

# SGO2 Scherp Gesneden

Jaargang 38, juli 2020

*Wereldgeschiedenis vanuit martiem  
perspectief: zee en democratie*

*Na overlijden eigenaar: wie brengt  
de Moana weer in de vaart?*



## Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2020

### Noteer deze data in je agenda!

DE VKSJ heeft in verband met Corona tot 1 september alle evenementen afgelast. Over de World Cup 8 meter klasse was bij het ter perse gaan van deze Scherp Gesneden nog niets bekend.

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:

#### • 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](mailto:secretaris@vksj.nl).

### Uitnodigingen aan VKSJ voor nautische evenementen in 2020:

#### • 15-22 augustus

Worldcup Int. 8 meter klasse Enkhuizen

#### • 14-16 augustus

We onderzoeken of er mogelijkheden zijn om, wanneer het verantwoord is, in dit weekeinde iets te organiseren, bijvoorbeeld in de buurt van de 8 meter World Cup (die vooralsnog doorgaat). Nadere berichten volgen.

#### • 2 oktober 2021-5 april 2022

Scheepvaartmuseum Amsterdam. De volgende expositie is een jaar uitgesteld: 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 tzt.

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 september \* 15 november

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

(De redactie behoudt zich het recht voor bijdragen in te korten, te wijzigen en/of anderszins aan te passen onder voorbehoud van passendheid en ruimte.)

**Omslagfoto:** De 'Vijfde Meid' van Frank Berrens op het Haringvliet tijdens de Dutch Classic (foto Ron Valent).

## VAN DE REDACTIE

We leven in een bijzondere tijd. Vanwege de maatregelen in het kader van de Corona crisis werden veel tewaterlatingen van jachten uitgesteld of vonden deze helemaal geen doorgang. Eenmaal in het water blijken veel havens gesloten te zijn voor passanten. Voor een 'coronaproof' ligplaats mogen onze ankers uit het vet, als bruggen en/of sluisen tenminste willen draaien. In deze Scherp Gesneden vindt u geen aankondigingen of verslagen van VKSJ-evenementen. Deze zijn vrijwel allemaal afgelast. Wellicht kunnen we in september nog gezamenlijk het seizoen afsluiten. We wensen u in ieder geval een aangenaam vaarseizoen en vooral een goede gezondheid daarbij.

Er waren gedurende de afgelopen maanden veel aanmeldingen voor het lidmaatschap van de VKSJ. Onder 'Nieuwe leden' hun gegevens, inclusief schip en ligplaats. Van twee van de nieuwkomers worden in dit nummer de toelatingsrapporten van hun jachten gepubliceerd. Door de grote toeloop wacht een aantal toelatingsrapporten nog op publicatie. We proberen in het volgende nummer van Scherp Gesneden de achterstand zoveel mogelijk in te halen.

De Engelse hoogleraar maritieme geschiedenis Andrew Lambert heeft geprobeerd de wereldgeschiedenis vanuit een maritiem perspectief te analyseren door te focussen op die landen waar er expliciet voor gekozen werd het bestaan op de handelsvaart over zee te grondvesten – een beschouwing over zijn boek 'De Zeemogendheden'.

Het restauratieverslag van de Neptunuskruiser 'Maggan' wordt in deze Scherp Gesneden voortgezet, evenals Maarten Lampes beschouwing gewijd aan de filosofie van de rating. De Windroos van onze leden Jos en Rineke van Oyen vaart terug naar huis na een zomer op de Oostzee. Omdat de verbinding binnendoor in Noord-Duitsland tijdelijk gestremd is, maken ze een flinke omweg.

In dit nummer de start van een nieuwe rubriek, 'Onder zeil met Leonard Blussé'. Blussé is historicus en is VKSJ-lid met zijn Kilyx 'Tadaima', een houten kiel-midzwaardjacht naar ontwerp van Maurice Griffith. Zijn rubriek gaat over schrijvers, boeken en varen. In deze eerste aflevering verliest een schipper zijn schip – gelukkig maar voor korte tijd.

Marc Boogaerts overleed tijdens de restauratie van zijn schip. Wie maakt zijn werk af? Het gaat om een torengetuigde houten S-spant, in 1928 gebouwd bij Jachtwerf Het Fort van G. de Vries Lentsch in Amsterdam. Enkele foto's en een korte beschrijving om u een indruk van het schip te geven.

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

## Inhoud

Bestuursseinen van de Voorzitter	4
Nieuwe schepen, Argo en Hein	5
Collectie klassieke scheepsbeslag af te halen	7
Een maritieme kijk op de wereldgeschiedenis	8
De 'Windroos': terugkeer van Oostzee naar Nederland	17
Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar, de Moana	22
De restauratie van de Neptunuskruiser 'Maggan' (vervolg)	23
De filosofie van de rating (vervolg)	29
Onder zeil met Leonard Blussé	32
Door Nederland met de 'Vijfde Meid'	34
Kombuispraat	37

## Wedstrijduitslagen 2019

### Jongeneel Cup

schip	eigenaar	punten
1 Carmagnole	G. Visch	255,16
2 Sarcelle II	P. van Dam	186,28
3 Gladoor	Joost Bemsen	173,43
4 Bluebird	F&J Kraak	171,07
5 Stormmeeuw	B. Hoffmann	140,92
6 Summerwind	A.C.Schilling	137,55
7 OHO	Marc de Nies	137,47
8 Dora	Hans van Haastrecht	124,28
9 Vashiti	Paul Wright	93,19
10 Boreas	J. Ottenhof	83,16

### Willem Fortuin Cup

schip	eigenaar	punten
1 La Segunda	R. Mastenbroek	196,55
2 Iris	R. Visser	172,08
3 De Vijfde Meid	Frank Berrens	141,00
4 Jan van Gent	H. Troost	140,86
5 Stormvogel	Roel Moens	107,46
6 Uudine	Hymke Sparjaad	71,05
7 Regina	J.F.C. de Jong	68,39
8 Stormvogel	Crijns Hoefagels	53,90
9 Coppelstock	Teun van Dijk	46,08
10 Fladderak	W. Groot	32,64

### Challenge Cup

schip	eigenaar	punten
1 Carmagnole	G. Visch	429,64
2 Bluebird	F&J Kraak	262,81
3 Muschka	R. van Leeuwen	188,28
4 Sarcelle II	P. van Dam	186,28
5 Gladoor	Joost Bemsen	173,43
6 Piet Hein	R. van den Berg	173,12
7 Banjaard	T. Arts	168,06
8 Facet	A. Wijnbergh	148,08
9 Stormmeeuw	B. Hoffmann	140,92
10 Vlug3	K. Poetze	138,43

# Bestuursseinen Van de Voorzitter

## Life is what's happening when you are busy making other plans

Als er iets toepasselijk is op de huidige maatschappelijke crisis dan is het dit gezegde wel. Ons dagelijks leven wordt sinds het begin van dit kalenderjaar beheerst door Corona of Covid19. Niet alleen op het werk of in het bedrijf zijn de gevolgen merkbaar, maar ook privé is de impact enorm. Lokaal en mondiaal, het treft ons allemaal. Er wordt van ons social distance verwacht terwijl we toch echt kuddedieren zijn. Dat maakt het erg lastig om afstand te bewaren en mensen niet te treffen. Er wordt een appèl gedaan op onze solidariteit terwijl we zo graag anders zouden willen.... Wat betreft de watersport is er ook wel het een en ander veranderd na de intelligente lockdown half maart. De schepen zijn in de havens niet welkom, passanten worden geweerd en bruggen en sluisen draaien niet. Dus zelfs als je te water bent kun je niet uit je winterslaap komen. Velen van ons hebben er dan ook voor gekozen hun boot niet te water te laten in afwachting van verdere ontwikkelingen. Toch gloort er nog licht aan de horizon. Per 1 juni beginnen de scholen weer en gaan de terrassen weer open.

Dan zal er ook ruimte ontstaan voor onze hobby, het zeilen. Ik durf zelfs te beweren dat het 'noodgedwongen' vakantie houden in eigen land als gevolg van de vele waarschuwingen wereldwijd een ervaring voor de watersport zal betekenen. Je ziet al dat de tweedehandsbotenmarkt een ongekennde ervaring heeft en de bootjes niet aan te slepen zijn. In combinatie natuurlijk met de bijzonder mooie voorjaarsweken waarbij zowel de zon als de wind in samenspel ruim voorhanden waren. Als mensen kunnen beschikken over hun vakantiegeld en in vakantietijd geen exotische bestemming kunnen aandoen zullen ze sneller kiezen voor de aanschaf van een boot. Dan kun je even los van de mensen om je heen risicoloos genieten van de natuur in een 1.5 meter maatschappij. Zo heb elk nadeel toch zijn voordeel.

Tonny Hendriks  
voorzitter@vksj.nl

## Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip	Naam	Type/ontwerp/jaar	Ligplaats
Argo	Michiel Domper	Valkkruiser/E.G. van de Stadt/1948	Bakhuizen
Aoife	Nico Meihuizen	Zwaardvis/E.G. van de Stadt/1960	Vreeland
Barend Fockens	Tjalling van Groningen á Stuling	One off S-spant/Wiebe Draijer/1960	Uitwellingerga
Doffer	Igor Asselbergs	S-spant/E.G. van de Stadt/1943	Zaandam
Grote Jager	Frans Klijn	Northney 34/C.R. Holman/1964	Kampen
Hein	Jonas Harding	IJsselmeer-kruiser/W.A. de Voogt/1932	Huizen
Lucina	Ronald van Boven	Laurent Giles 44/J. Laurent Giles/1959	Wemeldinge
Luna	Henri Vos	S-spant/Th. Gillissen/	Heeg
Nimf	Martinus Gerretsen	Kortjakje/G.W.W.C. Baron van Hoëvell/1942	Loosdrecht
Nimrod	Adriaan van Heel	One off S-spant/G. Kroes/1953	Scharendijke
Nis Randers	Mike Reinelt	7 KR Yawl/K.W. Oelmann/1962	Urk
Parami	Paul Savelsberg	Eventide 26/Maurice Griffith/1957	Vollenhove
Rose des Vents	Robert Tjebbes	S-spant/Dervin/1929	Hoorn
Seagull	Reiner Günter	Lemstra zeekruiser/H. Lemstra/1957	Teroele
Seagull	Rob Drapers	S-spant/W. De Vries Lentsch jr./1961	Nauerna
Trekvogel	Theo Mastenbroek	Cinderella 28/Sterkman/	Lelystad
Witte Draeck	Huub Geul	Rondspant//1936	
Brigantijn	Mark de Keijser	Brigantine/E.G. van de Stadt/1961	Enkhuizen
Eliza	Hans de Bats	6,5 KR Seekruiser/Anton Mitglitsch/1954	Aalsmeer

### De volgende leden/donateurs hebben de vereniging verlaten:

J.W. Bakhuys Roozenboom, W. de Boer, D. ten Cate, R. den Hertog, F. Kuiper, M. Leek, J. Milikan, M. de Nies, T. van Noorden, J. Schimmel, G.J. van der Snoek, E. Suijkerbuijk, M. van der Werf.

# Nieuwe Schepen

## De Argo

### voorbeeld van de succesvolle combinatie Bruynzeel-Van de Stadt

De achtergronden van de Argo zijn bijzonder. Beekman uit Oude Wetering verwierf in 1945 van de Bruynzeel Deurenfabriek N.V. het alleenrecht de valkachten te mogen bouwen. Het betrof niet alleen de bekende wedstrijdklasse de Valk, doch ook het kajuitjacht de Valkkruiser, beide ontwerpen van E.G. van de Stadt.

Dat in de oorlog Bruynzeels deurenfabrieken de Valken bouwden was bekend. Dat Ricus van de Stadt daarvoor de Valk had ontworpen is ook geen nieuws. Dat van de Stadt en Bruynzeel het heel goed konden vinden in de watersport is ook geen



Valken en Valkkruisers eind jaren '40 van de vorige eeuw in aanbouw bij Beekman in Oudewetering.

geheim. Dat werd terecht niet onder stoelen of banken gestoken. Een en ander culmineerde in het eerste superjacht, de Stormvogel, waarmee Bruynzeel na haar tewaterlating in 1960, overal en alles won op gezeilde tijd.

Cees Bruynzeel was niet geïnteresseerd in winst op rating. Een verfrissende visie!

### Ongekend snelle boten

Van de Stadt scoorde voor Bruynzeel meerdere winnaars: de Zeevalk, de Zeeslang/Black Soo, voorafgegaan door de Havik die wat korter was dan de Zeevalk. Allemaal light displacement hechthouten schepen. Kenmerkend gebouwd in Bruynzeel hechthout, allemaal ongekend snel in verhouding met wat er zoal in deze contreien gebruikelijk was. Dat kan heel gevoelig liggen, zeker bij de wat traditioneler ingestelde zeilers. De knikspanter van van de Stadt konden iets dat de meer traditionele S-spanter niet konden, zij konden planeren... Daarmee was er opeens een revolutie in RORC-gelederen. De knikspanter en met name die van hechthout werden beticht van rule cheating. Oneerlijk, unfair en zeker niet geschikt voor de zeezeilerij! Werd geschamperd. Dit heeft heel erg lang doorgezeurd in de zeedstrijdzeilerij. In zekere zin



De Argo tijdens de huidige restauratiebeurt.

hadden de klagers gelijk, maar ze keken de verkeerde kant op! Men had niet in de gaten dat de set van parameters in de RORC-systematiek niet genoeg rekening hield met aspecten die er wel toe deden! Daar kwam nog bij dat onzichtbaar onder de boot ook nog eens een nieuwigheidje zat, de vinkiel en het vrijhangende roer, al dan niet aan de spiegel, maar zeker niet aan de achterkant van de kiel! Als er al iets aan de achterkant van de kiel draaide, was het de trimtab. Ook dat was toch wel vloeken in de kerk!!! Het vrijhangende roer is niet alleen effectief, het verlaagt ook het nat oppervlak van de boot. Er kan ook veel fijnzinniger worden gestuurd, leidend tot minder weerstand en dus hogere snelheid.

### Balans, van de Stadt's geheim

Hoe kan het dat hechthouten knikspanterboten zo succesvol zijn? Voor wat dit aspect betreft is het goed om te beseffen dat Van de Stadt een motto had: balans, balans en tenslotte nog eens balans! Bij goede trim gaat de boot dan vrijer varen, zal het geen gevecht zijn als het eens vlaagt. Dan de constructie, die is stijf en licht. De grote lijninhoud



De Argo, hier nog in de vaart.

van Hechthout heeft als voordeel dat het water- en vormvast is. Bruynzeel bewees het eerst door een hechthouten deur in het water te leggen. Van de Stadt stelde voor dit met een hechthouten boot te doen. Daarmee bewees men ook de vormvastheid! Tegelijkertijd met de geschiktheid van hechthout als scheepsbouw materiaal. De toepassing van de vinkiel met separaat roer was ook een doorbraak. De Valkkruiser werd verkocht voor f 5.000,-. All in, kant en klaar getuigd, stoffering tank, accu, 4 kooien en een kombuis, holle houten rondhouten en de standaard zeilen fok en grootzeil, maar exclusief een Watermota inboardmotor. Deze motor kwam uit Engeland. De kosten werd op f 900,- geraamd, maar de motor kon

nog niet geleverd worden wegens deviezengebrek. Voor gedetailleerde info zij verwezen naar de website [www.valkenkringrou.nl](http://www.valkenkringrou.nl), met foto's van valken en valkkruisers in aanbouw bij Jachtwerf Beekman en verkoopfolders. Beekman en de Valkkruiser productie zijn geen lang leven beschoren geweest. De licenties zijn in andere handen over gegaan. Niettemin hebben zij hun eigen plekje in de Nederlandse watersport geschiedenis. Gelukkig is daarvoor nu binnen de VKSJ ook ruimte en aandacht.

De Argo is vermoedelijk de enig overgebleven Valkkruiser. De vorige eigenaar van de Argo kwam als gevolg van een terminale ziekte van zijn echtgenote niet aan onderhoud toe. De huidige eigenaar heeft de als gevolg van jarenlange verkeerde ophanging

kromme houten mast weer recht gekregen en kaalgehaald en is nu bezig met het voorzichtig kaal schuren van het onderwaterschip. Andere delen van de romp volgen nog. De Argo is jarenlang in een loods opgeslagen geweest. Het houtwerk is nog in goede staat, maar het verf- en lakwerk is gecraqueleerd.

De Argo wordt gelet op bouwjaar en ontwerpjaar ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ. Bemanning en schip heten wij van harte welkom!

De Toelatingscommissie van de VKSJ,  
*Maarten Lampe*

# De Hein,

## verbonden met de opkomst van de watersport in Nederland

Het opstellen van een inhoudelijk en omvattend toelatingsrapport van een echte oud Hollandse klassieker met een Pedigree als die van de Hein is geen sinecure. Bij iedereen bekend, maar eigenlijk altijd langs gekeken. Dan valt dat niet zo op! De ontwerper en de bouwer van de Hein hebben veel en uiteindelijk wereldwijd roem vergaard. Natuurlijk begon het daar niet mee! Maar kijk je terug, dan zie je dat de activiteiten van de werf De Vlijt van de gebroeders de Vries en van ontwerper H.W. de Voogt, uiteindelijk uitgroeiden tot het FEADSHIP imperium. De Voogt, de geestelijke vader van de IJsselmeerkruiser, had

De IJsselmeerkruiser is in aanvang ook als open boot in de markt gezet. De variant met kajuit kostte f 1000,- meer.

### Zeilsportgeschiedenis

Er is zoveel te vertellen over deze fase van de Nederlandse zeilsportgeschiedenis. Dit is daarvoor echter niet de juiste plaats. Maar omdat bij inschrijving relevante gegevens voor het maken van een rapport nog veel te vaak ontbreken, ontstaat er een zoektocht, die voor de schrijver vaak ontaardt in een dwaaltocht langs memory lane.



Dan komt mijn oude 12 voets jol die bij de Vlijt gebouwd was, weer langs, met foto's uit 1927, of het prachtige jacht de Windharp, een De Voogt ontwerp, gebouwd bij de Vlijt (1939), de Saluki van Kraaijer, van juist na de Tweede Wereldoorlog, nu te koop bij Heerlien als Zomerkind. Ja, dan gaat er wel wat tijd zitten in het verslag over een knikspantbootje als de Hein. Maar tegelijkertijd is er dan ook even de tijd om vast te stellen dat de combinatie van de Vlijt met de IJsselmeerkruiser heel logisch is, immers de Vlijt bouwde van huis uit al pramen, punters en grundels. Allen knikspanter van huis uit. Dan verzeil je meteen weer in gedachten over het toelatingsbeleid van de VKSJ.

een goede neus voor de tijd waarin hij en zijn klanten leefden. Hij opende tevens de weg voor een generatie jachtontwerpers van dezelfde leeftijd en net even jonger: Beekman (Bruinvisch) en Van Hoëvell (Zeepaardje) en later ook Kortjakje, Tingen (Beulakermeerkruiser), de houten Sneekermeerkruisers en de Dimukruiser van Dick Mulder en ook Sieb van der Meer, met zijn ontwerp van de Li en Van De Stadt met zijn ontwerp van de Juno, de laatste ook als bouw pakket. Deze scheepjes zijn onlosmakelijk verbonden met de verspreiding van de zeilsport in het Nederland in de tijd tussen de wereldoorlogen en vervolgens in de jaren '50.

In 1949 ben ik met mijn ouders in Kudelstaart, Jachthaven en Zeilmakerij Kersken beland. Dat is nooit meer overgegaan! Niet lang daar na zette Kersken een nieuwe knikspant kielboot in de markt met de naam Dutch Pirate. Achteraf zie ik wel een grote gelijkheid met de open IJsselmeerkruiser. Nu terug naar de Hein.

### Eenvoudig, robuust en stabiel

De Hein is een zeer geslaagd scheepje dat voldeed aan een behoefte, iets comfortabeler plassen zeilen, eenvoudig te bedienen, robuust en stabiel.



Ruime kuip, kleine kajuit met plaats om te zitten, 2 kooien, die lang genoeg waren om rechthoek te liggen. Verder was er natuurlijk de puts en de nodige bergplaats onder voor- en achterdek. Op foto's is te zien dat ze vlot zeilt. Als de wind weg is, dan is een kleine buitenboordmotor voldoende om in redelijk tempo de weg te vervolgen.

Al met al een zeer geslaagd scheepje. In een tijd waarin iedereen moest bijkomen van het rumoer van de roaring twenties en de depressie die volgde. De stelling dat de IJsselmeerkruiser typisch geschikt zou zijn voor de inmiddels ingedamde Zuiderzee lijkt me wat ver gaan. Maar uiteindelijk is het er toch van gekomen - de droogmaking van de grote polders in het IJsselmeer en de opdeling door aanleg van de dam Lelystad-Enkhuizen hebben de IJsselmeerkruiser meer op haar plaats gezet. Alleen ligt nu de publiekssmaak ergens anders. Grote jachten met alle comfort, krachtige winches, zware motoren met veel paardekrachten.

Dat geeft het nostalgische gevoel dat toch ook een beetje bij de VKSJ hoort! Met haar bouw- en ontwerp data valt de Hein in de Vintage klasse van de VKSJ. Schip en bemanning worden hierbij van harte welkom geheten.

De Toelatingscommissie,  
*Maarten Lampe*

## Klassiek jachtbeslag kosteloos af te halen

In 1954 kreeg de jachtontwerper Baron van Hoëvell opdracht van ir. Th. Ph. Tromp de opdracht voor het ontwerp van een kits, geschikt voor zeilwedstrijden en toertochten. Tromp was directeur bij Philips en later vicepresident, maar was ook enkele maanden minister van Waterstaat in het laatste oorlogskabinet van premier Gerbrandy. Met zijn jacht, de Witte Raaf, zeilde Tromp o.a. tweemaal mee in de Fastnet Race. De Witte Raaf – lengte 13.50,



De Witte Raaf onder zeil.

breedte 3.50 en diepgang 1.85 meter – was van 1955 tot 1963 in bezit van Tromp, waarna deze Van Hoëvell een nieuw en groter zeiljacht liet ontwerpen.

De Witte Raaf is sinds 1985 in bezit van Wouter Akkerman, die het schip in de periode 1996-2002 volledig restaureerde. De Witte Raaf is nu als charterjacht in gebruik. Van de restauratie heeft Akkerman een flinke collectie klassiek jachtbeslag en apparatuur overgehouden. Wie belangstelling heeft kan bij Akkerman kosteloos onderdelen uit deze collectie afhalen.

Op bijgaande foto's is een deel van dit beslag te zien, o.a. overloop rails, klapblokken voor spinakerschoten, een grondblok voor een fokkeboom, uithalerbeslag op rails, een lierhendel, een schildpadblokje, een verhaalkam, een elektriciteitsdoos, een schakelkast, een handpeilkompas, een radiorichtingzoeker met peilraam en documentatie., diverse andere navigatie-instrumenten met documentatie, bronzen touwkousen, giekbeslag, een ankerketting doorvoer op dek, glijleuvers voor genuarails, bronzen dek verlichting, zwaar mastbeslag met lumelrails, een seinsleutel, een oude stuurautomaat op helmstok, inclusief kompas, en een noodzender uit de tweede wereldoorlog, te gebruiken voor noodlanding van vliegtuigen op zee. Deze noodzender was aan boord gedurende de reis van de Filipijnen naar Nederland in de jaren '70. Een incompleet (digitaal) verslag van die reis is eventueel ook beschikbaar.

Voor wie een schip klassiek uit wil voeren omvat de collectie mooie stukken. Van de apparatuur is niet alles heden ten dage nog bruikbaar. De zenders waarop je met een radio richtingzoeker je positie kon peilen zijn uit de lucht gehaald en morse radiocommunicatie bestaat niet meer in de scheepvaart, maar het heeft allemaal een bijzondere maritieme uitstraling, ook voor wie een scheeps tintje aan zijn woning wil geven.

Wie belangstelling heeft kan contact opnemen met Wouter Akkerman, telefoon 0653 504551.

# ‘De Zeemogendheden’: een maritieme kijk op de wereldgeschiedenis

## De zee als bron van welvaart en democratie

Een kleine groep staten heeft door de eeuwen heen zijn culturele identiteit op zee gezocht. Dat bracht een enorme maatschappelijke en economische dynamiek met zich mee, met als erfenis datgene wat nog steeds als de ‘vrije wereld’ wordt aangeduid, het deel van de wereld met een vrije economie en een open maatschappelijke discussie, de wereld van de liberale democratie. De Britse maritiem historicus Andrew Lambert, hoogleraar aan King’s College in Londen, schreef hier onder de titel ‘The Seapowers’ een fascinerend boek over, dat recent ook in een Nederlandse versie is verschenen, ‘De Zeemogendheden’. Het gaat Lambert om die staten die bewust kozen voor een bestaan waarin transport en handel over zee de essentiële middelen van bestaan vormden. Die keuze bracht verstrekende consequenties met zich mee. In de eerste plaats een inclusief

politek systeem, een systeem waarin de macht gedeeld werd. Traditionele grondbezittende aristocratieën konden onmogelijk de investeringen opbrengen die zo’n zeestaat mogelijk maakten: investeringen in een vloot vrachtschepen, investeringen in een marine die een vrachtvloot op zee zou beschermen, investeringen in handelswaar die pas later profijt zou opleveren. Dat vroeg om een open samenleving waarin bestuurders en kapitaalverschaffers de macht zouden delen. De eerste zeemogendheid, Athene, kende een democratie met beslissingsrecht voor een beperkte groep, de vrije mannen. Latere zeemogendheden vormden oligarchische republieken, wat volgens Lambert ook voor het Verenigd Koninkrijk gold, nadat na de ‘Glorious Revolution’ onder stadhouder-koning Willem III het zwaartepunt in het landsbestuur bij het parlement kwam te liggen.



Resten van het kasteel bij de haven van het van oorsprong Fenicische Sidon.

## Athene, de eerste zeemogendheid

Een nieuw type oorlogsschip in handen van de Perzen, de trireem, en hun verovering van Egypte door Perzië in 525 v. Chr. en van Samos in 517 maakten het de Grieken op het vasteland duidelijk dat ook zij bedreigd werden, zeker toen de Ioniërs in Klein-Azië, na een opstand tegen de Perzen, in 494 in de zeeslag bij Jade werden verslagen. In de Griekse gebieden was veel handel over zee, maar de staten hadden weinig in te brengen tegen Perzië, de eerste wereldmacht, die een hoofdrol in het Middellandse Zeegebied voor zich zag weggelegd. De Griekse handelsschepen konden voor troepentransport gebruikt worden, maar waren ongeschikt als oorlogsschip.

Het grote en rijke Athene, waar een democratie was opgekomen, boorde een zilverader aan en liet een vloot triremen bouwen, een oorlogsschip met drie rijen roeiers en een stevige spies op de voorsteven voor ramdoeleinden, net zoals Perzië bezat. De Perzische koning Xerxes stuurde een enorme vloot naar Griekenland, die in 480 v. Chr. bij Salamis werd verslagen. Thucydides beschreef de overwinning bij Salamis als bepalend voor de culturele transformatie van Athene tot metropool van een zee-imperium. In het cultuscentrum Delphi zou een enorm overwinningsmonument aan de Atheense zege herinneren. Athene werd als een strategisch eiland door muren met de haven Piraeus verbonden. Literatuur en monumentale bouwsels zouden de Atheners in het vervolg op hun maritieme bestemming wijzen.

Maar de Atheners wisten daar niet altijd goed mee om te gaan. De Delisch-Attische zeebond, officieel Athenes bondgenoten, werd tot een onderdrukte melkkoe die de Atheense vloot financierde en zijn onafhankelijkheid verloor. De relatie met Sparta liep door ondiplomatiek optreden van de Atheense volksvergadering op de klippen. Vooralsnog echter maakte Athene een periode van ongeëvenaarde welvaart en prestige door en kon het de enorme kosten van de oorlogsvloot opbrengen.

Athene, door het Perzische leger vóór de Slag bij Salamis platgebrand, werd met schitterende gebouwen herbouwd. De democratie werd gevierd met een 9 meter hoog standbeeld van Athena op de Akropolis, de heerschappij op zee met een imponerende Poseidontempel bij Kaap Sounion met een bijbehorende marinebasis. Maar uiteindelijk raakten de Atheners misleid door hun succes. Een imperialistisch avontuur om Sicilië te veroveren eindigde met de vernietiging van de Griekse vloot in de Slag bij Aigospotami in 405 v. Chr. door een Spartaanse, maar door Perzië gefinancierde vloot. Thucydides weet de ondergang van Athene aan het hebzuchtige streven naar een zee-imperium, ten koste van Athene zelf.



De Griekse Poseidontempel bij Kaap Sounion torent boven zee uit – in de oudheid ook boven een marinebasis – als teken van de Griekse heerschappij over zee.

Ondanks de nederlaag had de zeestaatmentaliteit in Athene zo diep wortel geschoten dat het zich nog tweemaal zou herstellen. Eerst bracht Filippus II van Macedonië Athene weer onder controle, later de hellenistische opvolgerstaten. Maat het voorbeeld van Athene zou dankzij het werk van Thucydides en andere klassieke auteurs en ook door de materiële erfenis in de vorm van talloze monumenten, blijven inspireren.

## Carthago, door Rome uit de geschiedenis gewist

De Feniciërs, globaal afkomstig uit wat nu Libanon heet, waren al eeuwenlang belangrijke vrachtaarders over de Middellandse Zee toen hun belangrijkste handelsstad Tyrus door Assyrië werd veroverd. De Fenicische kolonie Carthago, in Noord-Afrika bij het tegenwoordige Tunis, werd nu het centrum van een commercieel netwerk met steunpunten langs de kusten van Sicilië, Sardinië en het Iberisch schiereiland. Er ontwikkelde zich een republikeins bestuur op basis van een constitutie.



Reconstructie van een deel van de stad en de havens van Carthago.

De welvaart trok immigranten uit Noord-Afrika, Griekenland en het Italiaanse vasteland aan en er ontstond een nieuwe samenleving, waarin geen beperkingen op gemengde huwelijken golden, vrouwen eigendomsrechten hadden en ook economisch actief waren. Carthago groeide uit tot de grootste havenstad van het Middellandse Zeegebied met twee kunstmatig aangelegde havenbekkens en een zorgvuldig geplande stad met kolossale muren. De handel werd er naar binnen geloodst via de monumentale zeepoorten met ceremoniële, commerciële en militaire functies. Rondom een cirkelvormige binnenhaven bevond zich een immens marinearsenaal met loodsen voor 170 galeien.

Carthago zou uiteindelijk het onderspit delven tegen Rome, dat zich in dezelfde periode tot een wereldmacht ontwikkelde. Rome zag Carthago als de belangrijkste commerciële concurrent tegenover zich. Ook beschouwden de Romeinen de egalitaire Carthaagse cultuur als een bedreiging voor hun eigen geprivilegieerde klassen. De Carthagers lieten zien dat handel en transport rijkdom konden brengen, mits de macht gedeeld werd in een inclusieve cultuur. De vloot van Carthago was gericht op bescherming van de koopvaardij en handelsroutes. Conflicten loste

men het liefst op door middel van onderhandelingen en als het niet anders kon met beperkte oorlogen, waarbij huurlingen werden ingezet. De Romeinen verwierven rijkdom door hun veroveringen en zagen Carthago als een alternatieve cultuur die vernietigd moest worden.

De Carthaagse leiders Hamilcar Barkas en zijn zoon Hannibal trachtten met bondgenootschappen met de hellenistische staten in het oosten militaire macht tegen Rome op te bouwen, Hannibal trok via de Alpen richting Rome met een door olifanten ondersteund gelegenheidsleger, maar werd in 202 v. Chr. bij Zama verslagen. Een nadelige vrede legde Carthago aan banden, maar men wist zich weer te herstellen.

Rond 150 v. Chr. braken in en om het Romeinse rijk opstanden uit. De bevolking was de voortdurende oorlogen en de ellende die deze met zich meebrachten beu. Carthago steunde een opstand

van Libische boeren. In de ogen van de Romeinen werd hun rijk bedreigd door instorting van de sociale orde. Rome eiste de afbraak van Carthago, waarna de bewoners hun stad op 13 kilometer vanaf de zee zouden mogen herbouwen. Na weigering werd de stad na 3 jaar beleg door de Romeinen ingenomen en verwoest. De bewoners werden gedood of als slaaf verkocht, hun boeken en inscripties, kunst en beeldhouwwerken werden vernield als product van een inferieure ‘oosterse’ beschaving. Het zou tot de late middeleeuwen duren eer er met Venetië een nieuwe zeemogendheid zou opstaan.

## Handel bracht maatschappelijke veranderingen

De internationale handel over zee kwam op gedurende het vierde en derde millennium v. Chr. in het oosten van de Middellandse Zee, waar Egypte en Mesopotamië olie, wijn en hout nodig hadden. Die handel bracht maatschappelijke veranderingen op allerlei gebied met zich mee. De talen van Egyptische hiërogliefen en het Mesopotamische spijkerschrift wortelden in een ceremoniële samenleving van priesters en koningen en waren ongeschikt voor de handel. De Feniciërs, de belangrijkste handelaars, vonden een alfabetisch geschreven taal uit, die door de Grieken werd overgenomen. Handelaars moesten met het oog op toekomstig profijt investeren en dus ook kunnen lenen. Met de internationale handel ontwikkelde zich ook het bankwezen.

Lambert wil laten zien dat een staat aan allerlei voorwaarden moet voldoen om tot een grote zeemogendheid uit te kunnen groeien. Het vraagt om een cultuur waarin opeenvolgende generaties eraan herinnerd worden dat hun bestemming op zee ligt. Maritieme beelden en waarden die naar de zee verwijzen kwamen in de plaats van geloof, stamverwantschap en landgebondenheid. Enorme investeringen in handelsvloot, marine en handelswaar zijn niet voldoende. Een zeemogendheid moet ook over een reeks steunpunten langs de vaarroutes beschikken ter bescherming van handel en vloot. Investerings in een staand leger en imperialisme gericht op territoriale uitbreiding zijn echter uit den boze. Die zouden alleen maar ten koste van de welvaart van de zeemogendheid gaan. En welvaart bepaalt nu juist de reikwijdte van de staatsmacht. Michiel de Ruyter vernietigde in Chatham de Engelse vloot die wegens geldgebrek doelloos voor de wal lag. Spanje ging ondanks de grote inkomsten uit de Zuid-Amerikaanse wingewesten regelmatig failliet aan imperialistische avonturen in Europa en verschrompelde in de 18de eeuw tot een

verkommerd land in een uithoek van Europa. Zeemogendheden vermijden de kosten van grote oorlogen en moeten het hebben van een machtsverhouding tussen de omringende landen, waaraan ze met politieke en diplomatieke behendigheid moeten zien bij te dragen.

## Continentalen staten voelen zich bedreigd

Het feit onder andere dat zeemogendheden dankzij het enorme profijt uit de internationale handel veel meer macht kunnen verwerven dan hun grootte eigenlijk toelaat vormt een permanente bron van conflicten tussen zeemogendheden en continentale staten, constateert Lambert. Maar niet alleen door die onevenredig grote macht, ook door de heersende openheid en de vrijheid binnen de zeemogendheden voelen de continentale staten zich bedreigd. Of het nu absolute monarchieën of autoritair geregeerde staten zijn, de belangen van de bestuurdersklok staan er voorop. Deze staten vrezen de 'chaos' van de zeemogendheden waar particuliere burgers veelal ongelimiteerd voor hun eigen belangen op kunnen komen en tegelijkertijd het landbestuur uitmaken en zijn bevreesd voor de internationale uitwisseling van ideeën en de geest van culturele vernieuwing die de handel over zee met zich meebracht. Continentale staten moeten het van stabiliteit hebben en juist niet van vernieuwing.

# Kruistocht maakte Venetië tot zeemacht

Na de ondergang van Carthago zou het meer dan een millennium duren eer een nieuwe zeemogendheid zou opstaan. De katholieke kerk, in de middeleeuwen oppermachtig, moest niets van de scheepvaart hebben. Handel met ongelovigen was sowieso uit de boze. De culturele erfenis van de Grieken met hun scheepvaart lag nog verborgen in Byzantijnse en islamitische bibliotheken en viel bovendien onder de ban van de kerk op heidense geschriften. Venetië, van oorsprong een Byzantijns steunpunt in Italië, stond bestuurlijk los van het Italiaanse vasteland. Het erkende het gezag van het Heilige Roomse rijk niet en de wereldlijke macht van de paus al evenmin. Venetië, niet meer dan een groepje eilanden voor de Italiaanse kust, had geen belastbaar areaal aan land en was afhankelijk van de handel over zee, die de staat inkomsten

van het land. Twee dagen roeien was het maximum dat men van de bemanning van een galei kon verwachten. Die tijdsspanne bepaalde de locatie van steunpunten in de handelsroutes van de Venetianen. Cultuur en ceremoniën wezen de Venetianen op hun geschiedenis en hun bestemming. De San Marcobasiliek werd gebouwd in de stijl van een 600 jaar eerder onder keizer Justinianus gebouwde kerk in Constantinopel om de Venetianen aan hun Byzantijnse afkomst te herinneren, de staat die nog steeds de belangrijkste handelspartner was. Maar daarmee werd ook naar het Romeinse rijk verwezen. Bovendien schiep de oosterse stijl van de kerk afstand met de rest van Italië. Het 'huwelijk met de zee', een jaarlijkse ceremonie herinnerde aan de verzoening tussen de paus en de keizer van het Heilige Roomse Rijk, die in 1177 door bemiddeling van Venetië tot stand was gekomen. Venetië voorkwam hierbij dat de keizer grip kreeg op Noord-Italië. Maar ook in de wetgeving werd de maritieme bestemming vastgelegd. Investeren in land werd verboden.

Doge Enrico Dandolo wist Venetië in 1204 van een bescheiden zeestaat in een zeemogendheid om te vormen. Hij wist de strijdkrachten van de Vierde Kruistocht te bewegen op hun tocht naar het Heilige Land het Byzantijnse rijk omver te werpen wat Venetië een geweldige oorlogsbuit opleverde. Daarbij verwierf de stadstaat ook handelsprivileges met het Latijnse Keizerrijk, de opvolger van het Byzantijnse rijk, en een keten van eilandbases die de Adriatische met de Egeïsche Zee verbond. Venetië voerde een standaardmunt in, essentieel voor de internationale handel, ontwikkelde het bankwezen en het financiële verkeer – met name de wissel, die geldstromen vereenvoudigde. Er werd een staatsschuld ingesteld t.b.v. sociale en culturele projecten ter ondersteuning van de maatschappelijke samenhang. Ontwikkeling van de navigatietechniek met betere kaarten en kompassen maakten dat er meer gevaren kon worden. Specerijen vonden hun weg van het oosten naar het westen, tot Brugge, Londen en Antwerpen. Wol en tin kwamen ervoor terug, maar ook bulkgoederen als graan en diverse grondstoffen. Het Piazza San Marco vormde het toneel van macht, geloof en politiek, Rialto vormde het commerciële centrum en het Arsenal, de haven en de werf benadrukten de band met de vloot.



De San Marco basiliek in Venetië herinnert aan het verleden van Venetië, een Byzantijnse vestiging, en daarmee ook aan de afstamming van het Romeinse rijk.

opleverden in de vorm van heffingen op importgoederen. De kerk mocht die handel niet in de weg zitten en werd daarom onder controle gehouden. Het politieke systeem hielp de Venetiërs daarbij. De doges werden gekozen door een elitaire oligarchie en hadden weinig eigen manoeuvreerruimte. Die oligarchie beschermde zich tegen dynastieke overheersing en radicale verschuivingen wat tot grote politieke stabiliteit leidde. De logistiek van de handel bepaalde vervolgens de structuur



De belangrijkste ceremonie in Venetië, het huwelijk met de zee, hier op een schilderij van Francesco Guardi. De galei Bucentaur voer met 200 roeiers en vele autoriteiten in en om de haven. De Doge wierp een gouden ring in de Adriatische zee met de woorden 'Wij huwen u, O zee, als bevestiging van onze trouw en voortdurende heerschappij!'

Met de opkomst van het Ottomaanse rijk kondigde de neergang van Venetië zich aan, al hadden beide staten vooralsnog belang bij een beperking van conflicten. Maar de strijd zou niet uitblijven en Venetië verloor zijn oostelijke steunpunten. Met de verovering van Egypte kregen de Ottomanen de oostkust van de Middellandse Zee in handen en beheersten ze ook de specerijenhandel. Op den duur namen de Engelsen de handel op de Middellandse Zee over en behield Venetië slechts een monopolie op de Adriatische zee. Nijverheid, met name kledingproductie, nam een deel van de economische activiteit over en de elite investeerde niet meer in de handelsvaart, maar in land en staatsobligaties. Uiteindelijk legde Venetië zich neer bij de gestage achteruitgang van de handel over zee.

Na de val van Constantinopel vestigden zich veel Grieken uit het Byzantijnse rijk in Venetië, waaronder veel prominente geleerden. Ook verwierf de stad een enorme bibliotheek met klassieke Griekse geschriften. Venetië bouwde een nieuwe identiteit op als erfgenaam van de klassieke wereld om zijn onafhankelijke status in Italië te rechtvaardigen. Griekse en Romeinse overblijfselen moesten die identiteit versterken en het Piazza San Marco werd heringericht als Romeins forum. Maar in 1797 liet de aristocratie uit vrees voor verlies van hun landerijen de Fransen binnen en was het gedaan met de zelfstandigheid van Venetië.

## Geschiedenis en actueel commentaar

Lamberts studie maakt duidelijk dat zijn sympathie bij de zeemogendheden en hun erfenis ligt. Hij citeert met instemming de door hem bewonderde klassiek Griekse historieschrijver Thukydides waar deze Athene imperialisme verweet toen het de bondgenoten uit de Delisch-Attische zeebond als ondergeschikte naties ging behandelen. Thukydides stelde zich niet alleen als historieschrijver op, maar ook als eigentijds commentator en dat is precies wat Lambert zelf ook doet. Hij presenteert de scheidslijnen waarlangs hij zeemogendheden van de continentale staten onderscheidt niet alleen als historische analyse, maar ook als een wenselijk politiek-cultureel programma. 'De Zeemogendheden' besluit dan ook met een onverhuld pleidooi voor de zeestaatcultuur met de retorische vraag om een keuze tussen 'gesloten denkwijzen en de open zee'.



Bij de Slag bij Plassey op 23 juni 1757 verwierf Engeland de macht in Bengalen. Het was het begin van de Britse verovering van het Indiase subcontinent. Schilderij van Francis Hayman.

# Nederland, zeemogendheid tussen twee staatsgrepen in

De nieuwe Nederlandse republiek bereikte als zeestaat de status van grootmacht, maar slechts voor een periode van ongeveer twintig jaar, tussen 1653 en 1672. In feite ging het, net als bij de vorige zeemogendheden om een stadstaat; Amsterdam bracht het leeuwendeel van de staatsinkomsten in. Illustratief is een door Amsterdam uitgegeven penning met Jasons schip Argo, dat het Gulden Vlies naar Amsterdam brengt, als het nieuwe Athene aan de Amstel. Ook het nieuwe stadhuis straalde de grandeur van een wereldstad uit, tegenover de paleizen van de stadhouders. De nieuwe Republiek was op basis van een fundamentele tegenstelling tot stand gekomen. Er was Holland met als centrum Amsterdam dat een handels- en financieel netwerk beheerste dat zich uitstreckte over Spanje, het Middellandse Zeegebied, het Oostzeegebied, en later ook Azië, het Caraïbisch gebied, Brazilië en met de walvisvaart ook het Noordpoolgebied. Andere provincies waren echter op land en landbouw georiënteerd. Als zeestaat nam het land een strategische positie in. Het had echter ook een lastig verdedigbare oost- en zuidgrens. Dit leidde tot een machtsdeling tussen de dynastie van de Oranjes en de kapitaalverschaffers. Maar hun belangen waren tegenstrijdig: de stadhouders streefden naar een leger, waarmee de opstand tegen Spanje in een overwinning was geëindigd, de grenzen konden worden verdedigd en vooral ook de stedelijke macht in bedwang kon worden gehouden. De oligarchie van regenten, waarmee de staatsmacht gedeeld werd, had ter bescherming van hun handelsbelangen juist een sterke vloot nodig.

De tegengestelde belangen leidden regelmatig tot felle conflicten. In 1619 liet stadhouder Prins Maurits Johan van Oldenbarnevelt, landsadvocaat en raadspensionaris van Holland onthoofden en in 1650 pleegde stadhouder Willem II een mislukte aanslag op Amsterdam met het doel om het stadsbestuur uit te schakelen. Toen de stadhouder kort daarna overleed besloten de meeste gewesten om geen stadhouder meer te benoemen en verwierf Johan de Witt als raadspensionaris de macht in de republiek. Onder De Witt kwam een professionele oorlogsvloot tot stand en werd het leger geminimaliseerd. Nederlandse handelskonvoien begeleid door de marine bevoeren de wereld met handelswaar, wat een onvoorstelbare rijkdom naar de republiek bracht. De Verenigde



De beurs van Amsterdam op een schilderij van Emanuel de Witte. Met Nederland als zeemogendheid was de beurs een financieel-economisch wereldcentrum.

Oostindische Compagnie werkte als eerste bedrijf ter wereld op basis van aandelenkapitaal, Amsterdam werd het financiële wereldcentrum. De Witt ging in zijn internationale politiek uit van afschrikking door de sterke Nederlandse vloot en een diplomatie die tot een machtsevenwicht rondom de Republiek moest leiden. De Witt was er met zijn staatsmanskunst in geslaagd de Republiek boven zijn beperkte areaal aan land en mensen uit te laten stijgen, maar uiteindelijk bleek Nederlands omvang te klein om

Lambert onderscheidt in zijn historisch overzicht vijf échte zeemogendheden, Athene, Carthago, Venetië, Nederland, – maar dan alleen de Republiek onder Johan de Witt, die slechts een leven van twintig jaar beschoren zou zijn - en Engeland. Vier van de vijf zeemogendheden passen vrijwel naadloos in Lamberts schema, in het geval van Engeland duiken er tegenstrijdigheden op die onderbelicht blijven. Englands streven naar een machtsevenwicht op het Europese continent rijmt goed met Lamberts analyse, maar de politiek ten aanzien van Ierland, waar het leger tal van opstanden tegen de Engelsen moest neerslaan, minder. Na de industriële revolutie veranderen de economische verhoudingen. India, aanvankelijk een leverancier voor de specerijenmarkt, moet katoen leveren voor de opkomende Engelse industrie en moet het eindproduct vervolgens ook weer afnemen. Het wordt de Indiërs verboden hun eigen katoen te verwerken. Iets dergelijks geldt voor Englands imperialistische avonturen op het Afrikaanse continent. Het dwingt Engeland ertoe een staand leger te bekostigen. Dat alles past in Lamberts eigen analyse toch meer bij de continentale staten dan bij een zeemogendheid.

een grootmacht te blijven. De Witts rationele politiek weerhield hem van geldverslindende avonturen die ten koste van zijn achterban zouden gaan, maar hij had te weinig aandacht voor het irrationalisme van zijn tegenstanders. Terwijl in het 'rampjaar' 1672 het Franse leger tot Utrecht oprukte werden Johan de Witt en zijn broer, ondanks succes van de marine tegen een Engels-Franse vloot bij Solebay, op gruwelijke wijze afgeslacht, waarna Willem

wou continueren. Willem III bedwong, als leider van protestants Europa, 'zonnekoning' Lodewijk XIV. Willem liet echter de zeeoorlog over aan Engeland, terwijl Nederland aan de kosten van het leger financieel ten gronde ging. Het betrekken van de Republiek door Willem III bij de Spaanse successieoorlog, waarbij de Spaanse markt verloren ging, vormde de economische nekslag voor Nederland. Met het Oranjestad was het na het overlijden



De Dam in Amsterdam op een schilderij van Gerrit Adriaensz. Berkheyde. Tussen de lagere oudere bebouwing gaf het nieuwe stadhuis Amsterdam de grandeur van een wereldstad.

III tot stadhouder werd benoemd. Met behulp van het leger zuiverde Willem III de stadsraden van de oppositie tegen zijn beleid. Nederland behield wel zijn territoriale integriteit, maar verloor zijn exclusieve oriëntatie op de zee. Nadat hij na de 'Glorious Revolution' ook koning van Engeland werd leek het nog even alsof de Republiek zijn status als grootmacht

van koning-stadhouder dan ook voorlopig weer gedaan. Men was diens dictatoriale optreden beu en benoemde vooralsnog geen nieuwe stadhouder. De laatste twee stadhouders, Willem IV en Willem V, zouden de Republiek uiteindelijk naar het kerkhof begeleiden.

## Zee als bron van stedelijke cultuur

Dat neemt echter niet weg dat Lamberts boek een bijzondere kijk op de rol van de zee en de zeevarende naties in de wereldgeschiedenis biedt. Het laat ook zien dat de zeestaatcultuur een stedelijke cultuur is. Handel is niet denkbaar zonder markten, plaatsen waar mensen bijeenkomen om goederen uit te wisselen. Dat zijn ook de plaatsen waar culturele uitwisseling plaatsheeft, waar nieuwe ideeën worden geboren. Het is niet toevallig dat de oudste drie zeemachten stadstaten waren. Eigenlijk, meent Lambert, geldt dat ook voor de Nederlandse Republiek, waar Amsterdam met kop en schouders bovenuit stak, en ook voor Engeland, met de Londense city als motor. Voor een panorama van Lamberts vijf zeemogendheden zie hieronder.

Tjeerd Boersma



Andrew Lambert, 'De Zeemogendheden. Hoe een maritieme mentaliteit de vrije wereld maakte', Uitgeverij Omniboek, Utrecht 2018, 479 pp., geïllustreerd, 34,99 euro.

# Engeland, van zeemogendheid tot zeestaat in het tijdperk der continentale supermachten

De basis van Engeland als zeestaat werd in de zestiende eeuw gelegd toen Hendrik VIII met Rome en het katholieke Europa



De 'Painted Hall' in Greenwich. In de beschrijvingen wordt de Engelse heerschappij over de zee verheerlijkt.

brak en het geld van de geconfisqueerde kloosters gebruikte voor opbouw van de vloot. De weigering van Hendrik en zijn opvolgers om de macht te delen met kapitaalverschaffers uit de burgerij blokkeerde de geldstroom die nodig was om tot wereldmacht uit

te groeien. Karel II moest dat ervaren toen het parlement hem geld voor de vloot onthield en hij zijn vloot bij de tocht naar Chatham, waar de schepen doelloos afgemeerd lagen, door Michiel de Ruyter vernietigd zag worden. Pas toen Willem III het koningschap onder voorwaarde van een constitutie aanvaardde werd de Londense City bij het landsbestuur betrokken en maakten een staatsbank en een staatsschuld de financiële reserves voor de opbouw van een zeemogendheid vrij. Door de marine beschermde konvooien deden de handel bloeien. Engeland werd een oligarchie met een koninklijk boegbeeld en een open aristocratie die voor de burgerij toegankelijk werd. Het nog onvoltooide paleis in Greenwich dat Karel II zichzelf als monarch van een zeestaat had toegedacht, werd tot marinehospitaal, maar wel met centraal een 'painted hall', de ceremoniële toegang tot Londen vanaf de zee, met schilderijen waarin de 'Glorious revolution' met Willem III en zijn koningin Mary Stuart en Englands heerschappij over de zee verheerlijkt werden. Niet alleen vierde Willem III hier zijn verjaardag, ook werd hier later de nieuwe koning George I uit het huis Hannover aan land gebracht.

Karel II had de Nederlandse zeeschilders vader en zoon Willem van de Velde naar Engeland gehaald om zijn gedroomde zeestaat luister bij te zetten. Waar Nederlanders de voorkeur hadden voor schepen op een kalme zee ging Willem de Jongere schepen in stormachtige omstandigheden schilderen. Het achterschip, waar de officieren op een prominente plaats de zeemanskunst beoefenden, als symbool van nationale glorie, kwam in zijn werk op de voorgrond te staan. In de 19de eeuw zou William Turner, voortbouwend op Van de Veldes werk, de dynamiek van de zeestaat in een nieuwe beeldtaal herscheppen, uit bewondering voor wetenschap, industrie en technologie. De Amerikaanse opstand liet de Britten zien dat koloniale elites



Willem van de Velde de jongere, Wijdschip in flinke bries. In zijn Engelse periode schilderde Van de Velde zijn schepen vaak in stormachtige omstandigheden met centrale plaats voor het achterschip, waar de officieren de navigatiekunst



William Turner, Stoomboot in een havenmond bij een sneeuwstorm. Turner bouwde in de 19de eeuw voort op Van de Velde's werk en schiep een nieuwe beeldtaal, uit bewondering voor wetenschap, industrie en technologie.

de zeestaat-ideologie van het moederland loslieten en zich op territoriale uitbreiding richtten. De nieuwe Verenigde Staten achtten een staand leger noodzakelijk om de oorspronkelijke Amerikanen te verdrijven en slavenopstanden neer te slaan. Na de opstand werden grote delen van het Amerikaanse continent aangekocht of veroverd. Nadat de Britten in Amerika hun les geleerd hadden kregen andere koloniën zelfbestuur wanneer ze daar om vroegen en konden de garnizoenen daar, sowieso een onrendabele investering, worden opgeheven. Wel werden de Britse steunpunten ter bescherming van scheepvaart en handel, van Bermuda tot Hong Kong, zo lang mogelijk onder controle gehouden, Engeland zou een zeemogendheid blijven, maar zou de status als wereldmacht stap voor stap aan de Verenigde Staten verliezen. De Britten mengden zich in 1914 in de oorlog om te vermijden dat Duitsland controle kraag over de haven van Antwerpen. Het uitdijen van de oorlog, met name toen Engeland in 1916 een enorm leger aan dienstplichtigen mobiliseerde, raakte de Britse economie in het hart. De Engelse oorlogsinspanning werd gefinancierd met Amerikaanse kredieten, terwijl de Amerikanen zelf lang buiten de oorlog bleven. President Wilson wilde een einde maken aan de militaire en commerciële overheersing van de Engelse concurrent. Die situatie herhaalde zich twintig jaar later; vanaf 1940 lieten de Amerikanen de Britten 30 maanden alléén wereldwijd op zee vechten om de zeeroutes veilig te stellen. Ze kregen Amerikaanse leningen en materiaalleveringen, maar de voorwaarden leidden ertoe dat Engeland bankroet de Tweede Wereldoorlog uit kwam. Het was de laatste zeemacht geweest die de wereld beheerste. De Verenigde Staten wonnen de Tweede Wereldoorlog als continentale staat, niet met een beperkte oorlog maar met een totale vernietiging van de tegenstanders, De Britse poging, in 1956, om het door Egypte genationaliseerde Suezkanaal te behouden, vormde een laatste uiting van Engeland als zeemogendheid maar werd door Amerikaanse druk verijdeld. Met de Sovjet Unie als gemeenschappelijke vijand bleef de Brits-Amerikaanse samenwerking in stand met de Engelsen als beschermer van de handelsroutes en de USA als continentale zeemacht. Lambert betreft zelfs de Brexit in zijn historisch overzicht, als Britse poging om iets van de status als zeemogendheid te herwinnen.





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

Photo: Olivier van Meer Design

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



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

## GA KROES & ZN BOOTBOUWERS

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

### JACHTWERF HEERLIEN & ADEMA



Restauratie  
Reparatie  
Nieuwbouw  
Interieurbouw  
Teakdekken  
Rondhouten  
Motoronderhoud  
Stalling

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

WWW.HEERLIENADEMA.NL

### SCHERPELS BOOTBOUWSCHOOL voor liefhebbers van houten boten



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



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



## Terug naar huis over de Duitse kanalen

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

Den Bosch, Nijmegen, Wesel, Dorsten, Senden, Steinbeck, Lauenburg, Hannover, Uelzen, Wedesbüttel, Braunschweig, Mölln, Lauenburg, Lübeck

Vanuit Zuid-Denemarken zijn we aangekomen aan de Noord-Duitse kust. We zijn inmiddels klaar met de voorbereidingen voor de terugreis naar huis, via de Duitse kanalen. Zaterdagochtend 17 augustus vertrekken we met een volle tank richting Lübeck-stad. We stoppen nog even in Schlutup om te kijken of de kaart van de binnenwateren is aangekomen. Helaas niet. Dan maar alsnog via internet bij Kartenwerft een digitale kaart kopen voor op de iPhone en iPad, dan doen we het daar maar mee. Er zijn hier nergens winkels waar je waterkaarten kunt kopen. Met liggende mast kunnen we in Lübeck en het Elbe-Lübeck-Kanal onder alle bruggen door, behalve mogelijk de allereerste brug in Lübeck, waar doorheen je op dat kanaal komt. We proberen het voorzichtig. Ik had uitgerekend dat ons hoogste punt nu nog 3,20 meter was. De peilschaal naast de brug is niet goed af te lezen en de brug blijkt, helaas, op een hoogte van 3,10 meter te liggen. De brugwachter roept ons aan vanuit zijn huisje. We kunnen niet verstaan wat hij zegt. We drijven daarom nog even wat besluiteloos rond bij de kade. Hij komt naar buiten en zegt dat we met de hoogte die we nu hebben, aan de andere kant van de stad ook buitenom op het kanaal kunnen komen. Hij ziet ons aarzelen en bedenkt zich. Hij roept dat hij de brug even zal openen en dat wij er dan, zodra wij kunnen, snel onderdoor moeten varen, dan kunnen we toch verder. Zo gezegd, zo gedaan en vriendelijk nagewuifd kunnen wij onze weg vervolgen.

### Elbe-Lübeck Kanal, 7 sluizen over 61 kilometer

Aan de zuidkant van Lübeck begint het Elbe-Lübeck-Kanal, dat 61 kilometer lang is en 7 sluizen telt. Je gaat eerst vijf sluizen omhoog, daarna weer twee naar beneden. De wachttijden bij de sluis zijn vrij lang: vanwege de droogte wordt het aantal schuttingen beperkt gehouden. Bij de eerste sluis moeten we bijna twee uur wachten. Daarna loopt het echter zeer vlot: bij elke volgende sluis waar we aankomen staan de lichten al op groen en kunnen we meteen invaren. We vermoeden dat de redenering is, dat je voor een schutting door opeenvolgende sluizen maar één keer de hoeveelheid water nodig hebt. We overnachten in het plaatsje Mölln, bij de Watersportvereniging van 1925. Een wat morsige oude havenmeester, die ook de 'Kneipe'



Aankomst bij het plaatsje Mölln.

bedient. Er wordt stevig gerookt daar, dus blijven we maar niet in de 'Kneipe' hangen. De enige zeilboten in deze haven hebben allemaal hun mast opgebonden en zijn dus kennelijk allemaal op doorreis. Nu nog twee trajecten, beide in de 'dalvaart', een van 24 km en een



Lauenburg, waar we de Elbe op voeren.

van 10 km tot aan de laatste sluis, net voor Lauenburg, waarna we de Elbe op varen. Naar beneden schutten blijft toch comfortabeler dan omhoog. Voorbij de sluis vinden we ligplaats bij de motorboot-



De marina in Lauenburg.

watersportvereniging WSC, met € 11,- nog goedkoper dan de vorige haven. Met onze geringe diepgang van 1,20 meter gaat dat goed, maar schepen die dieper steken kunnen mogelijk beter nog een paar honderd meter doorvaren naar de Marina Lauenburg. Intussen heb ik van 'Dr. Götze Land & Karte' antwoord gekregen op mijn mail. De kaart was bij hen teruggekomen, omdat het laatste cijfer van de postcode verkeerd bleek te zijn opgeschreven (met dank aan Deutsche Post, die meer moeite heeft gedaan om iets terug te sturen dan om een postcode te corrigeren aan de hand van het adres). Toen ik meldde dat ik nu niets meer aan de kaart had, heeft 'Dr. Götze' het bedrag keurig aan me terugbetaald.

### De Elbe op

Een klein stukje stroomafwaarts op de Elbe vaar je bakboord uit, het Elbe-Seitenkanal op. Rekening houdend met de mogelijkheid dat we lang moeten wachten voor de sluis, omdat beroepsvaart nu eenmaal voorrang heeft, vertrekken we maandagochtend al om half negen uit Lauenburg. Iets na half tien liggen we voor het



Het Scharnebeck Hebewerk, een hefwerk waarin schepen 38 meter omhoog worden gehesen.

'Hebewerk Scharnebeck'. Dat is een dubbel uitgevoerd hefwerk, waar je in een grote bak met water maar liefst 38 meter omhoog gehesen wordt, om daarna je weg te vervolgen op het kanaal. Een van beide hefwerken wordt gerenoveerd en is dus niet in bedrijf. Tot half twaalf blijkt ook het andere hefwerk 'gesperrt' wegens onderhoudswerkzaamheden. Er zijn op dat moment al twee binnenvaartschepen aangekomen van elk meer dan 80 meter lang en

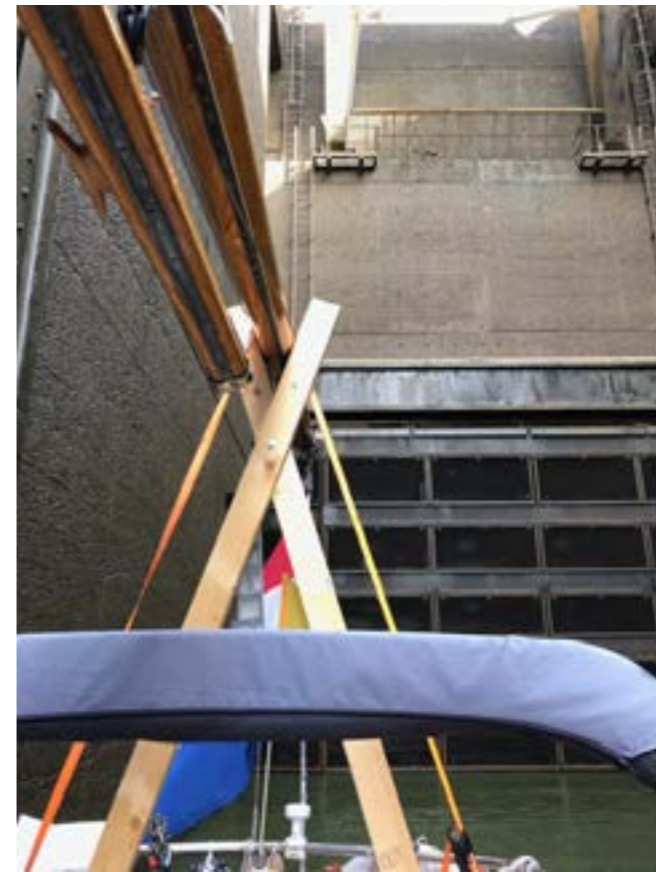


Scharnebeck Hebewerk: we mogen met een vrachtschip mee naar boven, worden gehesen.



Scharnebeck Hebewerk: boven heb je een magnifiek uitzicht over het omringende landschap.

er komt bovendien juist een koppelverband aanvaren van 154 meter lang, dat krijgt de plaatsen 3 en 4. De sluisbak is 100 meter lang, dus een koppelverband als dit wordt in twee delen geschut. Met de tweede binnenvaarder mogen wij en een ander jacht dat er ligt al mee naar boven, het is inmiddels half een. Een kwartier later zijn we boven aangekomen. Achterom kijkend heb je een magnifiek uitzicht over het dal van de Elbe. Dit is echt een heel leuke ervaring. Daarna gaat de tocht verder, langs Lüneburg, 'over de heide', tot aan Uelzen. In de Yachtclub Uelzen, mooi gelegen, kun je echt heerlijk eten, bijvoorbeeld de lokale schnitzel met pifferlinge (cantharellen). Na vertrek uit deze haven zijn we in een half uur bij de sluis Uelzen.



De sluis Uelzen. Hier gaan we 23 meter omhoog.

Er is geen verkeer voor ons. Ondanks dat maar één van beide sluiskommen in bedrijf is, kunnen we daarom vlot door. Hier gaan we nog eens in één keer 23 meter omhoog. Dit is geen hijsbak, hier ga je hangend tegen de sluiswand omhoog. De sluismeester drukt ons op het hart om vooral de eerste drijvende bolder ('Schwimmpoller') te nemen, die er in de wand zijn aangebracht. Het wrijfhout dat we al in Svendborg hebben gekocht, hebben we voorzien van gaten, waarmee we het aan twee stootwillen vastmaken. Met het wrijfhout tegen de wand en een lijntje van onze middenbolder om de Schwimmpoller, moet het gaan. Nadat we



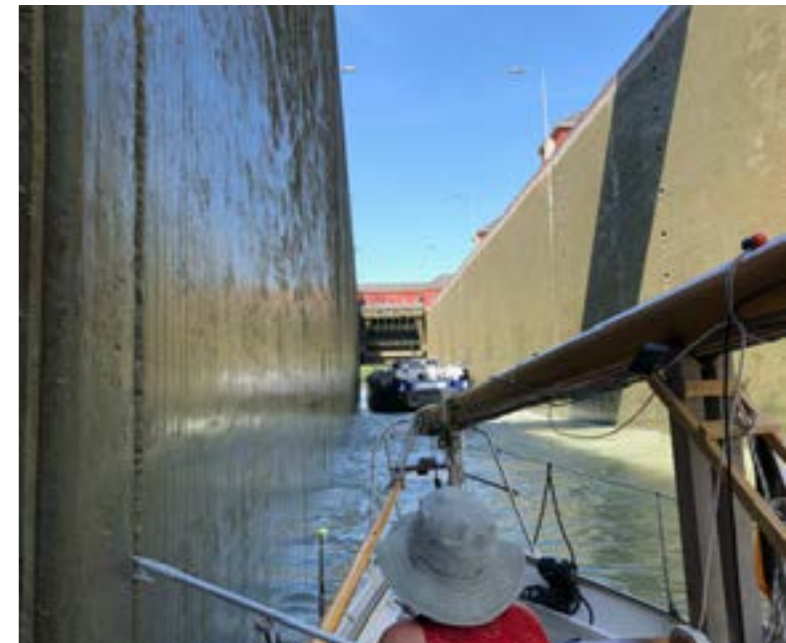
Met onze vrienden in de jachthaven van Barunschweich-Watenbüttel.

onder de hoge betonnen wand de sluis zijn binnengevaren, zakt achter ons een groot paneel met veel geraas in het water en sluit de opening af. Al snel daarna gaat het water stijgen en gaan we tamelijk vlug omhoog. We blijven, strak vast aan de Schwimmpoller, mooi

evenwijdig aan de sluiswand en gaan zonder enig probleem naar boven. Daar aangekomen, gaat de tegenoverliggende wand naar het kanaal open en kunnen we verder varen. Na nog eens zestig kilometer komen we op het Mittellandkanal uit, ter hoogte van kilometerpaal 233.

### Naar Braunschweig en het Mittelland Kanal

Iets oostelijk daarvan overnachten we in de 'Yachtclub Hoffmanstadt Fallersleben'. Prima haventje en niet duur. Volgens de gegevens slechts 1,30 m diep, maar volgens de havenmeester vorig jaar uitgebaggerd tot 1,50 m. Als je daar niet genoeg aan hebt, is het alternatief dat je de nacht doorbrengt aan de kade van het kanaal bij de splitsing, aan het gedeelte voor Kleinfahrzeuge. Het andere dichtbij zijnde haventje in Braunschweig is namelijk ook maar 1,50 m diep. Op woensdag de 21e maken we maar een kort tochtje, naar de Motorbootclub Braunschweig, bij kilometerpaal 217. We gaan van daaruit met de bus naar de stad. Het haventje heeft een zelfbedieningspoort. Je legt even aan bij een steigertje naast de haveningang. Als er even geen groot scheepvaartverkeer in de buurt is, doe je met een drukknop de poort open. Deze dichte wand voorkomt dat langskomende grotere schepen, door de zuiging waarmee ze slib van de kanaal-bodem opwoelen, het haventje voortdurend vervuilen. Vanuit het haventje moeten we eerst 1,5 km lopen om in Watenbüttel de bus naar de stad te nemen. We maken een wandeling door de prachtige binnenstad en nemen een terrasje, daarna doen we nog wat boodschappen.



De sluis Anderten, met een lijn 17 meter van bolder tot bolder.

Teruggekomen in de jachthaven blijken vrienden uit onze watersportvereniging inmiddels daar ook te zijn aangekomen. Zij hebben gelijktijdig met ons een vergelijkbare reis gemaakt. Zij hebben op de terugreis bij het uitkomen van het Nord-Ostseekanal in Brunsbüttel de beslissing genomen om naar Hamburg te varen en vervolgens ook de terugtocht over de kanalen te kiezen, in plaats van eerst in Cuxhaven mogelijk nog langdurig te moeten wachten op geschikt weer om buitenom, via de Duitse Bocht, terug naar Nederland te varen. Vanuit Hamburg zijn zij de Elbe opgevaren, tot aan het Elbe-Seitenkanal en namen vanaf dat punt de zelfde route als wij. We besluiten om het laatste stuk naar huis samen op te varen.

### Anderten, een lastig te nemen sluis

Bij km 174 van het Mittellandkanal kom je de sluis Anderten tegen, met volgens de kaart een verval van 14,8 meter. Van andere mensen hadden we gehoord dat het verval daar 17 meter was en dat laatste lijkt te kloppen. Hier helaas geen 'Schwimmpoller': de hele afdaling lang moet je de lijn steeds van de ene op de andere bolder, 1,70 m lager leggen. Horizontaal liggen die bolders te ver uit elkaar om bij beide bolders te kunnen, als je aan twee lijnen vast wil maken, dus dat levert een hoop gedoe op. Wij maken nu geen gebruik van ons wrijfhout, maar hebben drie stootwillen horizontaal opgehangen. Bij het naar beneden gaan is er niet zo veel woeling in de sluis, dus daarmee kunnen we redelijk rustig afzakken, staande bij de middenbolder kan ik de lijn steeds gecontroleerd op de volgende, lager gelegen bolder leggen. In een kwartiertje zijn we beneden. Vervolgens varen we door naar Hannover, de Marina Hannover bij kilometerpaal 163. Een prima jachthaven, met ligplaatsen met zijsteigers. Hier kunnen we ook diesel tanken.



Ligplaats aan de kade in het Mittellandkanal.

Op vrijdag maken we een lange tocht, helemaal tot aan kilometerpaal 81. Het landschap is erg mooi, het is echt geen straf om hier te varen. We overnachten aan de kade van het kanaal, niet in



Met onze vrienden pauzeren we een dagje in Steinbeck Recke.

een jachthaven. We komen er aan om een uur of zeven in de avond na een lange dag - we hadden beter wat eerder kunnen stoppen. De ligplaats bevalt echter wonderwel: het beroepsverkeer is ook gaan stilliggen, achter ons aan de kade liggen twee koppilverbanden van elk ruim 150 meter. Als je de stootwillen en/of wrijfhout eenmaal op orde hebt om aan een stalen damwand te liggen en gebruik maakt

van lange lijnen zodat de boot de ruimte heeft om te schommelen bij langskomend zwaar verkeer, is er niets aan de hand. We hebben er prima geslapen, de volgende ochtend horen we de beroepsschepen al weer klaar maken en om zeven uur vertrekken ze weer. Op deze zaterdag is er toch nog aardig wat beroepsvaart. We hebben ons voorgenomen om vandaag een minder lange tocht te maken. We varen door tot aan Marina Recke, ter hoogte van km 13. Een leuk klein haventje, met een terrasje aan het water waar je wat kunt drinken en bovendien met schaduw op de zitjes langs de steigers, van de bomenrand langs de haven. Op zaterdag- en zondagavond kun je ook deelnemen aan de barbecue, als je dat wilt. De volgende ochtend besluiten we om maar eens een dagje rust te houden en niet voortdurend door te jakkeren. 's Avonds zijn we de 2 km naar het dorp gelopen en hebben daar heerlijk gegeten op het terras van Italiaans restaurant Da Franco.



In Senden liggen we aan een kade die nog in aanbouw is.

### Het Dortmund-Emskanal

De maandag zou, net als zondag, een hete dag worden, met temperaturen boven de dertig graden. We vertrekken daarom vroeg. Na 12 km bereiken we de splitsing met het Dortmund-Emskanal. Qua grootte en uitvoering weinig anders dan het Mittellandkanal, wel drukker. We komen het kanaal op bij km 108. Ons eerdere plan om een dagje in Münster te blijven liggen en de stad te bezoeken, hebben we vanwege de hitte al laten varen. Haventjes zijn er maar weinig aan dit kanaal. In het plaatsje Senden, km 48, vinden we een kade aan de noordelijke oever, die kennelijk bedoeld is voor Sportboote, maar nog niet af is. Er is wel een kade, maar de bolders en de terreinaanleg moeten nog komen. Aan de buizen die aan de damwand vastzitten, onder de kaderand, kunnen we prima vastmaken. Het terrein is nog omgeven door een bouwhek en er staat veel onkruid. We kunnen er goed langs en doorheen met onze boodschappentassen, om naar de Edeka supermarkt 250 meter verderop in het dorp te gaan. Geen water, geen stroom en geen douche aan deze aanlegplaats, maar dat vinden we geen bezwaar, onze boten hebben zelf genoeg faciliteiten. Nog 26 km verderop komen we bij de ingang van het Wesel-Datteln-Kanal. Zoals meestal wordt er voor Sportboot niet zomaar geschut maar ga je achter een binnenvaarder mee. Alle sluizen in dit kanaal zijn in deze richting 'Talfahrt', je gaat alleen maar naar beneden. Er komt een Nederlandse vrachtboot aan van 86 meter lang, daar kunnen we mooi achter, in de kleine sluis kolk van 112 meter. Zo gaan we vier sluizen door, over een afstand van 30 kilometer, vandaag dus in totaal 56 kilometer.



Een ligplaats aan de kade in Dorsten.

### Een troosteloze jachthaven

We bereiken het plaatsje Dorsten. De eerste twee jachthavens van de drie die Dorsten rijk is, zijn al helemaal vol en bij nader inzien bovendien te ondiep. De Hanse Marina Dorsten, aan een kade langs het kanaal, zal wel ooit betere tijden gekend hebben. Hij ligt er verwaarloosd bij. Kapotte steigerplanken, vol met eendenpoep en de ene verroeste bak nog troostelozer dan de andere. Hier willen we niet blijven, zelfs al hadden we er een ligplaats gevonden, wat ook hier niet het geval was. We varen 800 meter terug en gaan aan de zuidelijk gelegen aanlegkade voor de beroepsvaart, het gedeelte bestemd voor Sportboote, liggen. Daar is ook een laadpaal voor stroom en water, maar daar heb je een speciale sleutel voor nodig en die hebben we niet.

Je kunt hier vanaf de kade zo het grote winkelcentrum Mercaden inlopen, waar vrijwel alles te verkrijgen is. We moeten met dit warme weer in elk geval onze voorraad frisdrank aanvullen. Voor de middag van woensdag 28 augustus is er onweer voorspeld. We gaan daarom al om half acht weer op pad. Via de laatste twee sluizen van het Wesel-Datteln-Kanal komen we in Wesel de Rijn op, bij km 813. We krijgen meteen 5 km/h stroom mee. Bij km 817 varen we de haven in van de Weseler yachtclubs, voor de overnachting. Wesel heeft in een plas opzij van de rivier wel drie yachtclubs. We kiezen de Yachtclub Wesel, het verst de plas op. Het water staat vrij laag, minstens een meter beneden het normale peil, maar voor ons diep genoeg. Beide schepen kunnen achter elkaar liggen aan een langssteiger.

### Terug in Nederland

Donderdags varen we de Rijn verder af naar Nijmegen. Stroomafwaarts zijn er veel boten die leeg richting Rotterdam varen, stroomopwaarts zijn ze vrijwel steeds volgeladen, liggen diep in het water en ploeteren veel langzamer naar boven, waarbij ze veel steile golven maken. De boten die stroomafwaarts gaan kunnen sneller varen, we worden daardoor vaak opgelopen. Onze eigen snelheid is, door de stroom die we mee krijgen, circa 15 km per uur, rustig varende. Het is een mooie tocht, met vaak schitterende uitzichten. Vroeg in de middag komen we aan in Nijmegen, waar we bij km 884 het Waalhaventje in gaan voor de overnachting. In de nacht van donderdag op vrijdag is er dan toch nog een flinke stortbui geweest, maar daar hebben we zelf geen last van

gehad. Vrijdag is de thuisreis, een afstand van nog slechts 54 km naar onze Neptunus thuishaven in 's-Hertogenbosch. We krijgen opnieuw 5 kilometer stroom mee. Tot aan Tiel is het steeds druk. Vooral de zesbaks-duwcombinaties (een duwboot met zes - twee maal drie achter elkaar - volgeladen lichters), die erg diep ligen, maken een enorme woeling in het water. Het duwship heeft enorm krachtige motoren. Het kielzog dat het trekt spuit in golven omhoog, waardoor je ook als je behoorlijk ver bij het duwstel vandaan blijft, sterk heen en weer geslingerd wordt en de boot behoorlijke duiken maakt, waarbij het water aan de boeg breed uiteenspat. Dan merk je ook hoe fijn het is om een goed schip te hebben, dat ook in deze omstandigheden aan dek goed droog blijft. Het laatste stuk, we zijn dan de aansluiting met het Amsterdam-Rijnkanaal al voorbij, is een stuk rustiger. We varen het zijkanaal naar de sluis Sint Andries en worden meteen geschut, naar de Maas. Op het laatste stukje naar onze haven versieren we de boot met alle vlaggetjes die we hebben en zo varen we

de Koornwaardplas op, we zijn weer thuis. We kijken met heel veel genoegen terug op een grote reis die zonder ongelukken is verlopen en die ons alles heeft gebracht wat we er van gehoopt hadden, en meer.

Jos & Rineke van Oyen

advertentie

**Ambachtelijk Botenbouw Centrum**  
Jaaropleiding botenbouw,  
cursus houtbewerking en projectbegeleiding  
[www.botenbouwcentrum.nl](http://www.botenbouwcentrum.nl)  
Telefoon 06 50215733  
De Schans 20B  
3813 TW Amersfoort

# Klassiek jacht zoekt liefhebbende eigenaar



## Wie brengt de Moana weer in de vaart?

Marc Boogaerts kocht rond 1990 een bijzonder zeiljacht, de Moana, een teakhouten spitsgatter, in 1928 gebouwd bij scheepswerf Het Fort van G. de Vries Lentsch in Amsterdam. Boogaerts woonde in België. Hij heeft er een aantal jaren mee op de Maasplassen

De Moana heeft een interessante geschiedenis. Vanaf de bouw tot aan de Tweede Wereldoorlog had het jacht IJmuiden als thuishaven. In het begin van de oorlog werd de Moana door een Duitse officier in beslag genomen en werd het jacht meegenomen



Moana begin jaren '90.



De Moana nu.

gevaaren, maar besloot midden jaren '90 de Moana te restaureren. Hij liet het jacht naar zijn huis transporteren, ontdeed het schip van intimmering en motor en begon met de restauratie van de constructie en de huid. Helaas heeft hij de restauratie niet kunnen voltooien. Zijn gezondheid liet hem in de steek en hij overleed in september vorig jaar na een langdurig ziekbed. Hoever hij met de restauratie is gekomen is, is niet helemaal duidelijk. Zijn kinderen zijn niet echt thuis op dit gebied. Thans wordt het huis van Boogaerts verkocht en wordt er een liefhebber voor de Moana gezocht.

naar Antwerpen, waar de officier gestationeerd was. Na de oorlog is de Moana 30 jaar in bezit geweest van een Belgische wedstrijdzeiler. Het jacht had in deze periode een ligplaats bij de Yachting Club Antwerpen aan de linkeroever van de Schelde.

In de jaren '80 kwam de Moana in bezit van de Nederlander J. Ketsman. Deze bracht het jacht over naar de Maasplassen in Limburg en gebruikte het veelvuldig voor bedrijfsuitjes. Totdat de Moana voor restauratie naar België werd getransporteerd, heeft het de Maasplassen niet meer verlaten. De laatste ligplaats daar van het jacht was de jachthaven De Spanjaard in Maaseik. Volgens Ketsman zijn de zeileigenschappen bijzonder goed, alhoewel het vaargebied met zijn vele bruggen nogal wat beperkingen oplegde.

De intimmering is door Marc Boogaerts uit de Moana verwijderd. Dit is met de nodige voorzichtigheid gebeurd zodat deze terug te plaatsen zou zijn. Ook de Volvo Penta dieselmotor is verwijderd; deze is echter defect. Tuigage en zeilen zijn ook nog aanwezig. De kleurenfoto's zijn van recente datum; hiermee is een globale indruk van de Moana te krijgen. De zwart-wit foto's dateren uit de vroege jaren '90, toen het jacht nog in de vaart was. Wie belangstelling heeft om de Moana opnieuw in de vaart te brengen kan contact opnemen met de stiefzoon van Marc Boogaerts, Leon Haagen. Over de voorwaarden kan overlegd worden. Haagen is te bereiken via lhaagen32@gmail.com of telefoon 06 14461981.



De Moana meet 8.10 (met boegspriet 9.20) x 2.48 meter en is in 1928 gebouwd. Er zijn tekeningen aanwezig in het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Van dit ontwerp zouden in totaal vijf jachten gebouwd zijn.

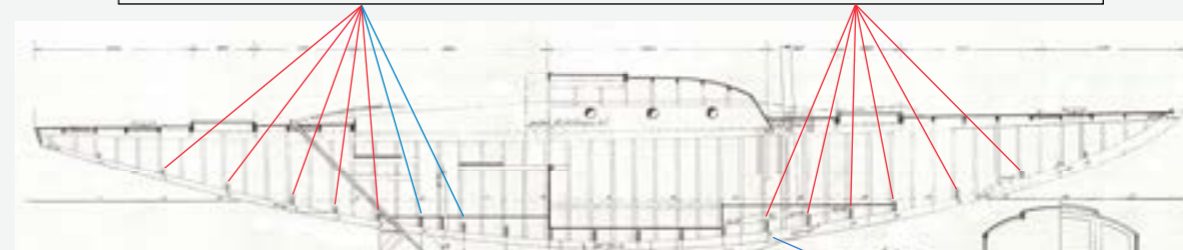
# Neptunkryssare S 50 "Maggan"

auteur: Peter Thomassen

deel 2

## Vervangen bouten kielbalk

Alle gemarkeerde bouten (8mm) tussen de spanten en de kielbalk zijn vervangen door rvs M10 draadstangen.



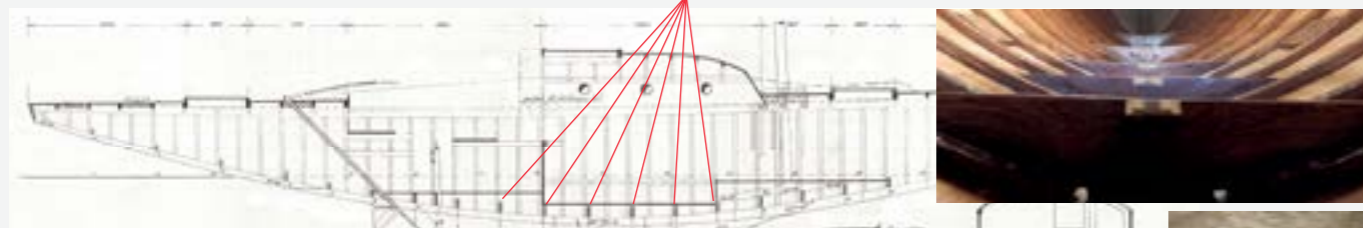
### Werkwijze:

- Opzoeken bouten aan buitenzijde romp en deze aanboren met een gatenzaag van 25 mm tot het vrijkomen van de bout kop. (Alle bouten om en om afwerken om niet de gehele constructie in een keer los te maken)
- Moer bovenzijde spant verwijderen.
- Ankers van boven uit uitboren met een ca. 200 mm verlengde gatenzaag van 16 mm over de boutlengte tot ca. 20 mm voor het einde van de bout kop.
- Anker uitslaan met drijver.
- Vanuit de onderzijde met 10mm boor laatste stukje (ca. 20 mm) uitboren.
- Spant bovenzijde uitzagen zodat later de moer en de steuning ingegoten kunnen worden tot op gezond hout (ca. 20 mm).
- RVS draadeind passend maken voor de inbouwpositie. Ca. 15 mm korter i.v.m. uitgehaald spant.
- Onderzijde moer borgen met locktite en achter de moer verdikken met tape als afdichting.
- Stang vanuit de onderzijde inslaan tot de moer met onderlegging aanligt.
- Bovenzijde stang voorzien van grote steunplaat en moer monteren (inkeping onder steunplaat i.v.m. doorvloeien epoxy bij afgieten stang)
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten (om epoxy door te laten vloeien in de kielbalk).
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormde bakje afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer nazakt en vol blijft.
- Ruimtes rond de draadstang en kielbalk zijn daarmee dicht en afgevuld met epoxy (de moeren aan de buitenzijde van de romp zijn afgedopt met vullende epoxy-constructie lijm EP2000).



## Refitten kielbouten ballast gewicht

Refitten kielbouten

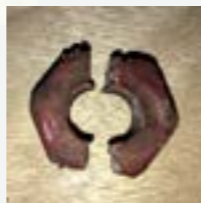


### Werkwijze

De kielbouten waren nog in redelijk goede staat. Van de oorspronkelijke 12 mm dikte was nog rond de 10-11 mm over. Dit is gecontroleerd bij het vervangen van enkele spanten.

De draadkern zelf was nauwelijks verzwakt ( 1/2" draadkern is 10,5 mm).

- Losdraaien of kapot zagen moeren.
- Spant bovenzijde uitzagen zodat later de moer en de steuning ingegoten kunnen worden tot op gezond hout.
- Inkorten bouten en eventueel draad bijsnijden. ( waar mogelijk nieuwe metrische schroefdraad M12)
- Ankers aangeboord met de verlengde gatenzaag tot een diepte van ca. 150 mm om het hout rond de ankers te schonen en een gietruimte te creëren.
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten om epoxy naar beneden te laten doorvloeien.
- Vergrote steunschijven met nieuwe moeren geplaatst. (inkeping maken onder steunplaat i.v.m. doorvloeien bij afgieten)
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormd bakje afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer nazakt en vol blijft.
- Ruimtes rond de draadstang en kielbalk zijn daarmee dicht en afgevuld met epoxy. ( bij sommigen zelfs meer dan 0,5 liter epoxy aangevuld om ruimtes in de kiel en kielbalk te vullen.
- Tijdelijke kit verwijderen.



## Vervangen spanten

Vervangen 2 spanten

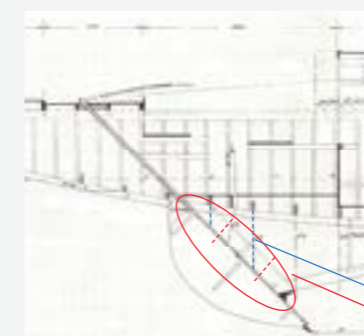


### Werkwijze

- Opzoeken schroeven aan de buitenzijde van de romp waarmee de rompplanken aan de spanten vast geschroefd zijn.
- Aanboren met boor Ø 6 mm om de kop van de schroeven te verwijderen.
- Spant in 3 stukken zagen en voorzichtig verwijderen.
- Afmallen spant of optekenen vanuit de spantresten. Spant op grootste maat uitzagen uit triplex om vorm te controleren.
- Spant zagen uit Europees eiken.
- Aanbrengen afschuiningen, uitsparingen en boorgat.
- Nieuwe draad (verlaagd i.v.m. uitsparing spanten ) snijden op de draadstangen ( M12 ipv 1/2").
- Monteren met vullende epoxy-constructie lijm EP2000 en bout tijdelijk vastdraaien.
- Vanuit de buitenzijde vastschroeven met overmaatse RVS houtschroeven.
- Uitharden.
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten om epoxy naar beneden te laten doorvloeien.
- Vergrote steunschijven met nieuwe moeren geplaatst (spant voorzien van inkeping onder steunplaat i.v.m. doorvloeien epoxy bij afgieten).
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormde bak afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer na zakt en vol blijft.
- Tijdelijke kit verwijderen.

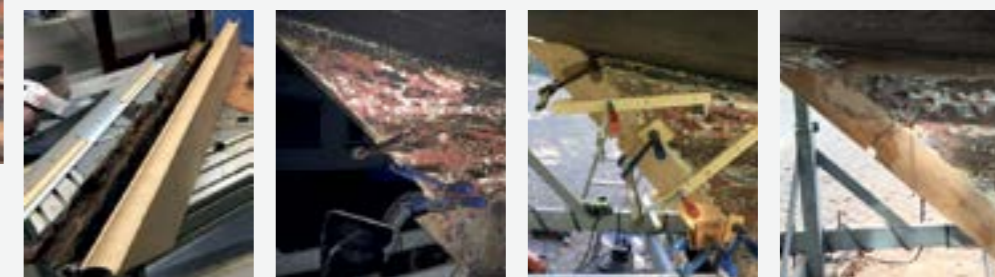


## Vervangen slotbalk kiel



### Werkwijze

- Demonteren roer (doorslijpen flensplaten en roer as).
- Verwijderen rotte achterste slotbalk van de kiel (na demonteren kielbalk bouten).
- Optekenen vorm achter-kielbalk aan de hand van oud model.
- Nieuw profielbalk maken van de slotbalk, ca. 10 mm breder dan origineel (Europees eiken).
- Op maat maken slotbalk en voorzien van nodige boringen en sleuven.
- Injecteren kopse kieren tussen de bestaande balken van de kiel met PUR Kit.
- Ca. 10 mm afschaven/schuren achterzijde kiel om kielbalk passend te maken, tot aan gezond hout.
- Kielbalk verlijmen met vullende epoxy-constructie lijm EP2000.
- Boren en plaatsen van de 2 achterste kielbouten ( zie vervangen bouten kielbalk).
- Boren van 2 stuks extra gaten Ø 12 mm ca. 320 mm diep om ankers te plaatsen (tevens extra borging voor de bestaande balken).
- Anker gaten injecteren met PUR kit middels verlengde spuitkop ( 300mm).
- Meteen ankers (RVS draadstang M 10 x 300 mm) voorzien van moer en afdichting inslaan in de gevulde ruimte en tijdelijk vastzetten tot de PUR uitgehard is.
- Verzinkte bout-kop-ruimte afdichten met epoxylijm EP 2000.
- Glad schuren kielbalk en passende overgang naar roer en roer-as schuren.



## Renovatie Kiel

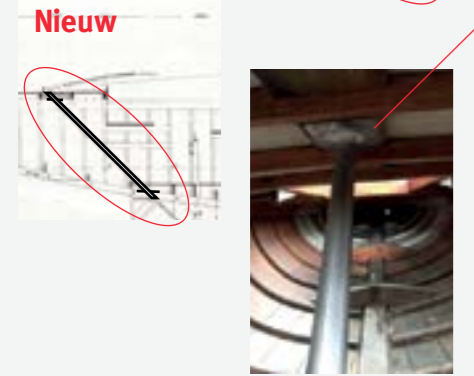
### Werkwijze

- Zeer grof schuren ( korrel 24 ) kiel om de kiel strak te maken.
- Naden openfrezen.
- Diepte injecteren van de naden met PUR Kit (ca. 4 cm diep).
- Smalle naden om de ca. 15 cm voorzien van injecteer boringen.
- Boringen injecteren en tijdelijk dichten met houtpluggen.
- Na uitharding alle naden (klein en groot) per zijde weer ca. 2 cm diep uitfrezen. Aansluiting aan stalen kielgewicht dieper uitfrezen, ca. 3 cm.
- Dicht plamuren alle open gefreesde naden met vullende epoxy-constructie lijm EP2000.
- Naad kiel-romp vullend plamuren met een radius van 15 mm (EP 2000).
- Kiel en kielovergang naar de romp schuren (korrel 80) .
- Blank hout 2x behandelen met injecteer hars (De IJssel).
- Gladplamuren met epoxyplamuur en fijn schuren (korrel 120).
- Kiel behandelen met 4 lagen primer ( Primocon International) en nog 2 lagen teer-epoxy.
- Na inbouwen roer het onderwaterschip behandelen met antifouling.



## Nieuwe roerkoning

De nieuwe rvs roerkoning is in afwijking van de oude een compleet doorgestoken roerkoning zowel onder door de romp (20 mm) als boven door het dek (60 mm).



### Werkwijze

- Demontage oude roerkoning.
- Uitschuren doorvoer gaten romp en dek tot aan gezond hout.
- Uitrichten nieuwe (verlengde) roerkoning aan de hand van de nieuwe rvs roer-as.
- Voetplaat van de roerkoning voorzien van 2 extra vulgaten.
- Roerkoning op de kielbalk vastschroeven.
- Losse steunplaat onder het dek vastzetten en tijdelijk afkitten.
- Onderzijde ruimte tussen kielbalk en roerkoning dicht met een radius van 15 mm, aansluitend aan de radius van de kiel/romp.
- Zowel kielbalkruimte als de dek doorvoerruimte afvullen met epoxy.
- Uitstekende koning bovendeks afwerken met houten blok.
- Bovenzijde voorzien van 1,5 mm dik teflon glijlager (as 25 mm, buis inw. 28 mm).



## Nieuw roer

Nieuw roer gemaakt van watervast multiplex en RVS beslag en as.

### Werkwijze

- Demontage oud roer.
- Kopiëren vorm.
- Uitzagen 2 lagen multiplex van elk 12 mm.
- Watervast verlijmen van de 2 bladen.
- Vorm en verjonging grof schuren met flex (korrel 40).
- Uitzagen ronding aansluitend aan de roerstang.
- Uitzagen groeven voor de nieuwe rvs flensplaten.
- Behandelen met 2 lagen Varipox epoxy injecteerhars.
- Roerblad behandelen met Primocon primer (3x).
- Roeras uitmeten aan de hand van verlengde roerkoning.
- Taatspunt aan roer as slijpen passend in taatskom in kielgewicht.
- Vastlassen roer aan de roerstang in ingebouwde positie.
- Bovenzijde roerkoning voorzien van teflon kraaglager.
- Overmaat boutengten afslijpen.
- Na inbouwen de flensplaten onzichtbaar dichtplamuren.
- Nogmaals behandelen met een laag Primocon.
- Samen met kiel en onderwaterschip voorzien van antifouling.

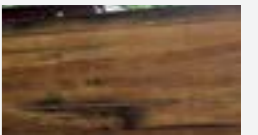


## Opknappen romp buitenzijde (boven de waterlijn)



### Werkwijze

- Lak afbranden met verfföhn.
- Grof schuren met bandschuurder korrel 40.
- 2 x ontweren met oxaalzuur. (slechte plekken nog 3x extra versterkt behandelen).
- Slechte en openstaande naden 8mm uitzagen en inlijmen 8 mm latten van ongetapt grenen en vlakschuren.
- Resterende naden tussen de rompplanken, inclusief de kopse naden, openschuren met multitoel 2 mm diamantplaten, schoon borstelen en dichtplamuren met ingeleurde 'taaiharde' vullende constructielijm EP 2000.
- Diverse plaatsen extra schroeven plaatsen tussen bovenste planken en sluitplank van het dek en deze afdoppen.
- Romp nogmaals schuren korrel 80.
- Romp 2x behandelen met injecteer epoxy en schuren met korrel 120.
- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International). Tussendoor schuren (180), zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Waterproef schuren korrel 180.
- Nog 1 x behandelen met Interprotect.
- Waterproef schuren korrel 180.
- Na plamuren met epoxy fijn plamuur.
- Groef 3 mm dieper uitzagen met frees rond 12 mm.
- Groef 3x behandelen met Interprotect en fijn schuren.
- Boot waterpassen en uit laseren nieuwe waterlijn vanuit originele tekening.
- Romp 3 x lakken met grondlak Perfection undercoat (International), tussendoor schuren korrel 180.
- Romp 3x aflakken met aflak Perfection mediterraan wit. Tussendoor schuren met korrel 220.



Omdat de boot te veel donkere inwateringspunten heeft die niet weg te werken zijn is besloten de romp verder weer in de kleur te lakken, zoals de boot ook origineel was.



## Opknappen romp buitenzijde (onder de waterlijn)



### Werkwijze

- Kaal schuren met FLEX korrel 24.
- Na schuren met bandschuurapparaat korrel 40.
- Alle naden tussen de rompplanken, inclusief de kopse naden, openschuren met multitool met 2mm diamantplaatjes en schoonborstelen.
- Naden vullen met ingekleurde vullende constructielijm EP 2000 (Romar Voss).
- Romp na schuren met bandschuurmachine (80).
- 2 x Behandelen met injecteer epoxy (de IJssel), tussendoor schuren (120).



- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International), tussendoor schuren (180), zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur en schuren (180).
- Waterproof schuren (180).
- Nog 1 x behandelen met Interprotect en schuren (180).
- Waterproof schuren (180).
- Naplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International), tussendoor schuren (180), zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Waterproef schuren (180).
- Nog 1 x behandelen met Interprotect.
- Waterproef schuren (180).
- Naplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Onderwaterschip+ kiel nog 3 x behandelen met Primocon.
- Antifouling aanbrengen.



### Opmerking:

Doordat de rompplanken aan elkaar gelijmd zijn en dat de rompplanken van binnen en van buiten met injectiehars behandeld zijn is de boot voelbaar stijver geworden wat de zeileigenschappen ten goede komt.

Wordt vervolgd

Metend en wegend op zoek naar het snelheidspotentieel

# Eerlijk wedstrijdzeilen

## de filosofie van de rating (2)

We waren gebleven bij de gewichtsbepaling van jachten en de correcties die moeten worden toegepast wanneer een jacht in een kraan gewogen wordt (zie Scherp Gesneden 4-2019, pag. 7).

De waterverplaatsing is echter ook af te leiden uit de scheepstekening. Waarschijnlijk heeft de ontwerper het gewicht of de waterverplaatsing al bepaald en is tijdens de bouw gecontroleerd of het ontwerp trouw is gevolgd. Waarom is het dan niet gewoon bekend wat een schip weegt?

Daar zijn meerdere redenen voor:

- het gewicht is niet geadministreerd omdat het er niet toe deed, terwijl de ontwerpgegevens verloren zijn gegaan;
- het gewicht is niet verloren gegaan, maar gewoon niet bepaald;
- het gewicht is door aanpassingen aan het schip niet meer actueel.

Tenslotte ter toelichting: bij een groot aantal klassen was geen of slechts een minimum gewicht vereist (Nationale Kreuzer). Andere klassen kenden zoveel voorschriften m.b.t. dimensionering en materiaalgebruik, dat een gewichtsevereiste praktisch overbodig was. (bijvoorbeeld bij de meterklassen van de International Rule). Weer andere klassen kenden gewichten behorend bij de dimensionering (bijvoorbeeld bij de scherenkruisers). Bij de RORC werd de waterverplaatsing niet gemeten, maar werd het (totaal) volume van de romp benaderd, waarbij grote relatieve volumina tot rating-korting leidden. Vaak ook was er geen eenduidige gewichtsaanduiding.

### Schattingsformules voor waterverplaatsing

Engelse schepen worden vaak in Thames measurement tons aangeduid. Deze geven geen inzicht in het gewicht van de boot, hoogstens in de (totaal)volumemaat van de 'nuttige ruimte'. De Duitse KR-meetreglementen, evenals de Zweedse Östersjö-reglementen, kennen bij gebrek aan een door weging of tekening bepaalde waterverplaatsing, een schattingsformule voor dit gegeven. Belangrijkste factoren zijn de waterlijnoppervlakte, de hoogte (inwendig) te meten ter plekke van het grootspant op 55% van de LWL, 1/8 uit het midden, vanaf de waterlijnhoogte verticaal tot op het diepste punt plus de huiddikte. Bij stalen schepen wordt dan een correctie toegepast voor de geringere huiddikte. Bij de CR regels worden per klasse basiswaarden voor de verschillende maten als breedte en gewicht genoemd, waarbij voor afwijkingen naar boven en beneden afgeleide procentuele correcties worden verleend. De uiterlijke kenmerken en verhoudingen van de schepen zijn daardoor een directe afleiding van de zwaarte van penalty's en of bonussen die in het systeem zijn ingebakken. De interpretatie van de ontwerper van deze compensaties was daarbij erg individueel, waardoor schepen veel konden verschillen. Dit betekent wel dat op de meetbrief voor de CR klasse het gewicht moet zijn vermeld.

Wat is de zin van dit hele verhaal? Kennelijk werd dit gegeven ook vroeger reeds belangrijk resp. onmisbaar gevonden.

Bij eenheidsklassen werd per definitie een minimum gewicht vastgesteld en bij constructieklassen was er ofwel een minimum gewicht ofwel werden aan het gewicht gevolgen verbonden met betrekking tot de overige maatvoering. De Universal Rule van Herreshof was daarvan het eerste voorbeeld. Gewicht is belangrijk, maar alleen echt bepalend in relatie tot de factoren lengte, zeiloppervlak en vorm en de manier waarop die elementen in het ontwerp zijn samengevoegd. Afhankelijk van het regime waaronder het schip werd gebouwd of geklasseerd varieert het gewicht, maar niet alleen dat. Ook de gewichtsverdeling tussen romp en ballast, de diepte van de romp en de plaatsing/diepte van de ballast variëren. Vormen en verhoudingen werden gekozen omdat er voordelen te behalen waren in de rating die groter waren dan het verlies aan snelheid, dan wel omdat voordelen in de snelheid konden worden gevonden die niet in de rating werden bestraft. Gevolg was dat diegene die het beste de klasse/meetvoorschriften kon interpreteren, de meet- en rating regels kon uitbuiten. Gevolg was ook dat zowel in de eenheidsklassen en in de constructieklassen er sprake is geweest van een wapenwedloop. De resultaten van het werk van al diegenen die mee hebben gedaan aan deze wedstrijd en ook van diegenen die dat niet deden, vormen tezamen de populatie van de VKSJ schepen.

### Zonder gewicht vaart niemand wel

Het gewicht is van belang, omdat het de waterverplaatsing bepaalt. Deze waterverplaatsing zegt, in combinatie met de waterlijn lengte, iets over het snelheidspotentieel van de romp. Iets betekent dus niet alles. Immers de vorm doet er ook toe. Daarover later. Het snelheidspotentieel van de romp is één ding, de mogelijkheid dit potentieel waar te maken is een tweede. Dit wordt voornamelijk bepaald door de verhouding tussen zeiloppervlakte en gewicht en de verhouding tussen zeiloppervlakte en het natte oppervlak. Beide bepalen de relatie tussen (wind)kracht en (water)weerstand, waarbij deze laatste te scheiden is in wrijvingsweerstand en golfweerstand en overige weerstand (denk aan golfslag en/of verlijeren). De wrijvingsweerstand wordt bepaald door de gladheid van de romp, de grootte van het romppoppervlak dat met het langsstromende water in aanraking komt en de snelheid van het schip. Met de snelheid neemt de wrijvingsweerstand toe. De golfweerstand wordt bepaald door steilheid en de hoogte van het opgeworpen golf systeem. De lengte van het golfsysteem (van golftop tot golftop, gemeten in de vaarrichting van de boot) correspondeert met de actuele snelheid van het schip. De golfweerstand neemt niet gelijkmatig toe, maar vertoont een soort bult, waar weinig schepen overheen kunnen komen. Bij lage snelheden is de wrijvingsweerstand overheersend, bij hogere snelheden is de golfweerstand bepalend. Verder is bij lagere snelheden de verhouding zeiloppervlak en nat oppervlak van belang, bij hogere snelheden is dat de verhouding tussen lengte en gewicht en zeiloppervlak.

Het vermogen om door de wrijvings- en golfweerstand heen te breken wordt bepaald door het samenspel tussen zeildraagvermogen en zeiloppervlak, de displacement/length ratio en tenslotte door de vorm van het schip. Daarbij speelt een goede verdeling van de waterverplaatsing over de lengte van het schip een rol, maar ook een mooi vlak of verticaal lossend achterschip. De verdeling van de waterverplaatsing over de lengte van het schip heeft niet alleen grote invloed op de weerstand bij hogere snelheden, het beïnvloedt ook de wijze waarop het schip zich onder helling gedraagt. Te weinig waterverplaatsing voor, geeft een duikneiging onder helling terwijl het hek dan omhoog komt, waardoor het schip de helling heeft uit het roer te lopen. Ook is een duikneiging onder spinnaker bij veel wind vaak aanleiding tot problemen. De verdeling van de waterverplaatsing is dus een aspect dat heel erg bepalend is voor het vaargedrag van een zeilend vaartuig.

### Hoe de rompvorm de golfweerstand kan bepalen

Als voorbeeld kan een duwbakeenheid gelden. Een duwboot zonder bakken er voor, kan met het geweldige motorvermogen dat beschikbaar is, geen grotere snelheid bereiken dan met zijn lengte correspondeert. De pk's worden alleen maar omgezet in een monsterachtig golfpatroon. Wordt er een duwbak voor geplaatst dan kan de snelheid van de combinatie bij gelijk vermogen aanzienlijk toenemen, terwijl het golfpatroon langer en minder stijl uitvalt.

Waarschijnlijk hebben velen van ons wel eens met een 12 voets jol of jeugdboot een voordewindse rak afgevaaren en werden we toen ingehaald door een regenboog op volle snelheid, onder vol tuig. Een kans en een bedreiging: je kon mooi mee surfen op die golf of je kon er vol met de neus van de boot induiken. In het laatste geval dreven de vlonders in je bootje en was een puts de laatste redding. Waarom waren die hekgolven van een regenboog zo hoog en waarom waren ze hoger dan die van een draak bij de zelfde weersomstandigheden? Ten eerste heeft een regenboog aanzienlijk meer power in z'n tuig en ten tweede is de romplijn van de regenboog veel voller en ronder dan die van een draak. Gevolg is dat een regenboog veel dichter tegen de grens van buigen en barsten vaart dan een meer gestrekt en slanker getekend schip als de draak.



Geen regenboog, maar de Reliance, volgens de International Rule ontworpen door Herreshoff, met meer dan 1500 m2 zeil. Zie de hekgolf.

### Extra rompsnelheid

Wanneer een schip naast voldoende (zeil)vermogen ook nog eens begiftigd is met een laag relatief gewicht en een mooie gestrekte vorm kan de opgenomen windenergie omgezet worden in méér snelheid dan die welke correspondeert met de waterlijnlengte.

Er is nog geen sprake van planeren, meer van een soort tussenfase. De vraag of die tussenfase bereikbaar is en bij welke omstandigheden, wordt bepaald door de verhouding zeiloppervlak en zeildraagvermogen, zeiloppervlak en waterverplaatsing en waterverplaatsing en lengte. Tenslotte speelt als gezegd, ook de gestrektheid van de romp een belangrijke rol.

Met name bij de beoordeling van het snelheidspotentieel van relatief kleine schepen dient te worden bedacht dat de accommodatie eisen met betrekking tot sta- en zithoogte, hebben geleid tot volle lijnen, zowel verticaal in de lengte als ook horizontaal. De daaruit resulterende golfweerstand, mede als gevolg van de zwaardere bouwwijze, wordt meestal niet gecompenseerd door een overvloedig zeiloppervlak. Met name wanneer de ballast in verhouding wat achterbleef ontstond daardoor een schip dat in zijn soort aantrekkelijk was voor velen maar qua prestatievermogen verder achter bleef dan het feitelijke formaat zou doen vermoeden.

Daarbij teken ik aan dat niet zozeer de waterverplaatsing daarvoor de bepalende factor is, maar met name de belijning van het onderwaterschip, in combinatie met het gewicht, de ballastratio en de maten van het tuig. Uit de analyse van Oossanen van de Regenboog (Spiegel der Zeilvaart) blijkt dat gegeven de ronde belijning van de regenboog, een hoger rompgewicht zelfs voordelig is, boven een bepaalde windsterkte. Niet verwonderlijk gegeven het grote zeiloppervlak van de regenboog (36m2).

### Het voordeel van lange overhangen

Kijken we naar Herreshoff's P klasse 'Joyant', dan zien we al bij licht weer de gunstige uitwerking van dit effect: hoge waterverplaatsing, groot ballastgewicht en een wolk van zeilen, in combinatie met een korte waterlijn en lange holle overhangen. Bij meer wind wordt dan tijdig gereefd. Het schip buigt dan (vergroot zijn waterlijnlengte exponentieel) maar barst niet... Wel wordt er op snelheid een gigantische golf meegetrokken onder de lange achteroverhang. Als die overhang dan mee gaat dragen, gaat het weer harder (zie de opmerkingen van Olin Stephens over het achterschip van de J-klasse Ranger). Joyant is evenals de Ranger een exponent van de Universal Rule en in het geval van de Ranger, het systematisch gebruik van sleeptankproeven.

De Nederlandse stalen kajuitscheepjes van na de oorlog missen in de vergelijking met deze opzet, de reserve waterlijnlengte in de overhangen, de mooie gestrekte lijnen in het achterschip, het grote zeildraagvermogen en natuurlijk het grote zeiloppervlak. Tenslotte is het veelgebruikte ballastmateriaal, ponsdoppen in beton, verantwoordelijk voor een relatief brede kielzool. Handig bij het droogvallen, maar wel een extra weerstand.

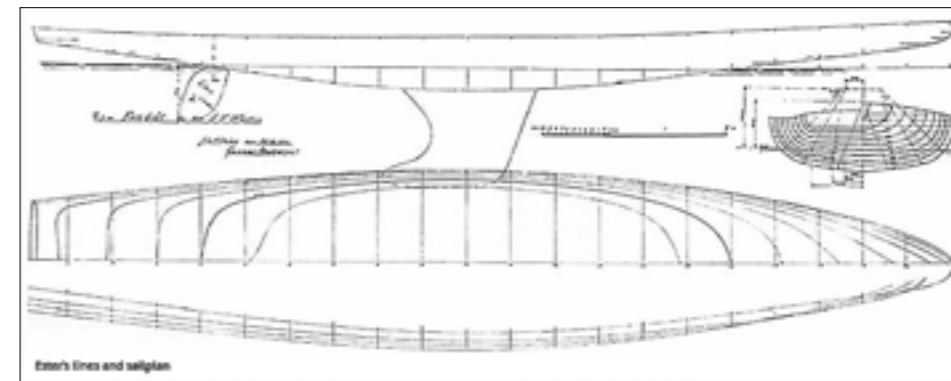
Als dan ook nog een vol achterschip - nodig om niet te diep weg te zakken met de bemanning in de kuip en/of een zware diesel onder de kuipvloer - beëindigd wordt met een vol spitsgat of een jachthek waarbij de waterlijnen rond en breed zijn en de verticalen ook nog eens steil uit het water omhoog komen, dan is het resultaat duidelijk. Er wordt met licht weer gewacht op wind, terwijl bij meer wind een grote rompweerstand in te geringe mate wordt gecompenseerd door power uit het bescheiden zeiloppervlak.

Al met al zijn dat de factoren die maken dat de mate waarin de rompsnelheid door zulke jachten wordt behaald, maar moeilijk kunnen worden bepaald, als de rompsnelheid sowieso al kan worden bereikt bij de weersomstandigheden waarbij wij nog varen met onze klassiekers.

### Planeren: inertie vloeistof leidt tot hoger dragend vermogen



De Ester, een ontwerp van Gunnaer Melgren uit 1901.



De Ester haalt een belangrijk deel van haar snelheidspotentieel uit de gestrekte lijnen, de breedte voor het zeildraagvermogen, in combinatie met het 50% ballastaandeel. Bij licht weer is het geringe natoppervlak een bepalende factor. Bij zwaarder weer is dat de lichtlopende romp met haar lange lijnen. In de filosofie van de rating van de VKSJ, willen we zo goed als het kan met al deze aspecten rekening houden en de schepen raten zoals ze zijn!

Schepen met een geringere displacement/length ratio, een grotere en vorm- en ballaststabiliteit, een meer gespreide displacement en een vlakker achterschip hebben een snelheidspotentieel dat uitstijgt boven de rompsnelheid, waarbij voor een enkel schip zelfs een vorm van planeren mogelijk zal kunnen zijn.

Het lijkt goed om ook even te bezien wat planeren nu eigenlijk is. Planeren betekent dat een vlak (in dit geval de scheepsromp) zo snel over een vloeistof scheert, dat als gevolg van de inertie van deze vloeistof een hoger dragend vermogen wordt gegenereerd dan het volume van de verplaatste vloeistof. Bepalend voor het gemak om in plané te komen zijn: de kromming in lengte en breedte van het vlak (vorm van de boot), het gewicht (van de boot) dat op het vlak wordt uitgeoefend, de instelhoek en de voortstuwende kracht, die de snelheid moet kunnen genereren om de eerste 'stap' te zetten. Vaak is een golf nodig, een ruk aan de schoot, of een moment van het wegnemen van de spanning op het roer, maar dan gaat hij opeens. Door de toegenomen snelheid moeten de schoten dichter worden genomen om de zeildruk in stand te houden, zonder de boot te vertrimmen waardoor we weer meer roer moeten geven. Varen we onder spi of zonder, liefst vallen we wat mee met de vlag die ons in de plané hielp, om de vanwege de toegenomen

snelheid scherper invallende schijnbare wind te compenseren. Bij een speedboot op snelheid is goed te zien hoe de inertie van het water maakt dat de waterstromen onder en naast de boot zich pas sluiten op vele bootlengten achter het schip. Het golfpatroon wordt veel langer dan de lengte van de waterlijn waarmee wordt gevaren.

### Planerende klassiekers

Het is duidelijk dat destijds bij het ontwerpen van een zeiljacht, dat nu lid is van de VKSJ, geen moment is gerekend op of aan de mogelijkheid om in plané te geraken dan wel op de mogelijkheid om de rompsnelheid in enige mate te overtreffen. En als de ontwerper dat al wel heeft gedaan, dan is het resulterende jacht een uitzondering in het VKSJ scheepsbestand, bijvoorbeeld een light displacement knikspant jacht. De Zeevalk van Ricus Van der Stadt was perfect in staat om te planeren, als gevolg van het lage gewicht, de v-vormige voorspanten en de vlakke lijnen van het achterschip.

De 22m2 Scherenkruiser kan eveneens planeren, vooral onder de grote spi. Een 45 m2 (de Boekanier) komt daar ook dicht tegenaan als gevolg van gewicht/lengte verhouding en de gestrekte lijnen

van het achterschip. Ook de Etchell, die meevaart bij de DC, vertoont al planerend een enorme topsnelheid. Een draak kan ook aanzienlijk boven de rompsnelheid varen. Op internet zijn daarvan mooie opnames te vinden!

### Conclusie

We zien uit het voorgaande hoe groot het belang van het gewicht is tussen al die zaken die meetellen bij het snelheidspotentieel van een zeiljacht. Dat noopt er voor zorg te dragen dat bij de bepaling van het gewicht, het schip de toegestane belading heeft en dat bij de vaststelling van het gewicht geen mismetingen worden toegepast,

welke methode men ook gebruikt. Daarbij bepaalt de totale massa van het schip in relatie met de kracht van het zeil ook nog eens hoe snel het schip kan accelereren naar zijn (potentiële) maximum snelheid. Tegenover het voordeel van een laag gewicht voor het accelereren, staat overigens het nadeel van het weinig doorzetten bij golfslag tegen of wegvallende wind. Uit het voorgaande blijkt dat het gewicht van onmiskenbaar belang is. Met deze algemene beschouwingen over scheepsgewicht rompvormen en snelheidspotentieel, is de opmaat gemaakt om eens naar de verschillende achtergronden van de schepen te kijken. Dit is een onderwerp voor een volgend opstel.

Maarten Lampe



## Twee schippers en één stuurman aan de wal

Jaren geleden woonde ik, zopas student af, in een huisje aan de Leidse Rijn tussen het Haagse schouw en de Vink, met een achtertuin aan het water, net breed genoeg om onze zalmschouw Wou 21 af te meren. Via het Galgewater, linksafslaand over de Singel langs het Volkenkundig museum en onder de toen nog heel lage brug bij de Stationsweg koersten mijn vrouw en ik dan in het weekeinde met pruttelende Seagull langs de Haarlemmertrekvaart richting Warmond en tenslotte via de Leede naar de Kaag. Op een zondag gingen wij zo weer op stap met twee bekende Amerikaanse historici aan boord. Beide heren hadden uitgebreid over maritieme geschiedenis gepubliceerd: de reis om de wereld van Magelhaes, VOC avonturen op de Chinese kust en de Spaanse galjoenvaart tussen Mexico en Manilla. Geen zee te hoog of ze hadden er hun licht op laten schijnen.

Aangekomen op het Joppe, ging de mast overeind, de spriet in het zeil, de fok omhoog, en met het zijwaard diep gestoken zette de Wou 21 goedmoedig de pas erin. Toen we bij een eilandje overstag moesten, plotseling verwarring onder de varenslui! Waarom die klapperende zeilen, en dat kabaal met die zijwaarden om nog maar niet te spreken van de plotselinge koersverandering? Het bleek dat beide historici, die zoëven nog filosofeerden over zaken als scheurbuik, mouterij en schipbreuk, geen flauw idee hadden hoe het aan boord van een zeilboot toegaat. Nu hoeft je niet per se in een blauwgeruite kiel het want in te zijn gejaagd om een begaafd schrijver van het zeemansleven te worden, maar dit compleet gebrek aan ervaring was toch wel verbazingwekkend. Toen mijn vrouw er een grapje over maakte was het gevatte antwoord van een van de Amerikaanse 'schippers aan de wal': zonder een vliegbrevet kan je toch ook over vliegtuig schrijven?

Een Amerikaanse historicus en schrijver die dondersgoed op de hoogte was van het varensleven was Samuel Eliot Morison (1887-1976), de man die we op bijgaande aquarel van Waldo Pierce uit 1940 aan het roer zien staan met drie varensvrienden aan boord van de schoener Seven Seas. Het zijn de schrijver en dichter Lincoln Ross Concord, Waldo Pierce zelf, ook een begaafd dichter, en de beroemde mensenrechten advocaat Zachariah Chaffee. Rechtsachter Morison tingelt de Belboei van Petit Manan, een schiereiland aan de kust van Maine. Dit snelle schetsje met allerlei humoristische opmerkingen was als briefkaart bestemd voor het afwezige bemanningslid Van Wijck Brooks.

Van Morison wordt verteld dat hij de laatste Harvard professor was die te paard naar de universiteit kwam en daar zijn schimmel met de leidsels aan een paal in de Yard vastbond als hij college ging geven. Voor de oorlog verscheen Morison nog in paardrijbroek in de collegezaal, maar later gepromoveerd tot vice admiraal (bd) onderwees hij in marine uniform, wat nogal imponerend bij zijn studenten overkwam en bij een van hen de uitroep ontlokte: 'Professor, U hoeft ons niet toe te spreken alsof we lichtmatrozen zijn.'

Morison was een groot stylist en was van mening dat de veel



Aquarel Waldo Pierce van Morison met zijn zeilmaten.

jongere collega's met hun quasi- theoretisch academisch proza Clio, de muze van de geschiedenis naar het leven stonden. Als elke student geschiedenis voorafgaand aan het schrijven van een scriptie eerst zijn pamflet History as a literary art, an appeal to Young historians zou lezen, dan zou het universitair onderwijs (ook hier in Nederland) daar veel baat bij hebben.

Met twee Pulitzer prijzen in zijn ransel, is Morison wel de beste Amerikaanse historicus van de twintigste eeuw genoemd. Waar of niet, er kan geen twijfel over bestaan dat hij niet alleen een fantastische schrijver was maar bovendien een verbluffende literaire output had. Er verschenen niet minder dan 50 boektitels van zijn hand, en in sommige gevallen had één zo'n titel ook weer meerdere delen. Hij moet te paard en ter zee nog hebben zitten schrijven, zou je bijna denken.

Eliot Morison ontleent allereerst roem aan zijn biografie van Columbus. Voor dat boek pluisde hij niet alleen alles uit wat op papier en perkament over de ontdekkingsreizen van de Genuees bewaard is gebleven, maar hij zeilde in 1939 aan boord van de barkentijn Capitana naar Lissabon en keerde met de Mary Otis, een kits van 42 voet, naar Amerika terug om in het kielzog van Columbus alle uithoeken van het Caribisch gebied te verkennen. Het verhaal gaat dat toen de Columbus biografie in 1942 uitkwam, president Franklin Delano Roosevelt daar zo van onder de indruk was – staatshoofden lazen toen nog een boek in plaats van te twitteren – dat hij er onmiddellijk voor zorgde dat Morison de bijzondere opdracht kreeg om de officiële geschiedenis van de Amerikaanse marine in oorlogstijd te schrijven. In werkelijkheid zorgde Morison er zelf voor dat hij bij de Marine kwam. Hij bood zijn diensten aan in een brief aan Roosevelt, die hij persoonlijk kende, maar stond erop dat hij zelf ook aan de oorlog op zee mocht deelnemen. 'Om het op de juiste manier te doen', schreef hij, 'moet ik met de Navy een levende, persoonlijke band voelen in het vuur van de strijd.' De United States Naval Operations in World War II verscheen in 15 delen in 15 jaar tijd (1947-1962).

Naast zijn serieuze historisch werk schreef Morison ook bij tijd en

wijle over zijn zeilavonturen met zijn vrienden, en tenslotte ook op hogere leeftijd over de uitstapjes die hij in de kustwateren van Maine maakte samen met zijn tweede vrouw Priscilla. Zo trof ik een paar jaar geleden in een tweedehandsboekwinkeltje van Portland, Maine, Spring Tides aan, een collectie aantrekkelijke zeilverhalen die hij aan Priscilla opdroeg. Deze uit Philadelphia afkomstige weduwe, die nog nooit een voet aan dek gezet had, wou aanvankelijk alleen maar meezeilen op zijn 36 voets yawl als er nog een 'able deckhand' meeding. 'Wat moet ik beginnen als jij overboord valt?' was haar argument. Of niet aan boord stapt, had ze beter kunnen zeggen. Op een dag hakt Morison de knoop door: Priscilla moest maar eens in het diepe gegooid worden, dan zal ze wel zien hoe genoeglijk dat varen met zijn tweetjes is. Om te laten zien hoe kindseenvoudig het varen is, heeft hij alvast zijn 36 voet yawl Emily Marshall opgetuigd en daar ligt ze met klapperende zeilen langs de steiger. Zo klaar



Morison en zijn echtgenote bij het roer van zijn yawl Emily Marshall.

om weg te zeilen! Daar verschijnt Priscilla netjes opgemaakt en stapt met picknickmandje vol sandwiches aan boord. Vervolgens maakt Morison, nadat hij het voorschip een zetje heeft gegeven, twee stomme fouten achter elkaar - zo dom dat ik het hier maar niet herhaal - en ziet tot zijn ontzetting zijn jacht wegzeilen met een even verbijsterd kijkende Priscilla aan dek. Gelukkig begrijpt ze dat er niets anders op zit dan snel te handelen. Hoewel zij nooit aan het roer heeft gestaan, heeft ze wel afgekeken hoe je de motor aanzet, en met een paar pirouettes rondom voor anker liggende schepen en een klapgijp waarbij de grootschoot klem komt te zitten om het roer weet zij rakelings langs enkele jachten scherend onder donderend applaus van iedereen aan de kant de yawl zo weer langs de steiger te sturen dat 'stuurman aan de wal' Morison alsnog aan boord kan springen. Ondanks een forse huilbui van deze dappere zeilster van het eerste uur, wordt het een zeiltochtje om nooit te vergeten.

De titel van het boek is ontleend aan het eerste hoofdstuk over de wonderen van het springtij dat alle kreken van Maine schoon komt wassen en scholen haring meebrengt, en bij laag water zandbanken en rotsen bloot legt, het moment om schelpen te rapen voor een heerlijke clam chowder soep. Net zoals boeren ploegen en zaaien volgens de stand van de maan, geloven zeelieden en vissers dat opkomend tij staat voor kracht en afgaand tij voor zwakte. 'He went out with the tide and the sunset' hoorde Morison een dokter zeggen over een oude zeeman die sereen de laatste adem uitblies. Het hoofdstuk 'a yacht's cabin' is een nostalgische rondgang langs het interieurs van jachten tussen 1900 en 1960, van 'cramped quarters' met kruiphoogte naar de cabin met stahoogte, zo smakelijk verteld, dat zelfs een Maurice Griffith er een puntje aan zou kunnen zuigen.

Op een vooroorlogse tocht langs de Griekse eilanden aan boord van een Grandbank schoener ontdekt Morison dat de Egeïsche Zee er nog net zo wijnrood bij ligt als in de tijd van Odysseus. En wat te denken van de Griekse taveernes met terrasjes aan de haven waar het personeel al met een dienblad glaasjes ouzo staat te wenken terwijl de bemanning nog bezig is om de ankertrons vierend het achterschip naar de wal te manoeuvreren? Dat riep bij mij ook herinneringen



Morisons verhalenbundel Spring Tides.

op aan de zeilreis die ikzelf in de jaren zestig met de legendarische Albert Goudriaan (1912-1983), in Griekse wateren mocht maken aan boord van zijn Olivier van Noort, de prachtige, nog voor de oorlog door de Vries Lentsch ontworpen, lichtblauwe ocean racer. Het jaar daarvoor was de Olivier, die geen motor had, onder spinnaker door het kanaal van Corinthe gezeild en was er al weer uit voor de kustwacht hem te pakken kreeg. Heel bijzonder ook hoe Morison - en hier duikt de historicus weer op - aan de hand van citaten uit de Griekse en Romeinse literatuur laat herleven hoe de Grieken en Romeinen het leven op zee ervoeren. Hij laat zien dat de niet alleen in de Odyssee uiterst realistisch geschreven scènes staan, maar dat zelfs de apostel Paulus over zijn zeereis naar Rome, in Handelingen 27, nautische wetenswaardigheden heeft te vertellen als je het maar vertaald in zeemanstermen. En nu we in de godsdienstige sferen zijn aangeland, hoe dacht Morison over zijn gevoelens over het varen? 'My feeling for the sea' bekende hij 'is such that writing about it is about as embarrassing as making a confession of religious faith.'

advertentie

**F. Doe Scheepstimmerwerk**

Kon. Julianalaan 7,  
1774 AX Slootdorp,  
T/F 0227 581840  
Mobiel 0651 272185  
info@leospar.nl  
www.leospar.nl

**Leospar® Masten en Rondhouten**

**Blokken**

Licht en Probleemloos zeilen



De 'Vijfde Meid' onder vol tuig.



De 'Vijfde Meid' in de takels: 0.60 meter diepgang, 1.60 meter 'airdraft'

# De 'Vijfde Meid'

## perfect gezelschap voor de Nederlandse wateren

'We moeten er wel mee varen hoor, anders doe ik hem de deur uit', dreigde ik, nadat ik ons scheepje de 'De Vijfde Meid' op een gure voorjaarsdag in maart weer eens in de antifouling had gerold. Dit gezegd hebbende een decennium geleden, is er daarna dan ook jaarlijks best veel mee gevaren! Even organiseren: mijn vrouw vind haar mooiste beleving van watersport in het rustig ploffen over spiegelende watertjes langs de hortensias en rhododendrons. Het is ons prachtige Nederland door de achtertuinen bekeken: heel gezellig. Het ultieme 'slow boat' gevoel. Ikzelf daarentegen vind vooral mijn plezier door alles uit die praam proberen te halen met gangboord op de waterlijn en eigenlijk net weer teveel zeildoek! Mooi: 'De Vijfde Meid' is voor beide concepten prima geschikt!

### Roeisloep type B2

'De Vijfde Meid' is een oorspronkelijke roeisloep type B2 van 9.00 bij 2.50 mtr, gebouwd op de Koninklijke Marine werf Den Helder. Een ontwerp dat stamt uit de hoogtijdagen van de zeiltijd in de 19de eeuw en daarom gekenmerkt door vloeiende stoere lijnen en een prachtige zeeg. Ooit is deze romp in verregaande staat van ontbinding gespot door jachtarchitect Peter Bosgraaf, een kenner dus, die het scheepje heeft opgeknapt door het in een epoxykleed (dus geen doodskleed) te dopen, er een midzwaard in te bouwen en het originele tuig uit te breiden met kluiver en lekker twee gennakers!. In dit scheepje zag ik toekomst en in 2007 is het met een nieuwe deklayout te water gegaan op de verjaardag van de oudste van mijn drie dochters als 'De Vijfde Meid', want 'ook een schip heeft tenslotte aandacht nodig, dames'! Onder tweemast schoentruig, perfect geschikt op heerlijke tochten mee te zeilen op vaderlands grote wateren en onder de blanke top der duinen in de zomer. Onderdeks is geen concessie gedaan aan sta-ruimte,

maar je kunt er prima een eitje bakken en we hebben er regelmatig met z'n vieren in geslapen. Drie volwassen kerels als bemanning lukt ook makkelijk en desgewenst worden de kuipbanken ook gebruikt om in de buitenlucht onder een tentdoek te kunnen pitten.

Tegelijkertijd zijn de masten er in 20 minuten naar beneden en blijft een 'airdraft' van < 2,35 mtr over. Met het midzwaard omhoog een diepgang van 60 cm vaar je dan, in de hoedanigheid van een prima sloep met een lekkere ruime kuip, ongehinderd onder de meeste vaste bruggen door tot in de kleinste haarvaten van ons waterwegstelsel. Daarenboven heb je binnen anderhalf uur ook het hele staande want verwijderd, waardoor minimale 'airdraft' van 1,40 mtr. overblijft! Masten en alle tuig kunnen gemakkelijk meegenomen worden, zodat allround trips gevaren kunnen worden.

### Naar steeds verdere oorden

Met jarenlang als thuishaven de watersportvereniging 'Aegir' aan de Voorbergse Plas in Rotterdam, vertrok De 'Vijfde Meid' langzaam maar zeker naar steeds verdere oorden. Naar Willemstad aan het Hollandsch Diep om ons in te schrijven voor de 'Dutch Classic Yacht Regatta'. En van daaruit overzee naar IJmuiden of



Onder de gennakers.

door de Biesbosch op zoek naar de bron van de Linge. Die tocht op zich geeft in een dag al helemaal het vakantiegevoel: masten naar beneden, storen, en dan en route om te beginnen met het ultieme oer-Hollandse sluisje van de Berg en Broekse verlaat, waar 'De Vijfde Meid' precies in past. Bijna twee meter omhoog en dan de Rotte op, onder vaste bruggen door langs de woonboten en waterlelies van de Gordelweg. Rustig tuffend zonder golven

langs de woonboten en op de uitkijk naar de schildpadden, die daar huizen! Bangkok in Holland – om de hoek. Dan langs de gevangenis en Van Nelle gebouw ( op de kleur na zie ik geen verschil) de Schie af naar Delfshaven. Turkse autogarages en kapsalon (dat is eten): het echte Rotterdam van Marathon - the movie! Bij de parksluizen onder de Euromast dan de masten erop, VHF testen en ineens ben je in het geklots en de dynamiek van de grote wereldhaven Rotterdam! De contemporaine maritieme wereld van vandaag aan het werk langs de kades, de offshore en de bagger gemixt met containers, de waterbus, de watertaxi, de Spido en de binnenvaart. Als je het dan goed berekend hebt draai je van de waterweg naar de Botlek brug toe en gaat de vloedstroom meelopen. Dat je daar over na moet denken weet je zeker als je dan bij Oud Beijerland het Spui opdraait: het maakt het verschil tussen drie of zeven knopen...Dat Spui opdraaien geeft weer een totaal andere beleving: nu is er rust, stilte, alleen de groene dijken met schapen erop. Daarachter platteland. Of je op Texel bent! Laatste fase is als het Spui uitwaaiert in het Haringvliet en een prachtig stuk zeilwater zich aandient – inmiddels allang onder zeil!

### De tocht naar het noorden

Ook de tocht naar het noorden van het land is in de loop der jaren al vele malen gemaakt: Als je om 09.00 het sluisje van de Berg en Broekse verlaat passeert – past precies – en de Voorbergse Plas voor de Rotte verruult, dan vaar je vervolgens via Delft en het prachtig komsluisje van Leidschendam over de Kaag dusdanig vlot naar Amsterdam, dat je rond borreltijd tussen de rondvaartboten in heerlijk over de Amsterdamse grachten kan toeren. Daarna het IJ op, masten omhoog, zeilen aanslaan en de volgende dag langs het paard van Marken naar Enkhuizen en vervolgens het heerlijke



Vaargebied vrijwel onbeperkt.

Friese waterland! Alternatief is ook aan te bevelen: De Zaan op en via plaatsen als Westknollendam en Lutjewinkel een prachtige poldertocht door het Noordhollandse om dan in de geboorteplaats van het scheepje - in Den Helder – de boerenlandlucht van het



Aan de wind over de Friese meren.

zoete water te vervuilen voor het zoute zilt op de lippen van de Noordzee en het Wad. Zo passeerde de Vijfde Meid de wateren van Walsoorden tot Schiermonnikoog en van Scheveningen tot Doesburg. De laatste jaren is de 'Vijfde Meid' veel te vinden op de Fluessen met een ligplaats te Heeg. Van daaruit maak je prachtige dagtochten in mooi ruim water en ben je zo op IJsselmeer en Wadden.

### Friese turfroute

En in 2020? De masten er af en de Friese turfroute bekeken: dat is dus onthaasten op zijn best en 99,8 % coronaproof – we waren ongeveer alleen – en toch draaiden de bruggen en handbediende sluizen met plezier en professioneel. Waarvan akte! Je vaart dan onder andere langs Moskou en Egypte – in de buurt van Oldeberkoop 😊 kijk het maar na!



Onderweg door de kanalen van de Turfroute.

Daarna de masten er weer op (zeilklaar in 2 uur) en met een enthousiaste fanatieke zeilersbemanning fantastisch varen zoals Beken of Cowes het gezien zou kunnen hebben! Kijk maar op YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=rCtt5U8rlkY> – 'Sailing de Vijfde Meid'.

En nu:  
nu gaat de zomer nog beginnen...

Who knows volgend jaar: Weer een Dutch Classic Yacht Regatta en 24 uren race?? Tot op het water in ieder geval – er is nog zoveel te ontdekken.

Frank Berrens

# Een lunch in 10 minuten

## Boordrecept Kees van Aalst

Een lunch in 10 minuten ter inspiratie van de bootkok bij trek van de bemanning (2 personen).

### Hebben

1-2 lepels citroensap.

### Halen

2 pakjes noedel-soep met kipsmaak, in de oosterse afdeling van de supermarkt.  
100 gram gerookte kipfilet, in reepjes snijden.  
1 bakje shii-take (paddestoelen), zonder steel in repen snijden.  
30 gram (wilde) spinazie, harde stelen verwijderen, ook in reepjes.

### Maken

Maak de noedel-soep volgens de regels op de verpakking.  
Voeg, wanneer de soep klaar is, alle andere lekkernijen toe en laat de soep nog eens vijf minuten pruttelen.

*Snel, simpel, smullen.*

Afwas: pan, plankje, mes, spatel.  
Uit de kombuis van de Bestevaer, tot een volgende keer.

advertentie

## 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.

# 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](http://www.vksj.nl) in de rubriek vraag & aanbod en een keer in de "Scherp Gesneden", onder voorbehoud van passendheid en ruimte volgens de redacties.

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

### Financiële afhandeling

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

# High performance antifouling

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



In 6 kleuren



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

## Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

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

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

**EPIFANES**  
Yacht Coatings

# VENTIS

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



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

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

Traditie en Innovatie  
Houten masten  
gieken en gaffels

BRASKER MASTEN



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