



DE BEUN 98

LIMITED
EDITION

COLOFON

- * U kunt De Beun in kleur gratis downloaden als pdf-formaat op de website www.zalmschouwen.nl
- * Wilt u lid worden ? U kunt zich aanmelden met het aanmeldformulier 'nieuwe leden' via de website. De lidmaatschapskosten bedragen € 25,00 per jaar. Jeugdleden tot 18 jaar betalen € 14,00 per jaar.
- * Wilt u donateur worden ? U kunt zich aanmelden met het aanmeldformulier 'donateur worden' via de website. De donateurskosten bedragen € 15,00 per jaar.
- * Bank: Rabobank Werkendam:
NL20 RABO 036.87.94.180
- * Foto's en/of artikelen uit deze publicatie mogen, voorzien van bronvermelding, alleen worden gereproduceerd met toestemming van de redactie.
- * ISSN 1386-9884



INHOUDSOPGAVE

• Colofon	1
• Inhoudsopgave	2
• Foto op de voorpagina	3
• Van de bestuurstafel	5
• Stalen replica zalmschouw LEKKERKERK	6
• Oog voor detail: Kikker op een schuit van de Ooms werf	7
• Het geheim van de smid: Het smeden van een Ooms kikker	8
• Scheepspost de digitale nieuwsbrief voor het varend erfgoed	9
• Het neusje van de zalm	10
• Up to date houden schepenregister	11
• Restauratie van een Fanny	12
• Oog voor detail: Rol voor een weel	17
• Informatiecentrum voor geklonken zalmschouwen	19
• Besmet met het klinknagelvirus	20
• Oproep e-mailadres	30
• Boeken over riviervissersschuiten	31
• Datum 5 ^e editie EOC Traditionele Schepen Beurs	32
• De zalmschouw NU en in de TOEKOMST	33
• Op bezoek bij Peter Schouten	35
• De restauratie van de STR6 in vogelvlucht	40
• Het geheim achter de smid	54
• Hoe is het zo gekomen ARIE ?	57
• 'n Vaartochie door Friesland	61
• FVEN Nieuwsbrief	71
• Het VBZ depot	73
• Verenigings- en bestuursgegevens	74

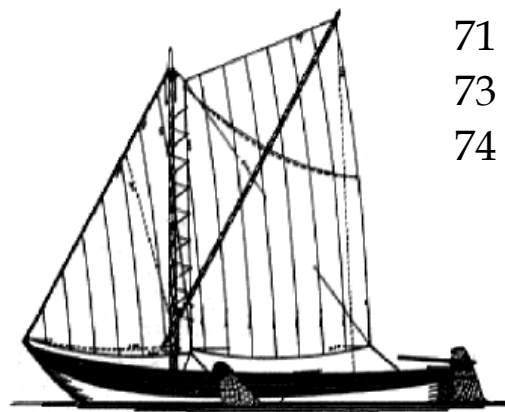


FOTO OP DE VOORPAGINA



Voor iedereen is het vanaf het voorjaar van 2020 een rare tijd. Er is een nieuw virus wat veel slachtoffers maakt en verdriet brengt.

Maatregelen waardoor onze evenementen niet door konden gaan, vakanties naar het buitenland werden afgeraden. Wat waren we blij met onze zalmschouw.

Het was al vroeg mooi weer en met de luxe om naast de Biesbosch te wonen, gingen we uit het werk vaak nog even een rondje met de HD16. Heerlijk genieten van onze trots op het water. Dat we niet alleen waren, hebben we ook gemerkt. Wat is er een zootje van ons mooie natuurgebied gemaakt. Mensen gedroegen zich alsof ze alleen op de wereld waren. Jammer, maar gelukkig waren er meer mooie momenten dan trieste. Je kon je goed aan de maatregelen houden bij het afspreken en ontmoeten van andere mensen. Door ieder op je eigen boot te blijven en ieder voor zijn of haar eigen drankjes en eten te laten zorgen hadden wij het prima.

En dan op het laatste moment naar huis toe varen en van elkaar foto's maken bij de ondergaande zon. Dat gaf mooie plaatjes.

Eén zo'n plaatje vonden we wel social-media-waardig en hebben we op Facebook geplaatst. Vele reacties hebben we gekregen waarvan eentje die tot deze Beun heeft geleid. Marjan en Jarno van der Linden, die jarenlang de Beun hebben verzorgd, plaatsten de reactie "dat zou een mooie voorpagina van de Beun zijn geweest". Niet meteen, maar toch al snel begon het te kriebelen. Dat zou toch wel leuk zijn, een Beun als verrassing bij de mensen op de mat. Hoe moesten we dat in het vat gaan gieten? Eerst maar eens gepolst of er mensen zijn die ons wilden helpen en zeker weten dat we geen mensen passeerde. Aan animo en enthousiasme was er geen gebrek. Het bestuur wilde ook graag meewerken.

Oké, aan de slag dan! Jarno en Marjan gevraagd voor de lay-out en hun ervaring in te brengen en Arie v/d Ree gevraagd om mee te denken en gezamenlijk onderwerpen te bedenken. Natuurlijk een vergadering met een hapje en een drankje. De voorpret was begonnen en iedereen was druk bezig met de verhalen waarvan u het resultaat in deze speciale uitgave kunt lezen.

Maar toen, het samenstellen. Op de zaterdag dat de avondklok is ingegaan, hadden we onze redactievergadering bedacht. Met de al eerder aangekondigde maatregel om maar één bezoeker per dag te ontvangen, hebben we deze maar afgezegd. Net als alle thuiswerkers, is het samenstellen, controleren en de finaleslag digitaal gedaan. In de groepsapp van de redactie was stevast het antwoord van Marjan "maar die Beun die komt er hoor". Ook met het begeven van de computer bij Jarno en Marjan waren ze er niet onder te krijen.

Beste leden we hebben deze Beun aan een paar doorzetters te danken. Marjan, Jarno, Arie, Rhett en alle schrijvers in deze uitgave hebben enorm hun best gedaan om u te verrassen en hopelijk een glimlach op uw gezicht te geven. Stiekem denken we dat dit is gelukt!

Groetjes Bart & Anne
HD16



VAN DE BESTUURSTAFEL

Beste lezers,

De samenstellers van deze Beun hebben mij gevraagd of ik iets wil schrijven namens de bestuurstafel.

Het initiatief om nog eens een Beun samen te stellen juichen we erg toe. Op het moment dat De Beun verdween van de radar, zijn we overgestapt op het schrijven van nieuwsbrieven. Daardoor zijn de leden en donateurs al geïnformeerd over de stand van zaken binnen het bestuur. Dus daar wilde ik het dit keer eens niet over hebben.

Wat wel bij me naar boven kwam was de gedachte, wat bindt ons eigenlijk ? Dat is natuurlijk de zalmschouw op zichzelf.

En als ik zo nu en dan beschouwend naar het bootje kijk, denk ik; 'wat is het toch een schattig, bijzonder en praktisch bootje'. Eigenlijk kun je er alles mee: varen, roeien, zeilen. Je kunt erop slapen. Er is altijd wel ergens een gaatje te vinden waar je de boot nog tussen kunt parkeren. En in een mum van tijd gooi je de ankers uit en trek je het bootje richting het droge.

Ook denk ik weleens terug aan de mensen die er mee gewerkt hebben. Ruim honderd jaar geleden! Dat was nog eens buffelen! In regen en kou. En hopelijk ook met lekker weer.

Kortom, we hebben volgens mij allemaal een stukje Nederlands cultureel erfgoed in bezit. Tuurlijk is de ene zalmschouw meer authentiek dan de andere. Maar ik zie ook dat een waarheidsgetrouwe replica een culturele waarde vertegenwoordigd.

En dat is mijns inziens wat ons allen bindt in de vereniging. De liefde voor dit type bootje.

Het behouden van een vereniging als de VBZ kan dit vlammetje, wat er eigenlijk individueel altijd wel zal blijven, samenbrengen tot af en toe een groot vuur. Deze Beun is daar zo'n voorbeeld van. Heel veel vlammetjes die even samen komen!

Hopelijk geeft het velen inspiratie. Om goed voor je bootje te blijven zorgen, en misschien ook wel voor het collectief.

Vriendelijke zalmschouw groeten,

Jacqueline Karnebeek,
secretaris VBZ

Bestuursvergaderingen 2021:

Stalen replica zalmschouw LEKKERKERK

(Bericht van RTV
Krimpenerwaard)



Vaart u in de zomer toevallig op de Lek langs Lekkerkerk met de zalmschouw, dan zal het u waarschijnlijk niet ontgaan dat er op een paal naast het aanlegsteiger van het voetveer een stalen replica zalmschouw pronkt.

De historische vereniging "Lekkerkerk door de Tijd" heeft dit voor elkaar gekregen. De replica is vervaardigd door Smederij Kooiman uit Krimpen aan de Lek.

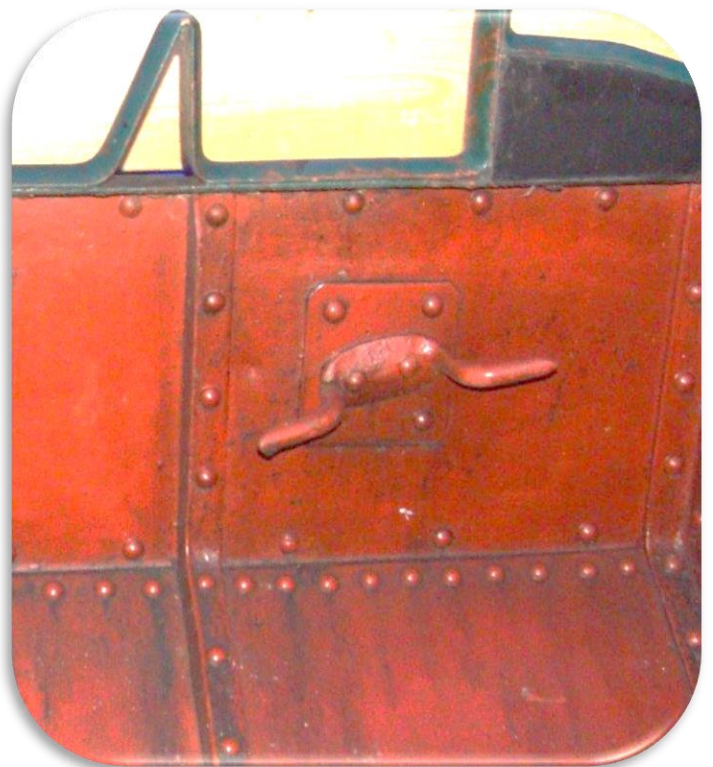
Oog voor detail



Tekst & foto's: Arie van der Ree, WM15

Onderwerp: Kikker op een schuit van de Ooms werf

Op de schuiten van Ooms zijn natuurlijk ook kikkers geklonken. Deze werden gebruikt om de schoot van de fok op te beleggen en om een landvast op vast te zetten. Ze zitten op het bovenboord geklonken net onder de roeikast. Opvallend is dat de kikker niet gelijk op het boord werd geklonken. Er werd eerst een vierkant plaatje met afgeknipte hoeken op het boord geklonken en daarna de kikker. Waarschijnlijk vond men het boord te zwak om de kikker er zo tegenaan te klinken.



HET GEHEIM VAN DE SMID



Tekst: Rhett Eekels en foto: Arie van der Ree

Het smeden van een Ooms kikker



De kikker wordt van een strip gesmeed met een afmeting van 45x12. Deze wordt aan één kant ingenomen op ongeveer 50mm. Van dit deel wordt een ronde tap gesmeed van 14 mm dik.

De lengte blijft nog even voor wat het is en wordt later eventueel op de goede lengte afgehakt. Aan de ander kant van het "lijf" van de kikker in wording, moet ook zo'n zelfde tap komen. Vanaf de eerste tap wordt 75mm. verder de strip op dezelfde manier ingenomen. Ook hier wordt een ronde tap gesmeed van 14mm.

Nadat de twee uiteinden klaar zijn worden ze één voor één haaks omgesmeed ten opzichte van het lijf. Deze hoek die nu ontstaat, word scherp gestuikt.

Dit scherp stuiken gebeurt omdat, later het touw wat op de kikker wordt belegd, niet kan knellen tussen het lijf en het bovenboord. De twee ronde tappen worden vervolgens weer op ongeveer 40mm. vanaf onderkant lijf omgeslagen en op maat afgehakt en voorzien van een puntig afgewerkt uiteinde.



De Scheepspost brengt je al het digitale nieuws voor en over het Varend Erfgoed. De Scheepspost is een uitgave van Wouter van Dusseldorp, schipper van een historische stevenaak anno 1882.

De Scheepspost brengt nieuws over bijzondere schepen, havens en evenementen, maar ook informatie van verschillende behouds-organisaties. De inhoud varieert van regelgeving, bedreigingen, kansen en algemene informatie tot artikelen over speciale erfgoed-schepen. Iedere week verstuur ik een nieuwsbrief met het nieuws van de afgelopen week. Je kan je aanmelden voor deze nieuwsbrief op de website www.scheepspost.info.

De Scheepspost is gratis, maar als het je bevalt wordt een vrijwillige bijdrage van € 15,- op prijs gesteld. Deze kan je overmaken naar "Maritiem Dus", IBAN NL96 TRIO 0198 1437 02

Heb je zelf nieuws voor de Scheepspost, mail dan aan: wouter@scheepspost.info

ook voor info of advertentiemogelijkheden.



Door: Marjan van der Linden

Benodigdheden voor twee personen (bereidingstijd 15-20 minuten)

- 150 gr. kipfilet
- 150 gr. spaghetti
- paar takjes verse platte peterselie
- 1 ui
- 2 teen knoflook
- 1x Maggiblokje
- 1 theelepel vers geraspte gember
- 1 eetlepel tomatenpuree
- 1 eetlepel oestersaus
- 3 eetlepels sojasaus
- 1 rode peper
- 3 lente ui



Stook de vuurduvel op en zet een pan met water op het vuur en kook de spaghetti volgens de bereidingswijze. Snijd de ui, kipfilet en knoflook in stukjes.

Vergeet niet om ondertussen nog wat houtjes in de vuurduvel te gooien en giet een scheutje olie in een hapjespan en fruit de ui met knoflook aan. Voeg na 2-3 minuten de kip, de vers geraspte gember en de rode peper fijngesneden (met of zonder zaadjes, wat je zelf lekker vindt) toe. Bak de kip rondom bruin. Voeg daarna 1 verkruimeld Maggiblokje en de tomatenpuree toe.

Na ongeveer 1 minuut voeg je de sojasaus en oestersaus toe. Meng alles goed door elkaar en voeg vervolgens de spaghetti toe. Meng alles goed door elkaar en strooi wat fijngesneden platte peterselie en lente uitjes over de Surinaamse bami.

Eet smakelijk !

Up to date houden schepen

Om het schepenregister van de VBZ up to date te houden, is het van groot belang dat iedereen een verandering van eigenaar of naamsverandering van de boot doorgeeft aan de ledenadministratie via de penningmeester, zodat we steeds over de huidige gegevens beschikken.

U kunt als volgt de veranderingen doorgeven:

1). Via e-mail: penningmeester@zalmschouw.nl

- Mijn boot is in 20.. verkocht aan:
- VBZ volgnummer was:
- Ik heb in 20.. een nieuwe boot gekocht van: (naam vorige eigenaar)
- VBZ volgnummer is:

2). Of via onze website:

- Kies in hoofdmenu 'werkgroepen/contact'
- Kies 'Documentatie & Registratie'
- Kies 'Wijzigingsformulier', vul dit in en verstuur

RESTAURATIE VAN EEN FANNY

Vanaf oktober 2008 ben ik in het bezit van deze Fanny. Lengte 6.16 m, breed 1.87m en een holte van 0.72 m. Uit de aantekeningen die gemaakt zijn tijdens de overdracht van de Fanny naar de eerste eigenaar in recreatietijd, blijkt de Fanny gebouwd te zijn in de periode tussen 1915 en 1920. De bouw van de Fanny heeft plaatsgevonden op de werf van Van der Hoff in de periode dat vermoedelijk Cent van Vliet hier de smid was. De bouw van de Fanny is in opdracht van Hendrikus Hartman, een visser uit Woudrichem, uitgevoerd. Later is de Fanny overgegaan naar Frans Hartman, een zoon van Hendrikus, ook uit Woudrichem.



Frans Hartman viste hoofdzakelijk op Paling en Spiering. Dit gebeurde met fuiken en korfjes. Tijdens de visserijperiode heeft de Fanny nooit een visserijnummer gehad. In april 1979 is de Fanny in de recreatie gekomen met het nummer WOU 9. In maart 2004 is de Fanny geschouwd met als eindoordeel A3, beperkt monumentaal vaartuig.

Nu, eind 2020, is er al veel aan de Fanny hersteld en vervangen. Het vervangen probeer ik zo minimaal te houden zodat veel van het originele ijzer behouden blijft. Als eerste is de klapmuts weer hersteld en teruggeplaatst. Het voorschot met schildvormig gat was verwijderd, maar aan de hand van de oude klinknagels is deze ook weer teruggeplaatst.



Hierna zijn op verschillende plekken in het bovenboord stukken ijzer die verrot waren verwijderd en weer teruggeplaatst. Vooral de stukken waar het zeilbankje tegen het bovenboord zat waren slecht, deze zijn weer vervangen en teruggeklonken.

Ook werden tijdens het schoonborstelen de dichtgelaste gaten waar de klinknagels van het hoekijzer (waar de zeilbank op rust) weer zichtbaar. Deze konden weer worden overgenomen zodat alles weer op zijn plek teruggeplaatst kon worden.



Hierna waren de zwaardklampen aan de beurt. De verzetjes in de zwaardklampen waren verwijderd en wat overbleef terug tegen het bovenboord gelast. De verzetjes weer gemaakt van half rond (die eerst op maat moest worden geslepen en gevijld) en teruggeplaatst. Omdat hiervoor het berghout/zwaardklamp verwijderd moest worden, kon ik gelijk de slechte stukken van het bovenboord verwijderen en herstellen. En dat was echt nodig. Zo op het oog viel het wel mee, maar als je dan de boel gaat schoonborstelen komt er toch meer boven dan gedacht. De gaten vielen in het bovenboord. Leuk dan wel weer is, dat er ook nog stukjes hout tussen het bovenboord en de zwaardklamp tevoorschijn kwamen.



Op dit moment ben ik bezig met het vervangen van het vlak. Hier kan ik echt geen kleine stukken vervangen, het vlak is echt een gatenkaas. Voor het ophalen van de Fanny heb ik eerst met mijn vader stukken van een oud verkeersbord op het vlak bevestigd zodat we de Fanny redelijk droog naar de loswal konden varen waar deze op de vrachtwagen is geladen voor transport naar Dordrecht.

In het vlak zit wel een groot reparatiestuk geklonken. Deze wordt nagemaakt en weer zoals deze was teruggeklonken. De beun is droog maar wordt weer nat, dus de gaten komen ook weer terug in het vlak en onderboord. Ik denk dat 50% van het kimijzer nog origineel is. De rest van het kimijzer is veel groter en vastgelast wat veel werk kost om dit mooi te verwijderen zonder het onderboord te beschadigen.



Als het vlak en de kimijzers erop zitten kunnen de voorsteven en de scheg weer teruggeplaatst worden. De scheg is erg versleten, maar kan nadat deze is schoongemaakt weer gebruikt worden. Van de voorsteven kan ik alleen de hoekijzers gebruiken. De strip die tussen de hoekijzers zit is al een keer vernieuwd maar niet zoals het zou moeten zijn en vastgelast aan de hoekijzers. Deze strip wordt vervangen en weer teruggeklonken.

De volgende stap is de beun, deze is dichtgemaakt. En als je ziet hoe dun het beundek en het voor- en achterschot zijn, is dit wel te verklaren. Dit moet worden aangepakt zodat in de toekomst de Paling en flessen bier weer in een natte beun kunnen vertoeven.



Dus er is nog zat werk te doen. Gelukkig hoef ik voor de werkzaamheden niet ver te rijden. De Fanny ligt namelijk in de voortuin redelijk aan de kant, dus niemand heeft er last van. Bij het klinken heb ik hulp van mijn vader. Hij komt uit de scheepsbouw, altijd handig iemand met ervaring en trucjes. En zeker handig en behulpzaam is Arie van der Ree, wat heeft deze man een informatie en voorbeelden. Hier kan ik uren naar luisteren.

Het mooie aan een restauratie is alles wat er bij komt kijken. Het is niet alleen maar een stukje ijzer vervangen en een paar klappen op een klinknagel geven. Maar ook bijvoorbeeld de zeilen en de huik, hiervoor heb ik een cursus 'zeilen maken' gevolgd. Zeer interessant en ik wil ook een vervolgcursus gaan volgen.

Zo ook het houtwerk voor het zeilbankje. Hiervoor moest er een stuk Iepenhout komen en dus ben ik op zoek gegaan naar een mooi stukje hout. Wat ik eigenlijk wil zeggen is dat je op de mooiste plekjes komt en de meest leuke en interessante mensen ontmoet.

Ik weet, de vijver is al aardig leeggevist, maar mocht er nog iemand zijn met originele spullen uit de visserij, die niet meer weet wat hij of zij er mee moet, dan hou ik mij graag aanbevolen.

Groet,
Jan Loomeijer

P.S. Meer foto's van de Fanny zijn te vinden op de website van de VBZ in het fotoboek/projecten/Fanny. Ik stuur steeds weer foto's naar de webbeheerders als een onderdeel af is zodat er een redelijk beeld van begin tot eind is.

Oog voor detail



Tekst & foto's: Arie van der Ree, WM15

Eigenaar: J. Kraaieveld

Onderwerp: Rol voor een weel

II

Na het hulpstuk van de familie Viveen uit Woerkum te hebben beschreven (zie De Beun nr. 90) kwam ik een soortgelijk voorwerp tegen bij een verzamelaar van oude visserijspullen. Het is een stuk gereedschap wat gebruikt werd bij de aalvisserij met kubben. De kubben werden met een lijntje aan een zwaar touw geknoopt. De onderlinge afstanden tussen kubben kon zo'n 15 meter bedragen. Dit zware touw, wat vaak kokos-touw was, werd een weel genoemd. De diameter was ongeveer 25mm. Eerst werd een anker uitgezet waaraan het touw was bevestigd met de kubben. Het aantal kubben per weel liep uiteen van 20 tot 60. Rond het Hollands diep was de term 'treintje' gebruikelijk in plaats van weel.

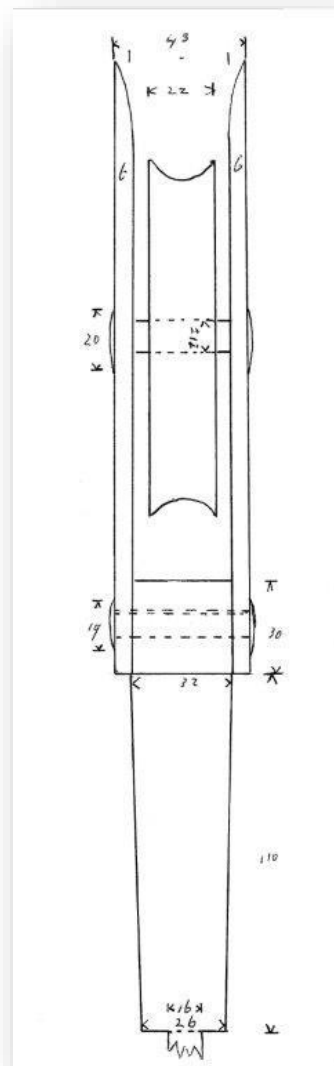
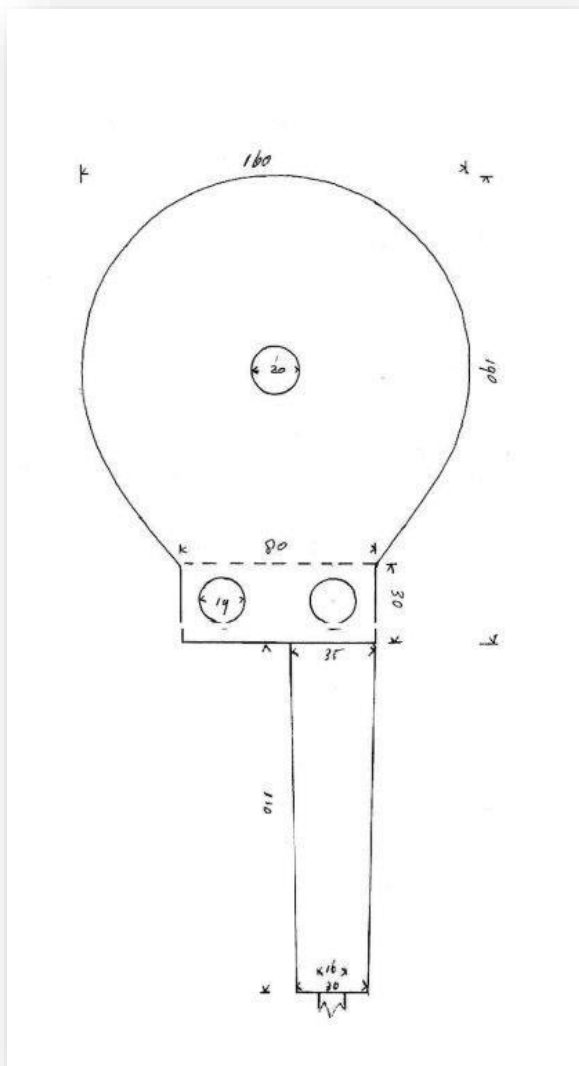




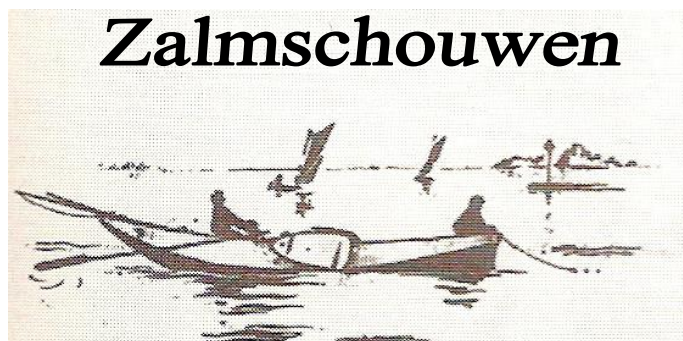
Door het vele binnenhalen van de lijn over de achterkant van de schuit konden er slijtplekken ontstaan. Om dit te voorkomen heeft men het volgende gereedschap uitgevonden.

Het is een lange pin van 16 mm. dik wat in de vingerlingen aan de achterkant van de schuit werd gestoken. Aan de bovenkant van de pin was een blok ijzer geweld die in een haak gesmeed was.

Daar zijn twee wangen aan geklonken met daar tussen een schijf. De schijf draaide op een as die aan de buitenkant van de wangen was afgeklonken. Door het zware touw hier overheen te halen ontstonden er geen slijtageplekken en werd het halen ook verlicht. Het is opvallend dat de eigenaren geen naam hebben voor dit gereedschap. Het lijkt dat het door de plaatselijke smid is gemaakt.



Informatie Centrum voor Geklonken Zalmschouwen



informatie over schuiten uit
Hardinxveld, Moerdijk, Ammerstol, Beneden Leeuwen,
Heerewaarden, Sliedrecht en Geertruidenberg.

Bel met Rhett 06-54644878 of Arie 06-11248813



BESMET MET HET KLINKNAGELVIRUS

Tekst & foto's: Leen van de Graaf

Het verhaal achter de restauratie van de Vlouwschouw VL1, de VL2, de zegenboot WOU1 en een drijverschuit gebouwd bij Haeser.

De achterliggende gedachte van het aanschaffen van de eerste schuit was dat ik me zo nu en dan bezig kon houden met het restaureren hiervan. Ik moet bekennen dat dit een dagelijkse bezigheid is geworden met als resultaat drie schuiten in museale staat en wordt de vierde op dit ogenblik onder handen genomen en staat de vijfde te wachten. Het mooie van dit verhaal is dat ik er achter ben gekomen dat geen schuit hetzelfde is en dat ik steeds nieuwe details ben tegengekomen en tegenkom. Ik vind het heerlijk om een oude bedrijfstak in leven te houden door te klinken en door het maken van netten en tuigen. Echter besteed ik het smeedwerk grotendeels uit aan Vuurwerkerij Eekels.

Vlouwschouw VL1

Mijn eerste schuit was de VL1. Deze schuit heeft geen naam gehad in de visserijperiode, maar heb ik voor het gemak deze naam gegeven. De naam is afgeleid van Vlouwschouw. Dit was de benaming voor dit soort schuiten op de Lek.

Gegevens:

Werf: Ooms Ammerstol 1900/1920 (zie foto 1)

Lengte: 6040 mm.

Breedte: 1780 mm.

Holte: 690 mm.



Kenmerken:

- Smalle gegalvaniseerde bovenboorden
- Vrij schuine achtersteven
- Overgang bundeken/koker is rond
- Klinknagels behouden na het klinken een ronde kop
- Een haallat achterzijde bakboord
- Berghout eindigt tot aan achtersteven
- Dollen in de overgang onder- en bovenboord (zie foto 2)
- Een ijzeren kopplaat

Het is een rank schuitje wat duidelijk bedoeld is voor varen op kalmer water. Deze schuit is in het bezit geweest van Michiel Creton uit Woudrichem en heb ik in 2005 van hem overgenomen (zie foto 3).

Eénmaal thuis kwam toch wel de vraag naar boven, waar te beginnen. Hij was in super slechte staat en daar dit mijn eerste project was, moest ik alles nog gaan uitvinden en was ik zeker niet in de veronderstelling dat er nog een paar schuiten zouden volgen.

Als eerste ben ik begonnen met het vergaren van de nodige informatie. Na dit éénmaal te hebben gevonden, ben ik heerlijk op het gemak begonnen met de restauratie en heb ik die in 2010 afgerond, waarna de tewaterlating heeft plaatsgevonden (zie foto 4).



Foto 3



Foto 4

Vlouwschouw VL2

In de periode van de restauratie van de VL1 (zie verslagen De Beun nr. 75 en 76) hebben we nog een Vlouwschouw gekregen. Die is van Wim de Vries uit Werkendam geweest (zie foto 5). Deze heb ik de naam VL2 gegeven. Ook deze schuit is gemaakt bij Ooms uit Ammerstol. Hij is in alles te vergelijken met de VL1. Ook deze schuit was in een slechte staat en diende dus ook gerestaureerd te worden. Het originele vlak zat er nog onder, echter was de achtersteven verwijderd en was er op die plaats een spiegel ingelast.

Gegevens:

Lengte: 6040 mm.

Breedte: 1790 mm.

Holte: 690 mm.



Foto 5

Foto 6



Zegenboot WOU1

Inmiddels was ik al flink besmet met het klinknagelvirus, dus na lekker fanatiek bezig te zijn geweest (zie verslag De Beun nr. 90) kwam mij ter ore dat het Biesboschmuseum in Werkendam een klein exemplaar zalmschouw zocht om in het museum tentoon te stellen.

Zij hadden zelf nog een zegenboot liggen (zie foto 6) de voormalige WKD 9 wat in werkelijkheid de WOU1 bleek te zijn. Deze schuit komt van de werf van der Hoff en het Biesboschmuseum had niet de intentie om deze schuit in het museum te plaatsen.

Wat een erg mooie bijkomstigheid was, is dat vroeger visser Toon van der Pluim in de Biesbosch viste met een schuit van Ooms (zie foto 7) en dat inmiddels bekend was dat hij dit met de VL2 deed. (zie foto's in het boek "Op de kentering van het getij" en De Beun nr. 65.



Foto 7

*Foto van website Biesboschmuseum
te Werkendam ↓*



Foto 8

↑ *Visser Toon van der Pluim foto uit het boek "Op de kentering van het getij".*

Daar ik dit zeer waardevol vond en ik weer een restauratie in het vooruitzicht zou hebben, zijn het Biesboschmuseum en ik overeen gekomen te ruilen. Met een vergoeding erbij kon ik de WOU1 in originele staat terugbrengen en is de VL1 in 2016 naar het Biesboschmuseum gegaan waar ze, mede dankzij Arie van der Ree, ligt te pronken (zie foto 8).

Gegevens:

Lengte: 7210 mm.

Breedte: 2140 mm.

Holte: 830 mm.

Zodoende is de WOU1 naar huis gehaald en besloot ik om eerst de deze onderhanden te nemen in plaats van de VL2 af te maken. Het werk wat daar op volgde was weer een aardige klus. Alle spanten en de mastkoker heb ik er uit gehaald en opnieuw geklonken. Ook de scheg, de voorsteven en de klapmuts zijn onder handen genomen. De bun zat er niet meer in en deze is in zijn geheel vernieuwd.



Foto 9



Foto 10

Van het houtwerk was alleen de mast en een gedeelte van het kastje er nog. Het overige is volgens originele gegevens nieuw gemaakt. Het tuig is vervolgens met de hand opnieuw gemaakt en op 23 september 2016 is ze feestelijk te water gelaten (zie De Beun nr. 95 en nr. 96) en is ze nog steeds in ons bezit en genieten we er met volle teugen van (zie foto 9, 10 en 11).

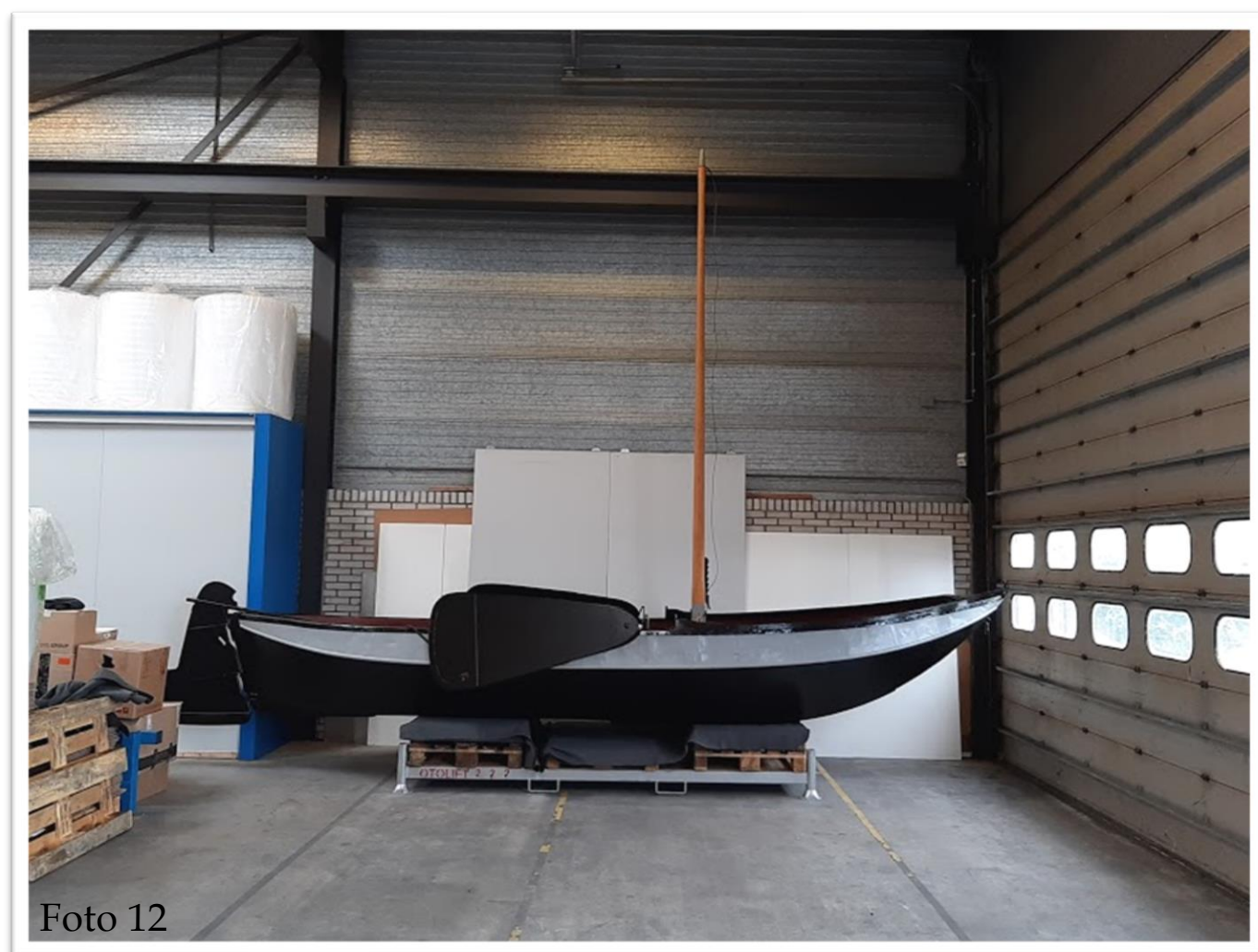


Foto 11

Toen de WOU1 de schuur uit was, werd de VL2 gelijk weer naar binnen gereden en kon ik hier weer mee verder. Deze was al aardig gevorderd en eigenlijk niet wetend wat er mee te doen als hij klaar zou zijn, besloot ik een advertentie op Marktplaats te zetten. Gewoon om te kijken wat hij zou doen.

Wat schept tot mijn verbazing, de familie Ooms (waar deze schuit gemaakt is) reageerde en toonde veel interesse.

De naam Ooms is nog steeds actief in het bedrijfsleven en wel onder de naam 'Koninklijke Otolift trapliften' te Ammerstol. Zij zijn kort daarop bij ons langs geweest en werd de afspraak gemaakt dat ik de schuit compleet met alles er op en aan zou opleveren.



En zo geschiedde, de schuit is daar heen getransporteerd en nu ligt ze nog in het magazijn om later tentoongesteld te worden in de nog nieuw te maken showroom (zie foto 12).

Drijversschuit Haeser

Ondertussen heb ik via Rhett Eekels weer een schuit opgeduikeld uit Megen welke in bezit was van Eric Jansen (zie foto 13). Dit blijkt een drijverschuit te zijn van de werf Haeser te Boven Hardinxveld.



Gegevens:

Lengte: 6915 mm.

Breedte: 2150 mm.

Holte: 780 mm.

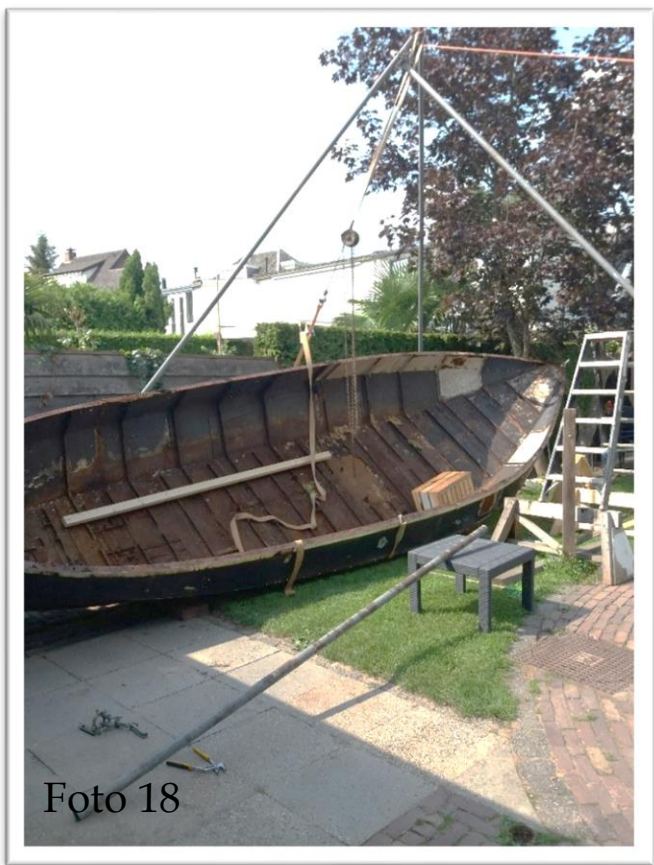
Kenmerken:

- Grote klinknagelkoppen
- Bolders met een bijzondere vorm (zie foto 14)
- Berghout loopt aan de voorzijde door tegen het kimijzer (zie foto 15)
- Extra waterloop net uit het midden van het trekschot (dus ook van het spant, zie foto 16)

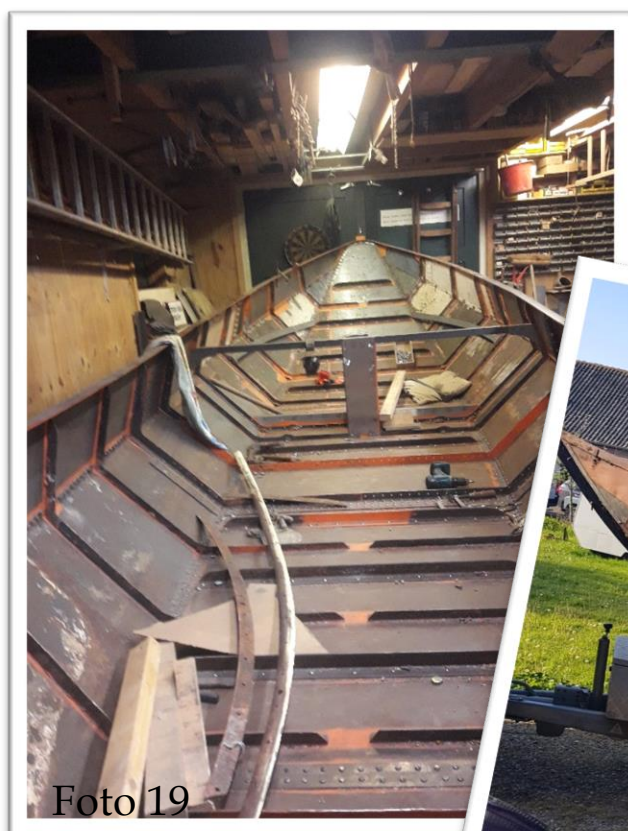


- Delaminerend ijzer (hoogst waarschijnlijk puddelijzer, begin scheepsbouw ?)
- Van origine een spie in het vlak in lengte van de schuit
- Afgeslepen rand van het potdeksel bakboordzijde achterkant tot aan de bun

Ook deze schuit was niet in nieuwstaat en in 2018 ben ik begonnen met deze restauratie (zie foto 17 en 18).



Eind 2020 hopen we de schuit te laten stralen waarna deze afgemaakt kan worden (zie foto 19) en geloof het of niet, er staat weer een project te wachten. Dit door toedoen van Jarno van der Linden en Anco Eggebeen uit Woudrichem (zie foto 20).



OPROEP E-MAILADRES

We kunnen er bijna niet meer buiten: de computer en internet. Op een enkele uitzondering na, heeft iedereen er één in huis.

Om het emailbestand van onze leden en donateurs actueel te houden verzoeken wij u vriendelijk bij verandering te mailen naar email:

penningmeester@zalschouw.nl



Arie van der Ree 22-11-2020

Waarom ik dit soort boeken maak ?

Omdat er weinig over riviervissersschuiten is geschreven en de verschillen tussen diverse types zalmschouwen voor veel eigenaren niet duidelijk zijn. En ik vind het zelf prettig als er van één type zalmschouw, alles wat ik weet, bij elkaar staat.

Het eerste boek over de “Drijverschuiten” is in samenwerking met Th. Hoogmoed, E. van Reijswoud en R. Eekels gemaakt. Het is inmiddels uitverkocht.

Daarna heb ik met Rhett Eekels het boek over de “Vlouwschuiten” gemaakt. Dit was naar aanleiding van de aanschaf van een schuit door Leen van de Graaf. Er was niets over bekend. Uiteindelijk kon ik toch een aantal gegevens combineren met het Vlouwschuiten boek als resultaat.

Vervolgens heb ik een grote verzameling ansichtkaarten en foto's van visvlotten in de Dordrechtse havens. Daarover was ook nog niet veel gepubliceerd en het heeft een binding met de vissersschuiten. Op veel foto's en kaarten zijn namelijk zalmschouwen te zien.

Daarna kwamen de Motorbeunschepen aan de beurt. De aanleiding hiervan was een foto in de haven van Moerdijk. Daarover bestond onduidelijkheid, was het wel Moerdijk? En welk schip is het nou? Er was genoeg informatie om er weer een boek van te maken.

Twee schepen waren in bezit van de familie Kanters uit Moerdijk wat uiteindelijk resulteerde in een ander boek over die familie.

De voltooiing van de restauratie van de STR 6 leidde er toe om de restauratie en de geschiedenis van de schuit op papier te zetten en er een boek van te maken.

Ik heb de boeken te koop staan via de webshop de *Dordtsebestseller*. Hierdoor heb ik geen gedoe met versturen en betalingen van de boeken. Het voordeel is dat als er een boek besteld wordt, er een exemplaar gemaakt wordt. Ik zit dus ook niet met een voorraad boeken die misschien nooit verkocht worden en er wordt geen papier verspild. Momenteel ben ik een boek over Zegenboten, Driekwarters en Fannies van de van der Hoff werf aan het voorbereiden om uit te brengen. En doe ik onderzoek naar de scheepswerf van Haeser uit Hardinxveld die ook drijverschuiten hebben gemaakt.

NOTEER ALVAST OP UW KALENDER:

Op 12, 13 en 14 november 2021 (het tweede weekend van november 2021) zal de 5^e editie EOC Traditionele Schepen Beurs in de Beurs hal te Den Helder plaats vinden.

Voor meer informatie verwijzen wij u naar de website: traditioneleschepenbeurs.nl





De zalmschouw NU en in de TOEKOMST

Is er toekomst voor de Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw (VBZ) ? Dat is de grote vraag die al jaren bij het algemeen bestuur en tijdens de jaarvergadering rondzingt.

Een mooie vereniging die mensen verenigd die één ding gemeen hebben namelijk; dat bootje, de zalmschouw ! De laatste jaren zie je de animo om bestuurlijke functies te vervullen bij alle verenigingen afnemen, dus niet alleen bij de VBZ.

Mensen hebben het te druk met andere zaken en de vrijetijdsbesteding wordt ingedeeld om heerlijk te ontspannen zodat er voor het overeind houden van een vereniging geen tijd meer vrij gemaakt wordt. Of is er wellicht een andere reden waardoor ook de VBZ blijft smeken om bestuursleden ?

We weten allemaal dat ondertussen de VBZ op het kritische aantal van 4 bestuursleden is aangekomen en dat het bestaansrecht van de vereniging hierdoor onmogelijk is geworden. Een noodkreet is daarom niet meer nodig, een reddingsplan is beter op zijn plaats.

Er bestaan namelijk twee opties:

- 1) Laat de vereniging inslapen en het bestaande bestuur gaat gewoon naar huis, einde VBZ.

- 2) Doorstart van de vereniging waarbij we met een aantal vrijwilligers die de VBZ een warm hart toedragen doorgaan. Mocht dit niet succesvol zijn dan kunnen we altijd nog de vereniging ontbinden.

Uiteraard is het van belang dat we behoefte bij de leden raadplegen, vragen die beantwoord moeten worden zijn o.a.:

- Waarom bent u lid van de VBZ ?
- Tot welk onderdeel van de behoudsvereniging voelt u zich het meest aangetrokken ?
- Wat hoopt u te vinden bij de VBZ ?
- Wat zou u kunnen bijdragen buiten de jaarlijkse contributie om aan de VBZ ?

Nu het goede nieuws:

Tijdens een aantal telefoongespreken met diverse VBZ leden is er klein aantal mensen reeds opgestaan die de schouders eronder willen zetten maar zeker nog niet genoeg.

Er stroomt zeer zeker nog vers bloed door de aderen van de vereniging. Die reden geeft reden tot vreugde en levensvatbaarheid. Wat ons betreft kan de vereniging nog jaren door, maar dat kunnen we uiteraard niet alleen. Meld u daarom aan en geef uw steun aan de Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw.

Laat niet verloren gaan wat anderen in de afgelopen 30 jaar met trots en veel energie hebben opgebouwd. Er is een prachtige vereniging die het verdient om voortgezet te worden !!!!!

Uw reactie is welkom bij: Conny Gouwens, e-mail: c.a@kpnmail.nl of tel. 06-10321731



Op bezoek bij Peter Schouten

Waarom een stuk schrijven over een houtbouw scheepsbouwer uit Kortenhoef ? Kort gezegd omdat hij inmiddels al heel wat houten onderdelen voor Zalmschouwen heeft gemaakt, zoals roeren, zwaarden, masten, sprietten en riemen. Een aantal zalmschouweigenaren weten de weg naar zijn werf in Kortenhoef inmiddels goed te vinden.

Mijn eerste vraag was: “Hoe ben je in contact gekomen met de zalmschouweigenaren ?”

“Tijdens de vakantie met onze Staverse jol, waren wij in Gorkum afgemeerd, waar ook een aantal Zalmschouwen lagen. Toen een regenbui ons overviel, kwamen de eigenaren ervan bij ons in de jol schuilen en was er aan gesprekstof geen gebrek. Het bleek de familie Eekels te zijn die ook op vakantie waren. Het gespreksonderwerp was natuurlijk boten en smeden.

Inmiddels is het zo met Rhett, dat we, in een mooie ambachtelijke samenwerking, gebruik maken van elkaars expertise.

Op de Klassieke Schepenbeurs sprak ik ook andere zalmschouweigenaren. Het maken van roeiriemen en andere onderdelen voor een aantal van hen, maakte dat ik bekender werd binnen de vereniging. Zo wordt ook je interesse gewekt voor deze scheepjes. En met de komst van het "Drijverschuiten" boek kon ik ook onderdelen maken die historisch juist zijn. Dat bijvoorbeeld riemen voor een Drijverschuit 14 voet lang horen te zijn. Of het juiste model zwaarden voor een van der Hoff schuit. Nu bijvoorbeeld moet ik nog een mast maken voor een zalmschouw van een Geertruidenbergs model".

Doordat ik een paar keer contact met Peter had, hoorde ik dat hij wel eens een houten Zalmschouw zou willen bouwen. Ondergetekende had wel een paar gegevens en foto's die hij kon bekijken. Zo ook een tekening van W.K. Versteeg waarover weleens iets in de Beun nr. 12 is verschenen. Peter had veel interesse in de tekening. Zo is er inmiddels hout wat breed genoeg is in Kortenhoeve om de Zalmschouw van te bouwen. Als Peter de nog lopende klussen klaar heeft is het plan een begin te maken met het bouwen van de houten Zalmschouw. Hierbij wordt de tekening van Versteeg de leidraad. Er zullen wel wat dingen aangepast worden, want hij wil er bijvoorbeeld op kunnen slapen. Op de tekening zijn daarvoor geen voorzieningen getekend.



Dit hout ligt te wachten tot het wordt omgebouwd naar een Zalmschouw.

De volgende vraag die opkwam was: “Hoe ben je in dit vak terecht gekomen ?”

“Geboren in Kortenhoef, in een waterrijke omgeving, is een bootje een logisch bezit. Dit was een Kortenhoefse schouw, maar daar moest wel mee gezeild kunnen worden. Dit werd verwezenlijkt door botenbouwer Piet Dekker uit Kortenhoef”.

Dit was de oorzaak dat Peter in de scheepsbouw een opleiding wilde volgen. De familie kwam via Drenthe in Zeeland terecht waar het niet lukte om aan de slag te gaan in de houten scheepsbouw.

Op zijn zeventiende kon hij gaan werken in Friesland bij Brandsma in Rohel. Daarna keerde hij terug naar Kortenhoef om bij Piet Dekker restauratiewerk te doen. Piet Dekker was zijn grote leermeester. Later begon hij een eigen scheepstimmerbedrijf en schafte daarvoor een Tjalk en later een Klipper aan om in te wonen en werken.

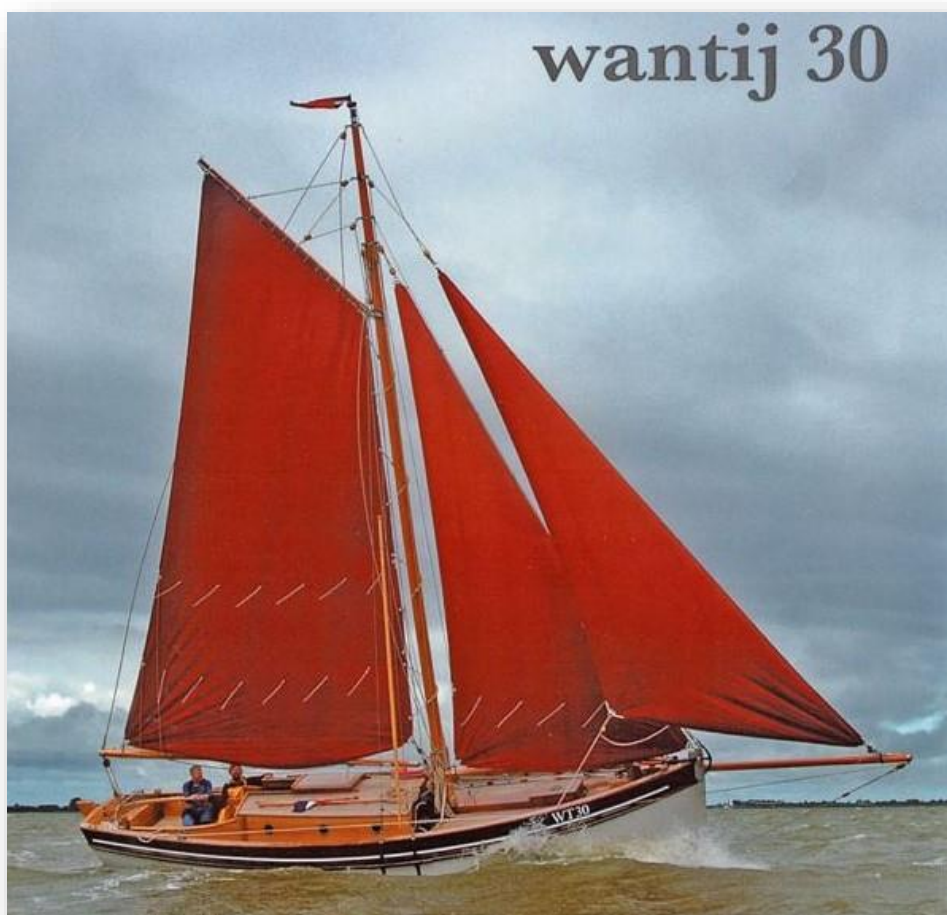


Na verloop van tijd kon er een woning worden gebouwd naast de werf van zijn leermeester. In de loop van de tijd heeft Peter een groot aantal restauraties gedaan met als gevolg een lange lijst van diverse scheepstypes, variërend van roeischouwtjes tot Aken, Bidders, Hoogaarzen enzovoorts.

De nieuwbouw van de Steekhengst Boreas werd door de Stichting Behoud Hoogaars aan Peter gegend. Restauratie bleek niet meer mogelijk.

Een Steekschuit of Steekhengst schuurt wat afkomst betreft tegen een Zalmschouw aan. Informatie qua details van de modellen, heeft hij uit het Maritiem museum gehaald. Ook de Zalmschouw bleek veel overeenkomsten te hebben, waardoor er ook van die schuiten details konden worden gebruikt. Al met al een geslaagd nieuwbouwproject.

Inmiddels heeft Peter een aantal nieuwe schepen gebouwd, bijvoorbeeld een platbodem Spiegelsloep en een eigen ontwerp Kotter. Hiervoor vond hij zijn inspiratie aan de Engelse oostkust bij de Leigh Codes en Smacks. Dit werd uiteindelijk de Wantij 26 en 30 voet.



Ook nieuwe innovaties op gebied van elektrisch varen gaat hij niet uit de weg wat tot uiting kwam in een nieuwe schouw. Hiermee kan worden geroeid en gezeild, maar er kan ook gebruik gemaakt worden van een stille voortstuwing met een elektromotor.



Het huidige grote project waar hij mee bezig is, is weer in een ander deel van Nederland namelijk Maassluis. Hier is hij de bouwmeester van een trekschuit van de Stichting Historische Scheepswerf Zorg en Vlijt. Hiervoor is hij twee dagen in Maassluis om met vrijwilligers te werken aan de trekschuit die voorjaar 2021 te water zal gaan. Het leuke is dat Rhett hiervoor al het ijzerwerk smeedt en dat ondergetekende de kleden voor de opbouw zijkanten heeft gemaakt. Hulde daarvoor en een leuke samenwerking, aldus Peter. De trekschuit gaat met toeristen varen in het achterland van Maassluis. Getrokken door een paard en varend met een elektromotor.

Tot zover het verhaal van een scheepsbouwer die zo duurzaam mogelijk wil bouwen in hout. Wij als zalmschouw bezitters zijn natuurlijk benieuwd naar de voltooiing van de houten uitvoering van de “Versteeg Zalmschouw”.

Arie van der Ree, 2021



DE RESTAURATIE VAN DE STR6 IN VOGELVLUCHT



Tekst & foto's: Bart Broere

Begin met het einde voor ogen, is een handvat om van te voren over een project na te denken. Iedereen die de STR6 kent van voor 2015 weet dat dit geen eenvoudige opgave was. Ondanks dat de STR6 een “jonge boot” is, heeft de tand des tijds zijn sporen flink nagelaten. De Tweede Wereldoorlog had er ook geen goed aan gedaan. De zalmschouw is regelmatig beschoten door zowel de Duitsers als door de geallieerden. De STR6 is gebouwd bij scheepswerf Slieker in Sliedrecht in 1935 in opdracht van Johannes Leendert Engels. Voor zover bekend is er op die werf maar één zalmschouw gebouwd. De schuit werd door de familie Engels de “Fannie” genoemd. Waarschijnlijk was deze schuit aangeschaft omdat de zoon Willem er mee ging vissen. Tot 2001 was de schuit in bezit van de familie Engels.



Op 2 oktober 2014 is de STR6 vanuit Lage Zwaluwe, waar hij tijdelijk opgeslagen lag, naar Uppel verhuisd om te kunnen starten met de restauratie. De STR6 was destijds ingepakt met een groot zeil, dus ik had de binnenkant en een groot deel van de buitenkant nog nooit gezien. Arie v/d Ree had reeds een restauratieplan gemaakt. Gezien de staat van de boot was dit zeker geen overbodige luxe. Het vlak van de zalmschouw was volgestort met beton waardoor hij nog bleef drijven toen Arie de STR6 kocht. Toen Arie het beton had verwijderd bleek hoe slecht het vlak eraan toe was. Niet alleen het vlak was in slechte staat, alles op de spanten en de onderboorden na, zou vervangen moeten worden, was al snel onze conclusie.

Volgens de Van Dale betekent restaureren het herstellen van vroegere toestanden. Ondanks de slechte staat van de zalmschouw hadden we het geluk dat alle onderdelen nog aanwezig waren. Het plaatwerk was niet heel, maar wel bruikbaar om over te mallen. Hierdoor hadden we de juiste afmetingen en konden we alles nauwkeurig herstellen inclusief de aanwezige klinknagelgaten.

We waren gestart met het loshalen van het plathalfrond, later het berg-hout en tussendoor het verwijderen van de teer.



Het losbikken van de koolteer was een hele klus, omdat de familie Engels niet bepaald zuinig was geweest met de hoeveelheid die was aangebracht. Op verschillende plekken had het er alle schijn van dat de teer er met een emmer was ingegoten in plaats van aangebracht met een kwast. Omdat het verwijderen van de teer niet de meest enerverende bezigheid was, maar wel noodzakelijk hebben we dit deel voor deel gedaan, tussen de andere werkzaamheden door. Na enkele weken waren de eerste stappen gezet en bladderde de typisch rode verf op het bovenboord er steeds verder af door het loshakken van de klinknagels.



Zoals op onderstaande foto te zien is kon de beun ook wel de nodige aandacht gebruiken. Ook hier gold weer, dat ondanks de staat wel alles te herleiden was en dat alle details nog aanwezig waren. Vooral omdat het een unieke zalmschouw is, zijn dit soort dingen voor een restauratie erg belangrijk. Als je een voorbeeld hebt is het uiteindelijk een kwestie van kopiëren en namaken.



In 2016 stonden we met de STR6 op de HISWA, maar waren we nog in de beginfase van de restauratie. Het grootste deel van het ijzerwerk was gatenkaas. Op een gegeven moment kwam er iemand naar ons toe met de opmerking “zie je er nog wel een gat in”. Zo zie je maar weer dat humor ook heel belangrijk is.

Nadat we het berghout en plathalffrond hadden verwijderd waren we begonnen met het vernieuwen van delen van het bovenboord. Het losslaan van de klinknagels was altijd weer een intensief klusje, vooral als je de stevigheid van de boot niet meer had, was het een getob. Dit heeft voor heel wat tamme zaterdagavonden gezorgd. Ik heb ook altijd het idee gehad dat alles rot was behalve de klinknagels.



Op het moment dat je weer een deel kunt herstellen was het steeds weer een uitdaging om de plaat zo te fixeren dat hij op zijn plaats bleef zitten om zo de gaten te kunnen boren en vervolgens alles vast te zetten met boutjes en moertjes. Het voorbereidende werk kostte altijd het meeste tijd. Vooral omdat we hele delen vervangen maakte we dan ook wel meters. Op het moment dat zo'n deel klaar was gaf dat een enorme kik. Je had tenslotte meteen zichtwerk en belangrijker nog resultaat ! Hieronder een voorbeeld van een deel wat was verwijderd en wat we weer gebruikt hebben om de nieuwe plaat af te krassen.





Het zijn natuurlijk niet alleen maar grote delen die je moet vervangen, vaak ging het meer om details zoals een deel van een hoekijzer repareren. Op onderstaande foto is goed te zien dat de gaten van de kikker zijn overgenomen van het deel wat eruit is gehaald.



Onderstaande foto is van 6 juni 2016. Hierop is te zien dat aan stuurboordkant het bovenboord is vervangen en dat de onderboorden teervrij zijn gemaakt.

Ineens lijkt het dan weer op een echte zalmschouw. De reden waarom er flink progressie in de restauratie zat, was omdat Arie door de week zaken had voorbereid. Eigenlijk heb ik bijna geen slijpwerk meer gedaan, dat was allemaal al gedaan voor de zaterdag dat ik kwam. Dan was het vooral dingen in elkaar zetten waarbij extra handjes nodig waren of klinkwerk.



Vervolgens was de doft aan de beurt. Deze was eenvoudig gemaakt zonder doftkastje. De hoekijzers boven zijn vernieuwd evenals de bovenplaat en het voorschot. Door een deel te plaatsen van de doft kreeg de schuit ook meer van zijn stevigheid terug. De kogelgaten zijn uiteraard bewaard gebleven omdat deze kenmerkend zijn voor de STR6.



In februari 2018 waren we dan zover dat we het achterste deel van het vlak konden gaan vervangen. Bij de STR6 was er geen gebruik gemaakt van een kimijzer. In plaats daarvan waren de uiteinden van het vlak omgezet en op die manier tegen elkaar geklonken. Leen van de Graaf had destijds een hulpstuk gemaakt waarmee we het ijzer konden omzetten.



Het volgende project was de beun. Omdat het een relatief kleine schuit was, hadden we bedacht om de beun eruit te halen en buiten de boot weer een nieuwe in elkaar te zetten. Op deze manier leek het ons makkelijker uitvoerbaar. Ik denk niet dat ik de lenigheid zou hebben gehad om daar in te kruipen.

Het beundeksel was nog wel bruikbaar. Rhett Eekels had al een aantal herstelwerkzaamheden voor zijn rekening genomen en zoals altijd vakkundig uitgevoerd. Bijzonder was overigens wel dat het beundeksel niet van hout maar van ijzer was vervaardigd.



Op bovenstaande foto is te zien hoe slecht het vlak eraan toe was. Ondertussen waren er ook andere kleinere projectjes zoals het dekje in de punt, het dekje van de klapmuts, de bolders etc. De beun hebben we in de boot als een Mekanodoos in elkaar gezet.



Op 23 maart 2019 waren we dan zover dat de beun geplaatst kon worden om vervolgens de rest van het klinkwerk te kunnen doen. Inmiddels waren ook de onderboorddelen van waar de beun had gezeten aangeheeld.



Het was wel even stoeien om de beun op zijn plek te krijgen want het past natuurlijk allemaal maar net. Ook de resterende vlakdelen waren ondertussen vervangen. Op zo'n moment besef je pas hoe snel het ineens ging. Van één zichtkant naar twee en vervolgens moet je er weer voor zorgen dat de beun niet volregent.



De punt was voor een deel tot net voorbij de kikker nog in goede staat. Bij een restauratie probeer je zoveel mogelijk te behouden.

Om de beun en het vlak te kunnen klinken moet je best wat kunst- en vliegwerk uithalen om overal bij te kunnen. Met behulp van krikken, boomstammen en een auto ervoor waren dat perfecte hulpmiddelen waarop we dat voor elkaar hebben gekregen. Restaureren is een bezigheid waarbij creativiteit erg belangrijk is.

De scheg was één van het laatste te herstellen onderdeel. Op 11 april 2020 waren we op het memorabele moment gekomen dat we de laatste klinknagel hebben geslagen.



Zoals iedereen weet bestaat een zalmschouw niet alleen uit ijzer. In de laatste fase zijn de doftplank en de buikdellingen aan de beurt. Gelukkig is Arie handig en goed met hout.



Op 25 april 2020 waren we op het punt beland dat het visserijnummer er weer op mocht. Gelukkig had ik enigszins dezelfde schrijfwijze als Willem Engels.



Ik moet eerlijk zeggen dat ik in oktober 2014 wel gedroomd heb van het eindresultaat, maar ik had nooit verwacht dat dit tot zo'n schitterend resultaat zou leiden.

Alle lof voor Rhett die het smeedwerk heeft verzorgd, maar zeker voor Arie die alle voorbereidende werkzaamheden heeft uitgevoerd. Zonder dat zou de restauratie zeker een paar jaar langer hebben geduurd.

Het was een enorm avontuur waarvan ik heb geen moment spijt heb gehad. Ik ben altijd met enorm veel plezier naar Uppel afgereisd.

Bedankt voor alle wijze lessen en zo hebben we toch een unieke zalm-schouw van de sloop gered.



Dan komt opeens het besef dat de restauratie van de STR6 klaar is. En wat nu? Het onderhoud van een zalmschouw kost redelijk wat tijd, dus dat was wel een dingetje en onderhoud is wel een noodzakelijk iets. Het zou zonde zijn als we alles voor niets hadden gedaan.

Na lang zoeken, wikken en wegen hebben we besloten de STR6 te schenken aan de stichting "De Zwarte Schuur" Biesbosch. Het voornaamste doel van deze stichting is het in stand houden en exploiteren van de schuur. De bezichtigingen en rondleidingen hebben vooral een educatief karakter met bijzondere cultuur historische- en natuurwaarden. Gelukkig was het bestuur enthousiast en hebben Arie en ik de STR6 op zaterdag 22 augustus vanaf het Middelste Gat van het Zand naar plaats van bestemming geroeid.



HET GEHEIM ACHTER DE SMID

Tekst: Jarno van der Linden Foto's: Rhett Eekels en Jarno v/d Linden

Voor deze Beun Unlimited Edition ben ik op bezoek geweest bij mijn goede vriend en een speciaal lid van de VBZ. De vereniging mag zich al voor lange tijd gelukkig prijzen met Rhett Eekels uit het Brabantse Oss. Rhett is al kort na de oprichting van de VBZ in 1991 lid geworden en heeft in deze 30 jaar de vereniging kleur en ambacht laten zien.

Door het feit dat vader Cees een eigen smederijtje aan huis had, waar regelmatig het smidsvuur opgestookt werd voor de werkstukken die hij aan het maken was, kon Rhett de liefde voor het ambacht van het smeden niet ontlopen.

Na de aanschaf van een geklonken zalmshouw uit Woudrichem door vader Cees, ontstond kort daarna het idee om een geheel nieuwe zalmshouw te bouwen op ouderwetse wijze met klinknagels en het nodige smeedwerk. De BKH 2 (BKH staat voor Bokhoven, wat een dorpje aan de Maas is en waar het ouderlijk huis van Rhett staat) is eind jaren 80 te water gelaten en is nog steeds in het bezit van de familie Eekels.

Van lieverlee wist men binnen de vereniging de weg naar Bokhoven te vinden om bijvoorbeeld een gesmede dreg te laten maken of van alles passend voor een authentieke zalmschouw zoals kikkers, mastklinken, spulijzers of nieuwe spanten voor een restauratieproject.



Als we een kleine sprong vooruit maken, dan kom ik uit in Rhett zijn eigen smederij compleet met dubbel smidsvuur, diverse aambeelden, gereedschappen en een mechanische smeedhamer. De smederij heeft de naam 'Vuurwerkerij Eekels' en is gevestigd in het pand van zijn werkgever in Helvoirt.

De geur van een vers opgestookt smeedkolenvuur zullen velen van u wel herkennen, want Rhett heeft diverse keren op evenementen zijn ambacht getoond. Het werk waar hij zijn deuren voor open doet, is algemeen ambachtelijk smeedwerk met oog voor detail. Of het nu voor een aannemer is die een hekwerk en/of muurankers nodig heeft, of een nieuwbouw/restauratie van een historisch vaartuig, Rhett maakt het.





Op dit moment is hij smeedwerk aan het maken voor de replica trek-schuit 'Zorg en Vlijt' in Maassluis. Een mooie ontwikkeling; wat begon met een smidsvuur bij zijn vader, resulteerde in het bouwen van een nieuwe geklonken boot, diverse restauraties, het maken van het nodige smeedwerk binnen de vereniging en nu een eigen smederij!

Naast zijn smederij werkplaats, ligt de drijversschuit DU1 te wachten op het vervolg van de restauratie. Hier heeft Rhett al het één en ander aan gerestaureerd en zodra de tijd het toe laat gaat hij hier mee verder.



Het depot van de VBZ wordt al lange tijd door Rhett beheerd. Voor klinknagels, luikenbouten, katoendoek, lijkentouw, etc. bent u bij hem aan het goede adres. Hij zorgt dat er voldoende materiaal op voorraad is mocht u dit nodig hebben voor het restaureren van uw zalmschouw.

Een bezig baasje met een prachtige smederij en liefde voor de zalmschouw in de ruimste zin van het woord.

Hoe is het zo gekomen

ARIE ?



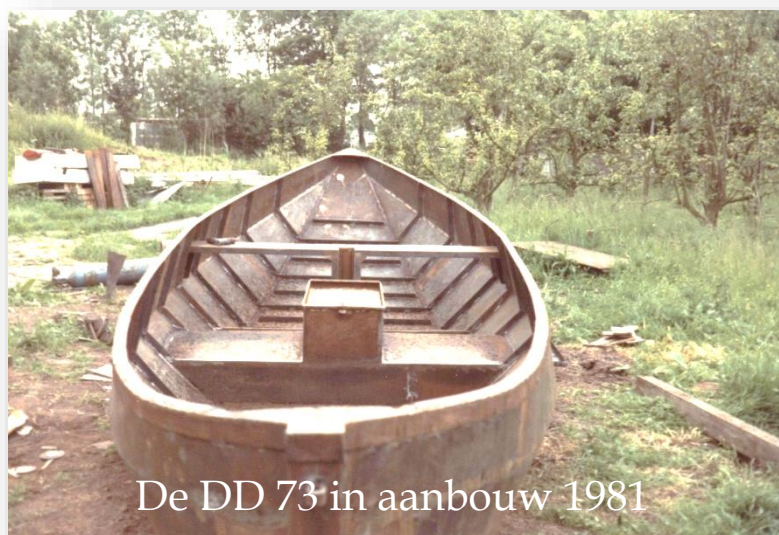
Tekst: Anne Bossers & Bart Broere / foto's: Arie v/d Ree

Voor deze verrassings beun hadden we bedacht om extra aandacht te besteden aan enkele in-onze-ogen sleutelfiguren voor de VBZ. Wij (Bart & Anne) hadden de eer om Arie v/d Ree te interviewen.

Zoals altijd kwam Arie beslagen ten ijs met voice-recorder en al. We kregen al een FBI-gevoel. Maar goed de digitale wereld en de zalm-schouw lagen toen niet heel dicht bij elkaar. Na een hoop geklooi en een paar keer "hè wat vervelend nu", kregen we het apparaat aan de gang. Dus we konden van start, uiteraard met een gezellige borrel erbij.

Bij Arie in de familie waren er ooms die zeilden. Hij vond dat erg leuk. De vader van Arie had niets met boten en Arie wilde niet afhankelijk zijn van anderen. Zo begon het idee te ontstaan om zelf een bootje te kopen. Dat werd een bouw pakket voor een houten bootje ook wel Flits genoemd. Achteraf had dit bootje de lengte van een halve zalm-schouw 3,60 mtr. Op zijn 15^e werd Arie dus botenbezitter. Met lessen van een oom en vele boeken te hebben gelezen over zeilen was hij ervan overtuigd, goed voorbereid te zijn.

Het was dan ook niet fijn dat hij bij zijn eerste solotocht bijna alle stenen van het Wantij in Dordrecht raakte. Maar oefening baart kunst. Zo was na enkele jaren de eerste vakantie met Geeske nog met deze boot. Toch werd het tijd voor iets anders en toen Arie ongeveer 20 jaar oud was kocht hij een polyester boot. Dat beviel niet goed, hij vond het materiaal stinken. Er waren inmiddels vrienden die een tjalk aan het opknappen waren. Daar had hij samen met een oude schoolvriend meer interesse in. Samen besloten ze dat ze op zoek gingen naar een platbodem uit de regio en dat werd een zalmschouw. In 1979 hebben ze ieder een gelaste zalmschouw besteld bij Bram Combee in Woudrichem voor fl. 4.000,- per stuk.



Na drie maanden wachten, zijn ze meteen vier weken op vakantie gegaan naar het Wad. Arie zijn ogen begonnen te glunderen toen hij vertelde wat ze meteen hadden meegemaakt. Tijdens het zeilen zegt Geeske: "ik hoorde een krak", "ja ik ook" zei Arie en voor ze het wisten brak de mast en lag alles overboord in het zoute water. Ploeterend naar Harlingen waar ze in een café/restaurant even wilde bekomen, bleek er geen afwashulp te zijn. Dat werd snel een mooie deal: Arie en Geeske hebben de afwas gedaan voor het lekkere eten en drinken. Bij ons aan de keukentafel bracht het masten verhaal veel hilariteit. Want Arie en zijn masten....., maar goed dat is een cliffhanger voor een ander verhaal.

Door onder andere lid te worden van 'De Oude Vissershaven' leerde Arie meer mensen kennen die met de historie van de visserij bezig waren. Daar leerde hij Janus Bax kennen en later ook onder andere Theo Hoogmoed, Cees Eekels en Gerrit Verhoef. Arie benadrukt dat Janus Bax veel zalmschouwen van de schroot heeft gered. Janus deed dat op zijn eigen wijze en ook niet altijd met het historisch besef voorop. Wel heeft hij er voor gezorgd dat de zalmschouw-wereld is gaan leven.

Na enkele jaren met de gelaste zalmschouw begon het dan ook te knagen. Interesse naar historie van de visserij en de schepen waarmee dat vroeger werd gedaan begon de overhand te krijgen. Na een tip van Jan van der Stelt over een stevenschouw in de Roode Vaart is hij uit nieuwsgierigheid gaan kijken. Naast de stevenschouw lag een geklonken zalmschouw. De huidige WM15 van Arie. In 1990 heeft Arie deze gekocht en is meteen gaan restaureren zo goed en kwaad als dat ging.



Gerrit Verhoef heeft hem daar mee geholpen en Cees Eekels heeft Arie voorgedaan hoe je een klinknagel moest slaan. Iedereen die in die periode langs durfde te komen, werd een tegenhouder in zijn handen geduwd. Geeske had dit al snel verworpen. Toch door onkunde verliep de restauratie niet helemaal naar tevredenheid. Dit werd later uiteraard verbeterd. Arie vertelde dat bij de jaarvergaderingen van 'De Oude Vissershaven' de meeste leden voor een avondje uit kwamen (is het nu dan anders 😊).

Maar Theo wilde altijd serieus over de historie en de gebruikte technieken praten. Arie bedacht om de onkunde die hij ervaarde met Theo te bespreken. Samen zijn ze de zalmschouwen gaan onderzoeken en belandden ze in een chaos van Hardinxvelders, Moerdijkers en Bergenaars.

Ze hebben een standaard vragenlijst gemaakt met ongeveer 150 vragen om antwoord te geven op onder andere welke type boot, werf, smid en al het andere wat u in de vele 'oog voor details' heeft kunnen volgen. Deze standaardlijst gebruikt Arie nog steeds als hij een voor hem nieuwe boot ziet. Samen hebben Arie en Theo 130 boten bekeken en gedocumenteerd. Arie heeft er alleen 19 vastgelegd en geeft aan dat er binnen de vereniging boten zijn die hij nog niet heeft gezien. De Bergenaars, Moerdijkers en Beneden-Leeuwense schuiten zijn nog niet beschreven. Hoe ouder een boot, hoe lastiger te achterhalen wat origineel is of niet. Omdat het niet is gedocumenteerd moet je het uit de overlevering halen en dan is het ook weer moeilijk om wederhoor toe te passen.

En wat geeft jou nou een kick?

Voor Arie is elke nieuwe foto bijzonder. Het gebied van de zalmschouw is veel groter dan alleen Hardinxveld en Woudrichem. Er blijven nog steeds nieuwe foto's opduiken. Deze te bestuderen en zo veel mogelijk details documenteren, geeft een kick. Daarnaast het achterhalen waarom dingen zijn gebouwd zoals ze gebouwd zijn. De antwoorden vinden op het onbekende, is een kick. En varen met een zalmschouw.

En hoe verder met je archief?

Het archief en de kennis van Arie zit voor het grootste gedeelte verwerkt in zijn boeken (zie elders in deze Beun). Arie ziet wel een taak voor behoudsorganisaties en musea om exemplaren van zalmschouwen te verzamelen en te behouden voor de toekomst.

En Arie zelf, die gaat gestaag door...



ZOMER 2020

Vanuit mijn tijdelijke standplaats Terherne maak ik dit weekend samen met mijn scheepsmaatje een tochtje door Friesland. De bedoeling is om van Terherne via IJlst over de “Westhimster opfeart” naar de “Oudegaaster brekken” te varen en vandaar via Hegemeer over Woudsend en door Sloten terug.

De Westhimsteropfeart is een nauwe vaart die geschikt is gemaakt voor sloepenvaart. Oorspronkelijk voor elektrische sloepen, maar die ben ik daar niet tegengekomen. Mijn zalmschouw is met zijn afmetingen uiterst geschikt voor deze vaart. Sinds deze route beschikbaar is, bestaat er de mogelijkheid om over IJlst in Oudega te komen en via het “Hegemeer” weer terug te varen. Dit bied een mooie kans om met de wind uit de juiste richting, zoals die voor dit weekend voorspeld is, een mooie tocht te maken waarvan we een zeer groot deel zouden moeten kunnen zeilen.

Traject 1: Terherne – IJlst - Westhem

Donderdagavond, de avond voor ons vertrek zoek ik zelf een plekje in de buurt van het “Kameleon eiland” op de “Terkaplester Poullen”. Als je een beetje goed uitkient lig je mooi beschut en in de avondzon.

Er zijn hier diverse eilandjes waar je aan de steiger kan overnachten.

Helaas heeft mijn boot en zijn eigenaar een “steiger allergie” en zoek ik een plekje op waar de dreg er in gaat.

De volgende morgen haal ik mijn maat op die dit weekend mee gaat.

De wind staat gunstig zodat aan de steiger de spriet in het grootzeil gestoken word en de fok gehesen. Met een windkracht 2 maken we los van de steiger. Fok bak om een korte slag over bakboord te maken om vervolgens overstag te gaan en over stuurboord onze weg aan de wind te vervolgen richting de “Heerenzylbrug” éénmaal vrij van de kant kunnen we de koers ruimer varen en worden we onder het genot van een bakkie leut richting de brug geblazen. Gezien de drukte moet bij de brug de fok omlaag en het grootzeil tegen de mast. Brommer even aan en éénmaal door de brug op het zeil weer verder.

Het “Sneekermere” laten we rechts ☺ liggen en kiezen er voor om via de “Goengarijpster” poelen naar de “Gudsekop” te varen. De koffie met gebak bij “de Klokkenstoel” slaan we deze keer over. Daar kun je overigens heel leuk overnachten met of zonder boot. In de jachthaven mag je met boot ook kamperen heb ik mij wel eens laten vertellen. Een prachtige uitvalsbasis.

Via de “Jurgensleat” gaan we bij “De Hoarse” onder de A7 door. Hier moeten we de oefening met de steekmast uitvoeren. Fok omlaag, spriet er uit, grootzeil tegen de mast, voorstag los en mast plat. Zo gezegd, zo gedaan en met een maat aan boord die het roer kan houden is het helemaal een makkie. In de luwte van de boerderij die we voorbij varen zetten we de zeilen weer en vervolgen we onze weg over het “Stobberak” en de “Geau”. Daar steken we het “Oude Hof” over. Hier wel opletten voor de beroepsvaart. Het is hier een samenkomst van meerdere vaarwegen en kan soms een beste chaos zijn. Varende op het zeil vraagt dat om goed opletten en een beetje geluk. Gezien de drukte zetten we de “brommer” er even bij om ons te helpen indien nodig.

Tevens is het in het kanaal voor de zeilvaart, indien een bezielde koers gehandhaafd kan worden, op veel stukken verplicht om de motor “stand-by” te hebben.

Eénmaal aan de overkant van het “Oude Hof” zoeken we een plekje voor de lunch. Niets zo fijn als op het zeil ten anker gaan. De “Witte” en “Zwarte brekken” zijn goed te bezeilen met deze zuidwesten wind. Tevens bieden ze mooie plekjes om te liggen. Steigers voldoende. Eénmaal anker op, uiteraard op het zeil, vervolgen we onze weg over de “Easterwimerts” en “Zoolsloot”. In de “Zoolsloot” doen we de oefening met de mast nog een maal om aan het einde stuurboord uit te gaan de “Riperfeart” op. Prachtig om dit slingerende water te bezeilen. Dit vaartje is afwisselend omgeven door riet, struiken, bomen en weilanden. De wind staat zo dat we alle bochten kunnen bezeilen. Helaas maakt deze “Riperfeart” uiteindelijk een haakse bocht naar het westen waardoor we op de motor verder moeten naar IJlst. Onderweg passeren we nog een vaste brug. Hier gaat de mast omlaag totdat we door IJlst heen zijn.

Eénmaal in IJlst aangekomen kiezen we er voor om stuurboord uit, om het centrum van IJlst heen te varen. Het vaartje “Tjerklesleat” leidt ons langs mooie achtertuinen en bruggetjes van IJlst en komt uit bij “werf IJlst”. Stuurboord uit vind je houtzaagmolen “De Rat”. Deze molen is nog in bedrijf en is zeker een bezoekje waard. Wij gaan hier bakboord uit door de brug en leggen aan bij stadsherberg ‘Het Wapen van IJlst’. Bij de bakker op de hoek aan de overkant van de brug halen we brood voor de komende dagen en maken een kleine wandeling door het centrum waar diverse scenes uit de film “de Kameleon” opgenomen zijn. Met een zalmschouw zou je door de Ee gracht kunnen varen. De dag nadert zijn einde en willen we de brug in “Abbegeasterketting” nog halen voor ons uiteindelijke doel, dan moeten we verder. We vervolgen onze weg over de “Wildraai” en gaan bij “Nyesyl” onder de brug door. We hebben de mast nog steeds plat en links van het beweegbare deel van de brug kunnen we er makkelijk onder door. De brugwachter zwaait vriendelijk naar ons en vind het kennelijk geen probleem dat we geen gebruik maken van zijn diensten.

Eénmaal onder de brug door volgt de spoorbrug.... die is wel heel erg laag en zo van een afstand lijkt dat niet te gaan lukken.

Gaande dat we dichterbij komen lijkt alles er op dat we er met de punt van onze boot niet onderdoor gaan komen. We kruipen tot tegen de brug. Wat blijkt is, dat we er helemaal rechts net onderdoor kunnen. Daar loopt het frame van de brug ietsje omhoog. We besluiten om onszelf er voorzichtig onderdoor te trekken. Zo gezegd, zo gedaan en met twee man voor in de boot hebben we ruimte genoeg tussen de boeg en de brug. Op momenten zoals dit wanneer je halverwege bent, dan hoop je dat er geen trein aan komt..... In ons geval hadden we beter kunnen hopen dat er wel een trein aan kwam..... Met een hels kabaal passeert het moderne boemeltje van Arriva. Overigens een prima verbinding. In "Nyesyl" kun je de boot naast het station parkeren voor een dagje Leeuwarden of verder. Op de laatste wind arriveren we uiteindelijk bij de brug in "Abbegeasterketting" die voor deze dag voor de laatste keer voor ons en enkele mede passanten open gaat. De dienstdoende brugwachter gaat na het sluiten van de brug naar huis. Wij varen verder richting "Kootje bij de brug".

Onze afslag voor de "Westhimsteropfeart" is helaas al veel eerder.

"Kootje bij de brug" is een gezellige theetuin aan het water waar men kano's en roeiboten kan huren, of was het nu andersom. In ieder geval de moeite te waard om te bezoeken. Wij zoeken ondertussen naar een smalle doorgang in het riet die ons toegang tot de "Westhimsteropfeart" biedt.

Opeens schiet er een bootje uit het riet daar waar de "Westhimsteropfeart" begint. De vaart is volgroeit met riet aan één kant en grasland aan de andere kant met de avondzon een prachtig gezicht.



Aan het einde van het eerste rechte stuk komen we de eerste brug/duiker tegen. Ik schat deze 2.5 meter breed en 1.5 meter hoog. Veel meer zal het niet zijn. Langzaam schuiven we er onder door. Het past net. Na deze brug een haakse bocht. Zo haaks dat de vaarboom dienst doet als kop-bij-stuurboom. Behendig duwen we de kop uit de kant. Bij de volgende bocht, jawel, een tegenligger. Een kleine boot met 200PK! In zo'n klein slootje. Je kan ze maar bij je hebben. Onderweg komen we nog enkele tegenliggers tegen. Door het prachtige riet is de vaart mooi begroeit, maar daardoor is het wel wat krap geworden om te passeren. Meerdermalen moeten we de kant in om de diverse "zeeschepen", zo zal ik deze riant open boten maar noemen, te laten passeren.

Na een paar haakse bochten komen we bij de "Bartholomeüskerk" in Westhem. Een gerestaureerde kerk uit 1708 die op deze mooie zomeravond prachtig in de zon staat. Het lijkt alsof we in Zuid-Frankrijk varen.



Het huidige gebruik van deze kerk is als volgt: De plaatselijke commissie van Westhem is al vele jaren een trouwe deelnemer aan de zaterdagmiddag openstellingen in het kader van 'Tjerkepaad'. Er vinden regelmatig concerten en exposities plaats. Verder is het romantisch gelegen kerkje beschikbaar voor rouw- en trouwdiensten.

Een plekje om nog eens terug te komen en van te voren te raadplegen. Helaas hadden wij dit weekend een ander doel voor ogen. Door Westhem volgen we een zeer smal water waar we gelukkig

niemand tegen komen. We verlaten Westhem met een laatste brug in een haakse bocht. Toppertje deze. Hier geeft de stuurman het op. Vaarboom er in om de goot door de bocht te helpen.

Eénmaal aangekomen op het 'Rietmeer' zoeken we een plekje in de ondergaande zon. Een rustig plekje..... naast een provinciale weg. De weg naar en van Oudega zo blijkt later.



Traject 2 Westhem - Sloten

Het tweede doel om via de "West Himster opfeart" naar de "Oudegaaster Brekken" te varen is, dat als we vandaag, eenmaal onder de spoorbrug door op de "Oudegaaster Brekken" zijn, tot aan Woudsend kunnen zeilen.

Bijtijds verlaten we ons prachtige plekje om vandaag op ons gemak naar Sloten te kunnen zeilen. De peur gaat weer onder de huik en de mast alvast plat voor de spoorbrug. Eénmaal onder de spoorbrug door zetten we de mast en zeilen er weer op. De wind is nagenoeg west en met een paar slagen tegen de wind in komen we op de "Vlakke Brekken". De wind komt kennelijk toch iets meer uit het zuiden dan het westen. Maar als we bij elke vlaag goed oploeven houden we de hoogte en kunnen we de "Vlakke Brekken" in één keer uit varen.

Mede door mijn zelfgemaakte en nieuwe Hardinxveldse zwaarden vaart mijn boot toch hoger aan de wind dan voorheen. Deze zwaarden zijn iets langer en hoekiger waardoor het laterale zeilpunt gunstiger ligt en de boot hoger aan de wind vaart.

Aan het einde van de “Vlakke Brekken” gaan we bakboord uit de “Korte Vliet” op. Via “Zandmeer” en het “Groote Gaastmeer” komen we in Gaastmeer. We waren voornemens om bij het restaurant bij de brug onszelf te trakteren op koffie en koek. Helaas is de openbare kade bezet door een gezelschap met mooie platbodems en zijn alle andere ligplaatsen bezet. We aanschouwen de prachtige huisjes aan het water en besluiten om door te varen naar Woudsend. Jammer genoeg zit er een vaste brug in de vaart door Gaastmeer. Mast nog maar eens neer en weer omhoog. Het gaat steeds makkelijker en we zijn al aardig op elkaar ingespeeld op deze mast “oefening”. We varen via “Het Piel” Gaastmeer uit op de motor en zetten de zeilen zodra we een bezeilde koers hebben. Eénmaal op het “Heegermeer” trekt de wind iets aan en laten we ons nagenoeg voor de wind naar Woudsend blazen. Een heerlijk stuk om te varen en ruimte genoeg hier.

Tevens blijft het een mooie uitdaging om met een zeil over elk boord te varen. In “vlinder” noemen ze dat, heb ik mij wel eens laten vertellen. Wat mij betreft komt er met beide zeilen over een boord gewoon meer gang in de boot en dat is wel lekker.

Nu kan mijn nieuwe vaarboom eindelijk zijn diensten eens bewijzen als fok uithouder. Met de vork door de lus van de schoot en het andere eind in het achterste spant van de doft, trekken we met de schoot de fok mooi breed naar buiten. Het grootzeil staat over het andere boord, met de “gijlijn” gevierd, zo ver dat de spriet net achter de mast blijft en vangen we de meeste wind. Het zwaard aan de kant van het grootzeil gaat er een kwart in om wanneer nodig goed te kunnen blijven sturen. Met name bij een windvlaag is dat het geval. Onderwijl en onderzeil zetten we voor onszelf een bakkie koffie. De wind staat zo dat we tot aan de camping in Woudsend kunnen zeilen. Uiteraard bewonderd door diverse voorbijgangers en passerende boten. Bij elke bocht maken we een mooie gijp en gaat het ene zwaard er in en het andere er uit.

Hele toestand maar wel lekker werken bij een best windje in deze vaart. In Woudsend gaan we stuurboord uit door “De Dyk”. Met de terrassen gezellig vol varen we door de brug om vervolgens met een halve-windse-koers over het “Slotermeer” naar Sloten te worden geblazen. (zie ook #zalmschouw #wou32)

De golven zorgen voor een aangenaam schommelen van de boot. Met de mast plat varen we sloten binnen meren af in de stadsgracht.



We dineren op één van de terrassen met uitzicht op de zalmschouw. Dat is ook wat waard. Zeker na zo'n mooie zeildag als deze. Voor de nacht vinden we een plekje op het “Brandemar”.

Tegen weerberichten en alle zeemanswijsheden in gooien we het anker uit aan een bijna windstille lagerwal en genieten we van de nacht bij volle maan. 's Ochtends worden we al vroeg gewekt en gewaarschuwd door de golfjes die tegen de romp klotsen en begint de wind al vroeg aan te trekken. Enige haast om weg te komen is geboden om niet op de keien terecht te komen.

Het anker begint al gauw te krabben ondanks dat ik de avond er voor er nog goed overheen gevaren was om het stevig in de grond te trekken.



Traject 3 Sloten - Terherne

Aan de overkant, aan één van de "Marekrite" boeien, nemen we ontbijt en zetten we de zeilen. Er staat een stevige windkracht 4 uit het noordwesten vandaag, waarvoor we de zeilen dienen te reven zodat de boot comfortabel en veilig vaart. Het eerste stuk varen we over de "Haringsloot" ruim voor de wind en het zeil aan stuurboord. In de bocht naar de "Riensloot" moeten we grijpen en direct daarna de fietspont passeren. Al met al een beste uitdaging, daar we bij het passeren van de pont nog druk zijn om zeilen en zwaarden te zetten. Fijn dat de pontschipper ons aan zag komen en bij passeren vriendelijk groette.

Met de wind ruim van achter tot voor de wind steken we de “Groote Brekken” over naar de “Follega sloot”. Dit is een populaire route en we varen/zeilen in konvooi naar de brug.

We halen zowaar met de zalmschouw enkele zeeschouwen in. Voor de wind is dit best een snelle platbodem. Ook hier weer een brug waarvoor de zeilen even naar beneden moeten. Voor de wind varend is het strijken en opzetten van het sprietzeil een makkie. Zolang de schoot maar vast blijft zitten. Je haalt slechts het onderlijk los van de mast. Tilt de spriet er uit en weg is je zeil. Een medeschipper aanschouwd dit met bewondering. Eénmaal door de brug doen we dit omgekeerd. Doordat het grootzeil een beetje wind vangt gaat de spriet “bij wijze van” bijna van zelf omhoog. Door iets aan de gijlijn te trekken zet ik de spriet weer in de lus bij de mast. We varen door naar het Tjeukemeer. Nu gaan we eens onder de A6 door in plaats van er overheen.



Eenmaal op het Tjeukermeer blijven we aan de hoge wal en in de luwte van het eiland. We moeten behoorlijk aan de wind varen om de toegang tot de "Scharsterrijn" te halen. Eénmaal op de "Scharsterrijn" moeten we de zeilen weghalen. De wind is naar het noorden gedraaid en hoger aan de wind lukt ons niet.

Onderweg komt ons een zalmschouw tegemoet gevaren. We stoppen even voor een korte kennismaking alvorens onze weg richting Langweer te vervolgen. Tegen de wind in varen we op de motor en steken de "Langweerderwielen over. Zoeken de toegang tot "De Kaai" en pas als we "De Kaai" door zijn kunnen we het zeil er weer op zetten. Maar helaas buigt het water af en moeten we tot aan de "Gudsekop" nogmaals op de motor. Vanaf de "Gudsekop" kunnen we weer zeilen en via de "Goengarijsterpoelen" bereiken we net op tijd de laatste brug en varen we in de avondzon naar onze ligplaats.

Al met al een beste tocht gemaakt dit weekend en zeker de moeite waard om nog eens te varen en te variëren.

Tot zo ver,
Onno Steenweg, WOU 32

F V E N – N I E U W S B R I E F

Bij het Bureau (bureau@fven.nl) en bij het Register (register@fven.nl) ontvangen wij vaak verzoeken voor inschrijving in het register, verlenging van de inschrijving, verkoop van het schip, naamverandering van het schip, veranderingen in de scheepspagina in het register, plaatsen van foto's of wijzigen van foto's en andere registrervragen.

Deze vragen gaan we met een standaard antwoordmail beantwoorden in de zin van "met deze vraag kunt u niet meer bij het Bureau of het Register terecht, maar moet u zich met uw eigen behoudsorganisatie in verbinding stellen"

Uw behoudsorganisatie registreert alle gegevens en regelt dat alle ter zake doende gegevens in het register worden opgenomen. De FVEN toont alleen alle gegevens die op de scheepspagina van het RVEN register staan.

Voor het bestellen van wimpels, vlaggen en blauwe passen kunt u binnenkort gebruik maken van de FVEN webshop die op de homepage van de FVEN wordt aangegeven. Daar kunt u uw bestelling plaatsen door op het bestelformulier alle gevraagde gegevens in te vullen en per Ideal te betalen. Dan worden u de bestelde artikelen zo snel als mogelijk is toegezonden.

Omdat deze zaken worden geregeld door onze vrijwilligers die werkzaam zijn op ons Bureau in het Scheepvaartmuseum waar ook de blauwe passen worden vervaardigd, kan het wat langer duren dan u van de gemiddelde webshop gewent bent. Omdat de FVEN niet de naam en adres gegevens registreert (in verband met de AVG), wordt u gevraagd om deze gegevens ook op het bestelformulier in te vullen zodat wij het artikel naar u toe kunnen sturen. Daarna vernietigen wij weer uw naam en adres gegevens.

De Webshop van de FVEN is nog "under construction" en wordt hopelijk snel geopend. Houdt de homepage van de FVEN dus de gaten. De bestelling van vlaggen en wimpels komt het eerst aan de beurt en is al bijna klaar. De Blauwe passen duren helaas iets langer maar hebben onze hoogste prioriteit om ook snel klaar te zijn.

Alle andere vragen per mail zal het Bureau of het Register natuurlijk wel persoonlijk blijven beantwoorden.

Het emailadres register@hotmail.nl is vervallen!

Vriendelijk groet, Piet Middendorp

Bestuur FVEN, register- en Bureau-zaken

HET VBZ-DEPOT

+

Klinknagels

Er zijn klinknagels in depot met de diameter van 7mm., in de lengte van 9mm., 10mm., 12mm., 14mm., en 20mm.

Prijs per stuk leden: € 0,06 / niet leden: € 0,07

Katoendoek

Er is katoendoek in depot, voor de huik ruw wit katoendoek nr. 8 en voor de zeilen nr. 10 + 12.

Prijs nr. 8 (doekbr.106.50 cm.) per mtr.: leden € 6,00/ niet-leden € 7,00

Prijs nr. 10 (doekbr.106,50 cm.) per mtr.: leden € 5,00/ niet-leden € 6,00

Prijs nr. 12 (doekbr.106,50 cm.) per mtr.: leden € 4,00/ niet leden € 5,00

Prijs nr. 8 zeildoek bruin per mtr.: leden € 12,43 / niet-leden € 13,43

Lijkentouw

Lijkentouw ten behoeve van het maken van zeilen is in depot en verkrijgbaar in 10mm en 16mm.

Prijs lijkentouw 10mm. per mtr. leden: € 2,20 / niet leden: € 2,40

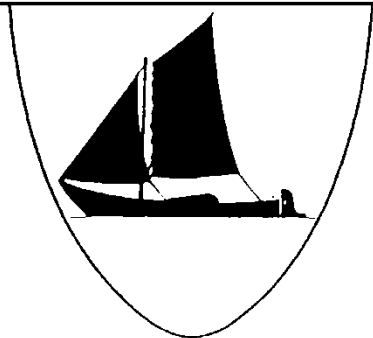
Prijs lijkentouw 16mm. per mtr. leden: € 3,30/ niet leden: € 3,60

Luikenbouten

Luikenbouten zijn verkrijgbaar in de maat 6,5mm x 65 lang.

Prijs per stuk: leden € 0.25 / niet leden € 0,30

Voor inkoop/informatie kunt u contact opnemen met de beheerder van het VBZ-depot Rhett Eekels, tel. 06-54644878 of email: info@vuurwerkerijeekels.nl



Doelstelling : Het in de vaart houden en presenteren van de zalmschouw in de ruimste zin van het woord.

Opgericht : 12 juni 1991

Website : www.zalmschouw.nl

BESTUUR:

- * Jacqueline Karnebeek (secretaris)
email: secretariaat@zalmschouw.nl
- * Gert Hulsdouw (penningmeester + ledenadministratie)
email: penningmeester@zalmschouw.nl
- * Ad v/d Water (evenementencommissie)
email: evenementen@zalmschouw.nl
- * Harry Gouwens (waarnemend voorzitter)
email: c.a@kpnmail.nl
- * Onno Steenweg (schouw en beoordeling)
email: secretariaat@zalmschouw.nl
- * Jennifer Ruitenbergh (kandidaat bestuurslid)

Meer contactgegevens van de bestuursleden en de commissies vindt u op de website www.zalmschouw.nl

Voor algemene informatie kunt u telefonisch contact opnemen met Ad van der Water op nummer tel. 06-21574407

BEHEER WEBSITE:

- * Bart Broere en Anne Bossers web-beheer email: website@zalmschouw.nl