

# SGO3

Scherp Gesneden

Jaargang 38, oktober 2020

*Record aantal deelnemers  
aan Slutingsweekeinde*

*Vier nieuwe schepen in  
Classic en Vintage klasse*



## Agenda Vaarseizoen en Evenementen 2020 - 2021

### Uitnodigingen aan VKSJ voor nautische evenementen in 2020 – 2021:

#### • vanaf 1 oktober 2021

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 - 2021 zijn:

15 november \* 28 februari \* 1 juni \* 1 september \* 15 november

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

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

**Omslagfoto:** 11-13 september 2020, afgemeerde VKSJ-jachten tijdens het sluitingsweekeinde in Hoorn.

## VAN DE REDACTIE

Er zijn dit jaar een aantal nieuwe leden tot de VKSJ toegelaten van wie de schepen nog geen aandacht in Scherp Gesneden hebben gekregen. In dit nummer wordt een begin gemaakt met het inhalen van de achterstand. Er worden vier schepen besproken van een heel verschillend karakter. Met een van die schepen, nu Seagull maar destijds Lucipara geheten, is door de eerste eigenaar, prof. dr. W. Noordenbos, in 1962 een bijzondere reis naar Curacao gemaakt, waarover Noordenbos destijds een artikel in De Waterkampioen publiceerde. We herplaatsen dat artikel naast de beoordeling van het jacht – het geeft een beeld van watersport in een voorbij tijdperk.

Vrijwel alle evenementen die voor dit jaar op ons programma stonden zijn vanwege de Corona uitbraak afgelast. In augustus organiseerden enkele VKSJ-leden een onderlinge wedstrijd in Stavoren. De ervaringen daarmee waren van dien aard dat het bestuur besloot het sluitingsweekeinde in Hoorn in september door te laten gaan. In dit nummer verslagen van beide evenementen.

Maarten Lampe bezat gedurende 15 jaar een Zweedse scherenkruiser, de Gazell. Toen het onderhoud hem te zwaar werd, werd het schip naar Italië verkocht. Oud-VKSJ-lid Dick ten Cate bouwde een halfmodel van de Gazell. Aan de hand van wat foto's van de Gazell en van de bouw van het halfmodel haalt Maarten Lampe herinneringen op.

Nog meer herinneringen in dit nummer. Cor Jansen verkocht de Radboud, het jacht dat hij tussen 1995 en 2002 restaureerde. Zijn werk werd in 2006 bekroond met de restauratieprijs van de VKSJ. Hij heeft de Radboud sindsdien zorgvuldig onderhouden, maar leeftijd en gezondheid dwongen hem ertoe het schip te verkopen. Vorig jaar maakte hij nog een laatste vakantietocht met het schip. Aan de hand van die tocht haalt Cor herinneringen op uit zijn zeilleven.

'Ontzweeft de baai een stille jonkenvloot' – in een nieuwe aflevering van de rubriek 'Onder zeil met Leonard Blussé' gaat de auteur aan de hand van literatuur en poëzie in op het varensleven in China en op de Chinese jonk. De allerlaatste jonkenbouwer wilde nog wel een jonk voor hem bouwen, maar nu is het tijdperk van deze bijzondere schepen 'voorbij, voorbij, o en voorgoed voorbij'.

Tenslotte: het slot van het restauratieverslag van de Neptunuskruiser 'Maggan', de zeer gedetailleerde beschrijving van de restauratie van een houten zeiljacht.

Tjeerd Boersma

sg@vksj.nl

## Regje van Leeuwen overleden

Op 17 juni is na een kort ziekbed Regina Dousi overleden, bij oudere VKSJ-ers waarschijnlijk beter bekend als Regje van Leeuwen. Regje van Leeuwen was de weduwe van Frans van Leeuwen, vanuit de Muschka een de oprichters van de VKSJ, en was in de eerste jaren van onze vereniging zeker een van de drijvende krachten. Zij was ook de moeder van ons lid Ramon van Leeuwen, huidig eigenaar van de Muschka. Wij wensen de familie Van Leeuwen heel veel sterkte bij dit verlies.

Tonny Hendriks

voorzitter VKSJ

## Inhoud

Bestuursseinen van de Voorzitter	4
Nieuwe schepen:	
Witte Draeck	5
Eliza	6
Grote Jager	7
Seagull	8
Onderlinge wedstrijd Stavoren 'coronaproof'	16
Mijmeringen bij een halfmodel	19
Het slot van een zeilleven	20
Record opkomst bij sluitingsweekeinde	32
De restauratie van de Neptunuskruiser 'Maggan' (Slot)	23
Onder zeil met Leonard Blussé	34
Kombuispraat	37

## 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.

# Bestuursseinen Van de Voorzitter

## The morning after...

Het is maandagochtend 14 september wanneer ik, onder het genot van een kop sterke koffie en met spierpijn in het lijf van het schrap zetten tijdens de zeiltocht op de Lady Quaeso, met het schrijven van dit stukje terugkijk op het sluitingsweekeinde van de VKSJ. De nieuwe Scherp Gesneden moet immers morgen naar de vormgever. Een weekeinde bijzonder in vele opzichten. Bijzonder omdat het afsluitingsweekend tegelijkertijd het eerste officiële evenement van de vereniging was van 2020 en daarmee dus in feite tegelijkertijd het startweekeinde...

Na de jaarvergadering, die in het begin van de Corona tijd in maart al schaars bezocht werd, hebben we conform de richtlijnen van de overheid alle evenementen moeten afgelasten. Op een gegeven moment dachten we in het bestuur dat het weer mogelijk zou zijn om in Stavoren een verenigingsweekend te organiseren, maar bij nader inzien vonden we dat toch te riskant. Op persoonlijke titel is er toen een aantal boten alsnog daarheen gevaren en hebben enkele leden een privé feestje geregeld. Omdat dat zonder al te veel risico en in goede harmonie verliep groeide het vertrouwen bij het bestuur om een verenigingsevenement in de buitenlucht te laten plaatsvinden zoals oorspronkelijk gepland was: het sluitingsweekeinde in Hoorn.

Bijzonder was het weekend ook vanwege het aantal deelnemers. Op 1 september schreef de secretaris Tjeerd nog in de bestuursapp dat we inmiddels op 6 inschrijvingen stonden, waarvan twee kakelverse leden. Hij had er goede hoop op dat het er wel tegen de tien konden worden omdat er altijd wel leden zijn die zich laat inschrijven. Grootmoedig zei ik toen dat ik samen met Elly van de Lady Quaeso wel het buffet zou verzorgen. In de tien dagen die er op volgden kwam het botental op meer dan 25 en het aantal

ingeschreven personen op meer dan 65. Wat een opkomst! Een bijzonder aangename verrassing. Met zoals gezegd ook enkele nieuwe leden en een aantal leden van de BKPJ. De BKPJ beëindigt langzamerhand de eigen activiteiten, de leden gaan over naar de VKSJ.

Bijzonder gezellig was de sfeer in Hoorn. We lagen op een perfecte plaats met zijn allen bij elkaar, zodat we de walkant als buitenbar konden gebruiken. Met de hapjes van Cor (waarvoor huldel) was het aangenaam bijkomen van de – voor sommigen - heftige wedstrijd. De tweede wedstrijd werd afgelast maar dat mocht de pret niet drukken. Des te eerder konden we aan de borrel beginnen. De weergoden lieten ons daarbij niet in de steek en hielden het droog. In plaats van een lopend buffet hadden we per boot een saladeschaal gemaakt om corona-proof aan boord te kunnen nuttigen.

Bijzonder was ook de behulpzaamheid van de havenmeesters, die aanboden de aanzienlijke vuilnishoop van ons feestfeestijn naar de container te vervoeren met de havenboot. Kortom, een bijzonder geslaagd weekend. Er rest mij niets meer dan iedereen bijzonder hartelijk te bedanken die er een steentje aan heeft bijgedragen om tot dit resultaat te komen. De wedstrijdcommissie, de startboot, de hulphavenmeester Guido, die het havengeld heeft opgehaald, (en zo 10 procent korting regelde) en uiteraard alle deelnemers aan het sluitingsweekend.

Allemaal graag tot een volgende keer!

Tonny Hendriks  
voorzitter@vksj.nl

## Nieuwe Leden

We verwelkomen de volgende (nieuwe) schepen en hun eigenaar

Schip	Naam	Type/ontwerp/jaar	Ligplaats
Beluga	Koen Vos	Westhinder/E.G. van de Stadt/1965	Naarden
Radboud	Kees Jongens	Ontwerp naar T. Harrison Butler Englyn/1935	De Woude
Thor	Ray Kok	Jollenkreuzer/1938	De Woude

De volgende leden/donateurs hebben de vereniging verlaten:

Marc van Wanroy en André Wieleman.

André Olgers, Cor Jansen en Gijs Vogelaar hebben hun lidmaatschap omgezet in een donateurschap.

# Nieuwe Schepen De Witte Draeck

vroeg om liefde en kreeg die ook

## Laag vrijboord, volle boeg

De achtergrond van de Witte Draeck: een typisch stalen scheepje uit de jaren '30. Ze zou zo uit de Zetzema vloot weggezeild kunnen zijn. Ook is de gelijkenis met de Gylkrona Kryssare uit Finland opvallend: een laag vrijboord, een vrij volle boeg en een brede kajuit met smalle gangboorden. Fractioneel getuigd met diamant verstaging om de masttop af te steunen boven de bevestiging van het voorstag dat de fok draagt. De mast is, zoals gebruikelijk in Nederland, strijkbaar met behulp van een bokkepoot. Kenmerkend voor de romp van de Witte Draeck is de verdeling van het volume over de lengte. De grootste breedte zit voor de midscheeps, zoals dat in de 30er jaren gebruikelijk was.

## Familiezeilen

Al met al is de Witte Draeck een prachtig voorbeeld van de scheepjes die het familiezeilen op de Nederlandse meren zo

Bij de aanmelding van de Witte Draeck maakte dit scheepje een nogal droevige indruk. Ze was toe aan een flinke dosis Tender Loving Care (TLC), van een liefhebber die er wel een gat in zag. Een stalen bootje uit de 30er jaren, half onder een dekzeiltje, een afgebladderde houten opbouw en meer van dat.



De Witte Draeck voor de restauratie: droevige indruk.

Ze was uitgerust met een kleine benzinemotor met dynastart, maar op de spiegel prijkte ook nog een plank voor een buitenboordmotor. De eigenaar meldde bij de aanmelding dat hij het tuigage nog moest uitzoeken. Al bij al een nogal weinig bemoedigende situatie waarin de Witte Draeck zich bevond. Wat schetst onze verbazing toen wij enige tijd geleden nieuwe foto's ontvingen van de Witte Draeck, nu onder zeil. Een mooi



Hetzelfde jacht na de restauratie.

(nieuw?) tuig, geen aangeprutste boegspriet meer, snel varend aan de wind. Wat een prachtig resultaat! De eigenaar verdient complimenten!



De Witte Draeck onder zeil.

populair hebben gemaakt. Wij verwelkomen de Witte Draeck met haar bemanning in de VKSJ en zijn benieuwd nader kennis te maken bij VKSJ evenementen! De Witte Draeck wordt ingedeeld in de Vintage klasse van de VKSJ.

Namens de toelatingscommissie,  
Maarten Lampe

# Eliza,

## een houten klassieker uit de 'Meisterklasse'

De Eliza doet haar naam eer aan. De foto's die we mochten ontvangen tonen een jacht van grote schoonheid in een uitstekende staat van onderhoud. De eigenaars mogen trots zijn op hun schip.

Dit geldt ook voor de ontwerper, Anton Migliesch. Geen onbekende in Duitsland.

Migliesch was meter bij de DSV. Dan heb je wel een bootje gezien! Hij had in 1958 een stalen 6,5 KR jacht ontworpen, ontwerp nr 117, de Esprit. Dat schip was de aanleiding tot de bouw van de Eliza. De opdrachtgever zag een stalen Esprit de haven binnen zeilen. Hij viel pardoes voor de Esprit, maar wilde haar graag in hout beminnen!

Dat ging als volgt volgens de huidige eigenaar:

*'Het ontwerp en de bouw van de 6.5KR Seekreuzer ELIZA. Ontworpen in 1958, gebouwd van 11 november 1967 tot 5 augustus 1970.*

*Wij zijn sinds april 2002 de derde eigenaar van de 6.5 KR Seekreuzer ELIZA met als thuishaven Aalsmeer, hiervoor heeft zij op de Oostzee gevaren.*

*Buiten alle bouwtekeningen, offertes, facturen, correspondentie met de ontwerper Migliesch en handleidingen is er ook een werkboekje van de Meisterbauer Gerhard (Feite) Gerken bewaard gebleven. Alle oorspronkelijk apparatuur (behalve de marifoon) is ook nog aanwezig.*

### Eigenaren:

1976 – 1990 *Dr. Fritz Masch en dhr. Wetterich, Bad Schwartau, Duitsland, Lubecker Yacht-Club;*  
1990 – april 2002 *Günter Loch Reints en Dr. Brigitta Gerschner, Graal Müritz, Duitsland;*  
april 2002 – heden *Hans en Wilfred de Bats, Hoofddorp, Nederland, WSV Nieuwe Meer – Aalsmeer.'*

### Opdrachtgever onder indruk van binnenvarend jacht

ELIZA is in opdracht van Dr. Masch en zijn vriend dhr. Wetterich gebouwd in Lübeck, Duitsland.

Zoals door Günter Loch Reints verteld, zag Masch een stalen jacht binnenlopen dat hij in hout wilde laten bouwen. Dit schip was in opdracht van Dr. Bauke uit Lübeck door Gerhard Gerken gebouwd volgens de tekeningen van het door Anton Migliesch ontworpen 6,5 KR jacht type Esprit, ontwerp no 117 uit 1958. Wetterich heeft in december 1965 de tekeningen van Esprit voor een versie in hout van Migliesch gekocht voor 1.500 DM. Masch en Wetterich hebben daarna Gerken opdracht te geven om op basis van die tekeningen de Eliza te bouwen.

Het ontwerp voor de Eliza dateert dus uit 1958.

### Bouw minutieus vastgelegd

Gerhard Gerken, Bootbaumeister in Lübeck heeft in een schrift bijgehouden op welke dagen en hoeveel uur er aan het jacht gewerkt is. Dit schrift gebruikte hij ook voor zijn afrekeningen met Dr. Masch. Op ieder dag van de week werd aan het schip 3 tot 6



uur gewerkt; op werkdagen van 17.00 tot 22.00 uur, op zaterdag en zondag een halve dag. Gerken heeft het jacht dus naast zijn bestaande baan gebouwd, waarschijnlijk op dezelfde werf waar hij werkte.

Het transport naar en de inrichting van de werkplaats vond plaats op zaterdag 11 november 1967. Een jaar later, eind oktober 1968, was er 1.591,5 uur aan het jacht gewerkt, eind oktober 1969 3.428,5 uur. Op 5 augustus 1970 werd Eliza op transport gezet, en werd vervolgens te water gelaten, waarbij Gerken 10 uur 'Urlaub'



mocht berekenen. In totaal was er toen 5.293,5 uur aan het jacht gewerkt voor een bedrag van 28.074,50 Mark. In september 1970 nodigde Masch Migliesch uit om de Eliza in de passantenhaven van Travemünde te komen bewonderen.

### Voorbeeld kwaliteit vakmansleerstelsel

De Eliza is een prachtig voorbeeld van Duits jachtontwerp en jachtbouw. Het Duitse vakmansleerstelsel maakt zulke kwaliteitsbouw als van de Eliza mogelijk. Dit stelsel levert, weliswaar sporadisch, nog zulke goede vakmensen op! De bouw

heeft in zijn vrije tijd gestaag doorgewerkt aan de Eliza, geen hoekjes afgesneden, maar het schip met toewijding en liefde gerealiseerd! Eliza behoort tot de Duitse Meisterklasse, aan te prijzen als 'Vom Feinsten!' Ongelofelijk mooi! En daar mogen wij dan gewoon naar kijken!

Eliza wordt ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ, wij heten haar met haar bemanning van harte welkom in de VKSJ gelederen!

Namens de Toelatingscommissie:  
*Maarten Lampe*

# De Grote Jager,

## langkieler en volbloed klassieker



De Grote Jager is een in de natuur voorkomende vogel. Een mooie vogel, maar ook een met een wat mindere naam. De Stercorarius Skua, is een rover van nesten en kleinere vogels. Hij pakt meeuwen hun prooi af en als die meeuwen geluk hebben worden ze niet ook en passant verorberd.



De Northney 34 zal op de wedstrijdbanen menig tegenstander kunnen verorberen. De ontwerper, Kim Holman, stond bekend om zijn goede ontwerpen als de Phialle en de Stella, maar ook grotere schepen werden door hem getekend. Kenmerkend waren zijn uitgekende en ook mooie interieur ontwerpen.

### De laatste langkielers

De Northney 34 zou nog net in de 1-tonnerklasse kunnen worden ingemeten, maar zou met haar lange kiel niet succesvol zijn tegen nieuwere schepen. Frans Maas tekende voor Belgische rekening de Tikerak, ook een langkieler, een eentonner met een metertje meer lengte, een tonnetje meer gewicht en 10m2 meer zeil. Maar ook deze langkieler met maximaal weggesneden nat oppervlak, was niet meer opgewassen tegen de ontwerpen van Dick Carter (Tina) en E.G. v.d.Stadt (Alladin), waarbij de laatste de weg van het kleinere maar vooral ook lichtere schip was ingeslagen, waarmee meteen ook de overgang naar de IOR was ingeslagen.



De geïnteresseerde lezer googelt 'de Grote Jager' en vindt ornithologische info. Voor de info over de Northney 34 voldoet het invoeren van dit scheepstype. De Grote Jager is een volbloed klassieker in GRP. Wij heten haar van harte welkom in de VKSJ gelederen.

De Grote Jager wordt ingedeeld in de Classic klasse van de VKSJ. Wij zien uit naar haar deelname aan VKSJ evenementen en heten haar en haar bemanning van harte welkom!

Namens de toelatingscommissie,  
*Maarten Lampe*

# Seagull,

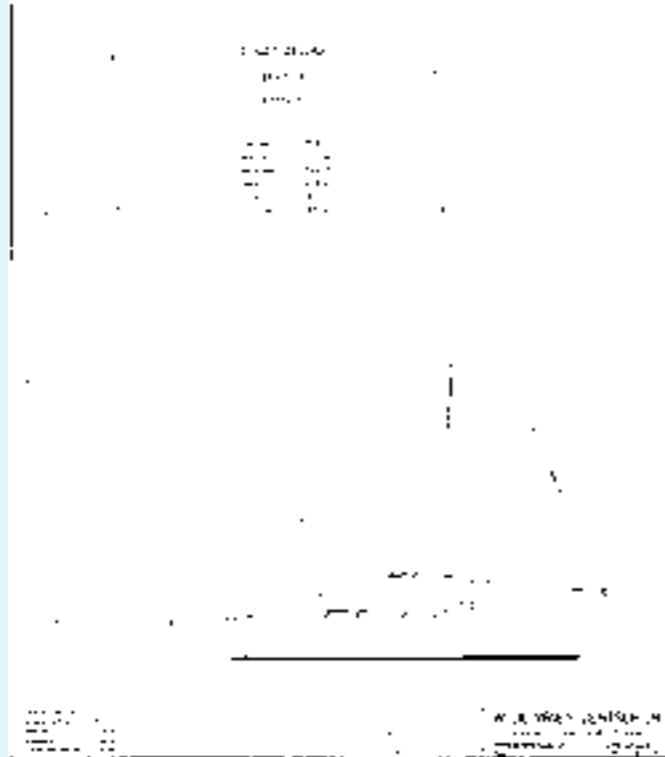
## opvallend voorbeeld van dynamiek in tijd en mode in jachtontwerp

De Seagull is in 1951 als Lucipara van de helling gekomen. Zij was toen een platgat zeekruiser met een elegante belijning, een mooie zeeg passend bij boeg en kont en een erboven liggende opbouw die naast/voor een ruim hondenhok een mooie smalle vorm had waardoor de zijdekken mooi beloopbaar waren.

De Luceperi was een elegant en kloek schip, met een prachtig mooi hoog torentuig, zoals dat in die tijd gebruikelijk was. Het fractionele tuig leverde hanteerbare voorzeilen op en mocht het voor het grootzeil (dat ook echt groot was) even te hard waaien, dan had de oplettende schipper wel tijdig een paar vierkante meter weggereefd. In deze configuratie is met de Lucipara een lange oceaanreis gemaakt vanaf de Canarische eilanden naar Curacao, waarvan het doel van de reis en het verslag zijn bijgevoegd bij deze rapportage. Opvallend is dat de bemanning deze reis met de Lucipara zonder enig probleem heeft kunnen voltooien.

### Metamorfose

De Lucipara heeft in de 15 jaren daaropvolgend een belangwekkende metamorfose ondergaan. Het prachtige schip is daar niet zonder kleerscheuren vanaf gekomen. De platgat spiegel en het aangehangen roer zijn ingeruild voor een verlengd



Het oorspronkelijke hoge fractionele zeilplan van de Lucipara.

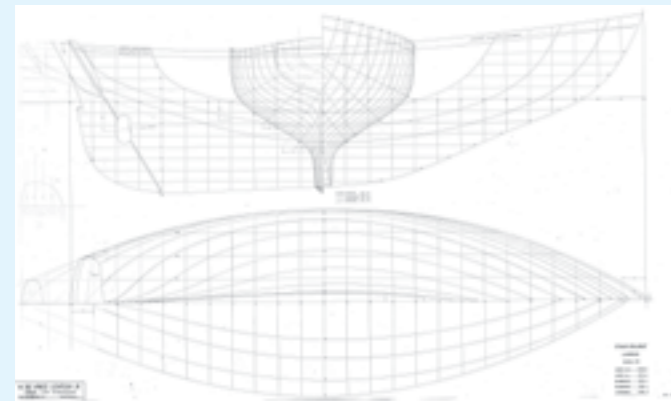
achterschip in lijn met de bestaande lijnen. Maar dat leidde tot een opvallend wippend kontje dat niet goed past bij het schip dat ervoor zit - de zeeg wordt te diep.

### Zeilplan ingekort

Jammer genoeg is er nog meer gesleuteld aan het oorspronkelijke ontwerp: met name het mooie elegante fractionele tuig heeft het daarbij moeten ontgelden. De mast werd ingekort, er werd een masttoptuigage van gemaakt, zoals dat in de jaren '60 in zwang kwam. Daarmee verloor dit mooie schip nog meer aan frisse elegantie. De bakstagen die kennelijk als last werden ervaren konden na het inkorten van het tuig worden vergeten, maar ook de boomfok kon niet terugkomen in verband met de voorste onderwanten. Wat is gewonnen aan gemak i.v.m. het verdwijnen van de bakstagen, is meteen weer geofferd aan de bediening van het voorzeil. Dat kost meer energie dan het aanzetten en lossen van de highfield lever voor de bakstagen, bij elke wending.

### Verlengingsmogelijkheden

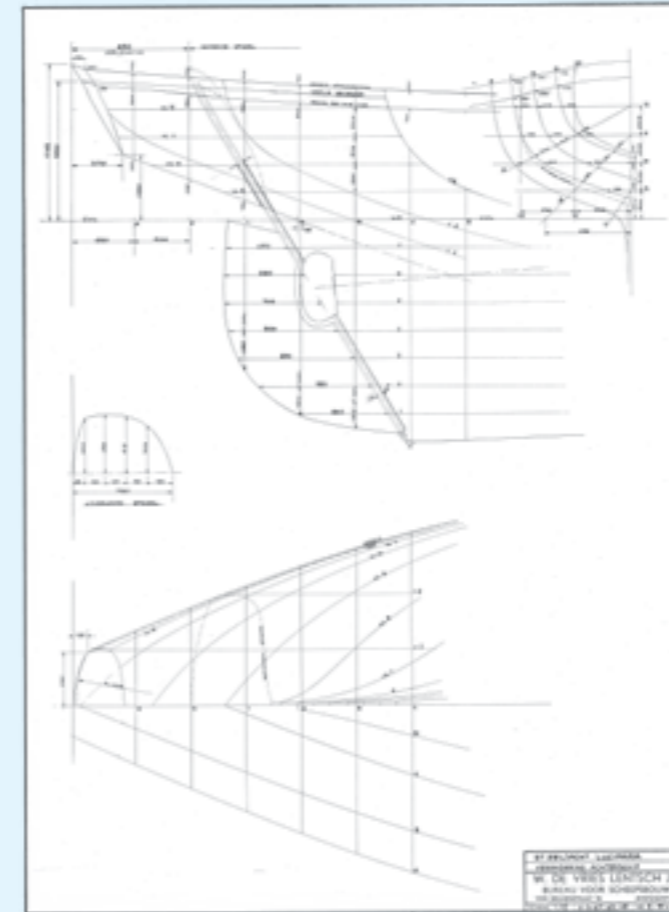
Over het verlengen van schepen zijn wel wat opmerkingen te maken: skutsjes worden vaak doorgezaagd op het breedste van het schip waarna een segment tussen gelast wordt. In sommige gevallen wordt de boeg wat omhoog geknikt! Wat er ten behoeve van een lagere rating allemaal niet wordt geprutst! Dat noemt men dan optimalisatie!



Lijnenplan Lucipara.

achterschip, waardoor een kleine spiegel ontstond en een doorgestoken roer.

De latere eigenaar die De Vries Lentsch opdracht gaf het ontwerp voor deze aanpassing te maken, plaatste deze in feite voor een onmogelijke opdracht die niet kon worden uitgevoerd zonder afbreuk aan de vorm van het jacht te doen - De Vries Lentsch zal er zeker gemengde gevoelens over gehad hebben. Want wat is het geval, de zeeglijn is - als het goed is - in verhouding met boeg en hek, lengte en vrijboordhoogte. Bij een platgat is de zeeg het diepst, vrij ver achter 55% waterlijn lengte van voor af gezien. Bij de Lucipara was dat ongeveer halverwege het hondenhok. Dat betekent dat de zeeglijn in zo'n ontwerp vrij snel stijgt naar de platgatspiegel. Voor de gevraagde aanpassing had de ontwerper geen andere mogelijkheid dan het louter verlengen van het



Ontwerp verlenging achterschip.

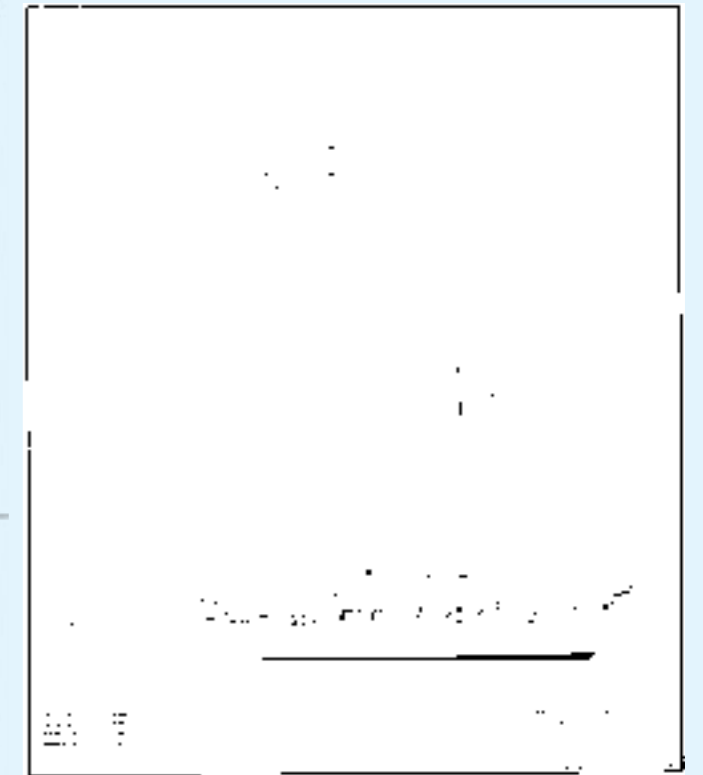
Een andere manier van verlenging is het vergroten van de onderlinge spantafstand, maar dat kan alleen op tekening. De Dirkje van VKSJ-lid Govert Munter, een mooi ontwerp van Jonas Kwaak, is door de vader van Govert zo aangepast. Dit is een zeer geslaagd platgat schip geworden, met prachtige lijnen. Eigenlijk zou ze wat meer lood in de kiel kunnen gebruiken. Dirkje is al snel aan een eerste rif toe!

Het aanplakken van een extra stukje aan de kont is eigenlijk nooit erg zinvol. Het is een dure aanpassing die weinig oplevert, anders dan wat extra liggeld, een klein opbergvak achter het roer voor lijnen en putsen en roest-gevaarlijke laspunten aan de achterzijde van de romp.

### Beeld van tot wasdom komende watersport

Ondanks de aanpassingen is de Seagull een schip gebleven dat een heel dynamisch relaas vertelt van de ontwikkeling van de mode in kajuitjachtenland in de jaren '50 en '60. Uiteindelijk zijn dat de jaren waarin dit segment van de watersport tot wasdom kwam. Dit waren ook de jaren waarin de klant koning werd, met alle gevolgen van dien en zelfs De Vries Lentsch te vinden was voor een aanpassing van een heel goed eerder ontwerp van zijn hand.

De Seagull is een interessant voorbeeld van de dynamiek van de tijd en de mode in bootjesland. De achter dit verhaal liggende tekeningen zijn van bijzondere kwaliteit. Zij zijn bijgevoegd bij dit verslag, evenals het verslag van de oceaanreis van de Lucipara alsmede het verslag van het tijdens die reis gedane onderzoek



Het latere zeilplan na de verlenging van de Lucipara.

naar omzetting van zeewater naar drinkwater, waarvoor men een proefinstallatie aan boord had.

Al met al is de Seagull een heel bijzonder schip gebleken, qua historie en qua voorkomen: een zeer welkome toevoeging aan de VKSJ vloot! Bemanning en dit mooie schip worden hartelijk welkom geheten. Wij hopen dat zij haar opwachting zal maken bij de evenementen van de VKSJ.

De Seagull wordt ingedeeld in de classic klasse van de VKSJ.

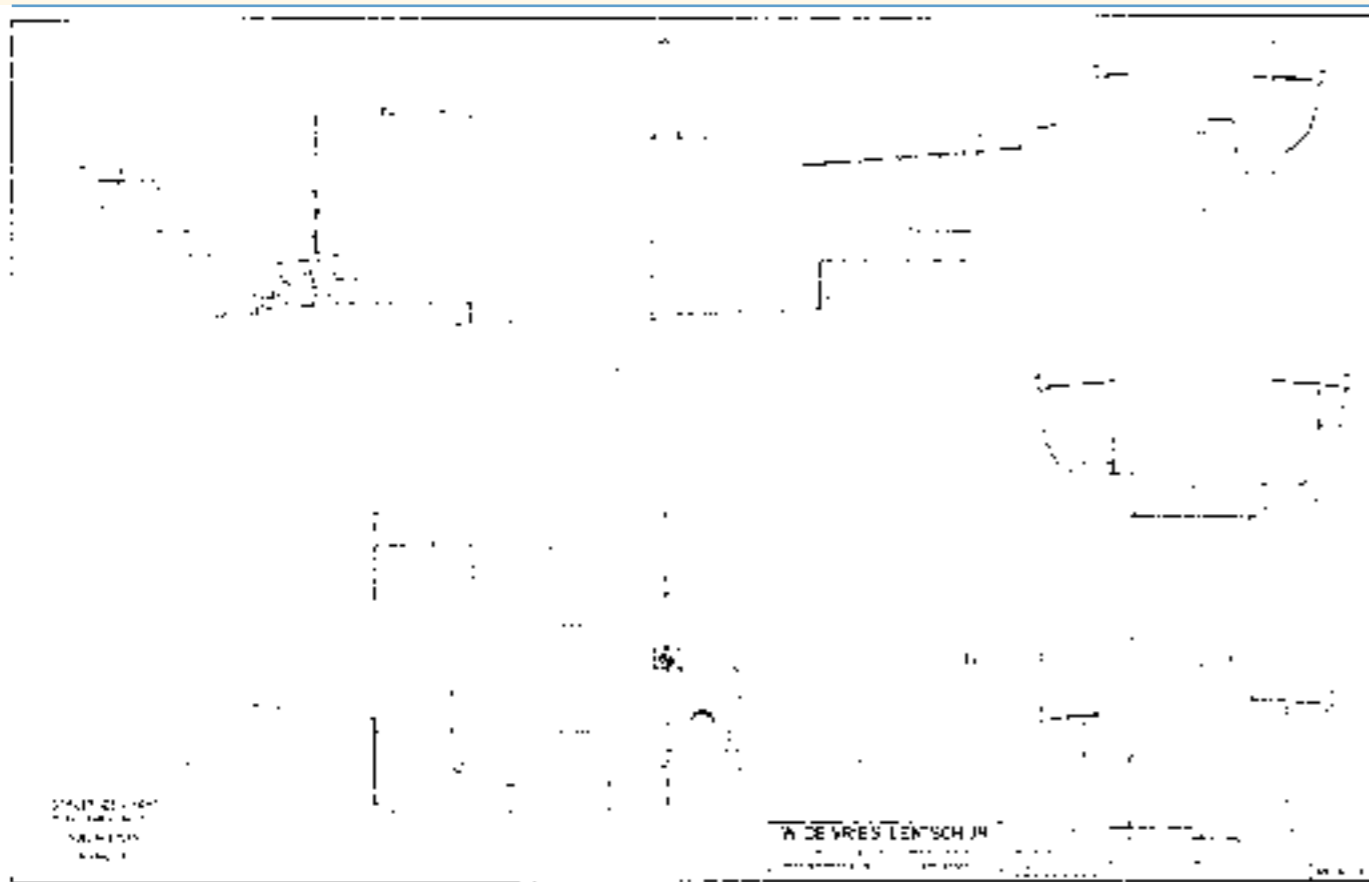
Namens de toelatingscommissie,  
Maarten Lampe

## De transatlantische oversteek van de Lucipara

De Seagull, toen Lucipara geheten, was in de jaren '60 van de vorige eeuw eigendom van de neurochirurg prof. dr. W. Noordenbos (1910-1990). Noordenbos stond bekend als een toegewijd arts, maar ook als een zeer scherp onderzoeker, die niet zelden het werk van internationaal erkende vakgenoten bekritiseerde. Als zeiler was hij begaan met het lot van schipbreukelingen. In 1952 was een Franse arts-bioloog, Alain Bombard, met een rubberboot de Atlantische Oceaan overgestoken om zijn eigen theorie te demonstreren hoe mensen met heel weinig voedsel en vocht lange tijd op zee te kunnen overleven. Hij voer in 113 dagen van Tanger in Noord-Afrika naar Barbados in de Caraïbische Zee en hield zich in leven met uit zeewater gefiltreerd plankton en uit gevangen vissen geperst vocht, aangevuld met zeewater. Onder de titel 'Naufragé volontaire' ('Vrijwillige schipbreukeling') schreef hij een boek over zijn tocht. Uiteindelijk zou de World Health Organization het drinken van zeewater door schipbreukelingen als ongewenst verklaren en ook Noordenbos behoorde,

hoewel hij respect had voor Bombards pogingen het lot van schipbreukelingen te verlichten, tot diens criticasters op dit punt. Nu koesterde Noordenbos ook de wens van een transatlantische oversteek met zijn eigen zeiljacht. Toen er een nieuwe techniek om zoet water aan zeewater te onttrekken was ontwikkeld, de zg. elektrolyse, wist hij een Nederlands bedrijf, Bronswerk, te interesseren in een experiment met deze methode in een klein apparaat op zijn zeiljacht. Dat maakte het mogelijk de reisduur, door gedeeltelijk vervoer van zijn jacht op een vrachtschip, zodanig in te korten dat hij door twee jaar vakantie tegelijk op te nemen de oversteek kon maken, in zijn geval van Madeira naar Curacao. Noordenbos volbracht zijn reis, samen met drie collega-artsen in 1962. Tijdens de reis werd voortdurend met de 'watermaker' geëxperimenteerd – daarvan werden verslagen gemaakt en er werden monsters genomen, die in dichtgebrande glazen ampullen werden bewaard. Noordenbos' belangstelling ging uit naar een klein apparaat waarmee

in noodgevallen ook schipbreukelingen zichzelf van drinkwater zouden kunnen voorzien. We zijn inmiddels zestig jaar verder. Veel oceaanzeilende jachten hebben inmiddels watermakers aan boord. De techniek waarmee Noordenbos experimenteerde wordt nog steeds toegepast in sommige typen waterzuiveringsinstallaties. Noordenbos schreef over zijn transatlantische oversteek destijds een artikel in De Waterkampioen dat hier bij het artikel over de Seagull nu geplaatst wordt. Behalve op het experiment met de watermaker en de belevenissen van de vier artsen onderweg geeft hun verhaal een blik op zeezeilen in een inmiddels voorbij tijdperk. Zeezeilen zou nog even een elitesport blijven, maar bij de werf van Van de Stadt liepen inmiddels de eerste Pioniers van stapel. Herman Jansen zou er in 1972-1976 als eerste Nederlander solo mee rond de wereld zeilen. Nieuwe constructie- en navigatiemethoden zouden het zeezeilen voor steeds grotere groepen toegankelijk maken. TjB.



Indelingsplan Lucipara 1951

# 'Aangenaam en misschien nuttig

## Verslag van de zeiltocht met de Lucipara van Madeira naar Curacao in 1962-'63

Daar staat de Lucipara dan, veilig in de stalen stoel, boven op het voordek van de Oranjestad van de KNSM. Het is 7 december 1962. Bootsman Pronk en zijn mannen zijn bezig met vastsjorren en afdekken. De bemanning, inclusief mijn vrouw, die de tocht zal meemaken, is aan boord. De drie mannelijke leden, allen artsen, hebben zich uit hun drukke praktijk kunnen losmaken. Door de vakantie van twee jaren in één periode te nemen, hebben wij twee maanden de tijd om deze tocht te maken. De rook in de salon van de Oranjestad is om te snijden. Werkelijk iedereen is afscheid komen nemen, de sherry vloeit rijkelijk en hier en daar wordt een enkel traantje geplengd. Precies om 12 uur varen wij weg. Er is nog geen ijs op het water van het IJ, maar dat zal, zoals later blijkt, niet lang meer duren. Langzaam passeren wij het Centraal Station. Bij "Bronswerk" staan zij op een rijtje om ons uit te wuiven. Heel wat uurtjes heb ik daar doorgebracht om de installatie, die wij nu gaan proberen, bedrijfszeker in de Lucipara geïnstalleerd te krijgen. Noordzeekanaal, de sluis in IJmuiden, waar de kinderen de bittere koude getrotseerd hebben voor een laatste afscheidsgroet, en dan naar zee.

Ik slaak een zucht van verlichting. Eén jaar van intensieve voorbereiding is nodig geweest voor dit ogenblik. Mijn vrienden en ik hebben altijd de wens gekoesterd éénmaal in ons leven een Atlantische overtocht te maken. De Lucipara is eigenlijk oorspronkelijk, met een dergelijk plan in het zeer verre verschiep, ervoor gebouwd. Ons schip is dan ook niet zo deftig, maar wel oersterk. Onze verschillende buitenlandse tochten zijn voldoende training geweest voor schip en bemanning om zoiets veilig te kunnen doen. Er moet echter een aanleiding zijn om de knoop eens door te hakken, om alles opzij te zetten en de plannen in daden om te zetten. En het moet nu, want anders worden wij te oud.

Die aanleiding was er: Bombards tocht met de Héretique was een gerichte poging om het lot van schipbreukelingen, die langere tijd in kleine bootjes op zee moesten verblijven, te verlichten. Hij heeft in dit opzicht verdienstelijk werk gedaan, maar één van zijn fundamentele stellingen was fout: schipbreukelingen mogen onder geen enkele omstandigheid zeewater drinken om hun vochtbalans op peil te houden, zelfs niet in kleine hoeveelheden, want dit heeft een averechtse uitwerking.

Er is veel publiciteit rondom deze tocht en de stellingen van Bombard geweest en er is verwarring ontstaan. Gelukkig is hierin klaarheid gekomen. Zijn stellingen zijn door een competente commissie van de World Health Organisation onderzocht, er werd een uitspraak gedaan die de officieel geldende medische mening nog eens onderstreepte en het gebruik van zeewater door schipbreukelingen uitdrukkelijk verbod.

Maar als de beschikbare hoeveelheid drinkwater niet voldoende

blijkt, wat dan wèl? Een onzer heeft zich in dit probleem verdiept en reeds spoedig bleek dat een definitieve, afdoende oplossing van het probleem van voldoende drinkwater voor schipbreukelingen, die langere tijd in een reddingboot of rubber vlot moesten verblijven, nog niet bestond. Er is echter wel grote belangstelling voor dit vraagstuk.

De bestaande methoden hier te bespreken en tegen elkaar af te wegen, zou ver buiten het kader van dit reisverslag vallen. Ook een bespreking van de eisen waaraan een waterzuiveringsapparaat zou moeten voldoen, moet hier achterwege blijven. Wij zullen daarom de verschillende methoden van distillatie, al of niet onder vacuüm (inclusief die door zonne-energie aangedreven), ionenwisselaars, chemische methodes (bijvoorbeeld Permutit), niet achtereenvolgens de revue laten passeren, maar volstaan met de mening, dat een nieuwkomer, de elektrolyse, zeer veelbelovend is. Een technische uiteenzetting over dit principe kan men elders vinden\*).

Het komt zeer in het kort hierop neer dat door middel van in serie opgestelde, voor ionen selectief doorgankelijke membranen het mogelijk is, onder invloed van een veld van gelijkspanning, ionen aan een oplossing te onttrekken. Deze gelijkspanning moet voor ons doel, uit de aard der zaak, met een handdynamo worden opgewekt, terwijl de circulatie van het dialysaat (uiteindelijk het drinkwater) en het concentraat (zeewater) met handpompen gerealiseerd moet worden. Tussen het theoretisch mogelijke en het technisch bereikbare is een grote afstand en hoewel voldoende proefnemingen de bruikbaarheid bewezen hebben en er al verschillende grotere installaties werkzaam zijn, waren uitgebreide proeven met de miniatuur uitvoering en nauwkeurige gegevens omtrent de gedragingen van een dergelijk membraanpakket op zee, nog niet beschikbaar. En dit was nu de taak die wij onszelf hadden toegedacht.

"Bronswerk" stelt het apparaat met toebehoren ter beschikking en verzorgt de installatie aan boord. De vorm die het krijgt is aangepast aan de experimenten, en wijkt natuurlijk af van datgene wat wij ons voorstellen dat het later moet worden. Wij zullen gedurende de tocht de gedragingen van het membraanpakket zo nauwkeurig mogelijk bestuderen, waartoe verschillende meetapparaten aangeschaft en geïnstalleerd worden.

Een langdurige oversteek, onder gunstige klimatologische omstandigheden, is daarvoor op zijn plaats en dan zijn de passaatstreken de aangewezen oorden. De gunstigste tijd voor de N.O.-passaat is 's winters, wanneer wij niet bang behoeven te zijn voor jonge "Betty's", "Carla's" of "Dora's". Tijd om naar de passaatstreek te zeilen ontbrak ons echter. Indien de vakanties van twee jaar aaneensluitend genomen konden worden, zouden wij wel voldoende tijd hebben voor een oversteek. Aldus werd het plan



Constructie- en dekplan Lucipara 1951

geboren om de Lucipara per vrachtschip naar zuidelijker streken te vervoeren en de tocht in Madeira of de Canarische eilanden te beginnen.

Langzamerhand komen alle draden van de voorbereiding bij elkaar. Het waterapparaat heeft tweemaal proefgedraaid en is gereed, de "Zodiak" kan afgehaald worden, de reservezeilen liggen thuis in het voorportaal, en de etensvoorraden beslaan, als een angstaanjagende stapel, het grootste gedeelte van de zitkamer. De tuigage is compleet nagezien en de nieuwe mast, 6 x gelakt, staat trots op zijn plaats. Resteert alles aan boord te brengen en te stouwen, waarvoor wij twee dagen gereserveerd hebben. "Organiser, c'est prévoir", maar wie kon voorzien dat het op 30 november ging vriezen. De kachel van de boot is in afwachting van warmer oorden, al gedemonteerd. Het water van de motor zou afgetapt kunnen worden, maar om alle pijpleidingen en het membraanpakket van het "apparaat" watervrij te maken is niet zo eenvoudig. En stel dat wij in Muiden, waar onze ligplaats is, vastvriezen? Zondag, vijf dagen voor de afvaart, gaan wij uit Muiden weg om ergens een plaatsje op het IJ te zoeken dat niet zo gauw bevriest vanwege het hogere zoutgehalte en de drukke scheepvaart. Het ongeveer 1 cm dikke ijslaagje is nog wel te doorbreken en kost hoogstens wat verf, maar wij blijven steken bij de brug van Schellingwoude; niemand te zien in het bedieningshokje. Het is al halfvier 's middags en wij kunnen niet blijven liggen wachten, dus terug naar Muiden tegen de zeer koude oostenwind en net voor donker binnen. Maandagochtend vroeg weer op weg; ook nu komen wij door het nieuw gevormde ijs tussen de pieren van Muiden, de zee zelf is nog ijsvrij en wij komen zonder kleerscheuren, maar wel wat verkleumd, door brug en sluis op het IJ en zoeken en vinden gastvrijheid bij "Bronswerk", waar stroom beschikbaar is en de vorst met elektrische kachel'tjes geweerd wordt.

Woensdag en donderdag laden wij de voorraad, woensdag in dikke mist, zodat de ponten uiterst langzaam moeten manoeuvreren en we bijna een aanvaring meemaken. De schipper ligt 's nachts wakker; hoe zal dat moeten gaan als wij vrijdag van de fabriek naar het emplacement van de KNSM moeten varen om daar precies om

9 uur 's ochtends te zijn? Toegegeven dat de Oranjestad in dikke mist niet zal wegvaren, maar als het opklaart, kan men niet meer op ons wachten.

Het probleem wordt voorgelegd aan de Rijkspolitie te water, die hulp toezegt en zo verschijnt op vrijdagochtend, precies om 8 uur aan de fabriek een der schepen van de Rijkspolitie compleet met radar om de Lucipara te begeleiden. Het zicht is redelijk, maar gezien de voorafgaande dagen had het ook anders kunnen zijn. Dit was een bijzonder hoffelijk gebaar, waarvoor wij de commandant van de Rijkspolitie te water en wachtmeester Achterberg hier gaarne onze erkentelijkheid willen betuigen . Het laden verloopt vlot en het is een genot hèn bezig te zien, voor wie het hanteren van zware voorwerpen een dagelijks werk is. Ik geloof wel dat na dit alles die zucht van verlichting op zijn plaats was.

Werkelijk iedereen heeft, aangevuurd door de idee, meegeholpen. Mijn vriend Verschuur van de SABB-diesel is aanwezig om de laatste supervisie uit te oefenen: of werkelijk alle reserve-onderdelen die wij nodig hebben, meegekomen zijn (door hem gratis ter beschikking gesteld) en of ik het water van de motor nu wel goed heb afgetapt, waarbij hij mij op het hart drukt toch vooral van olie te verwisselen bij het warme klimaat. Hij kan gerust zijn: de onderdelen liggen, na het beëindigen van de tocht, nog even keurig in vet verpakt, in hun kistje. Dat éne cilindertje heeft nooit één slag gemist en het netto gewicht van ruim 10 ton (met alle voorraden, apparaten enzovoort) - nog altijd een snelheid van ruim 5 mijl gegeven. Voorwaar, deze 10 pk's zijn werkpaarden en geen luxe paarden. Zo'n motor is een extra bemanningslid, klaagt nooit, wordt niet zeeziek en is met recht een vriend (SABB betekent in het Noors "vriend"). En dan willen ze nog beweren dat motoren geen persoonlijkheid hebben!

Twee oranje puisten sieren ons dek. De Zodiak, een opblaasbare rubber bijboot, geheel naar eigen inzicht gemaakt. Mochten wij ooit het schip op zee moeten verlaten, dan kunnen wij nog thuiskomen, want wij kunnen er zelfs mee zeilen. Daarachter de automatisch opblaasbare rubber redding-dingy, die wij van de R.F.D. gratis te leen kregen. Per slot kan er wel eens brand aan

boord uitbreken. Hoekstra van de R.F.D. is ook enthousiast voor onze plannen en wij hopen dat wij het zover zullen krijgen dat bedrijfszekere apparaten later bij het noodpakket van deze dingy's meegeleverd kunnen worden. Mijn dank voor zijn medewerking en de wijze waarop hij altijd bereid is geweest zijn opblaasbare vlotten voor onze experimenten ter beschikking te stellen.

#### Naar zee

Ijmuiden - Noordzee - wat heerlijk, wij hoeven ons nergens meer om te bekommeren. 's Nachts Dover gepasseerd, gezellig keuvelend zien wij de volgende morgen Nabb Tower opdoemen. Daarna Southampton. Mijn bemanning komt bij, rust, slaap en goed eten doen wonderen. Ik heb het druk, want onder het strenge oog van eerste stuurman Met wordt mijn kennis van de astronavigatie getoetst en uitgebreid. In de vier dagen van Southampton naar Lissabon leer ik meer van hem dan uit alle tot dusver doorgeworstelde boekjes. Het is hier de plaats om hem en de officieren van de Oranjestad te bedanken; het zijn onvergetelijke dagen en zij geven ons rust en zelfvertrouwen. Te gauw komen wij, via Lissabon, in Madeira aan. De agent van de KNSM neemt de schipper onder zijn hoede en in ijtempo worden alle, soms nogal ingewikkelde , administratieve kwesties geregeld. De aanbevelingsbrief van de Portugese Ambassade doet wonderen en opent alle deuren, en als de schipper twee uur later terugkomt, ligt het schip al te water en rest alleen maar het inzetten van de mast, een netelige manoeuvre met een steekmast, maar dankzij oefening en hulp van de bemanning van de Oranjestad, foutloos verlopend. Een laatste feestelijk diner op dit gastvrije schip, dan worden de landvasten losgegooid en varen wij naar de overkant van de haven om te ankeren. Het luie leven is voorbij, het woord is nu aan ons vieren, en even later vaart de Oranjestad onder luide afscheidsgroet de haven uit en moeten wij voor vanavond maar zien genoeg ruimte in de kajuit te vinden om te slapen. Het is haast ondenkbaar dat de bagage en alle voorraad, die de gehele kuip vullen en voorlopig met een dekzeil afgedekt zijn, weggestouwd kunnen worden. Maar in de loop van de volgende dag komt er hoe langer hoe meer plaats aan boord. De mast wordt gesteld, we tuigen op, we genieten van het fraaie weer en de bemanning kan zelfs een hele dag aan land om het eiland te bekijken. De schipper blijft maar het liefst aan boord.

#### Zuidwaarts

De haven is open naar het zuidoosten en er staat constant een vrij sterke deining, die ons zonder onderbreking flink doet slingeren. Een goede voorbereiding voor wat ons later te wachten staat. Een korte proefvaart en op 17 december gaan we zuidwaarts naar de Canarische eilanden. Een lopende wind, eerst kalm, daarna toenemend en later hard. De onverlichte, onbewoonde eilanden, IIs Salvagem, worden de volgende avond nog juist voor zonsondergang gezien en gepeild. Wij gaan er met een boog omheen en 2½ dag na vertrek komen wij 's avonds net na donker in Las Palmas aan. Dit is allerminst het genoeglijk landelijke haventje, dat ik mij om de één of andere reden voorgesteld had, maar een groot, modern geoutilleerd emplacement met een enorm verloop van schepen, die olie laden, olie lossen of komen bunkeren, moderne Japanse trawlers naast primitief getuigde, locale vissersschepen. Wij zullen ons hier kennelijk niet vervelen, maar ons genoeg en wordt wel bedorven door de dikke laag olie en het vele wrakhout, dat zich zonder mankeren juist in de hoek van

de oude jachthaven verzamelt. En mochten wij de illusie hebben dat wij op het punt staan een bijzonder avontuur te beleven, dan worden wij spoedig uit de droom geholpen. Per jaar vertrekken alleen uit Las Palmas al ongeveer 30 jachten voor de oversteek naar de "andere kant".

's Nachts slapen wij nog onder dekens maar overdag is het warm. Het eten is goedkoop, fruit in overvloed en om beurten, omdat wij het schip liever niet onbeheerd achterlaten, maken wij tochtjes over het eiland. Achteraf blijkt dat wij het schip rustig alleen hadden kunnen laten en dat niemand eraan denkt tijdens onze afwezigheid aan boord te komen. Blijkbaar heeft de bemanning van de S o p r a m i n o het destijds slecht getroffen. Het zijn drukke dagen: behalve proefdraaien met het waterapparaat moet alles tot in de puntjes kloppen. Eenmaal in de passaat kan men niet meer terug. Als er iets vergeten is, dan is het jammer en zal men het zonder moeten doen. Wat kapot gaat zal eigenhandig gerepareerd moeten worden. De dagen vliegen om en te gauw moeten wij afscheid nemen - althans het lijkt zo, want de wind waait Z.Z.W., er is een korte knobbelige zee, zodat wij tweemaal voor niets starten en na enige uren moeten terugkeren. De derde maal op 30 december vertrekken wij ten slotte definitief, maar het kost drie volle dagen opboksen tegen contrari winden alvorens het weer zich volgens de boekjes gedraagt en de wind naar het noordoosten draait. Wij zien aanvankelijk geregeld schepen en zitten kennelijk nog in de scheepvaartroute langs Afrika. Een Britse ertstanker verandert koers om ons te bekijken en zendt een groet met sirene en vlag. Van nu af aan zijn we alléén, bepaaldelijk geen straf. De wind blijft noordoost, maar is nog matig van kracht. Er is een kalme zee met een duidelijke lange deining uit het noordwesten, die gedurende de gehele overtocht herkenbaar zal blijven.

De rust daalt op ons neer. 's Ochtends opstaan en gezamenlijk ontbijten. Daarna kleine karweitjes, het ernstige ritueel van de zonshoogte, een uur dialyseren, middagbreedte, een dutje, nog eens dialyseren, daarna middaghoogte, thee, later een borreltje, avondeten en om 8 uur 's avonds als alles aan kant is, naar bed, behalve degene die wacht heeft . De dubbele fok trekt uitstekend, maar het gebrek aan zijdelingse weerstand is merkbaar door het ritmisch slingeren, soms hevig, gedurende enkele minuten, waarna het, mits de stuurman de helmstok maar loslaat, vanzelf ophoudt. Het gereefde trysail, dat zo strak mogelijk naar achteren doorgezet wordt, brengt hierin aanmerkelijke verbetering. De dubbel uitgeboomde fok nodigt tot automatische besturing - wij hebben het echter niet geprobeerd. Ten slotte zijn wij als drie mannelijke bemanningsleden verantwoordelijk voor, welgeteld, 11 kinderen. Er mag geen risico genomen worden en er moet altijd iemand aan dek zijn. Laat hem sturen. Wij zijn met zijn vieren: van 8 uur 's avonds tot 8 uur 's ochtend betekent dat elk 3 uur en voor ieder gegarandeerd 9 uur slaap. En om in deze streken 's nachts 3 uur aan het roer te zitten is een feest. Intussen valt de temperatuur 's nachts nog niet mee en tot en met de 15e breedtegraad zijn wij blij met een trui en een lange broek. Is dit nu de hoogergeroemde passaat? Windkracht 1-2, soms 3, niet meer dan 80-90 mijl per dag, een gezapig gangetje en als dat zo doorgaat een langzame passage en zullen wij zeker eindigen met het scheepsbeschuit en de noodrantsoenen van Verkade.

## Goed drinkwater uit zeewater

Het dialyseren neemt veel van onze aandacht in beslag. Het is telkens weer een wonder 10 1 zeewater in volmaakt goed drinkwater om te toveren. Het smaakt wat flauw, als gedestilleerd water, maar het lest de dorst en is zonder enige twijfel kiemvrijer dan het in Las Palmas geladen drinkwater. De grafieken verlopen constant, het zoutgehalte wordt bepaald met de weerstandmeter, die echter in het zonlicht en met het slingeren niet altijd even makkelijk is af te lezen. Wij hebben op deze manier geen gebrek aan water. Wij kunnen zelfs de kleren wassen, een ongekende luxe op een dergelijke tocht.

Het is merkwaardig dat men op zo'n klein schip, mits goed georganiseerd, tijd en ruimte heeft voor een dergelijk experiment. Van elke "batch" drinkwater die wij maken, wordt een nauwkeurige grafiek gemaakt en een monster in een, van speciaal glas vervaardigde, ampul ingesmolten, om bij thuiskomst te worden onderzocht. Behalve positie, temperatuur van buitenlucht en zeewater, wordt van iedere hoeveelheid tijdens het dialyseren om de 15 minuten het totaal aan zoutgehalte bepaald, alsook voltage en ampèrage van het gehele pakket en de voltages van de groepen van 5 cellen. Het "proefstomen" in de haven van Las Palmas werpt zijn vruchten af, want wij hebben al een aardige taakverdeling gemaakt en krijgen spoedig routine om, ondanks het soms hevige ritmische slingeren, toch de nodige nauwkeurigheid in acht te nemen. Gelukkig hebben wij voor ons vertrek uit Las Palmas een Bunsen brander kunnen bemachtigen, daar het haast niet mogelijk bleek boven de vlam van het butagasstel een glazen ampul dicht te smelten.

Het weer werkt mee. Overdag vrijwel voortdurend zon, 's ochtends vroeg en 's avonds laat tijdelijk wat cumulus bewolking, 's nachts volle maan, die langzaam afneemt.

De navigatie door middel van het zonbestek is voor de schipper een openbaring. 's Ochtends en 's middags een hoogtelijn en om 12 uur de middagbreedte. Tezamen vormen deze, na corrigeren voor verzeiling, een driehoek. Na aanvankelijke strubbelingen, beginnen de atlanten als vanzelf op de juiste plaats open te vallen en worden de driehoekjes kleiner en kleiner, soms te mooi om waar te zijn. Fascinerend en het is achteraf spijtig dat men er pas zo laat mee begonnen is. Met de HO 214 eigenlijk kinderlijk eenvoudig. Zeezeilers, laat u niet door onnodig gecompliceerd geschreven boekjes afschrikken, gaat zelf de sextant ter hand nemen. Ik wens u toe dat gij even fortuinlijk zijt als ik, om u door een ervaren stuurman te laten voorlichten en van hem de kleine kneepjes te leren en in rust te kunnen oefenen. Het verhoogt het genoegen en bevordert de veiligheid.

De dag duurt op deze breedte maar 12 uur en vliegt om. Wij hebben amper de tijd om te luieren, toch wordt er gelezen en veel gepraat. Wij kennen elkaar lang genoeg om elkaars eigenaardigheden te eerbiedigen, maar niet goed genoeg om niet uitvoerig over alles en nog wat van gedachten te kunnen wisselen.

Dierlijk leven is er weinig. Een kleine haai zwemt enige uren met ons mee en wordt met rust gelaten. Tot na vijf dagen op zee, wanneer de schipper 's ochtends aan dek komt, hem de eerste vliegende vis getoond wordt, waarmede zijn reeds lang gekoesterde wens éénmaal in zijn leven een vliegende vis aan dek van zijn eigen schip te vinden, in vervulling gaat. Dit wordt 's avonds met speciaal daarvoor meegenomen champagne gevierd. Vanaf dit tijdstip blijven wij deze sierlijke vissen, meestal in groepjes, soms in hele scholen tegelijk, geregeld zien; een boeiend schouwspel.

Overdag wordt de temperatuur nu behaaglijk, wij kunnen hoe langer hoe meer kleren uitlaten. 's Nachts echter - en dit blijft tot de 15e breedtegraad - zijn truien nog welkom. De fokken trekken statig en constant, voor schavielen hoeven wij niet bang te zijn. De per 24 uur afgelegde afstand begint gaandeweg toe te nemen, 110 - 120 mijl, en later zal blijken dat wij zelfs 11 dagen 130 mijl of meer hebben afgelegd. Niet slecht voor 8,40 meter waterlijn. Het record van 150 mijl is geflatteerd, omdat juist die dag de klok 1 uur werd teruggezet.

Wij hebben niet alleen de tijd, maar zetten ook de tijd naar onze hand. Bij Greenwichtijd krijgen wij een hele rare dagindeling, en ook indien wij de officiële zonetijd zouden aanhouden, gaat de zon erg vroeg op en erg vroeg onder, zodat wij na onderling overleg zowat anderhalf uur later dan zonetijd aanhouden, waardoor de zonsondergang om halfacht 's avonds valt en wij nog gezellig bij daglicht kunnen eten en het kopje koffie in de schemer gebruiken.

## Walvis

De pogingen om vis te vangen worden niet met succes bekroond. Enkele blinkertjes verdwijnen doordat de vislijn breekt en niemand doet eigenlijk serieuze pogingen. In ons hart zijn wij, geloof ik, allemaal bang dat wij een vis zullen vangen en dat we hem van de haak moeten halen. Zodra we zo'n 200 mijl uit de kust van Afrika zijn, houdt het vogelleven praktisch op, behalve een enkele stormvogel, die eenzaam in de buurt van het schip rondvliegt en ons praktisch de gehele overtocht vergezelt. 'n Zeldzame verschijning was de "White Tailed Tropical Bird", een merkwaardig stompe witte vogel met een uiterst dun staartje, die enige rondjes om ons heendraait om dan weer koers te zetten naar andere oorden. Bruinvissen en spelende scholen dolfijntjes houden ons af en toe gezelschap, meestal in de late avond of 's nachts bij maanlicht. Wij zijn het er allen over eens dat er betrekkelijk weinig leven op en in deze oceaan is, tot ik op een middag vriend Jan met opengesperde ogen naar stuurboord zie kijken: een walvis, rustig aan de oppervlakte dobberend, af en toe een waterige pluim uit ademend. Kennelijk slapend, wordt hij op een afstand van nog geen 30 meter gepasseerd. De voorzichtigheid wint het van onze nieuwsgierigheid want hij/zij zou eens kunnen schrikken bij het plotseling ontwaken. Wij laten dit monster rustig slapen. Naarmate wij vorderen neemt de passaat, hoewel wisselend van sterkte, in het algemeen in kracht toe. Buiige perioden, die veel regen en tijdelijke toename van de wind brengen, wisselen met stralende zon af. Het oliegoed kan niet gemist worden. De achterop lopende golven worden hoger. Wij schatten deze hoogte op 3 à 4 meter en soms lijkt het alsof wij sleetje rijden. Het water is diepblauw van kleur en zo helder dat wij geregeld de "spinner" van de log, 30 meter achter ons, in het water kunnen zien. De kruisjes op de kaart, die onze dagelijkse positie aanduiden, naderen gaandeweg de overkant. Volgens het boekje zouden wij langzamerhand onder de invloed moeten komen van de Noord-equatoriale stroom. Tot dusverre hebben wij echter van stroom nog bijzonder weinig gemerkt en kloppen astro-bestek en de dagelijkse getallen van de log zeer redelijk. In plaats van om de noord worden we om de zuid gezet, eerst 15 en de volgende 24 uur meer dan 20 mijl. Overeenkomstig wordt koers gewijzigd en met de richtingzoeker lopen we het vliegbaken van Barbados precies op de kop. Het eerste vuur wordt om 4 uur 's ochtends gezien en als in de vroege schemering de schipper aan het roer zit, hoort hij het puf-puf van het dieseltje van het eerste vissersbootje. Later volgen er meer. De kust doemt op het juiste tijdstip en de juiste

plaats op, dan de eerste heuvels, de eerste cocospalmen, het fortje op Needham Point en om 10 uur 's ochtends in de stralende zon bij diepblauw water, anker het gezelschap, na 26 dagen op zee te zijn geweest, op de rede van Bridgetown, zeer tevreden. Jammer dat het voorbij is: hier zijn weer grote gebouwen, af- en aanrijdende auto's en veel mensen.

Post halen, telegrammen verzenden maar vooral kaarten sturen en telefoneren. Iedereen heeft het druk en de schipper voelt zich een beetje terneergeslagen. Het goede leven is voorbij en de zegeningen van de beschaving stormen weer op ons af. We blijven op de rede liggen in plaats van af te meren langs de kade, het bloedhete haventje "The Careenage". We verkennen het eiland per gehuurde taxi, die in een ware toeristenstijl bij alle hotels aanlegt. Kennelijk moet de normale toerist ten minste ieder uur iets gebruiken. We bewonderen de schone kusten, de branding aan de loefzijde van het eiland, beschouwen de vergane glorie van het landhuis op Farley Hill (admiraalsalarissen waren kennelijk in die tijd hoger) en we zijn aan het einde van de dag wat ziek van al dat suikerriet.

Wat nu? Door naar Trinidad via het beroemde Tobago of naar Curaçao, waar de Nederlandse vlag waait en waar we vrienden hebben? Wij kiezen het laatste; 's ochtends boodschappen doen "in de stad", water en olie laden. We dwalen op het grootzeil nog een beetje langs de westkust, zo dichtbij als we maar durven en bekijken de luxueuze lustoorden van de Amerikaanse toerist aan het strand. Dan 's middags 4 uur koers west, de beide fokken bij en het grootzeil weg, wederom plat voor de wind. Spoedig zakt de kust van dit gezegende eiland achter ons weg. Eenmaal onder de bescherming van het eiland uit, begint de passaat flink door te zetten en het wordt een vrij wilde rit naar de Grenadines. Het eiland St. Vincent trekt ons niet erg. Kingston zal ongetwijfeld wel een aardig stadje zijn, maar we willen wat anders en prikken een willekeurig klein eilandje op de kaart met een mooie beschermde baai en lopen dit in de vroege ochtend aan. De branding aan de oostzijde van het eiland is om te rillen, maar aan lijszijde is alles rustig. Over de horizon een aantal zeilen van kleine vissersbootjes die, kruisend tegen de wind op, koersen naar dezelfde bestemming: Admiralty Bay, Bequia. Een ware wedstrijd. Dit is het dan wel! Het klassieke diepblauwe water, cocospalmen aan het helder witte strand, veel bebossing, kleine huisjes met een enkel kerkje, een werf waar de locale zeilschoeners gerepareerd worden. Amy, de wasvrouw, die haar diensten komt aanbieden. Kaleidoscopische beelden, contrastrijk door het Zweedse opleidingschip, waar wij door de commandant voor de lunch uitgenodigd worden, "piped aboard", bediend door hofmeesters en uren gezellig blijven plakken. 's Avonds weer in ons kuipje, genietend van de rust, kijkend naar het jagen van de fregatvogels of het vissen met een werpnet. Stuk voor stuk plaatjes om nooit te vergeten. Een gevoel van vrede daalt over ons neer, en we drinken het in. Voorwaar, dit is een van die baaien waar het gemakkelijk is om binnen te vallen, maar bijzonder moeilijk om weer weg te varen. Hier zouden we een volgende keer moeten beginnen, maar ik ben bang dat we dan niet ver zouden komen. Het zou niet gek zijn om hier eens een tijdje voor de dokter waar te nemen, hoewel we dan, gezien de kinderschaar aan de wal, onze kennis van de verloskunde wel zouden moeten oppoetsen.

## Naar Curaçao

We moeten weg en het vertrek wordt vergemakkelijkt door het buiige weer, dat al dit schoons en verlokkends aan ons oog onttrekt. Eerst de kleine, enige uren later de grote fokken bij en het leven op zee herneemt spoedig zijn oude routine. Nog 400 mijl naar Curaçao, dat vinden we nu niet ver meer en het wordt wederom een schone tocht. Wassende maan, nu 's nachts werkelijk lekker warm weer, zodat truien opgeborgen kunnen blijven. Overdag wordt het benedendeks wat warm, aan dek echter is het dank zij de wind een heerlijke temperatuur. We worden bruiner en bruiner en we zijn tevreden. Merkwaardig weinig scheepvaart. Een enkele tanker en verder niets. We naderen Bonaire, passeren dit 's nachts; in de vroege ochtend even twijfel over het licht op Klein Curaçao, hetgeen blijkbaar veranderd is en dan doemen de heuvels van Curaçao in de ochtendschemer op, bepaaldelijk minder begroeid dan de eilanden waar we vandaan komen.

We zoeken vlijtig in de "Pilot" naar gegevens die ons iets kunnen vertellen wanneer en hoe men de beroemde pontonbrug kan laten openen. De daarin beschreven signaalmast is niet te identificeren en de seinen op het Fort Nassau zullen toch wel kennelijk niet voor ons bedoeld zijn. We meren ten slotte, op aanwijzingen van een toeschouwer, vlak voor de brug, waarna douane, politie en immigratie-autoriteiten aan boord komen, de brug voor ons opendraait en we definitief afmeren langs de kade in de St. Anna baai.

Drukte van het vertrek van mijn beide vrienden die naar huis moeten, aftuigen van het schip en regelen van transport daarvan naar Nederland, bezichtiging van Willemstad en het eiland, de gastrije ontvangst door vrienden, het zal niemand, buiten onszelf, interesseren. Het was een tocht die ons diepe bevrediging heeft geschonken. Wij hebben geen grote avonturen beleefd, maar wij hebben geproefd van de wijde stiltes, de rust en elkaars gezelschap. Behoudens enkele onbetekenende kleinigheden hebben schip en tuigage zich prima gehouden. Het was een gemakkelijke reis.

Wat het dialyse-apparaat- betreft zijn wij bijzonder tevreden. Het noteren van de cijfers, het nemen van watermonsters en het maken van de grafieken was veel werk. Het uitwerken van de grafieken en het titreren van de watermonsters zal thuis moeten geschieden. De toepassing van elektrolyse op kleine schepen is nieuw - er zit misschien toekomst in. Voor een experimenteel apparaat heeft het onze wonderwel gewerkt. Alles bijeen hebben wij 320 liter drinkwater gemaakt, ten koste van ongeveer 30 liter dieselolie. Dit betekent drie liter drinkwater per man per dag. Er was dus ruimschoots voldoende om, indien dit nodig was geweest, in onze eigen behoefte te voorzien. Over dit aspect van onze tocht hoop ik echter elders een wat gedetailleerder en exacter verslag te geven.

Dr. W. Noordenbos

\*) T.N.O. Nieuws, 145; 1958; 154. Dr. E. Wegelin Elektrodialytische demineralisatie.



# Onderlinge wedstrijd VKSJ-leden als voorbeeld 'coronaproof' evenement

Wat evenementen betreft is het een mager jaar voor de VKSJ. Na de nieuwjaarsreceptie op het schip Pollux in Amsterdam en de jaarvergadering bij Watersportvereniging Aalsmeer moest bijna het volledige programma worden afgelast vanwege het ingestelde verbod op evenementen in verband met de Coronacrisis. Nadat evenementen weer werden toegestaan werd een wedstrijdweekeinde in Stavoren ingelast. Echter, na de stijging van het aantal Coronagevallen in de zomermaanden en de alarmerende persconferentie van premier Rutte besloot het VKSJ-bestuur geen verantwoording voor evenementen te kunnen dragen. De leden waren echter vrij om zelf iets te organiseren. Zo kon het Stavoren-weekeinde toch doorgaan, zij het niet als VKSJ-evenement, maar als onderlinge wedstrijd van een aantal VKSJ-leden.

Op vrijdagavond 13 augustus kwamen de schepen bijeen in de haven van Stavoren. Er waren ligplaatsen gereserveerd aan de chartersteiger in de voormalige spoorhaven. Die steiger is een aantal meters breed, zodat het goed mogelijk was om op veilige afstand in elkaars gezelschap te verkeren.

De wedstrijd op zaterdag was gepland tussen de dichtstbijzijnde groene boeien voor de haveningang bij de nieuwe sluis en de meest zuidelijke boei van het vaarwater langs de Friese kust. Bij deze onderlinge wedstrijd was geen betrokkenheid van de VKSJ-wedstrijdcommissie en ontbrak ook een startschip. De leden startten op eigen gelegenheid op GPS-tijd (12.00 uur) en noteerden zelf bij de finish hun gezeilde tijd. Via de marifoon werd onderling contact gehouden over het aantal te zeilen banen.

De wind was helaas minimaal en een windschifting na de start maakte het eerste rak, als kruisrak gepland, bezeild, wat het verloop van de wedstrijd minder spannend maakte. Over de eerste baan werd een gemiddelde gezeilde tijd van ruim drie uur geboekt. Gezien het programma voor de rest van de dag werd de wedstrijd daarmee besloten.

Bij terugkeer in de haven werden de deelnemers opgewacht door het lid Cor Jansen. Cor Jansen werd in 1998 lid van de VKSJ. Voor de restauratie van zijn schip Radboud, een aangepaste 'Englyn' van Thomas Harrison Butler uit 1935, verwierf hij in 2006 de restauratieprijs van de VKSJ. Gezien zijn leeftijd en gezondheid heeft Cor de Radboud recent verkocht en kwam hij naar Stavoren om iedereen te groeten. We zullen hem zeker nog wel eens tegenkomen, want hij blijft aan als donateur. Fred de Jong, van de Regina, deed niet mee aan het zeilevenement maar bracht Cor met een auto vol hapjes en drankjes van Monnickendam naar Stavoren.

Het evenement werd afgesloten met een barbecue. De moeder van een van de deelnemer Guido Visch woont in Stavoren aan de IJsselmeerdijk. De BBQ-hapjes konden in haar tuin worden opgehaald, waarna deze op de dijk, met voldoende ruimte voor iedereen, genuttigd werden. Zo bleek het toch mogelijk om een 'coronaproof' evenement te houden.  
TjB.



Lijnenplan Lucipara.

## De uitslag van de wedstrijd was als volgt:

1. Carmagnole (Guido Visch)
2. Modalimar (Jan Bernard)
3. Blue Bird (Freek Kraak)
4. Stormmeeuw (Bas Hoffmann)
5. Erik de Rode (Hielke Jousma)
6. LOT/Johanna Hendrika (Tjeerd Boersma)
7. Tadaima (Leonard Blussé)
8. Aquarius (Richard Mastenbroek)
9. Fladderak (Wim Groot)



De deelnemers aan de onderlinge wedstrijd voor de wal in Stavoren.



Carmagnole (links) en Stormmeeuw.



V.l.n.r. Erik de Rode, Aquarius en Fladderak.



LOT / Johanna Hendrika.



Erik de Rode.



Tadaima



V.l.n.r. Tadaima, Modalimar en Aquarius.



Cor Jansen serveerde hapjes en drankjes in Stavoren. Zijn zeilcarrière zit erop. Hij verkocht zijn schip Radboud, maar blijft aan als donateur.



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

Algeraburen 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



## Halfmodel als ode aan scherenkruiser Gazell

Op 20 november 2017, was het zover: mijn scherenkruiser Gazell zou vertrekken naar Livorno. De Italiaanse v.d. Wetering kwam bij Jachthaven Kempers in Kudelstaart voorrijden om Gazell op te laden. Ze zou gaan zoals ze in 2003 gekomen was. Toen met een grote lange dieplader van de Zweedse firma Torgensen, de Zweedse Van de Wetering.



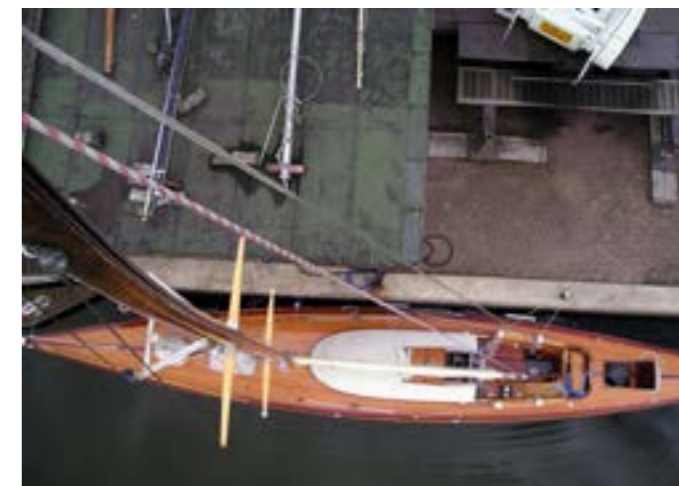
Met een aantal oude en trouwe vrienden hebben we haar uitgezwaaid. Ik mag bekennen, ik had de tranen in mijn ogen. Maar ja, het ging niet meer. Gazell vroeg zorg die ik niet meer kon geven. Tot 2010, in Numansdorp, deed ik het alleen, op de werf van Waldi Widmer. Nadien ben ik voor de winterstalling bij Bart Kraan in Leimuiden beland, nadat ze eerst een winter onder haar tent bij Kempers in het ijs had overwinterd. Daar kon ze wel tegen, minder was dat de dektent een aanslag is op de dekranden! Na deze winter werden bij Bart Kraan in de loods romp dek en mast geschuurd en gelakt en het onderwaterschip gereinigd en geschuurd, in primer en in de Seaqueen antifouling gezet. Al bij al een hele klus, maar doenlijk met de hulp van Govert Munter! Zonder de hulp van Govert zou ik Gazell niet nog 7 jaar hebben kunnen varen! Govert heeft tot en met 2017 geholpen met

het weer vaarklaar maken van Gazell. In het voorjaar van 2017 is Gazell nog bij Van Dam geweest voor het refurbishen van het dek. Dat zag er toen weer uit als nieuw! Gazell maakte de Westeinder een kleine plas. Daar zeilend kwam ik vaak Dick en Jeanette ten Cate tegen met hun Groene Galije, een mooie Boemerang van Kroes! Ook allemaal geschiedenis...het standaard commentaar was dan: 'Wilt u niet zo hard varen!' De laatste wedstrijden die we hebben gevaren, met Dick als schipper, waren met Pinksteren. Daarna kon Gazell nog acte de presence geven bij de 'Rank en Slank' bij het Fort in Kudelstaart, georganiseerd door Jaap v.d. Weijden. Een heel geslaagd evenement



met allemaal 5,5 meters en ander smal spul, met de kont aan de kant en het anker vooruit. Een prachtig gezicht! Dick had mij beloofd een halfmodel van Gazell op schaal 1 op 10 te bouwen. Dat kan hij gewoon! Op basis van de tekeningen van Tore Holm heeft hij spanten gezaagd. Regelmatige werfberichten uit Aalsmeer hielden mij op de hoogte van de voortgang. Na nog een paar keer kijken en details opmeten stond, nog voor Gazell vertrokken was, het halfmodel in de stellingen. Dat was een troost!

Niet lang daarna kon het model bij mij in de gang worden opgehangen. Een gelegenheid die we met een aantal VKSJ-ers hebben gevierd! Nu loop ik nog dagelijks een groot aantal keren langs deze schoonheid, mij altijd weer gelukkig prijzend haar te hebben mogen varen en verzorgen! Blij met deze mooie herinnering!  
Maarten Lampe



# ‘Radboudje, het Historische Missertje’ \*)

## Het slot van een zeilleven – Cor Jansens schip kreeg nieuwe eigenaar

Je moet nu eenmaal een keer afscheid nemen van je schip. Maar ondanks dat je dat weet valt het niet mee. Ik had gehoopt op nog eenmaal Sail Amsterdam, maar de corona crisis gooide heel veel



De Radboud in zwart wit onder vol tuig.

roet in het eten. Wel kregen alle schepen die ingeschreven hadden nog een troostvlag en een mooie bedankbrief, samen een collectors item.

Het afstand nemen van de Radboud kwam voor mij in een stroomverstelling door hartproblemen op 30 april en 1 mei. Op 1 juni werd het schip verkocht en op 8 juni werd het opgehaald. Bij het weg varen van het schip nog een laatste zetje en ik lag op de rand van de stijger met een poot in het water. Wat er precies gebeurde weet ik niet, maar de nieuwe eigenaars schrokken er van. Zelf moest ik even nadenken hoe ik droog overeind kon komen, maar uiteindelijk lukte dat. Wel moest ik de volgende dag naar de dokter voor een paar pilletjes voor de nervositeit, oxa en nog wat. Ik kreeg er zeven, maar na 2 pillen sliep ik 2 nachten 10 uur achter elkaar en toen was ik er klaar mee.

Grote schepen had ik nooit, maar ik heb meer dan 70 jaar een eigen boot gehad. Ik heb nog wel een Piraatje, maar als ik daar nu nog in zou gaan wordt het gegarandeerd zwemmen. Mijn zeilleven, het is voorbij.

### Laatste vakantie

Verleden jaar had ik nog een fijne vakantie in Friesland en Overijssel. Wel vaak te heet - gevluht uit Workum na het boodschappen doen, terwijl het Jopie Huisman museum op het programma stond. Wel ben ik nog het steegje, een eindje rechts tegenover het marktplein van Workum in gelopen, het steegje Tillefonne. Die naam heeft niets met telefoon te maken, maar is samengesteld uit de Friese woorden voor weiland en bruggetje. We komen hier op een 16de eeuwse kerkepad vanaf de voormalige Zuiderzeedijk naar Workum. Loop je tussen de huizen door dan kom je bij een bruggetje van waar af je een prachtig uitzicht over de weilanden in de richting van de IJsselmeerdijk hebt. Tegenwoordig maakt het pad deel uit van het Zuiderzeepad, een lange afstands wandelroute rond de voormalige Zuiderzee.

In Workum zijn er aan de overkant van It Saol twee supermarkten achter de Grote Kerk. Dus hoefde ik met het zeer warme weer niet ver te lopen met de boodschappen, onder andere 3 grote meloenen die erg lekker waren. Ondanks de hitte vertrok ik naar Sneek en het Fries Scheepvaartmuseum - er staat daar een zeer grote, oude, zware ijsschuit, ongeveer 7 meter lang. Daar heb je echt zwaar paardenijs voor nodig.

Door de brug bij de Sneekerpoort zijn een paar aanlegplaatsen voor minder validen. Toen ik de ‘brêgewipper’ mijn stok liet zien, kon ik daar aanmeren. Jachthaven de Domp heb ik maar links laten liggen. Ik was in 1964 het eerste jacht in hun tweede nieuwe haven. Toen ik er vorig jaar was hoopte ik in ruil voor een mooie historische foto daarvan, van 20 x 30 dus geen lullig 6 x 9 fototje, een nachtje gratis te kunnen liggen. De havenmeester vertrouwde het

echter niet – op mijn foto was er nog een klapbruggetje tussen de oude en de nieuwe haven en dat is er niet meer – in 50 jaar verandert er natuurlijk wel eens wat. Had hij wat aardiger gereageerd, dan had ik thuis wel een 40 x 60 afdruk voor hem gemaakt - ik heb nog steeds een donkere kamer met grote vellen fotopapier. De kantoorjuf schaamde zich een beetje voor zijn optreden.

Zo verliet ik Sneek en voer ik via Woudsend naar Sloten, waar ik achter een klassiek motorjacht uit de jaren ‘30 met veel sloopstimmerwerk in teakhout afmeerde. ‘Nu liggen er twee mooie jachten bij elkaar’, aldus de schipper die mijn landvast aanpakte.



Cor met een eerdere boot, in de jaren ‘60, op een mistige dag in de Oranjesluizen. Let op het houtafval in het water; daar wordt tegenwoordig anders mee om gegaan.



‘Voor als ik de moord steek...’. Cors uitvaart, zoals door hemzelf geschilderd: ‘Dat heb ik op verzoek van mijn dochter gedaan, voor later, voor de kleinzons’. De vlag halfstok, geen roerganger meer, een rode boei aan stuurboord met een kruis uit het Amsterdamse stadswapen, in de buurt van de groene boei aan bakboord de zwaan van Waterland. Zo’n uitvaart is een koude bedoening, daarom een grauwe lucht met sneeuw.

### Ik hou van sensatie

Korte tijd later was ik toeschouwer van een knallende ruzie. Vlak achter elkaar lagen een Duits en een Nederlands motorjacht. De Nederlandse schipper had even losgegooid om aan de overkant water te tanken. Terwijl hij daar nog bezig was, in de weer met de landvasten, vroeg zijn Duitse buurman hem de motor af te zetten vanwege de uitlaatgassen. Op dat moment ontplofte de Nederlandse schipper. Wat volgde was een enorme scheldpartij. De Duitse schipper vluchtte de kajuit in, niet begrijpend waarom



Het Tillefonnepad, een 16de eeuwse kerkepad, dwars door de weilanden en over kleine bruggetjes tussen Workum en de voormalige Zuiderzeedijk (foto: Gouwenaar).

een keurig heer plotseling zo tekeer ging. Ik hou wel van wat sensatie, dus volgde ik het gebeuren, maar zonder de oorzaak van de scheldpartij te begrijpen. Totdat ik de plaatsnaam op de spiegel van het Nederlandse schip zag: ‘PUTTEN’. Op 1 oktober

1944 had hier een aanslag plaats waarbij een Duitse officier omkwam. De volgende dag omsingelden Duitse troepen het dorp. Zeven inwoners, waaronder één vrouw, werden onmiddellijk doodgeschoten, meer dan honderd woningen werden in brand gestoken en 601 mannen werden op transport naar de concentratiekampen gezet – van hen kwamen er slechts 48 terug. Een paar jaar eerder was ik met Gerard, een zeilvriend, ook al eens in Sloten. De ‘brêgewipper’ wilde 2 euro in zijn klompje hebben. Gerard stond met die 2 euro in het gangboord. Ik riep heel hard, Gerard, ruk geven want voor die prijs mag je de hengel houden, waarop de brêgewipper riep aan begin en eind van Sloten staat een kanon en ik wil die gebruiken ook. Wij genoten van zijn reactie – zoiets geeft altijd weer een leuke anekdote.



Cor Jansen als eerste passant in 1964 in de nieuwe jachthaven van De Domp in Sneek, terwijl de was te drogen wordt gehangen.



Uithangbord in Sloten dat naar het bruggeld en de brugwachter verwijst.

### Achterstevoren in de Driewegsluis

Het bleef drukkend warm. Ik kan er niet zo goed meer tegen en bleef een dagje extra in Sloten en deed het rustig aan. Na die rustdag ging ik richting Overijssel. Ik heb nog levendige herinneringen aan de Driewegsluis bij Ossenzijl, waar ik in de jaren '60 ooit achterstevoren in een sluis, die vol gepropt werd met niet zulke grote jachten als tegenwoordig, terecht kwam. Ik heb er nog foto's van, nu historisch erfgoed. De driewegsluis verloor in de jaren '70 zijn functie door de aanleg van de nieuwe Linthorst Homansluis. Het is nu een rijksmonument. Je kan er een mooie wandeling omheen maken. Ik zag zelfs ooievaars – bij ons in Waterland zie je die niet.

Door naar Giethoorn. Bij de supermarkt staat een toiletgebouwtje waar in elk toilet speciaal voor de vele Chinese bezoekers een kaart hangt hoe het te gebruiken: niet op de bril gaan staan en dan mikken, want dat gaat altijd fout.

Van Giethoorn naar Zwartsluis waar ik bij de schilder nog een paar ansichtkaarten met ijschuiten voor de oude haven van Monnickendam kocht – mooie kaarten voor de kerstdagen. In Zwartsluis was er boegspriet lopen. Geprobeerd een aantal jonge



Het kanon in Sloten.

mensen van ongeveer 30 tot 40 jaar ook zo gek te krijgen om mee te doen. Dan zou ik met mijn 83 jaar en mijn stok om te balanceren ook meedoen. Dat zou ik erg leuk gevonden hebben. In 1967 was er in Heeg polstokverspringen. Het kostte een gulden om

ernaar te kijken en dan mocht je ook meedoen. Als Amsterdams binnenstads jongetje wilde ik wel springen en de dochters er van laten genieten als pa te water gaat en dat gebeurde natuurlijk ook, zelfs midden in de vaart en kopje onder. Je mocht tweemaal springen. Ik snel naar de boot voor droge kleren voor de tweede sprong. Er stond een vader zijn zoon te helpen om de stok goed recht te zetten. Wilde hij mij ook even helpen? 'Wil ik wel', was het kort en bondige antwoord van deze Fries. Mijn tweede sprong was 10.69 meter en leverde een artikel in de Sneeker krant op. Kleurrijk werd vermeld hoe ik bij de eerste sprong Amsterdam bij nacht in Heeg zag, maar ik kreeg alle hulde voor de tweede sprong. Van Zwartsluis naar het Ketelmeer en voor anker in het IJsselooog. Dat was een goede beslissing want ik werd moe. De wind draaide echter naar west en trok aan tot windkracht 6 á 7. Toch nog



De Radboud in Sloten, waar vlak voor het schip een knallende ruzie losbarstte.

driemaal geprobeerd naar Lelystad te komen, maar ook driemaal terug naar Schokkerhaven. Het eten raakte op; de havenmeester zag wel dat het niet zo goed ging heeft voor mij met de auto brood en ham gehaald, waar ik erg blij mee was.

De volgende dag heb ik Gerard opgebeld voor hulp. Hzelf kan dat niet meer maar hij kwam dezelfde avond nog met een andere vriend, die al eerder hulp aangeboden had. Maar ik ben niet zo een beller en had zijn telefoonnummer niet bij me.

Ik moest naar huis want ik had twee afspraken, bij de Pacemaker juf en de Cardioloog. De volgende dag lukte het om naar Lelystad te komen en vervolgens naar Monnickendam – met een bakstagwind liepen we tussen de 6,2 en 6,4 knopen.

Ik heb 10 dagen nodig gehad om weer een beetje op kracht te komen, maar ben blij dat ik nog een fijne vakantie heb gehad. En ik hoop dat de nieuwe eigenaars net zoveel plezier aan de Radboud zullen beleven als ik.

Cor Jansen

PS Ik schrijf natuurlijk geen literatuur, maar dat kun je van een Amsterdams binnenstads straatschoffie, die in de oorlogsjaren op de lagere school zat, niet verwachten.

\*) De titel 'Radboud, het historische missertje' verwijst naar een uitspraak van een vroegere voorzitter van de VKSJ, die stalen scheepjes als de Radboud maar niets vond en ze eigenlijk niet in de vereniging vond thuishoren. Dit kwam in 2010 in een artikel in Scherp Gesneden terecht.

# Neptunkryssare S 50

## “Maggan”

auteur: Peter Thomassen

Slot

## Opknappen binnenzijde

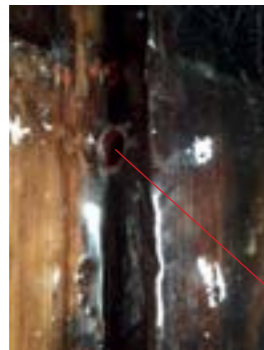


### Algemeen:

De rompplanken zijn gemaakt van ongetapt grenen en het is bijna niet mogelijk dit te schuren met een trilschuurapparaat vanwege de warmteontwikkeling in het vettige hout. De romp aan de binnenzijde was bovendien geconserveerd met erg taai materiaal zoals loodmenie, ijzermenie en lijnolie met terpentijn. Stralen met Olivinezand was eveneens geen optie. Proeven wezen uit dat de af te stralen lagen te taai waren t.o.v. het zachte hout. De enige optie die overbleef was zeer grof schuren (korrel 40) met schuurschijfjes op de flex. (bij grof schuren gaat de ontstane warmte in het schuursel zitten.) De kleinere stroken zijn geschuurd met een afgedraaide steunschijf (80 mm) en op maat geknipte schijfjes. 'Werk dat alleen bij lage buitentemperaturen gedaan kon worden'.

### Werkwijze

- Onderkant dek en grenen dek-spanten en de romppunt t/m 4de wrang schuren en 2 x behandelen met een vochtregulerende grondlak (Sikkens Rubbol Primer Express, kleur mat wit)
- Grof schuren (40) van de kielbalk en spanten om epoxyresten en oude verflagen te verwijderen.
- Afschuinen uiteinden van de wrangen aan de kielbalkzijde om meer ruimte te creëren, zodat de naad tussen rompplanken en kielbalk goed geseald kan worden met epoxy. Ook meer ruimte creëren bij kielbalknaad onder de spanten, bij de nieuw geplaatste spanten is er al rekening mee gehouden.
- Schuren rompplanken met flex (40).
- Wrangen borstelen met koperen borstels op flex (schuren niet mogelijk i.v.m. koperen nagels)
- Tegenplamuren openingen tussen de planken met ingekleurde epoxylijm EP 2000.
- Schuren rompplanken met flex (120).
- Smalle ruimtes incl. spantruimtes schuren met power-vijl (100).
- Behandelen met 1 laag Varipox epoxy injecteerhars.
- Handschuren (120) en een 2de laag Varipox injectie hars aanbrengen.
- De naad tussen kielbalk en romp nogmaals behandelen en zodat deze vullend is afgedicht.



- Bilge grof schuren en naden schoon borstelen.
- Naden en hoeken dicht plamuren met Epoxy lijm/plamuur EP2000.
- 2 x behandelen met Injectiehars.
- 4 x behandelen met Primocon.
- Afwateringen naar bilge opboren naar 12 mm en aan de bovenzijde met een verzinkboor aanboren tot een diameter van ca. 16 mm (2 stuks iedere zijde).
- 4 stuks koperen buisjes van 12mm ca. 20 mm langer dan de wanddikte van de bilge.
- Buisjes aan een zijde trompen tot een diameter van ca. 16 mm.
- Monteren buisjes met kit onder de rand. Zo ver monteren dat er geen opstand ontstaat, zodat een goede afwatering naar de bilge ontstaat.

## Renovatie mast en giek



### Werkwijze

- Demonteren mast- en giekbeslag.
- Afbijten en grof schuren mast en giek (60).



- Ontwerpen met oxaalzuur ( 3 maal) en afwassen.
- Openboren alle schroefgaten en dichten met proppen ( Ø8 mm).
- Schuren mast (120 )
- Impregneren met Variopox injecteer hars om hout te refitten (2 x en tussendoor schuren met 120)
- 6 x aflakken met Epifanes clearlak ( tussendoor schuren met korrel 180 ).
- Ontwerpen en maken nieuw mastbeslag uit 2 mm rvs plaat materiaal. Minimaal afwijkend van het origineel, behalve aangrijppunt rolfook ( niet voorzien in origineel ontwerp) en nieuw lummelbeslag (bestaand is niet origineel).
- Polijsten nieuw beslag.
- Monteren mastbeslag aan de hand van originele tekening (was door de jaren heen diverse malen verplaatst).
- Nieuwe verstaging inmeten.



## Renovatie luiken en klein delen



Refitten gesmede puttings:  
Bovendecks en dek-doorvoer gedeelte afslijpen en vervangen door rvs, schoon geborsteld en 2 x behandeld met spuitzink en opnieuw met rvs bouten en moeren gemonteerd. Buitenzijde afgedopt met doppen uit grenenhout.



### Werkwijze

- Alle luiken kaal maken en zover mogelijk demonteren.
- Schuren en 2 x ontwerpen met oxaalzuur.
- Slechte loszittende plekken eerst verlijmen met epoxy.
- Grof schuren (80) en 2 x behandelen met Variopox injecteer epoxy.
- 6 x aflakken met Epifanes clearlak.
- Nieuw slot en scharnieren en messing geleidingen.
- Nieuwe grootschootsteun uit Europees eiken volgens oude tekeningen (was voorzien van overlooprail die niet origineel voorzien was en de bewegingsruimte in de kuip voor solozeilen beperkt).
- Lieren voorzien van nieuwe rvs ratelpennen en veren en opnieuw polijsten.



## Vlonders en Banken

Bestaande banken en triplex vlonders waren niet origineel en in slechte staat. De nieuwe banken in de kajuit zijn hoger als origineel, om ruimte te maken voor het plaatsen van de accu's. De buitenbanken zijn ook iets anders gepositioneerd. Origineel waren het 2 dwars banken een voor fokkenist en een voor de stuurman. De bank voorin is een belemmering om in de kajuit te komen. De nieuwe hardhouten vlonders en banken zijn gemaakt van Keruing. Zeer hard, duurzaam en betaalbaar hout. Veel gebruikt in openbare gebouwen en terrasvloeren. Wel wat zwaarder dan mahonie en moet goed voorgeboord, geschroefd en verlijmd worden. Keruing is niet te stoom-buigen.



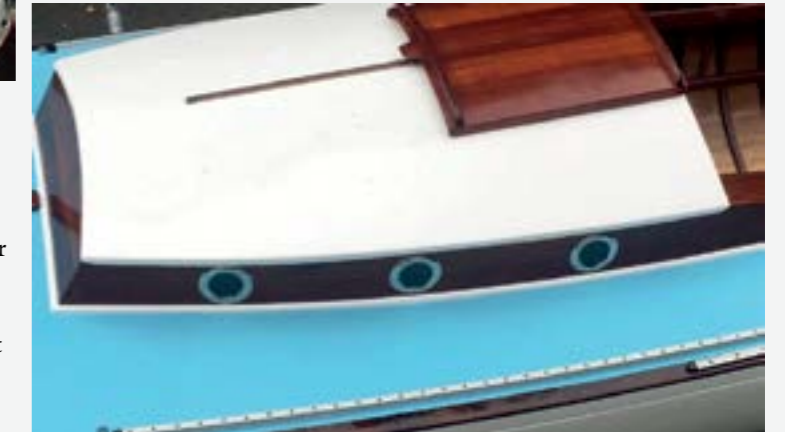
## Opknappen kuip

### Werkwijze

- Demonderen alle opbouwonderdelen.
- Afbranden oude laklagen.
- Opboren alle schroefgaten en dichtpluggen (8 mm).
- Grof schuren (60) kuiprand en kuipschot.
- Panelen in kajuitschot opnieuw verlijmen met epoxy.
- Stoom-buigen en monteren nieuwe mahonie draaglat banken.
- Plaatsen nieuwe grootschootsteun, deze is met 4 ingegoten draadstangen van M10 stevig bevestigd aan de kielbalk. De kielbalk was verzwakt door de inwatering vanuit de roerkoning. Er zijn nog 4 extra injectieboringen in de kielbalk gemaakt tussen roerkoning en grootschootsteun om de kielbalk te vullen met epoxy en daarmee te refitten.



## Opknappen kajuit



### Werkwijze

- Demonderen alle beslag inclusief ramen.
- Grof en vlak schuren (40).
- Sponning patrijspoorten opnieuw verdiept uitfrezen (voor 4mm hardglas i.p.v. 3mm plexiglas).
- Lijsten patrijspoorten opnieuw polijsten.
- Kajuitopbouw 1 x behandelen met Injecteerhars en 1x met impregneerhars.
- Blank hout nog 4 maal lakken met 1 component jachtlak.
- Roof: blanke stukken 2 x met injectiehars behandelen en schuren (120).
- 2 x behandelen met Perfection Undercoat.
- 2 x aflakken met Prefection.

## Opknappen dek

### Werkwijze

- Demonderen alle beslag.
- Pluggen alle gaten.
- Grof en vlak schuren (40) complete dek.
- Behandelen met 2 lagen Injectie hars.
- Schuren (80).
- Afplakken mahonie stroken en sluitlijst.
- Behandelen met 1 laag Interprotect (International).
- Vlakplamuren dek met epoxyplamuur (Interfill 833 International).
- Schuren (80).
- Naplamuren met fijn-plamuur P 2000 Romar Voss.
- Behandelen met 2 lagen Interprotect (International).
- Waterproof schuren (180).
- Opbrengen tussenlaag Perfection Undercoat (International) (2x)
- Aflakken met Interdeck Antislip (kl.923) International (2x)
- Lijsten behandelen met impregneerhars (2x) en 4 x aflakken met 1 component blanke lak.



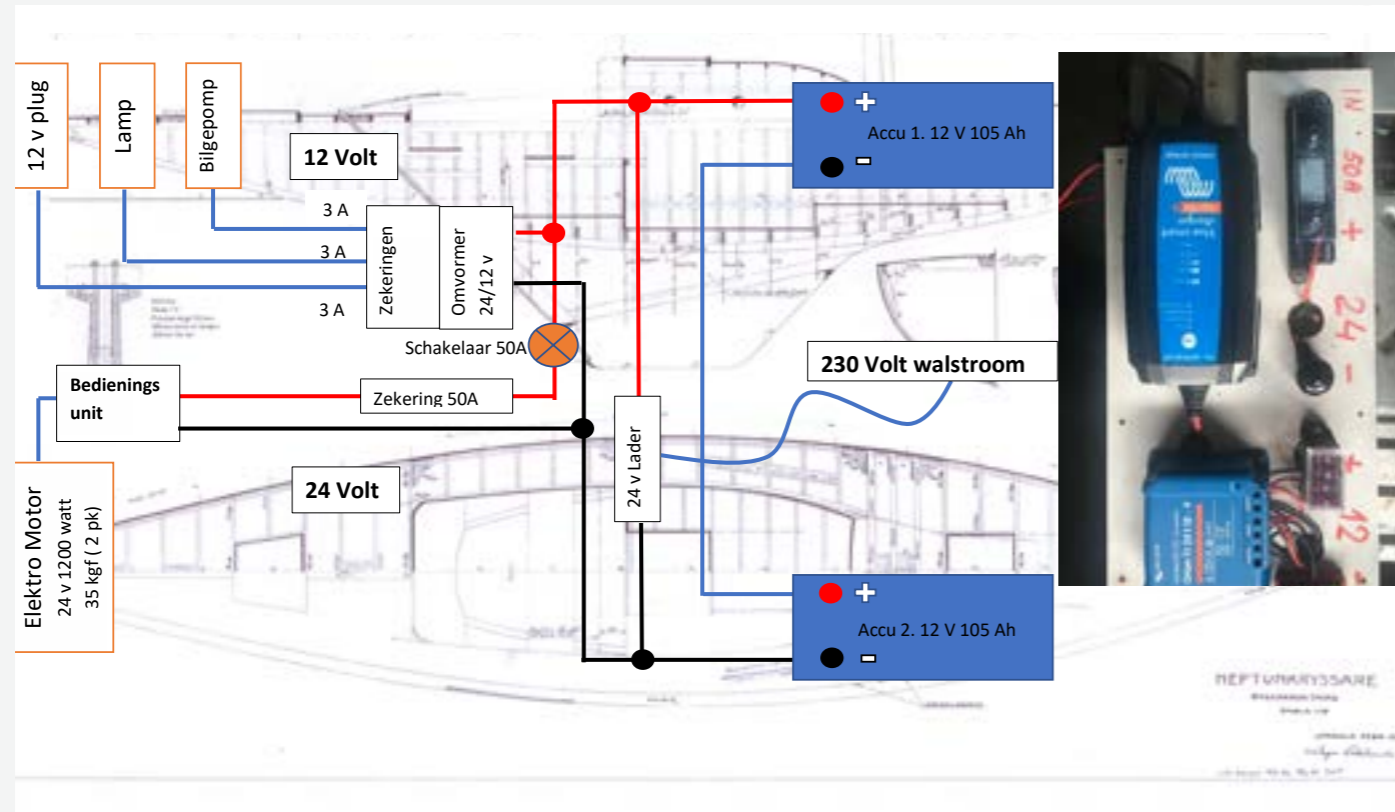
## Verplaatsen rolfokmechanisme onderdeks

Aanpassen rolfokbeslag om dit onderdeks in te bouwen zodat dit aan het zicht onttrokken wordt. Boten uit die tijd hadden geen rolfok.

- Maken gelagerde dek doorvoer (Teflon kraaglager 16/21).
- Uitfrezen dek ter plaatse van de inbouwpositie rolfok.
- Vergroten rol van de rolfok, omdat door de extra lager constructie meer weerstand ontstaat (koppelvergroting door grotere rol diameter).
- Uitlijnen en inbouwen nieuwe voetconstructie (ingieten 2 M10 draadstangen).
- Tijdelijk monteren nieuwe rolfok constructie.
- Uitrichten lagerbuis in dek en onderzijde vastschroeven met flensplaat en afkitten.
- Vanuit de bovenzijde van het dek lager constructie vast gieten met epoxy.
- Na inbouwen de telescopische buis definitief op uitgemeten positie boren en vastschroeven aan rolfok-as.



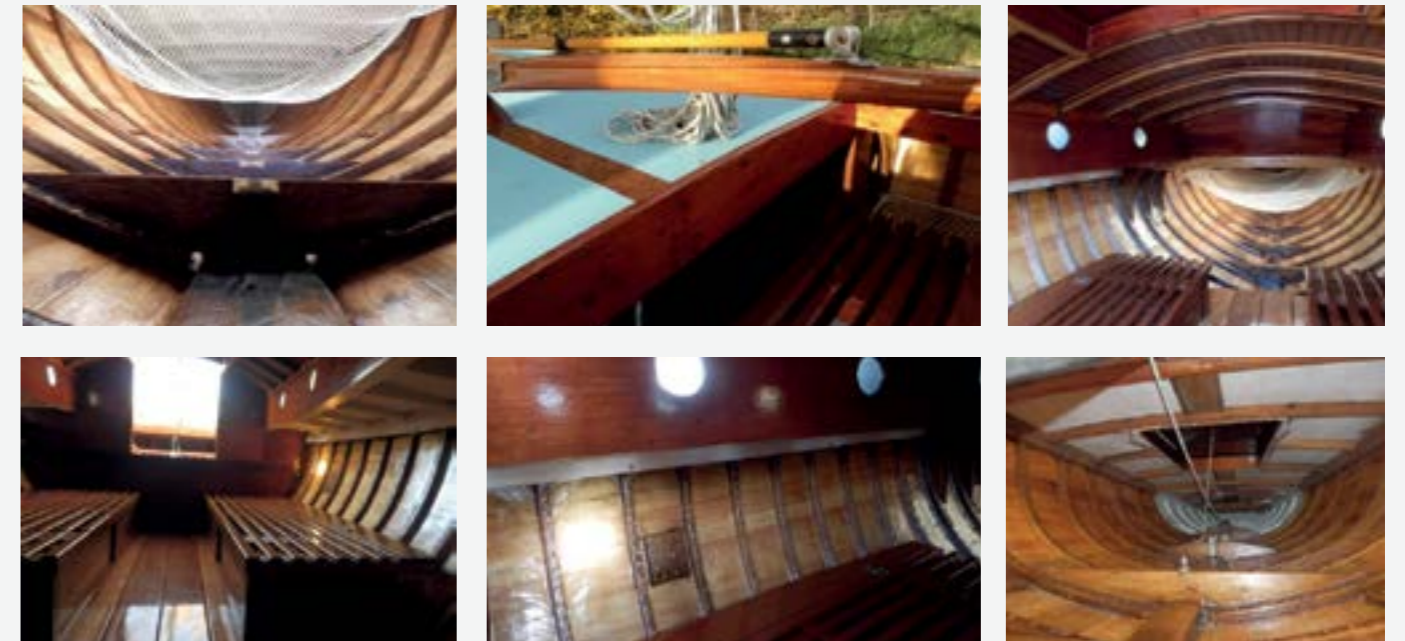
## Elektroschema



De boot is uitgevoerd met een elektrische buitenboordmotor met een stuwkracht van 35 Kgf. (ca. 2 pk) met een totale vaarduur van 1 á 2 uur. De twee 12 volts accu's zijn in serie gezet (24V) en midscheeps onder de banken links en rechts geplaatst.

## Inbouw elektro motor

De motor, een Talamex TM86 24V, is gedemonteerd. Het bedieningsdeel is verwijderd en de overgebleven e-motor met schroef is vervolgens onder de boot bevestigd. De stang tussen de motor en bedieningsunit is op ca. 0,5 meter boven de motor voorzichtig met een snijijzer doorgesneden, zonder de bedrading te beschadigen. De bedrading is van de bediening losgekoppeld. Aan de overgebleven reststuk van de motorstang is een ronde beugel gelast die precies over het motorhuis past. Onder de romp, op de plek waar de motor zou komen te hangen, is een eiken blok, met 2 overmaatse doorvoergaten voor de bevestiging van de motor, geschroefd en verlijmd om een horizontaal vlak te creëren. Dit zelfde is ook aan de binnenzijde gedaan, maar dan omgekeerd. Zo is de rompdoofer niet alleen verstevigd, maar is er een parallelvlak gecreëerd tussen de buiten en binnenzijde. Stelringen bepalen de vrije ruimte tussen romp van de boot en de motor. De 2 ophang-doorvoer-stangen zijn over het doorvoergedeelte van de romp opgeruwd door er elke ca. 2 cm een groef in te snijden. Nadat de motor ingeschoven en uitgelijnd is en van onderuit af gekit is zijn de overmaatse gaten van binnenuit met epoxyhars afgevuld en daarmee is de motor vast met de romp verbonden. Als extra borging zijn er aan de binnenzijde 2 RVS stelringen bevestigd. De verlengde motorbekabeling wordt via een op de stang passende flexibele slang tot aan de bedieningsunit geleid. De elektronische bediening en de LED vaar-duur-indicatie zijn in een apart bedieningskastje geplaatst met voldoende ventilatie om de warmte af te voeren. Als bedieningsknop gebruiken we een knop van een gasfornuis ( Pelgrim ) die precies past op de bedieningsunit.





## Gebruikte producten

- EP 2000 Romar Voss ([www.romar-voss.nl](http://www.romar-voss.nl)). Een vullende constructieve lijm/plamuur op epoxy basis. Vergelijkbaar met Epoxy met micro balloons ( West). De EP 2000 is taai-hard en makkelijker te verwerken, dus alleen component A en B en niet op dikte maken met micro balloons. Het product is gemakkelijk in te kleuren met pigment (aanrader).
- Varipox injectiehars van de IJssel ([www.de-ijssel-coatings.nl](http://www.de-ijssel-coatings.nl)). Deze injectiehars is op basis van epoxy en geeft een zeer diepe penetratie in hout, deze gaat zo diep dat op slechte plekken een totale opzuiging plaats vindt en dus minimaal 2 maal aangebracht moet worden. Te gebruiken zowel onder als boven de waterlijn. Versterkt ( slecht) hout enorm ( aanrader).
- Varipox impregneer hars van de IJssel ([www.de-ijssel-coatings.nl](http://www.de-ijssel-coatings.nl)). Als vullende tussenlaag tussen de injectie hars en de aflaklagen. Wij gebruikten deze alleen op de blanke kleinere delen aan de buitenzijde van de boot (lastig te verwerken voor een amateur in een niet geconditioneerde ruimte). Zeer gevoelig voor temperatuurschommelingen en vette vingers ondanks gebruik handschoenen. Zeer korte verwerkingstijd. Erg stroperig en slecht uit te strijken en drijft lang na, met alle risico's van dien. Reageert ook snel op vreemde materialen. Zo kwam de kwast in aanraking met nog niet definitief uitgeharde constructielijm. De hele pot lak hardde binnen 20 seconden uit.
- Primocon onderwaterprimer van International ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)). Eén component primer voor onderwater en makkelijk over oude, onbekende laklagen te gebruiken (aanrader).
- Interprotect 2-component primer van International ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)). Goed te verwerken en gebruikt voor het gehele schip (Erg harde laag voor op zacht hout; ik vind dit te hard voor onderwater, Primocon is een beter alternatief).
- Rubbol Primer Express, een vochtregulerende primer ([www.sikkens.nl](http://www.sikkens.nl)). Gebruikt binnenin wit gedeelte (prima, alleen goed ventileren tijdens opbrengen).
- Interfill 833 International ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)). Plamuur voor dek en romp van International voor de grotere vullingen (aanrader, goed te verwerken, maar duur).
- P 2000 Romar Voss voor het fijn plamuren romp en dek ([www.romar-voss.nl](http://www.romar-voss.nl)), vooral voor naplamuren, zeer smeugig en goed verwerkbaar en zeer prijsgunstig (aanrader).
- Perfection PU tussenlak tussen primer en aflak romp boven water en roof ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)), goed te rollen, alleen het advies van de fabrikant niet opvolgen om met rollers te werken voor 2-componenten lak. Dat geeft zeer slecht resultaat. Advies: gebruik de goedkoopste schuimrollers en wissel die vaak genoeg uit als de roller zacht wordt. Met 2 personen werken is het makkelijkst. Eén brengt de lak op en de ander rolt na. Perfect resultaat, benaderd spuitwerk (aanrader).
- Perfection PU aflak ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)) voor romp (wit) boven water en roof. (aanrader, advies: zie tussenlak).
- Interdeck ([www.yachtpaint.com](http://www.yachtpaint.com)). Antislip laag voor dek. (aanrader, gemakkelijk 1-componet product).

**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

**FyDoe Scheepstimmerwerk**  
 Kon. Julianalaan 7,  
 1774 AX Slootdorp,  
 T/F 0227 581844  
 Mobiel 0651 272085  
 info@leospar.nl  
 www.leospar.nl

**Leospar® Masten en Rondhouten**  
**Blokken**  
 Licht en Probleemloos zeilen



# Record opkomst bij VKSJ-sluitingsweekeinde

Het sluitingsweekeinde van de VKSJ in Hoorn was een bijzondere gebeurtenis. Het was na de Corona-uitbraak het eerste evenement op het water – alle andere evenementen waren afgelast. Ook het aantal deelnemers was bijzonder; er hadden zich 27 jachten ingeschreven, tien meer dan bij de ook al goed bezochte seizoensluiting vorig jaar. En na een lange periode met weinig tot geen wind tijdens door de VKSJ georganiseerde wedstrijden zeilden we nu met een stevige Beaufort 4 á 5 ZW. Voor enkelen was dat wel wat teveel van het goede en niet iedereen zeilde de race uit.

Het was eigenlijk de bedoeling om twee wedstrijden te zeilen. Het palaver, waar instructie werd gegeven over de te zeilen baan, was daarom reeds om om half negen 's morgens en de start rond half elf. Er werd in drie groepen gezeild, de A-klasse voor de wat snellere boten, de B-klasse en de BKPJ-klasse – traditioneel zeilen leden van de Behoudsvereniging Klassieke Polyester Jachten mee in VKSJ-evenementen. De baan bleek uiteindelijk toch aan de lange kant, waardoor de tweede wedstrijd kwam te vervallen. Naar het oordeel van een aantal deelnemers is dit een punt van aandacht voor volgende wedstrijden: een kortere baan en wat meer ruime windse rakken.

## Veilige oplossing mogelijk

Het bestuur heeft zich er lang over beraden of het sluitingsevenement wel doorgang zou kunnen vinden, gezien de verontrustende Corona cijfers. In augustus was er in Stavoren een onderlinge wedstrijd, georganiseerd door enkele VKSJ-leden. Die mochten afmeren langs de zeer brede steiger voor de chartervaart in de spoorhaven, waardoor het gemakkelijker was om wat afstand van elkaar te houden. De barbecue was op de IJsselmeerdijk, waar ook volop ruimte was. In Hoorn waren soortgelijke omstandigheden te creëren. We lagen niet aan een smalle steiger, maar aan het park langs de binnenhaven. Voor het koude buffet was een oplossing per schip mogelijk. Dat gaf voor het bestuur de doorslag om het sluitingsweekeinde door te laten gaan.

Na een winderige wedstrijd, die de nodige spierkracht vergde, werden de deelnemers langs het park opgevangen door Cor Jansen, die een mooie tafel met kaas, worst, zelfgebrande noten en meloenen had samengesteld. Cor heeft om leeftijds- en gezondheidsredenen geen boot meer, maar Kees en Brigitte Jongens, de nieuwe eigenaars van zijn vroegere Radboud, zijn meteen na de aankoop lid van de VKSJ geworden en zeilden het sluitingsweekeinde mee, zodat Cor ook nog wat adviezen kon geven. Kees en Brigitte zijn beheerders van de Woudhaven aan het Alkmaardermeer en brachten nog een nieuw lid aan, Ray Kok met een 'Jollenkreuzer' uit 1938, die ook meevoer.

## Feestelijke afsluiting

Op de Lady Queso van Jan Fredriks was de bemanning onder leiding van voorzitter Tonny Hendriks inmiddels hard aan het werk met de voorbereiding van een koud buffet voor de omstreeks 60 bemanningsleden van de hele vloot. Om het veilig te houden werden voor iedere boot een aan de bemanningsgrootte aangepaste schotel gereedgemaakt, inclusief een feestelijk toetje. Het was keihard werken voor het horecateam, dat ook de drankjes voor de deelnemers verzorgde. Die hadden zich inmiddels in een grote kring rond de Lady Queso, waar ondanks de wat grotere onderlinge afstand iedereen de kennismaking met oude bekenden kon hernieuwen en waar het evenement met de prijsuitreiking en vervolgens de uitreiking van de koud buffetschotels werd afgesloten. TjB.

Wedstrijduitslag:

BKPJ-klasse	Klasse B	Klasse A:
1. Blue Marlin	1. Grote Jager	1. Carmagnole
2. Ikinoo	2. Nis Randers	2. Piet Hein
3. Galloper	3. Fladderak	3. Varg
	4. Jan van Gent	4. LOT/Johanna Hendrika
		5. Argo Navis
		6. Boreas
		7. Lady Queso
		8. Aquarius
		9. De vijfde meid

De Lady Queso en de Varg in de wedstrijd.



De Vijfde Meid in een kruisrak tijdens de wedstrijd. Op de achtergrond is de Varg, in een ander rak, nog zichtbaar.



De Varg, de Blue Bird en de Carmagnole voor de wal.



Cor Jansen ving de zeilers na afloop van de wedstrijd op met een tafel vol hapjes. Met een drankje erbij kwam iedereen weer op krachten.



De Soma en de Jan van Gent.



Deelnemers aan het sluitingsweekeinde in een ruime kring rond de Lady Queso.

## 'The Junkman Smiles'

Het boek over het varensleven in China, waaraan ik bovenstaande titel ontleen, behoeft wellicht enige historische context. De Engelsen voeren in de negentiende eeuw tweemaal een schandalige oorlog tegen China, de zogenaamde Opium oorlogen. Kort door de bocht: men spreekt van de opium oorlogen omdat wij westerlingen de openstelling van de vrije handel met China opeisten. In de voorafgaande eeuw had het Chinese keizerrijk zijn overzeese handelscontacten weten te beperken tot één enkele haven, Canton, waar buitenlandse koopvaarders onder strenge voorwaarden mochten handeldrijven met een klein aantal zogenaamde Hong kooplieden, die daarvoor een licentie van de overheid hadden gekregen. De eerste opium oorlog (1839-1842) leverde koningin Victoria het eiland Hongkong op, en haar kooplieden de vrije invoer van opium. Daarnaast werden vijf zogenaamde verdragshavens voor de buitenlandse scheepvaart opengesteld: Canton (Guangzhou), Amoy (Xiamen), Foochow (Fuzhou) Ningpo (Ningbo) en Shanghai aan de ingang van de Yangtse rivier. De tweede opium oorlog, de zogenaamde Arrow war (1856-1860), waaraan ook Frankrijk actief deelnam, leidde tot de openstelling van nog eens tien zeehavens en de havens langs de Yangtse rivier voor buitenlands scheepvaartverkeer. De import van opium werd nu zelfs gelegaliseerd! Na afloop van de vijandelijkheden werd China de rekening gepresenteerd: allereerst eiste het Westen schadeloosstelling voor de gemaakte kosten. Daarnaast werd buitenlandse in de opengestelde havens extra-territorialiteit verschaft, dat wil zeggen zij werden niet aan de Chinese maar aan hun eigen rechtspraak onderworpen. In de jaren daarop moest China nog vele andere vernederingen ondergaan. Pas na de communistische machtsovername kwam het land weer volledig op eigen benen te staan. De Chinezen noemen dan ook de periode 1840-1950, de eeuw van de vernedering.

Een van de eerste gevolgen van de opiumoorlogen was dat een totale reorganisatie van de import- en export tarieven moest plaatsvinden omdat de keizerlijke regering de schadeloosstellingen daaruit wilde bekostigen. Daar het uiterst conservatieve bestuur niet in staat was om een modern douane apparaat op te zetten, werd overeengekomen dat onder extern management het instituut van de Chinese Imperial Maritime Customs werd opgericht. Deze vreemde eend in de bijt van de Chinese bureaucratie werd lange tijd geleid door Sir Robert Hart, een Ier met geniaal organisatietalent. Zelfs in de najaren van het Chinese keizerlijke bestuur en na de nationalistische revolutie van 1911, in de rumoerige beginjaren van de Chinese republiek, bleef de Chinese Maritime Customs Service (CMCS) als goed functionerend overheidsapparaat overeind. Gaandeweg werden ook in de hogere regionen van de organisatie de buitenlandse employees vervangen door westers geschoold Chinees personeel. Maar pas na de machtsovername door de communistische partij in 1949 kwam er een einde aan deze onafhankelijk opererende douanediens.

### G.R.C. Worcester

G.R.G. Worcester (1890-1969), de schrijver van *The Junkman smiles*, was oorspronkelijk een douane inspecteur, a tide waiter, van de Maritime Customs Service. Tijdens zijn diensttijd (1914-1948) werd hij door Sir Frederick Maze, de toenmalige baas van de CMCS, voor langere tijd vrijgesteld om op kosten van de organisatie diepgaande studies te maken van de traditionele Chinese scheepstypen die tot voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog nog op de rivieren en in de kustwateren van China te zien waren. Zo speurde Worcester in de jaren dertig acht jaar lang heel China af in gezelschap van zijn Chinese assistent Chang Ter Tsing 'who - in his own words - had no children, but only seven daughters.' Van Chang's hand zijn de nauwgezette lijntekeningen van de jonken afkomstig die Worcester opmat voor



Tekening van een vissersjonk van Amoy.

zijn doorwrochte overzichtswerken van de Chinese jonken.<sup>1</sup>

Tevens liet Worcester scheepsmodellen van allerlei verschillende types jonken vervaardigen die nu te bewonderen zijn in het Science Museum in London. Tot kort voor zijn overlijden in 1969 was Worcester nog als curator van de modellenverzameling werkzaam bij het Science Museum in London en toen ik vernam dat hij daar één keer in de week langs kwam, trok ik de stoute schoenen aan, schreef hem een brief en probeerde een afspraak te maken. Jammer genoeg ging die ontmoeting op het laatste moment niet door en een paar maanden later was hij overleden. Om Worcester een beetje in de tijd en sfeer te kunnen situeren: hij was een tijdgenoot van de jong overleden Nederlandse schrijver

en dichter Jan Jacob Slauerhoff (1898-1936) die voor de oorlog als scheepsarts tussen Nederlands Indië en China voer op de schepen van de Java-China-Japan-lijn, de latere Royal InterOcean Lines, in de jaren zeventig gefuseerd met de Nedlloyd, die op zijn beurt weer is opgegaan in Maersk Lines: grote vissen slokken kleinere vissen op, zeggen ook de Chinezen. Slauerhoff is allereerst bekend als dichter maar hij schreef ook korte verhalen over zijn tochten langs de Chinese kust en niet te vergeten de romans *Het verboden rijk* en *Het leven op aarde*, waarin hij zijn alter ego, Cameron, tijdens de Chinese burgeroorlog vanuit Shanghai de Yangtse rivier laat opvaren, 'into the Heart of Darkness' van China. Hij verweefde allerlei personen die hij op de Chinese kust tegenkwam in zijn romans. Kapitein Mulder, oud-gezagvoerder van de KJCPL die 'Slau' goed gekend heeft, vertelde me dat deze kennis maakte met



Omslag van Worcester's memoires *The Junkman smiles*.

het verleden miljoenen mensen het leven kostten. Naast allerlei wetenswaardigheden over de jonken zelf en het leven op het water, vertelt Worcester kleurige anekdotes zoals bijvoorbeeld over een oude Chinees die hij tijdens een overstroming pagaaïend in zijn doodskist voorbij zag komen.

Ook de waterzigeuners, de Tanka (letterlijk eivolk) die hun hele leven op schommelende sampans van zes bij drie meter doorbrachten, kregen zijn aandacht. De jongetjes aan boord droegen een boei met een belletje om hun middel, zo konden ze niet kwijt raken! Worcester beschrijft een bonte stoet van scheepstypen variërend van de Crooked Bow junk, zo gevormd voor het manoeuvreren in de stroomversnellingen, de scherp gesneden vissersjonken uit het zuiden, de geplatboomde Hangchow traders met hun zijwaarden



Illustratie uit Worcester's boek met de Chinees die hij pagaaïend in een doodskist zag passeren.

en de uiterst zeewaardige en snel zeilende vissersjonken van Amoy. Ook typische kenmerken als de doorgelatte zeilen en de Oculi, de ogen aan de boeg, passeren de revue. De ogen van de handelsjonken keken naar voren, die van de vissersjonken waren om begrijpelijke redenen naar beneden gericht. Dan volgen er nog hoofdstukken over gokken, typische spelletjes, bijgeloof en religieuze gebruiken op het water en tenslotte de bedelaars, dieven en piraten die aan de waterkant rondhingen. Over die laatste groepen krijgt de schrijver praktisch onderricht van een inspecteur van de waterpolitie van Shanghai. Terwijl hij met een rickshaw coolie onderhandelt die 5 dollar vraagt voor de rit van huis naar de haven, dringen wat lieden om hem heen en in een wenk is alles wat hij bij zich had verdwenen, schetsboek, potloden, gometje en ook nog eens zijn geld. 'Ik ben gerold!' roept Worcester vertwijfeld uit, maar de rickshaw coolie die alles van nabij heeft aangekeken, zegt 'Nee hoor, in uw achterzak zit 5 dollar.' Die blijken daarin door de zakkenroller te zijn teruggestopt, want hij wilde vanzelfsprekend niet de arme rickshaw man tekort doen. Wanneer Worcester dit na afloop van de leerzame tour door de haven aan de inspecteur vertelt, moet deze daar verschrikt om lachen en zegt 'Hier heb je vijf dollar om thuis te komen.' Hij tast in zijn eigen zak, maar hij blijkt intussen ook te zijn bestolen.

Op een dag, in afwezigheid van Worcester die in de rivier peilingen aan het nemen is, worden zijn vrouw en twee collega's gewaarschuwd voor een dreigende overval van rivierpiraten die hen gevangen willen nemen om vervolgens losgeld te kunnen opeisen. Gelukkig weten de drie net op tijd in een motorbootje te ontkomen. In alle verwarring heeft Mr. Wong, de trouwe secretaris van Worcester, zijn douane uniform verwisseld voor het armzalige kloffje van een coolie en denkt zich zo te kunnen verschuilen in het ruim van een jonk. Weldra komen de boeven aan boord, openen de luiken en roepen: 'Is anybody down there?' 'No' replied Mr. Wong, whereupon one of the bandits fired a round down the hold, the bullet passing through the bulkhead and missing his head by a few inches. 'Why on earth did you say No?' I said to him afterwards.



Schets met veel details van een jonk door Etienne Sigaut.

'Because,' he said, 'I did not want them to find me.' Which, I suppose, was a good enough reason.' Kortom als je iets over het avontuurlijke leven aan de waterkant van het vooroorlogse China wil lezen, zoek naar een tweedehands exemplaar van *The Junkman Smiles* en glimlach met Worcester mee. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog maakte een abrupt einde aan Worcester's werk. Hij slaagde erin nog net op tijd in een aantal modellen te begraven (!) en bracht zijn aantekeningen onder bij zijn oude vriend de Fransman Etienne Sigaut (1887-1983). Deze gepensioneerde scheepsagent voor de Compagnie des Messageries Maritimes kon namelijk als onderdaan van Vichy Frankrijk buiten

het Jappenkamp blijven. Na de overgave van Japan in augustus 1945 kwam Sigaut het echtpaar Worcester uit het kamp bevrijden en nodigde hen uit om zolang bij hem en zijn vrouw in te trekken. In de tussentijd bleek Sigaut, omdat hij gedurende de Japanse bezetting weinig anders te doen had dan op de Franse boedel te passen, prachtige detailschetsen in kleur te hebben vervaardigd van de zeilende jonken die toen nog Shanghai bezochten. Die tekeningen worden tegenwoordig bewaard in het Musée nationale de la Marine in Parijs en zijn zeker het bekijken waard.<sup>3</sup> Zoals gezegd kwam met de revolutie van 1949 een einde aan de bijzondere organisatievorm van de Chinese Maritime Customs. De buitenlandse medewerkers werden ontslagen en Worcester keerde na vier en veertig jaar afwezigheid naar Engeland terug.

### Waar bleven de jonken?

Waar zijn de zeilende jonken gebleven? De ooit fleurig opgeschilderde jonken verloren onder het communistisch bewind hun kleurig uiterlijk maar een behoorlijk aantal exemplaren bleef nog zeilende doorvaren totdat begin jaren tachtig het doek voor hen viel. De laatste zeilende kustvaarders en vissersjonken maakten plaats voor motorschepen. Lucas Maas, befaamd zeiler van KRZV de Maas, die voor zijn werk geregeld in het Verre Oosten verkeerde, kon daarvan meepraten. Op zijn zelf vervaardigde kerstkaart van 1976 liet hij zien hoe hij in volle zee bijna door een van de laatste grote zeilende vrachtjonken was overvaren. Tijdens de South China Sea race (Hongkong –Manilla v.v.) als bemanning aan boord van de Lao Ling van Constant van Kretschmar, directeur van de KJCPL te Hongkong, klonk midden in de nacht plotseling van dek de luide schreeuw bear away! 'Die schreeuw deed me' – ik citeer Lucas – 'in blote kont [op de kaart niet zichtbaar] aan dek



Lucas Maas' kerstkaart met een afbeelding van de bijna botsing tussen een komen, praktisch onder de Chinezen op hun achterschip.' Dat was schrikken! Toen ik in 1980, als eerste buitenlandse bezoeker van de Universiteit van Amoy, op een vroege ochtend het trappenhuis van het Nanyang instituut beklom zag ik een onvergetelijk schouwspel voor me: de uitzeilende vissersvloot die van het ene raam naar het andere raam naar boven schuivend langzaam aan de horizon verdween. Een poging om diezelfde jonken later in de vissershaven van dichtbij te bekijken werd verhinderd door de politie, die ook nog eens de geleende fiets probeerde af te pakken - een buitenlander hoort niet op een fiets, was het adagium, veel te gevaarlijk. Is dat dagelijks terugkerende schouwspel van uitzeilende vissers



De foto dateert van enkele jaren geleden. Deze nog originele jonk lag toen als publiekstrekker verankerd op het Tai Hu (het Grote Meer) in de Yangtse Delta. Tot in de jaren '90 van de vorige eeuw werden deze schepen nog actief in de visserij gebruikt.

inmiddels vergeten? Gelukkig niet helemaal want we hebben nog het prachtige gedicht van Slauerhoff dat de vissersvloot van Amoy bezingt die op het ritme van de land- en zeewind ter visvangst placht te gaan. Ik heb het ooit overgeschreven uit een dichtbundeltje van mijn moeder en uit het hoofd geleerd, maar kan met de beste wil van de wereld niet meer de titel van de bundel herinneren:

### De Jonken

Geheim gehouden in de donkre heuvelen,  
Even verraden door het morgenrood,  
Weer opgenomen in den schoot der neevlen,  
Ontzweeft de baai een stille jonkenvloot.  
Voor 't licht uiteengeweken aan de kimmen  
Ter vischvangst, hier onzichtbaar, eeuwen ver.

Eerst 't duister brengt den keer van wind en schimmen  
Tusschen de rotsen, onder de eerste ster.  
Traagzeilende en ver naar voor gebogen  
In ouderdom die iedren storm verdroeg,  
door de verlatenheid, het diep voor ogen,  
Opengespalkt ter weerszij van de boeg.



De auteur samen met de werfbaas van de laatste werf van traditionele houten zeiljonken.

In de jaren negentig, toen de strenge restricties wat verslaptten, voer ik met enkele collega's van de Amoy universiteit in een gehuurd bootje naar de overkant van de baai waar ooit de beroemde haven van Yuegang lag. Daar stuitte we op de allerlaatste nog werkzame scheepstimmerwerf van traditionele houten zeiljonken in de provincie. De oude werfbaas, die op dat



Bladzijde uit het geheime scheepsbouwboek van de werfbaas.

moment alleen nog drakenboten en sampans bouwde, ontving ons met een zelf gebrouwen likeur, geschonken vanuit een glazen kruik met een dode slang erin.

Op mijn vraag of hij nog in staat en bereid was een zeegaande vissersjonk van zestig voet over de stevens te bouwen, bood hij aan dat te doen voor 15.000 gulden inclusief tuigage en zeilen. En om zijn bewering kracht bij te zetten liet hij ons zijn geheime scheepsbouwboek zien.

Vorig jaar reed ik met dezelfde Chinese vrienden nog eens enkele vissershavens in de buurt af op zoek naar traditionele scheepstypen. Uiteindelijk troffen we nog één houten wrak aan met een paar ogen erop. Die ogen heb ik geschonken aan het nieuwe scheepvaartmuseum in Ningbo dat er zelfs niet één had. Letterlijk uit het oog uit het hart. Zij hebben daar niets authentieks meer kunnen verzamelen, alleen maar nieuw gebouwde scheepsmodellen. 'Voorbij, voorbij, o en voorgoed voorbij' om met de graftekst van de dichter Jacques Bloem te Paaslo te spreken.

<sup>1</sup> G.R.G. Worcester, *Sail and Sweep in China. The History and development of the Chinese junk as illustrated by the collection of junks models in the Science Museum.* London: Her Majesty's Stationary Office 1966. G.R.G. Worcester, *The Junks & Sampans of the Yangtze.* Annapolis: Naval Institute Press 1970.

<sup>2</sup> G.R.G. Worcester, *The Junkman Smiles.* London: Chatto and Windus 1959.

<sup>3</sup> Les «cahiers manuscrits» d'Etienne Sigaut : jonques et sampans chinois. <https://doi.org/10.4000/tc.285>

## Ontbijt voor twee personen:

# schuimomelet

Boordrecept Kees van Aalst

### Hebben

- 6 eieren
- 25 gram boter
- ½ theelepelt zout of suiker

### Halen

niets – mooi makkelijk

### Maken

1. Klop de eierdooiers met zout of suiker.
2. Klop de eiwitten stijf en meng ze met een spatel door de dooiers.
3. Laat de boter uitbruisen in een middelgrote koekenpan, giet alles erin en bak de omelet op een niet te hoog vuur totdat de bovenkant bijna gestold is en de onderkant bruin.

**Eventueel dubbel vouwen en opdienen.**

Afwas: koekenpan, 2 kommen, spatel, garde.

### EXTRA:

Lekker met poedersuiker of vers fruit in plakjes. Voor deze keer was het een gemakkelijk ontbijtje uit de boordkeuken, liggend aan een zeer stil eilandje voor de nodige inspiratie. Uit de kombuis van de Bestevaer, tot de volgende keer.



# 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

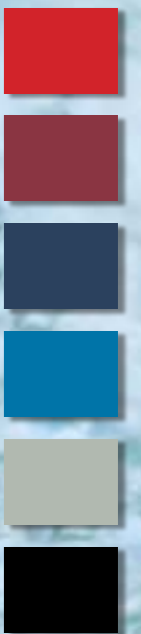
Rekening: NL39 ING 80005561298  
Contact: Penningmeester VKSJ, email: penningmeester@vksj.nl  
KvK nummer: 40534055

# 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 biocidehoudende 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