaar en diens gezelschap rondvoer. In 1951 maakten de opvarenden nog een angstig avontuur mee toen tijdens een zware storm in het Skagerrak de bliksem insloeg. Aan



De Bries, met een ruime wind in haar element.

het schip was geen schade, maar kompas en radiorichtingzoeker werkten niet meer. Van der Pluym wist een Zweeds vissersschip te praaieren dat de Bries naar Skagen sleepte. De Bries was op weg naar de thuishaven Rotterdam na deelname aan een wedstrijd in Oslo. Voor de eigenaar en zijn gezelschap zat de vakantie er inmiddels op. Na opnieuw stellen van het kompas voer Van der Pluym het schip alleen, in dagtochten, naar huis. Sinds hun ontmoeting tijdens de Classic Yacht Regatta zeilt zijn kleinzoon regelmatig als bemanning met Fongers mee.

De 10,30 meter lange Bries is ontworpen door de bekende Duitse jachtontwerper Max Oertz (1871-1929) en in 1928 bij de DE

jachtwerf in Hamburg gebouwd. Er zouden drie jachten naar dit ontwerp gebouwd te zijn. In Sint Petersburg zou nog een zusterschip liggen; over de derde is niets bekend. Oertz overleed in 1929, het zal een van zijn laatste ontwerpen zijn geweest. Het ontwerp van de Bries vertoont sterke overeenkomst met dat van de 'Rennkreuzer' Marianne, die Oertz in 1925 voor Franz Brinkmann ontwierp. Oertz was de bekendste jachtontwerper van zijn tijd en ontwierp fameuze wedstrijdsschoeners als de Germania voor Gustav Krupp, de eigenaar van de gelijknamige staalfabriek, en de Meteor IV en V voor de Duitse keizer Wilhelm II, alle drie bijna 50 meter lang. In 1895 ontwierp hij ook het eerste aluminium wedstrijdjacht ter wereld, de Luna. Ook de romp van de Germania, uitgevoerd in roestvrij staal, vormde een novum. Oertz' jachten stonden bekend om hun elegantie en hun comfortabele interieurs. Hij ontwierp behalve schepen ook vliegtuigen, m.n. vliegtboten, en ontwikkelde voor de zeescheepvaart het zg. Oertz-roer, dat minder weerstand gaf en een kortere draaicirkel. Dankzij het Oertz-roer brak het passagiersschip Bremen met een gemiddelde snelheid van 27,83 knopen het trans-Atlantisch record van de Engelse Mauretania in 1929 en verwierf daarmee de blauwe wimpel. De jaarlijkse wedstrijden van de Freundeskreis Klassische Jachten bij Oertz geboortestad Neustadt (Holstein) aan de Oostzee zijn naar Max Oertz genoemd, evenals de Max Oertz Regatta van de Akademischen Segler-Verein in Berlijn; Oertz studeerde aan de Königlich Technische Hochschule in Berlijn-Charlottenburg en was lid van deze vereniging.

Succesvolle deelnemer aan zeewedstrijden

De Bries is voor de Tweede Wereldoorlog in Nederland terecht gekomen. Het schip was als Fantasia II eigendom van de latere verzetsstrijder Otto Verdoorn, die in 1944 in Duitse gevangenschap omkwam. Na de oorlog kocht P.J. Soetens het schip uit de erfenis van Verdoorn. Soetens was een wedstrijdzeiler. Hij vond het jacht voor zijn vorm, een slank V-vormig voorschip en een steeds vlakker geveegd achterschip, te traag en hakte 2 ton cement met ijzer uit de



De Bries tijdens de Dutch Classic Yacht regatta.



De Bries, lang geleden.

de Najade van W.P. Koolhaas, beiden befaamde wedstrijdzeilers uit die tijd.

George Fongers ontdekte de Bries in 2005 en werd onmiddellijk verliefd op de ranke vorm en de hoog gepiekte tuigage van de voormalige zeeracer. Maar voordat de Bries weer zeewaardig genoemd kon worden was een tweede 'refit' nodig. De romp was hier een daar gedubbeld en op andere plekken gewoon te dun, de houten opbouw en het dek waren hier en daar doorgerot en van de houten steekmast begon de lijm door ouderdom los te laten. Het sloopwerk heeft George zelf uitgevoerd, de restauratie is uitgevoerd door scheepswerf De Plaete in Ooltgensplaat. De romp werd in- en uitwendig gestraald, slechte plekken en dubbelingen werden eruit gesneden. Voor de oude houten opbouw kwam een identieke stalen opbouw in de plaats. Ook het loodzware houten dek – 5 centimeter teakhout – en de houten kuip verdwenen en werden bij De Plaete in staal uitgevoerd. De mast werd bij Ventis opnieuw verlijmd en ingekort. Op de nieuwe kajuit werd een mastkoker geplaatst, zodat de mast nu met een sprenkel te hijsen en naar beneden te halen is. Alle verstaging werd vervangen. Bij de Classic Yacht Regatta 2007 verscheen de Bries voor het eerst weer op een wedstrijdbaan, onder nieuwe zeilen, maar met nog een voorlopige intimmering. Thans heeft de Bries weer een 'scheepse' intimmering, waarin blank hout overheerst.

kiel. Ook de mahonie binnenbetimmering, werd vervangen. Na deze eerste restauratie bleek het schip een stuk sneller te lopen, volgens overlevering zelfs tot tien knopen, en deed succesvol aan diverse zeewedstrijden mee. In 1960 werd de Bries onder de volgende eigenaar J.B. Olifiers nog achtste in de Hoek van Holland – Harwich race, slechts drie minuten berekende tijd achter de anderhalf maal zo lange Corabia van Jaap Kars, maar vóór



'Rennkreuzer' Marianne, die Oertz in 1925 voor Franz Brinkmann ontwierp, vertoont overeenkomst met de Bries.

Prettig gedrag in zeegang

Als oud-reder heeft Fongers een groot deel van zijn leven tussen de schepen gezeten. Hij heeft veel gevoel voor een mooie scheepsvorm, maar wil zichzelf geen échte zeiler noemen. 'Nee, ik ben meer een reiziger. Ik houd ervan om mooie gebieden met mijn boot op te zoeken, maar als het pal in de wind is, neig ik erna om de motor aan te zetten'. Daarbij helpt het dat de Bries een prettig gedrag in zeegang vertoont en is er ook gezorgd voor een goede motorisering in de vorm van een Sabb-Lister reddingbootmotor. Als mooie reizen denkt hij nog graag terug aan een tocht naar Nynäshamn, vlak onder Stockholm in Zweden, waar hij was uitgenodigd voor wedstrijden met historische zeiljachten ter herdenking van de eerste Olympische zeilwedstrijden, en aan een tocht naar Oslo, ook hier in verband met zeilwedstrijden. Ook voer de Bries regelmatig mee met de 'Alcoholrace' van Vlissingen naar Blankenberge, waarbij de organiserende vereniging uit Veere zorgt voor een vat bier op de steiger bij aankomst. De Bries is nog steeds een opvallende verschijning op de Nederlandse wateren. Sinds de laatste restauratie heeft het jacht regelmatig onderhoud gehad. Het is een varende monument van internationale allure en verdient het behouden te blijven. De vraagprijs is 24.500 euro. De eigenaar is te bereiken op g.fongers@gmail.com of 06 50217405.

Tjeerd Boersma

Harry Posthumius Grafische Producties

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

Druk met design

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

Kombuispraat Kees van Aalst

De kombuis, van oorsprong zwartgeblakerd en onordelijk

Het zag eruit alsof je uit een kombuis kwam, dat was vroeger bepaald geen compliment aan iemands adres. Omdat kombuizen er namelijk vaak erbarmelijk uitzagen. Ze werden om te beginnen nog slechter schoongehouden dan keukens aan de wal, waren dus zeer onhygiënisch en bovendien zwart geblakerd. Dat kwam omdat het roet van de vuren neersloeg op het reeds overdadig met etensresten aangekoekte 'kombuisgoed'.


Bedenk daarbij dat de verse ingrediënten op het boordmenu tijdens lange reizen al snel in diverse stadia van ontbinding verkeerden en je kan je de nodige horrorscenario's voorstellen bij het werk van een boordkok. Hij kreeg, naarmate zijn voorraden en dus ook zijn culinaire mogelijkheden in rook opgingen, in alle opzichten stank voor dank. Alle redenen voor hem om niet ook nog eens zeeziek te worden in zijn misselijk makende en krap bemeten domein.

Het woord kombuis zou van het Franse 'combuse' komen. Dat stond van oorsprong voor een ellendige hut en een zeer onordelijk gevoerd huishouden. Jongleren met potten en pannen achter een wiebelende tweepitter op een stampend schip kan inderdaad niet alleen een ellendig gevoel geven, maar ook een huishoudelijke janboel. Een chaos die moeiteloos escaleert wanneer er overstag wordt gegaan zonder de 'Kok du jour' vooraf in te lichten.

Een scheepskeuken heet bij ons al eeuwenlang een kombuis. Er is overigens ook nog het gezelliger klinkende 'kombof' of 'komboffie'. Dit betrof van oorsprong een schuurtje op de wal waar je even kon opwarmen. Waarschijnlijk met een kop koffie.

De gesprekken in de keuken werden niet hoog aangeslagen. Een 'kombuispraatje' staat altijd voor loze geruchten, roddel en achterklap. Men spreekt dat ook wel spottend van KID: Kombuis Inlichtingen Dienst.

Tot zover dit verhaal – wederom uit de keuken (kantoor) van de 'Bestevaer'.



Ambachtelijk Botenbouw Centrum
Jaaropleiding botenbouw,
cursus houtbewerking en projectbegeleiding
www.botenbouwcentrum.nl
Telefoon 06 50215733
De Schans 20B
3813 TW Amersfoort



Behoud in zicht voor Elizabeth

In een smal grachtje in Alkmaar ligt sinds 1994 de Elizabeth, het schip waarmee Adriaan en Gré Hoekmeijer van 1978 tot 1984 een wereldomzeiling volbrachten. Na een reis naar de Noorse fjorden in 1994 ging de gezondheidstoestand van Adriaan Hoekmeijer achteruit en was hij niet meer in staat het schip te onderhouden – hij overleed in 2014. Het schip ging zienderogen achteruit, veranderde enkele malen van eigenaar, maar door omstandigheden kwamen ook de nieuwe eigenaars niet aan onderhoud toe. Na bemiddeling door de VKSJ-bestuursleden Tjeerd Boersma en Guido Visch bleek de eigenaar bereid de Elizabeth af te staan om restauratie mogelijk te maken en werd een nieuwe eigenaar gevonden, een familielid van de Hoekmeijers, die na een grote restauratie van een vroegere zeillogger tijd heeft om de Elizabeth aan te pakken. De Elizabeth werd in 1908 bij Scheepswerf Het Fort van De Vries Lentsch in Amsterdam gebouwd. Ik 1939 kocht Hoekmeijers vader het schip. Na een proefreis naar de Carieb boeide Adriaan in de jaren '66-'68 het schip op, tuigde hij het opnieuw en vernieuwde de intimmering. Het is de bedoeling dat het schip na de komende restauratie in de familie blijft. Het wordt op korte termijn naar Lelystad getransporteerd, waar het voorlopig op de wal gaat.



Vergrote Scandinavische Volksboot te koop

Te koop: Hout Moed, een in Zweden gebouwde (ca. 1971) vergrote Scandinavische Volksboot – de romp is tot 8 meter verlengd (8 x 2.35 x 1.25 m.) en is een huidgang hoger voor wat extra comfort (kajuthoogte 1.50 m.). S-spant, overnaads, mahonie op eiken spanten (onder water grenen/lariks), koper geklonken. **Interieur:** 4 slaappleatsen, kleine kombuis met spiritus kooktoestel, OW pomptolet. **Zeilgarderobe 2005:** grootzeil (11 m2), genua (18 m2), fok (6 m2), stormfok (3 m2). **Uitrusting:** boordverlichting, RVS watertank, zeerailing, anker + ketting, GPS128 Garmin, VHF SIMRAD RT1200, radio. Hout Moed ligt bij **Kroes in Kampen**. Vraagprijs **9500** euro.

Alle informatie: Inne Nauta, 0651186734, info@nauticonsult.nl.

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

Toelatings-, rating- en schouwcommissie

Tjeerd Arts
Jan Fredriks
Maarten Lampe 071-3018041 toelating@vksj.nl
rating@vksj.nl

Wedstrijdcommissie

Klaas Troost
Bas Hoffmann
Ron Valent wedstrijd@vksj.nl

Redactiecommissie Scherp Gesneden

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

Druk en verspreiding

BladNL

Advertentietarieven VKSJ 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 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 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

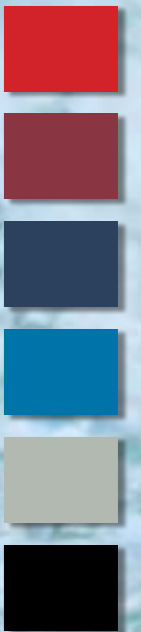
Rekening: NL39 ING 80005561298
Contact: Penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl
KvK nummer: 40534055

High performance antifouling

Meer info:
bezoek epifanes.nl,
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

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