



# Nieuwsbrief

MEI 2006

TIENDE JAARGANG NUMMER 1.

De nieuwsbrief van stichting Dirk verschijnt 1 keer per jaar.

## Correspondentieadres:

Stichting Dirk  
Graaf Florisweg 66  
2805 AM Gouda  
Giro: 6891831

[F.v.Heerde@Inter.NL.net](mailto:F.v.Heerde@Inter.NL.net)  
<http://web.inter.nl.net/users/dirk>

© stichting Dirk, 2006

Alles uit deze nieuwsbrief mag op enigerlei wijze vermenigvuldigd worden, mits voorzien van bronvermelding

## **Van de redactie.**

### *Wat vindt u in deze nieuwsbrief.*

Stichting Dirk vierde vorig jaar haar 10-jarige bestaan. Helaas is het niet gelukt om Dirk datzelfde jaar te water te laten. Wel ontvingen alle donateurs en vrienden van stichting Dirk een mooie jubileumnieuwsbrief.

Peter Borsch heeft een tweetal nieuwe opdrachten van ons gekregen. Eén klus,

het knippen van de hak, is afgerond. Over de plaatsing van de motor, waar Peter nu nog mee bezig is, leest u verderop in deze nieuwsbrief meer.

De voorbereidingen voor een ligplaats zijn in volle gang. Nog niet zo lang geleden is Dirk door een delegatie van de

Museumhaven Gouda bekeken en positief ontvangen. In deze nieuwsbrief treft u een verslag van dit bezoek aan.

Verder vindt u nog een paar interessante artikelen en wetenswaardigheden. Ik wens u heel veel leesplezier toe.

Rob Halkes, voorzitter

## **Camp Dirk.**

### *Drie dagen gezellig werken aan Dirk!*

Dit jaar vindt 'Camp Dirk' plaats in het eerste weekend van juni. Camp Dirk is drie dagen gezellig kamperen op een camping vlakbij Zaandam en gezamenlijk klussen aan Dirk. Wilt u er ook een keer bij zijn? Neem dan contact op met een van de bestuursleden van Stichting Dirk.

Fred van Heerde



Dirk, gezien vanuit de ruimte

Bron: Google earth

## **In deze nieuwsbrief:**

Van de redactie.....	1
Camp Dirk.....	1
Van de penningmeester.....	2
Renovatie.....	3
Lotgenoten.....	5
De schouwing.....	6
Wat vaart daar.....	7

Project	Huidige status	Geplande einddatum
Vervanging vlak	Het laatste stukje vlak moet in de Alu-primer gezet worden.	1e weekend van juni 2006
Plaatsing motor	De fundatie en koelleidingen moeten worden geplaatst	Eind zomer 2006
Ligplaats in Gouda	Schouwing is positief; wachten op groen licht van vaste liggers.	Eind zomer 2006
Luikenkap op het ruim	Plan is gemaakt. Krijgt hoogste prioriteit zodra we in Gouda liggen.	Najaar 2007
Stuurinrichting	Verzamelen offertes van smederijen voor het smeden van het roer.	Nog niet gepland

Bij deze nieuwsbrief treft u een acceptgiro aan die u kunt gebruiken voor uw donatie.

## Van de penningmeester.

### *Hoe wordt uw geld besteed.*

Nu het vlak gereed is, is er tijd en financiële ruimte voor het aanpakken van andere projecten. Dit zie ik ook terug in de begroting en in de jaarrekening. Waar in het verleden alleen sprake was van reserveringen en betalingen voor het vervangen van het vlak, is

nu sprake van zaken als een motor en een roer en ook een sleep naar de Museumhaven van Gouda. Dit maakt het allemaal een stuk interessanter (al blijft voor mij het werk aan Dirk hetzelfde: schuren en verven).

### 2005

Hieronder volgt de Verlies en Winstrekening over 2005. Zij geeft een overzicht van alle inkomsten en uitgaven zonder rekening te houden met bezit of schulden (bijvoorbeeld geld op een girorekening).

Inkomsten 2005		Uitgaven 2005	
Bestuursleden	€3000	Uitbesteed werk	€10150
Donateurs	€530	Eigen werk	€1850
		Overige uitgaven	€130
Totaal	€3530	Totaal	€12130
		Resultaat	€8610-

Nb: alle bedragen zijn afgerond

*“Vanwege de uitgaven voor het vlak is het resultaat negatief. Maar voor deze uitgave hebben we wel een aantal jaren gespaard.”*

De posten **Bestuursleden** en **Donateurs** spreken voor zich.

**Uitbesteed Werk** is een betaling voor het vervangen van het vlak, en een betaling voor het renoveren van de hak.

**Eigen Werk** zijn de kosten die door de Stichting zelf gemaakt worden voor werk aan Dirk. Dit bedrag is vrij hoog vanwege een aantal declaraties uit 2004 die in 2005 zijn ingediend (door ondergetekende).

**Overige Uitgaven** bestaat uit verzekeringspremies,

lidmaatschappen, girotel etc...

Het **Resultaat** is het verschil tussen de Inkomsten en Uitgaven. Vanwege de betaling voor Uitbesteed Werk is dit negatief. € 8610. Lijkt veel, maar voor het werk aan het vlak en aan de hak hebben we wel een aantal jaar gespaard.

### 2006

Dit is het jaar waarin de motor in Dirk wordt geplaatst en waarin we eventueel gaan verhuizen naar de museumhaven in

Gouda. Verder hebben we een offerte aangevraagd voor het smeden van een roer. Dit is allemaal mogelijk omdat het werk aan het vlak veel langer duurde dan we hadden verwacht. We hebben zo geld kunnen sparen.

De huidige inkomsten van de Stichting zorgen voor een goede basis om ook in de toekomst projecten uit te kunnen voeren. Uw bijdrage wordt daarom zeer op prijs gesteld.

Kees de Wit

## Renovatie.

### *Dirk krijgt weer een motor.*

---

*“De schroefas is inmiddels geplaatst. Peter is nu bezig om de motor op de fundatie te zetten.”*

Het is u ongetwijfeld bekend dat Dirk al jarenlang op de werf van Peter Borsch ligt. Na het vervangen van het vlak heeft hij van ons het verzoek gekregen om een motor aan boord van Dirk te plaatsen. Peter had hiervoor een interessante offerte voor ons.

De motor is een voormalige vrachtwagenmotor van het merk Daf die gemariniseerd is. Dat wil zeggen, dat de

motor is aangepast aan het gebruik op een schip. De plaatsing van de motor in Dirk is een beetje bijzonder. Normaliter wordt de motor zo ver mogelijk naar achteren geplaatst om de afstand tot de schroef zo klein mogelijk te maken. Omdat wij ons als doel hebben gesteld om Dirk zo origineel mogelijk te renoveren, is dit voor ons geen optie. Op een schip als

Dirk was de ruimte in het achterschip, het paviljoen, de leefruimte van de schipper. Wij willen deze leefruimte weer precies zo intimmeren. Om deze reden komt de motor bij Dirk in het laadruim te staan. De schroefas komt in een buis, zo laag mogelijk over het vlak te lopen. We hebben gekozen voor een onderhoudsvrije, roestvrijstalen schroefas.



*De motor die nu in Dirk geplaatst wordt.*

Toen in de jaren vijftig voor de eerste keer een motor in Dirk is gezet, heeft men het roer verder naar achteren geplaatst, om ruimte voor de schroef te maken. Er moet namelijk voldoende water 'op de schroef' kunnen komen, om het schip in beweging te kunnen krijgen. Wij willen uiteraard het roer

weer op z'n originele plek hangen. Om toch voldoende water op de schroef te krijgen, heeft Peter de kont van Dirk een beetje geknepen. Hierdoor moet er voldoende ruimte komen voor de schroef om water aan te zuigen.

De schroefas is inmiddels geplaatst en Peter is nu bezig om het koelsysteem aan te leggen en de motor op de fundatie te zetten. Hij hoopt dit binnenkort af te kunnen ronden.

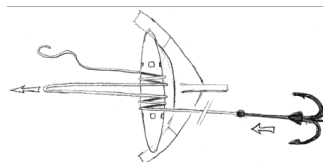
Fred van Heerde

---

## Renovatie.

### *Recht doen aan het verleden.*

Tijdens de schouwing van Dirk door Hein Sommer kwamen een aantal interessante details tevoorschijn. Bij elke vondst vragen wij ons direct af: willen we dit in oorspronkelijke staat terugbrengen? Zo ook bij de putten in het ijzer aan de binnenkant van het boeisel. Die geven de plek aan waar vroeger houten wangen hebben gestaan waarin de braadspil rond kon draaien. Een braadspil is een houten trommel waar de ankerketting met drie of vier slagen overheen liep, om zo het anker omhoog te takelen. Dat gebeurde vroeger met de hand, door losse houten spaken in de braadspil te steken en deze een halve slag te draaien zodat de volgende spaak in de braadspil kon worden gezet. Dit was een tijdrovend en zwaar karwei.



*Ankerlijn over braadspil.*

Anno 2006 wens ik deze krachtmeting zelfs mijn grootste vijand niet toe. Vandaar de vraag of een 'moderne' ankerlier geen beter idee is. Dit is echter strijdig met de doelstelling van stichting Dirk, waarin is vastgelegd dat het uiterlijk van Dirk zoveel mogelijk in overeenstemming moet worden gebracht met haar oorspronkelijke uiterlijk.

Wellicht kan een elektromotor onzichtbaar met het braadspil verbonden worden die dan het zware werk voor z'n rekening neemt.

Een ander dilemma is de bediening van de zwaarden. Die moeten tijdens het zeilen afwisselend worden neergelaten en weer opgetrokken. Dat optrekken is zwaar werk en het gebeurde meestal door een constructie van touwen en blokken waardoor het gewicht van het zwaard gereduceerd werd. Er zijn geen sporen gevonden die aanwijzen dat het op Dirk anders was opgelost. Zolang we ruime koersen varen met Dirk hoeven de zwaarden weinig te worden bediend. Maar als we veel moeten laveren is er iemand de dupe die bij elke overstag een zwaard omhoog moet tillen. We zijn er nog niet uit.

Het volgende vraagstuk is het roer. Zoals gebruikelijk bestaat het roer uit een dikke plaat ijzer met een geklonken rand waaraan de as zit die door het achterdek omhoog steekt (de roerkoning). Hieraan zit de helmstok vast die ook gesmeed is en bijna drie meter lang is. Dit is een in het oog springend onderdeel van het schip, waaraan weinig tot geen concessies te doen zijn. Vandaar dat we het nieuwe roer en de helmstok willen uitbesteden aan een smid. Sturen met een helmstok kan echter zwaar zijn, met

name als het schip niet goed op koers wil blijven of als je aan het laveren bent. Een acceptabel slimmigheidje om het roer beter hanteerbaar te maken is een schegje onder water. Dat is een kleine verlenging van het roerblad vóór het draaipunt (dus richting de schroef) waardoor er meer water langs het roerblad stroomt. Dit maakt het manoeuvreren iets lichter omdat de drukkende kracht niet alleen op het roerblad achter de as plaatsvindt.

Zo zijn er nog talloze voorbeelden zoals het wel of niet gebruiken van geruite plaat voor de te renoveren dekken. Klinken of lassen van de dekken. Enzovoort. Het blijft schipperen tussen kosten, tijd en de doelstelling van stichting Dirk.

Rob Halkes

---

*“Het lichten van een anker met een braadspil was een zware klus, die je je ergste vijand nog niet toewenst.”*

## Lotgenoten. *De Van Waning-Stichting*

De van Waning-stichting is net als stichting Dirk opgericht om een historisch binnenvaartschip te behouden. Zo begon de van Waning-stichting in 1976 met de aankoop van het schip de 'Zeldenrust'. Dankzij de medewerking van vele vrijwilligers, bedrijven en de Juniorkamer Krimpenerwaard werd de 'Zeldenrust' gerenoveerd.

De renovatie heeft veel tijd en geld gekost. Dankzij een subsidie van het Prins Bernhard-fonds en een lening van de Rabobank Krimpen/Ouderkerk evenals verschillende bijdragen van particulieren, kon de 'Zeldenrust' in 1985 in gebruik worden genomen. De paviljoenschuit 'Zeldenrust' is een tjalk die in 1914 te Krimpen aan de

IJssel op de werf van de firma Weduwe Johannes van Duijvendijk werd gebouwd en tot 1974 de Hollandse binnenwateren heeft bevaren als zandschip, eerst onder zeil, later gemotoriseerd. Het schip is bijna 23 meter lang en heeft een breedte van 4 meter 85. Het zeiloppervlak



*Paviljoenschuit 'Zeldenrust'*

*Bron: Van Waning-Stichting*

---

*“De doelstelling van de Van Waning Stichting is het bevorderen van de kennis en de belangstelling voor de historische binnenvaart.”*

is 188 m<sup>2</sup>, opgebouwd uit grootzeil, fok en kluiver. De waterverplaatsing is 50 m<sup>3</sup>.

In 1993 werd door de Stichting het casco van het kraakschip 'Rijn en Zaan' aangekocht. Het grotendeels vergane schip werd gerenoveerd door scheepswerf van der Giessen-de Noord, dezelfde werf die het scheepje in 1879 had gebouwd. In 1995 werd de renovatie voltooid. Het scheepje is 16,65 meter lang en 3 meter breed.

De van Waning-Stichting stelt de 'Zeldenrust' en de 'Rijn en Zaan' voor velerlei

activiteiten ter beschikking. Met de schepen kunnen educatieve, representatieve en recreatieve tochten worden gemaakt. De 'Zeldenrust' kan maximaal 30 personen bij dagtochten en 12 personen bij meerdaagse tochten vervoeren. Voor de 'Rijn en Zaan' is dat 12 en 8 personen. Op de schepen gaat altijd een goed gekwalificeerde bemanning mee.

Na omzwervingen door Ouderkerk en Krimpen aan de IJssel heeft de van Waning-Stichting nu vaste

ligplaatsen voor haar schepen in Krimpen aan de Lek. Het is een plek waar de schepen erg opvallen, wat blijkt uit de regelmatige aanloop van belangstellenden. Eenmaal per jaar, rond 30 april, biedt de haven een extra feestelijke aanblik vanwege vele bezoekende "bevriende" platbodems.

Voor meer informatie en foto's verwijs ik naar de website van deze stichting <http://home-4.worldonline.nl/~t570779/>

Rob Halkes

## De schouwing. *Dirk nauwkeurig bekeken*

*Ik had niet verwacht dat de schouwing van Dirk zo grondig zou worden uitgevoerd.*

Hoewel Peter heeft aangegeven dat we een ligplaats bij zijn werf kunnen krijgen, hebben we toch contact opgenomen met de Museumhaven van Gouda of we in aanmerking kunnen komen voor een ligplaats daar. Een eis van de museumhaven is dat Dirk geschouwd moet worden.

Het doel van de schouwing is enerzijds te oordelen of Dirk iets toevoegt aan de collectie van de museumhaven. Anderzijds wil men natuurlijk weten wie en wat Stichting Dirk nu is. De meeste schepen van de museumhaven zijn permanent bewoond, dus het is voor de

museumhaven belangrijk dat we daarbij niet uit de toon vallen. Ook is het belangrijk dat er progressie zit in de renovatie van Dirk.

### Dekzeil

Op woensdag 5 april was het dus zover. Ik had met Rob om 9:00 in Zaandam afgesproken. De delegatie

*We hebben nog geen bericht van de Museumhaven Gouda ontvangen, maar we hebben goede hoop op een positieve beslissing.*



*Dirk met provisorische ruimaftichting*

*Bron: Stichting Dirk*

van de Museumhaven zou om 10:00 komen, we hadden dus nog een uur voorbereidingstijd. Helaas bleek dat ons dekzeil gescheurd was tijdens de storm van het weekend ervoor. Hierdoor stond er water in het ruim. Een domper dus.

Gelukkig was de schouwcommissie verlaat, waarschijnlijk door het onverbiddelijke doorde-weekse fileleed. We hadden dus wat extra tijd om de ergste waterschade op te ruimen.

### Schouwing

Ik had niet verwacht dat de schouwing van Dirk zo

grondig door een 4-mans delegatie zou worden uitgevoerd. Tijdens het schouwen begreep ik dat deze mensen een diepgaande interesse in de historie van klassieke zeilschepen hebben. In zijn artikel 'Recht doen aan het verleden' heeft Rob een aantal technische zaken aangehaald die tijdens de schouwing aan de orde zijn gekomen. Verder is nog gesproken over de opzet van de Stichting en over onze verdere plannen.

Eén ding werd tijdens de schouwing duidelijk. Ons geel met blauw dekzeil straalt niet de authenticiteit uit die wordt verwacht van

een kraak uit 1892. Dit zal dan ook vervangen moeten worden. Verder hebben we besloten om Dirk boven de waterlijn zwart te verven.

### Tenslotte

Nadat de delegatie was vertrokken hebben Rob en ik het dekzeil provisorisch hersteld. De speelse wind maakte dat dit toch weer verrassende onderneming. Uiteindelijk kwam ik om half vier alsnog op mijn werk aan.

Kees de Wit

Informatie over  
museumhaven  
Gouda vindt u op .

[www.museumhavengouda.nl](http://www.museumhavengouda.nl)

## Wat vaart daar.

### Over het herkennen van historische zeilschepen (deel 1)



In de loop van de tijd zijn er verschillende typen historische zeilschepen ontstaan. Persoonlijk heb ik het altijd moeilijk gevonden om deze verschillende types te herkennen.

In dit eerste artikel beschrijf ik een aantal kenmerken waaraan een scheepstypefamilie kan worden onderscheiden. Ik

beperk me tot de historische binnenzeevaart waarbij schepen van ijzer of staal zijn gemaakt. Schepen die hieronder vallen hebben een plat vlak ('*platbodems*'). *Zwaarden* worden gebruikt om het gemis van een kiel te ondervangen.



**zwaard**

Kenmerkend voor een familie is de vorm van de steven. Hieraan kunnen klippers, westlanders en stijlstevens (zie kader) prima herkend worden.

Voor de binnenzeevaart (voor +- 1950) worden de volgende families onderkend:



Aken

De *aak* is ontstaan als een geslept rivierschip. Het was en is bedoeld voor het vervoer van bulkgoederen. Door de lange smalle vorm en het brede roer kon het met de stroom mee afzakken en stroomopwaarts worden geslept

**'Bol'**



Tjalken

Tjalk is een verzamelnaam voor binnenvaartschepen van Friese afkomst waarmee het mogelijk is om zowel de wijde als de nauwe en ondiepe wateren te bevaren.

**'Hol'**



Klippers

De klipper is afkomstig uit de zeevaart, waarbij type, naam en materiaal aangepast is aan de binnenvaart. De binnenvaartklipper heeft een plat vlak en heeft daarom zwaarden nodig.

**'(bijna) Rechtop'**



Stijlstevens

Verzamelnaam voor een aantal scheepstypen met een recht voorschip

**'Schuin en vrijwel recht'**



Westlanders

Kleine schepen bedoeld voor het vervoer van bollen, groenten etc door de kleine vaarten in het poldergebied.



De meeste families bestaan weer uit een aantal scheepstypes. Zo maken *kraken* deel uit van de familie Stijlstevens. Ook zijn er scheepstypes ontwikkeld die kenmerken hebben van meerdere families, bijvoorbeeld de *klipperaak*. In een volgende nieuwsbrief zal ik hierop verder ingaan.

Hiernaast ziet u een aantal foto's van historische zeilschepen. Het moet nu geen probleem zijn om de juiste familie te herkennen. Probeer het en stuur uw oplossing per post of email naar het secretariaat. Onder de goede inzendingen wordt een koffiebekertje met het Stichting Dirk logo verloot.

NB, het verschil tussen een aak en een tjalk is niet behandeld. Beide worden dan ook goed gerekend.

Kees de Wit