



Een stalen vlak onder botterjacht Geertje

Je koopt een houten botterjacht met het gegeven dat het vlak op termijn moet worden vervangen. Als het dan eindelijk zo ver is, rijst de vraag: een nieuw houten vlak of toch kiezen voor een onconventionele oplossing? Familie De Geest nam een radicaal besluit en werkt sinds vorig jaar met hulp van vrienden en kennissen aan de renovatie van haar botterjacht uit 1945. Door: **Wim de Bruijn**

Het gezin De Geest bestaat uit vader Steven, moeder Petra en de zoons Stijn en Joep. Steven zeilt al van jongs af aan op de plassen en nadat hij met Petra trouwde, die fanatiek bergbeklimster was, werd ze al gauw omgeturnd tot zeiler. Ook de zoons Stijn en Joep kregen, toen ze oud genoeg waren, zeilles en later werd het ruime water opgezocht. Op zeker moment opperden de jongens dat ze wel eens met een platbodem wilden zeilen. Bij 't Varskip in Heeg werd de 12 m lange Lemsteraak *Waterman* gehuurd en zo raakte de familie besmet met het platbodemvirus. Er werd al snel naar een eigen schip gezocht en bij makelaar Ties van Os in Enkhuizen vonden ze in 2006 een houten botterjacht van elf meter.

Er werd een expertiserapport opgesteld en toen bleek dat het vlak, inclusief scheg en loefbijter, al vele jaren eerder tot aan het berghout in met glasvezel gewapend polyester was gezet. Bij het ver-

nieuwen van de huid was het polyester omhulsel overigens al eens teruggebracht tot de kim.

Botterjacht Geertje

Om bij het begin te beginnen moeten we terug naar 1945, naar de werf van Janus Kok en Zn in Huizen. Toen ik in 1981 Janus Kok voor de Spiegel interviewde, was hij al 83 en zijn zoon Jan was toen 50 jaar oud en woonde en werkte inmiddels in Gorredijk op een grote jachtwerf, nadat hij in Huizen vele snelle stalen Kok zeeschouwen had gebouwd. De overgrootvader van Janus was in 1810 al naar Huizen verhuisd om daar op de botterwerf Lindeboom & Kooij te gaan werken. Zijn grootvader Joost nam in 1916 de werf over en de naam werd gewijzigd in Scheepswerf J. Kok & Zn. In 1921 liep de laatste nieuwgebouwde visbotter van de helling. Zoon Janus zag al snel in dat in de visserij en binnenvaart, na de afsluiting van de Zuiderzee,

De *Geertje* in de kraan bij Koningspoort in Rotterdam. (Foto HJV-Koningspoort)

niet veel meer te verdienen zou zijn en startte met de bouw van botterjachten. Hij ging daarvoor werken op de werf van De Vries Lentsch in Amsterdam-Noord en kreeg er ook tekenles. Na anderhalf jaar kwam hij weer bij zijn vader werken. Ze verdienden hun brood met reparatiewerk en tussen de bedrijven door bouwden ze maar liefst 22 botterjachten.

Verschillende eigenaars

De *Geertje* werd direct na de oorlog afgebouwd en liep onder de naam *Luisa* van stapel. De eerste eigenaar was de heer De Bruin uit Wageningen, zo vertelde Janus Kok indertijd. De volgende eigenaar doopte het jacht *Cormoran* en in 1978 kreeg Nico Claasen te maken met de botter. Nico was toen de nu nog bekende Claasen Jachtbouw werf in Zaandam aan het opbouwen. Nico had indertijd zelf een Primaat naar ontwerp van Van de Stadt gebouwd, maar die werd te klein. Dus ruilde hij de Primaat, met bijbetaling, in voor het botterjacht, dat hij op zijn beurt *Geertje* doopte.

Nico en Anneke Claasen zeilden, met hun twee dochters, maar liefst 26 jaar met de *Geertje*. Intus-

JANUS KOK

Janus Kok schreef in 1954 in *De Waterkampioen*: 'In de zomer van 1941 ontving ik van een Hollandse scheepsmakelaar opdracht voor de bouw van een botterjacht van 16 meter. Deze opdracht gaf mij grote voldoening, aangezien ik bouwde van dat type ben voor de Noord- en de Zuiderzee. Door de drooglegging van de Zuiderzee raakten die botters hoe langer hoe meer op de achtergrond. Voordien bouwde ik botterjachten van 9, 10 en 11 m lengte. Dat het bouwen van een 16 m botterjacht een kolfje naar mijn hand was, behoeft geen nader betoog. Het vaartuig werd op stapel gezet en eerst in 1942 vernam ik dat het jacht voor een Duitser was bestemd. Van dat ogenblik af heb ik de afbouw zoveel mogelijk getrai-

neerd, omdat ik onder geen enkel beding wilde medewerken met de vijand. (Zie ook jachtbotter *Groote Beer* in SdZ 2003.6, 2015.3 en 2017.5, red.). De oplevering zou eind 1942 moeten geschieden, doch het schip was bij het einde van de oorlog slechts voor de helft klaar. Uiteraard heeft het mij heel wat moeilijkheden en hoofdbreken gekost om de boot uit handen van de Duitsers te houden, temeer omdat begin 1945 mijn werf door de Duitsers werd bezet en ik daar geen voet meer mocht neerzetten.'

Er bestaan echter twee versies van dit verhaal. De een heeft het over de Duitse opdrachtgever Theodor H. Temmler, een ander over luchtmaarschalk Herman Goering. De laatste zou voor grote voorraden teakhout en eikenhout hebben kunnen zorgen. Janus Kok vertelde



indertijd aan Nico Claasen dat hij zoveel hout had besteld dat er genoeg voor het botterjacht *Geertje* overbleef. Daarom heeft het nu nog zo'n mooie teakhouten kajuitopbouw en potdeksels. Zelfs het dek en het krophout waren indertijd van teak!

sen bouwde Nico de zeer gerenommeerde werf Claasen Jachtbouw op, waar naast Lemmeraken tot voor kort ook superjachten en J-Class jachten werden gebouwd.

In alle jaren dat de familie Claasen het schip in eigendom had, werd er altijd wel aan getimmerd. De grootste fout die Nico naar eigen zeggen maakte, was het vernieuwen van de verrotte eikenhouten mastbank door een groot, zwaar stuk Iroko. Als je Iroko inpakt, zodat het maar weinig kan ventileren, dan verstikt het en is het binnen een paar

toen hij grotere zeilen van Verwelius kon overnemen. Nico was een meester in het maken van zwaarden. Hij bouwde in die tijd veel wedstrijden af. Met een zelfgemaakte, langere mast, die zeilen en zwaarden liep de *Geertje* als een speer! Ook aan het interieur werd het een en ander verbeterd. In 1994 kocht Jan van der Post, een tandarts uit Amsterdam, het botterjacht. Hij had het maar kort, want in maart 1998 werd J.C van Hasselt eigenaar. Van Hasselt meldde in maart van dat jaar, bij zijn aanmelding aan de SSRP, dat het gehele onder-

wel een probleem omdat dat toen nog niet aan vernieuwing toe was. Op aanraden van de werf bleef het polyester onder het vlak dus gewoon zitten. Nico Claasen vertelde me dat, toen hij het schip in 1978 kocht, het hele onderwaterschip al tot en met de berghouten was ingepakt in gewapend polyester. Hij vond het niet zo erg, want de *Geertje* bleef daardoor een droog schip.

Verdere restauraties

In de winter van 1999/2000 liet Van Hasselt, door Nieuwboer in Spakenburg, de mastbank vernieuwen met een zwaar stuk Azobé. Ook de gelamineerde berghouten werden toen vernieuwd. Bij het afmeren kunnen gelamineerde berghouten het aardig voor hun kiezen krijgen. Maar tegenwoordig zijn speciale lijmen en kittens ontwikkeld om delamineren te voorkomen, dat was toen nog niet bekend. Nieuwboer verving de delaminerende berghouten, op de stuizen in voor- en achterschip na, door massief eikenhout.

Ook het dek werd die winter, door M. Redingius en P. van Beest, vervangen door 16 mm hechthout, met daarop teakdeeltjes van 16 mm. Het was wel jammer dat de oorspronkelijke teakdelen van 30 mm toen werden vervangen, maar het oude dek lekte waarschijnlijk te veel.

Regelmatig onderhoud

De familie De Geest wist, toen zij het schip in 2007 kocht, dat een ruim zestig jaar oud botterjacht regelmatig onderhoud met zich meebrengt. Vanuit hun woonplaats Rotterdam hadden ze er graag twee uur rijden voor over om vanuit Heeg in Friesland, op het IJsselmeer en op de Wadden te zeilen. Dat beviel ze veel beter dan het varen in Zeeland. Daar kijk je volgens hen 'altijd tegen groene dijken aan'. In Heeg leerden ze al gauw Martijn Perdijk kennen. Die hielp hen, toen hij



De *Geertje* op de dwarshelling van Koningspoort. Daar na zet de kraan haar op de wal. (Foto HJV-Koningspoort)

jaar verrot. (Zie de artikelen over droogrot in de vier vorige nummers van de Spiegel). Als moderne scheepstimmerman lamineerde Nico nieuwe stukken berghout, een deel van het boeisel en vele spanten. Er kwam een wedstrijdtuig op de botter

waterschip was bedekt met een laag gewapend polyester. Het was sterk verkleefd met het onderliggende hout. Zo sterk dat het niet doenlijk was om het polyester te verwijderen zonder het hout te beschadigen. Voor de gangen onder water was dat geen probleem, want de huid werd toch vernieuwd. Voor het deel dat op het vlak zat, was het



boven: De romp in 3D foto's samengesteld. Eronder het nieuw ontworpen vlak met loefbijter en scheg

midden: Het botterjacht op de wal bij "Koningspoort". De opmetingen en werkzaamheden kunnen beginnen. (Foto HIV-Koningspoort)

onder: Familie De Geest, v.l.n.r. Joep, vader Steven, moeder Petra en naval architect Stijn



net voor zichzelf was begonnen, stap voor stap mee aan het verbeteren van de *Geertje*. Intussen volgde zoon Stijn rond 2011 de opleiding jachtbouw aan het Hout- en Meubilerings College (HMC) in Rotterdam. Eén van zijn stageperiodes vulde hij in bij Martijn, waar zij onder andere de kuipen helmhout restaureerden, maar ook slechte delen in romp en boeisel vervingen door nieuw hout. Gezamenlijk met Martijn werd 2,5 m boeisel aan bakboord voor vervangen en het berghout opnieuw aangepakt, waarbij ook de gelamineerde stuizen werden vervangen. Het vlak kon toen nog even wachten. In de volgende jaren werd regelmatig gehellingd bij Jachtwerf "Wind en Water" van Martijn Perdijk die inmiddels de werf van Piersma had overgenomen. Ze waren elke keer weer bang dat het vlak en vooral de kielbalk de hellingbeurt niet zou overleven...

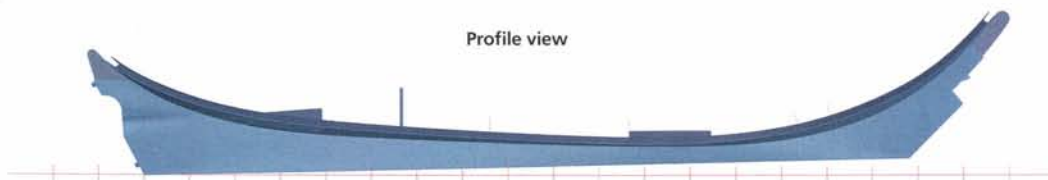
Nieuw vlak

Toen het botterjacht een paar jaar geleden dan toch flink ging lekken, werd besloten om het vlak te gaan vernieuwen. Uiteindelijk had dat vlak het veel langer uitgehouden dan was voorspeld. Nadat verschillende offertes waren aangevraagd, zat de familie wel met een dilemma. Elke gang in het nieuwe vlak kwam ruwweg neer op zo'n duizend euro. Het krombranden van de vlakpunten kon mee- en tegenvallen. Bij de ene gang lukt het krombranden soms binnen een uur en soms sta je – bij onwillig hout – een dag te verprutsen. En er gaan heel wat gangen in een vlak zitten. Daarbij kwam ook nog de kielbalk, die moest in zijn geheel worden vernieuwd. Bovendien heb je ook goede liggers en knieën nodig om het nieuwe vlak aan te kunnen bevestigen. Dus komt er altijd meerwerk bij, omdat je de oude liggers pas kunt beoordelen als het vlak is verwijderd.

Intussen was Stijn na het slagen op het HMC doorgegaan bij het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam voor de opleiding Scheepsbouwkunde/Maritieme techniek. Daar koos hij de studierichting jachtbouw, waar hij met het maken van een concept-ontwerp van een zeiljacht afstudeerde bij Dykstra Naval Architects. Inmiddels is hij werkzaam als Naval Architect bij een ontwerp-bureau in Rotterdam. Daarnaast ontwerpt hij in de avonden kleinere (inmiddels succesvol te water gelaten) jachten vanaf *scratch* voor particulieren onder de naam Stique Yacht Design.

Zo heeft Stijn ook het ontwerp voor het nieuwe vlak kunnen maken. Naar aanleiding van mijn artikel in SdZ 2015.2 en 3 over de bouw van een

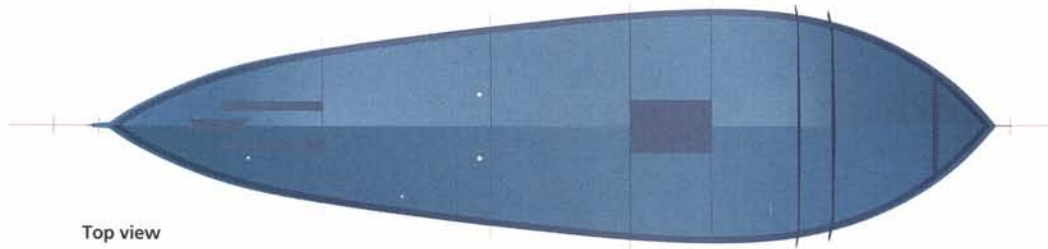




Profile view



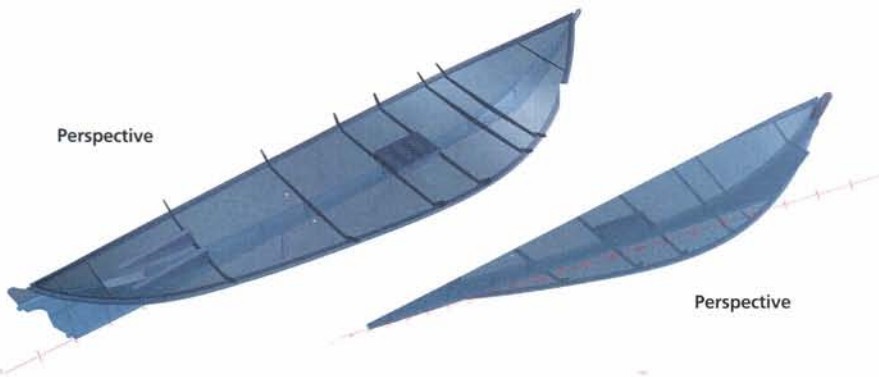
Fwd view



Top view



Aft view



Perspective

Perspective

<i>Stique Yacht Design</i>		
Bottom Structure		
Project: Jachtbotter "Geertje"	Drawing number: 001	Sheet: 1/1
Drawn: Stijn de Geest	Format: A0	Scale: 1:15
Checked:	Date: 21-04-2020	Revision: B
Waterloosraai 163 3052 TM Rotterdam +31(0) 6 14 68 76 60 StiqueYachtDesign@gmail.com		



tekening: Het is niet eenvoudig om onder de samengestelde 3D foto's een vlak te ontwerpen. Maar Stijn haalde alles uit de kast en het lukte! Er is heel wat tekenwerk nodig om een goed ontwerp te maken voor de staalwerker, die alles tot op de millimeter pas moet maken.

links: De nieuwe kielbalk met scheg en loefbijter, met het nieuwe vlak erboven.

rechts: Het nieuwe vlak met kielbalk, volgestort met schroot en daarna dichtgelast, ligt klaar om onder de *Geertje* te worden gemonteerd. Let op de oplopende vlakpunten en de stevens die in een sleuf in de bestaande stevens moeten vallen. Op veel plaatsen kan een verbinding worden gemaakt met liggers, spanten of knieën van het bestaande schip. De vlakpunten die boven de waterlijn zichtbaar blijven, worden zwart geschilderd.



hout-epoxy botterjacht met een stalen vlak door Theo Lansink in Oldenzaal, kwamen ze tot de conclusie dat er veel voordelen zouden zijn als ze voor de *Geertje* ook een stalen vlak zouden maken. Door het nieuwe vlak van 8 mm staalplaat te maken zou het, inclusief meegelaste nieuwe spanten, motorfundatie, mastspoor, delen van voor- en achterstevens en een gevulde kielbalk met overgebleven

restjes staal, 2640kg wegen. Dan hoefde de 2 ton aan broodjes lood als ballast op het vlak niet meer aan boord te worden gesleept. Bovendien hoefden slechte liggers niet allemaal te worden vervangen.

Op de wal bij Koningspoort

De leden van het gezin De Geest wonen allemaal in Rotterdam. Er werd dus een werf dichtbij huis gezocht, want ze wilden vooral veel zelf doen. Ze informeerden bij de werf "Koningspoort" midden in het centrum van Rotterdam. Daar wil men, behalve wisselende schepen op de helling, ook graag historische schepen op de wal waaraan een langere periode wordt gewerkt. Dat is aantrekkelijk voor bezoekers die regelmatig een kijkje komen nemen.

Hendrik-Jan Vos is, namens Gemeente Rotterdam (tegenwoordig de eigenaar van de werf), beheerder van Koningspoort. Hij was direct enthousiast. Maar met zijn andere pet op - Vos is ook voorzitter van de Vereniging Botterbehoud - moest hij wel



boven: Eerst werden de kimgangen tijdelijk verwijderd om het jacht met horizontale en verticale balkjes te kunnen ondersteunen. Daarna kon worden begonnen met het slopen van het vlak. De tent over het schip heeft inmiddels zijn nut bewezen.

links en midden: Om de botter stabiel te houden werd tijdelijk een stalen kielbalk op pootjes aangebracht. De liggers werden met spanbanden aan de balk bevestigd.

rechts: Om een goede aansluiting op het nieuwe vlak te krijgen, moet elke ligger, knie en spant worden aangepast. Een tijdrovende klus omdat je regelmatig een ijzeren nagel tegenkomt die moet worden verwijderd of doorgeslepen.

even slikken toen hij hoorde dat de *Geertje* een stalen vlak zou krijgen. Zo kwam de *Geertje* in april vorig jaar naar Rotterdam en werd op 1 mei op de wal gezet. Niet alleen Steven, Petra, Stijn en Joep de Geest, maar ook vriendinnen en vrienden kwamen helpen. De kajuit werd kaal geschraapt en er kwam prachtig teakhout tevoorschijn. Romp en boeisel, het interieur, koekoek en de nodige onderdelen aan dek werden eveneens opgeknapt. De twee ton aan loden ballastbroodjes werd van het vlak gehaald en kon naar de schroothandelaar. Voordat er aan het vlak werd begonnen, was er nog werk genoeg.

Afgelopen najaar werd door een gespecialiseerd bedrijf een 3d-scan van de romp uitgevoerd. Daarmee kon Stijn aan de slag om een nieuw vlak te

ontwerpen met de nodige spanten om oude liggers aan vast te kunnen maken, knieën om aan bestaande knieën te kunnen bevestigen en voor- en achtersteven die in een te zagen sleuf in de oude voor- en achtersteven moeten passen.

Slopen vlak

Voor Theo Lansink had indertijd Eric ten Cate het vlak gelast. Toen Stijn de ontwerptekeningen gereed had, kreeg Eric (die ze al vroeg bij het project hadden betrokken), de opdracht om ook voor de *Geertje* het nieuwe stalen vlak te maken. Aan de hand van de hierbij afgedrukte tekeningen is goed te zien dat er heel wat komt kijken bij het ontwerpen van zo'n nieuw stalen vlak. Ook omdat het heel solide aan het bestaande jacht moet kun-

nen worden bevestigd. Nadat alle laswerk gereed was, kon het vlak in een aantal lagen epoxy worden gespoten, zodat kans op roestvorming zo goed als uitgesloten zou zijn. Overal waar het staal in contact zou kunnen komen met het bestaande eikenhout, wordt tevens een strook van 8 mm dik en 4 cm breed PVC gelegd.

Waar normaal een zwaar houten mastspoor zit om de drukkracht van de mast op het vlak over te brengen, is nu een stalen 'doos' gelast, waarin weer een paar extra wrangen zijn aangebracht. De mast is echter bovendeks strijkbaar, dus alleen de doorlopende mastkoker onderdeks steunt op dit stalen mastspoor.

Als je het vlak onder je schip weghaalt, heb je nergens een mogelijkheid om de romp te steunen.

Stijn bedacht een ingenieuze manier om de botter te steunen en om hem tevens in de juiste vorm te houden. Vanaf de kim werd de onderste gang aan stuurboord en bakboord voorzichtig verwijderd, zodanig dat ze later weer teruggeplaatst kunnen worden. Op de foto rechtsboven zien we langsbalkjes onder de tweede gang, waar weer een stevige stut onder staat. Het gehele botterjacht steunt nu onder meer op deze vele steunen.

Nu konden er uitsparingen in wrangen en knieën worden gemaakt waarin het verbindende deel tussen hout en staal komt te vallen. In het vlak waren merendeels houten pennen gebruikt om de gang vast te zetten aan de ligger. Waar nodig werden ijzeren nagels doorgezaagd.

Voordat ook de kielbalk verwijderd kon worden, werd een tijdelijke stalen kielbalk steunend op pootjes aangebracht. Deze kielbalk lag over de wrangen heen en de pootjes (steunend op de grond) staken door het (nog deels) te slopen vlak. Er werd een kokerprofiel gebruikt dat met klossen en spanbanden werd bevestigd aan de liggers, om zoveel mogelijk verband in het schip te houden. Op deze manier "hing" het jacht deels aan deze tijdelijke constructie.

Het was voor de familie en aanhang een hele klus om het oude vlak, gang voor gang te slopen. Maar gelukkig kwamen er veel vrienden langs, mede dankzij de dichte terrassen vanwege de coronabeperkingen. Onder een prettig zonnetje, met wat goede muziek en biertjes als beloning verliepen de sloopwerkzaamheden zo zeer voorspoedig.

Elastische verbinding vlak/huid

Theo Lansink had indertijd al flink nagedacht over de verbinding tussen vlak en huid. Het stalen vlak zet bij warmte anders uit dan het eikenhout. Eikenhout zet ook behoorlijk uit als het vochtig wordt. Je hebt dus een blijvend elastische verbinding nodig. Langs de randen van het vlak construeerde Stijn een hoekprofiel. Over de hele lengte wordt daar een stevige lat in gelijmd met een 8 mm dikke kitlaag. Vervolgens wordt die lat in de juiste hoek geschaafd gelijk aan de spanten, zodat de eerste huidgang er naadloos tegenaan komt te liggen. Later zal die huidgang met kit ertussen met rvs-schroeven worden vastgezet aan deze lat. Om de kim tegen slijtage te beschermen, loopt de stalen vlakplaat nog iets door.

Voordat het zover is, moeten alle knieën, liggers en spanten zo worden aangepast dat het nieuwe stalen vlak er precies sluitend tegenaan komt te liggen. Een zeer tijdrovende klus omdat je overal ijzeren nagels tegenkomt, die telkens moeten worden afgezaagd. Op de foto is duidelijk te zien hoe elke knie, elke spant en elke ligger moet worden aangepast aan het nieuwe vlak. Bovendien moet alles ook nog heel strokend verlopen.

Het bijna 2,65 ton zware vlak wordt, als alles gereed is, onder de *Geertje* door op zijn plaats gemanoeu-

vreerd, waarna het gelift wordt tegen het jacht aan. Voor die tijd zijn er diepe sleuven in het hart van voor- en achterstevan gezaagd. Het zal een precieze klus worden, waarbij de vingers gekruist blijven tot alles passend op zijn plaats is gekomen.

Symmetrisch

Stijn gaat ervan uit dat de bakboordkant van een schip nooit helemaal identiek is aan de stuurboordkant. Dit was ook goed te zien aan de scan, waar voor en -achterstevan niet in lijn stonden met elkaar. Toch heeft hij het vlak symmetrisch gemaakt, want hij verwacht dat het schip zich gaat zetten naar de nieuwe vorm. Kijkend naar het moment waarop de *Geertje* in de hijsbanden hing voor de scan, kon men concluderen dat zeer eenvoudig en zonder te kraken het jacht getordeerd kon worden door met de hijsbanden te spelen. Daarnaast is zijn redenering dat er voldoende speling in de nieuwe verbindingen zit. Daarna zal er, omdat het schip een jaar op de kant heeft gestaan, genoeg gebreeuwd moeten worden zodat er weer een stijve romp wordt verkregen.

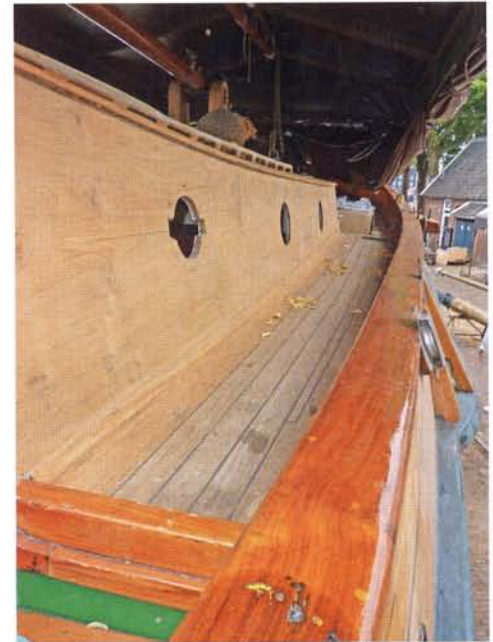
Stijn was er nog niet uit welke type kit moest worden gebruikt. Tot nu toe heeft hij aantal opties voorbij zien komen. Dezelfde als bij de *Bössel* toegepast is? Ik raadde hem aan de serie artikelen over hout in de afgelopen Spiegel's nog eens te lezen en kit-expert Gerald de Weerd, bouwmeester van het Willem Barentszproject in Harlingen te bellen. Gerald heeft vele kitsoorten in de praktijk getest en voor de naden van dit herbouwde poolschip de beste gebruikt. Uiteraard wel nadat de romp eerst stevig was gebreeuwd!

Aanpassing schroefas en loefbijter

Nadat de tijdelijke kielbalk is verwijderd komt het nieuwe vlak met de stalen, holle, kielbalk, die wat hoger is getekend dan de oorspronkelijke houten kielbalk, op zijn plek. De holle kielbalk is door de bouwer gevuld met overgebleven stroken staal uit het snijpakket en daarna dichtgelast.

Omdat de schroef in ruw water regelmatig boven water lucht sloeg, werd de schroefaskoker wat schuiner en lager in de nieuwe stalen scheg gelast, aansluitend op de nieuwe stalen motorfundatie op het vlak. De diepgang van het botterjacht blijft op 0,90 meter. En passant ontwierp Stijn een goed gevormde loefbijter om beter in zeilbalans te zijn onder vol tuig. Vooral op aandewindse koersen zal het botterjacht zeker beter gaan zeilen. Alleen het overstaggaan zal wat langer duren met deze extra dwarsweerstand. Zeker ook omdat de kielbalk wat hoger is gemaakt.

Een bijkomend voordeel is dat het voorschip niet zo snel weg meer zal wegwaaien, bijvoorbeeld bij het wachten voor een sluis met dwarswind. Een lijzwaard steken, wat je dan normaliter doet, werkt bij de *Geertje* namelijk averechts, omdat het draaipunt te ver achter de midscheeps ligt. Als het zover



boven: Het vlak en de kimgangen zijn verwijderd. De ondersteuning van de romp is nu goed zichtbaar.

midden: De opbouw werd ook kaal geschrapt. Er kwam een prachtige teakhouten opbouwrand tevoorschijn. Let ook op de fraai teakhouten potdeksels.

onder: De *Geertje* zeilend in Friesland, waar het botterjacht haar thuishaven heeft

is, zullen we zeker weer een bezoek brengen aan de *Geertje* op de werf Koningspoort, maar dan is het 75-jarig bestaan al gevierd. Petje af voor wat er intussen aan werk is verzet door de familie De Geest en alle vrienden en vriendinnen. Wij zijn niet alleen heel benieuwd naar het resultaat, maar vooral ook naar de verbeterde zeileigenschappen dankzij deze onconventionele oplossing.