

De Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie heeft als doel het wereldwijd bevorderen, stimuleren, ondersteunen en de promotie van de Nederlandse beroeps zeilvaart.



Verenigde Hollandse Zeil Compagnie

# VHZC Scheeps Journaal

2e jaargang ~ nummer 8 ~ voorjaar 2011

Versijnt minimaal 4 x per jaar in een oplage van minimaal 2500 voor gratis verspreiding aan boord van zeilschepen, onder opvarenden, adverteerders en geïnteresseerden.

## Maak kennis met...

### De Verenigde Hollandse Zeil Compagnie

Door Marjolein van Loenen

De meesten van ons kennen onze geschiedenis op het water. De Gouden Eeuw was toppunt voor de Hollandse scheepvaart. Weinig mensen weten dat Nederland nog steeds een vloot van 400 zeilschepen heeft, onderhouden en bestuurd door honderden vakmensen. De Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie speelt hierbij voor hen een belangrijke rol.

Nederland zou Nederland niet zijn zonder de scheepvaart. De Verenigde Oost-Indische Compagnie, Michiel de Ruiter, Max Havelaar en Ciske de Rat maken deel uit van een rijke geschiedenis die over honderden jaren is opgebouwd. Wij hebben als eerste Kaap Hoorn gerond. Overal ter wereld zijn er veel straten en wijken genoemd naar onze handelsgeest en nautische vaardigheden. Wall Street, Bronx en Harlem, Nieuw Amsterdam, Tasman Sea, Nieuw Zeeland, Brouwershaven (Chili), het zijn er maar een paar van. In de 17e eeuw brachten onze koopvaarders voor het eerst cacao, suiker, koffie, tabak en rijn naar ons land. Er is een enorme hoeveelheid kennis opgebouwd. Daarmee kunnen de schippers van vandaag nog steeds hun beroep uitoefenen. Wij hebben de grootste zeilende beroepsvloot ter wereld. Hoogste tijd dus hier opnieuw bekendheid aan te geven.

#### Scheepskennis bewaren en bevorderen

De Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie is opgericht om de rijke Nederlandse historie bekendheid te geven en de unieke kennis en hedendaagse professionaliteit van de zeilende vloot onder het publiek te verspreiden. Dit met een knipoog naar ons roemrijke verleden als zeilende handelsnatie. De website en het Scheeps Journaal zijn belangrijke informatiebronnen. Op deze website

staat het overzicht van alle ruim 400 Nederlandse professionele zeilschepen, directe links naar de schepen, gesorteerd op naam, haven, vaargebied en aantallen opvarenden. Vanaf de website zijn er links naar opleidingen en scholen voor de beroepszeilvaart, andere maritieme stichtingen, musea, verenigingen en organisaties. De website staat vol nieuws, informatie en tips, [www.vhzc.nl](http://www.vhzc.nl). Verder neemt de VHZC deel aan de belangrijkste maritieme evenementen en vakbeurzen in binnen- en buitenland. Berichten hierover worden gepubliceerd op de website en in verschillende media.

Het VHZC Scheeps Journaal wordt vier of meer keer per jaar gratis verspreid onder de meer dan 400 schippers van de Nederlandse vloot, adverteerders en de ruim 900 abonnees.

#### Ons land is uniek als waterland

Elk jaar komen tienduizenden Engelsen, Belgen, Duitsers, Fransen en Scandinaviërs naar Nederland, om te varen. Ons land is in Europa uniek als waterland. De kleine en grote Hollandse schepen van de zeilende vaart zijn voor de ondiepe wateren gemaakt. Bijna zonder uitstoot van CO<sub>2</sub>, windenergie optimaal benut, eenheid met én respect voor de elementen. In ons overbevolkte land biedt een schip verrassende beelden en perspectieven. Meer Nederlanders zouden zelf eens gebruik moeten maken van het

genot dat een zeilschip biedt. Ook hier ligt een belangrijke taak voor de VHZC.

#### Oude zeilschepen, wat hebben we eraan? De trend is duurzaam!

En tenslotte: oud is maar een betrekkelijk begrip. Een zeilschip ziet er misschien oud en authentiek uit, maar maakt tegenwoordig gebruik van de modernste technologieën. Er is al veel ontwikkeld en geïnvesteerd om de Nederlandse vloot zeilschepen ondermeer milieubewuster in het gebruik te maken. Die ontwikkelingen gaan door. De Nederlandse zeilvloot is één van de veiligste ter wereld. De VHZC volgt de nieuwe ontwikkelingen op de voet en ziet de toekomst voor de Nederlandse vloot als voorloper van duurzaam varen rooskleurig in.

Als oude, meest succesvolle zeevarende handelsnatie kan Nederland weer koploper worden op het gebied van ecologisch varen met zeilschepen. De VHZC zet zich volledig in om de bekendheid van deze Nederlandse trots en unieke kennis onder het algemene publiek te verspreiden. Dit is zeker van het grootste belang voor de toekomst van de Nederlandse zeilende beroepsvaart.

Neem contact op met de Stichting VHZC, e-mail naar [info@vhzc.nl](mailto:info@vhzc.nl) voor informatie of een abonnement op het VHZC Scheeps Journaal.

## Maritieme Evenementen

- Vlootdag Monnickendam** → 3 april
- Race of the Classics** (Rotterdam, Oostende, Ramsgate, Amsterdam) → 4 t/m 10 april
- Vlootdag bruine vloot** Harlingen → 9 april
- Pieperace** Volendam → 16 en 17 april
- Mattenschippersrace** Blokzijl → 30 april
- Nationale Reddingboorddag** → 7 mei
- Lemma Ahoy** → 13 t/m 15 mei
- Sail Harderwijk** → 19 t/m 21 mei
- HT-race 2011 Harlingen** → 30 juni
- Harlingen-Terschelling-Sloeprace** → 3-4 juni
- Rondje Tiengemeten** → 18 juni
- Havendagen Terneuzen** → 24-26 juni
- Sailwolde** → 1-3 juli
- Jan Haring Race** Monnickendam → 2-3 juli
- Visserijdagen Bruinisse** → 14-16 juli
- Reunie LV/BHB** IJlst - Sneek - Leeuwarden → 21-24 juli
- Skutsjesilen SKS** → 30 juli t/m 12 augustus
- Sneekweek & Hardzeildagen** Sneek → 6-11 augustus
- Botterweekend Zuiderzeemuseum** → 13-14 augustus
- Skutsjesilen IFKS** → 13 t/m 20 augustus
- Visserijdagen Makkum** → 19 en 20 augustus
- Helderse Visserijdagen** → 20 en 21 augustus
- Visserijdagen Harlingen** → 24 en 27 augustus
- Havendagen Zierikzee** → 25-27 augustus
- Vlissingen Maritiem** → 25-27 augustus
- Delta Loyd 24 ursorace** → 26 en 27 augustus
- Tjalkrace** Medemblik → 24 en 25 september
- Friese Hoekrace** Lemmer → 1-2 oktober
- Klippersrace** Enkhuizen → 8 en 9 oktober
- International Shantyfestival** Workum → 14 en 17 oktober
- Kuiper Brandarisrace** Harlingen → 15 en 17 oktober
- Visserijdagen** Workum → 17 t/m 22 oktober
- Srontrace** (Workum-Workum-Workum) → 17-21 oktober
- Beurtveer** Workum → 17-22 oktober
- Race of the Classics for Young Professionals** (Rotterdam - Ipswich - Amsterdam) → 18-23 oktober
- Stelle Bank race** Lemmer → 22 oktober
- Bonteloerace** Hoorn → 29 en 30 oktober
- Muider Hardzeildagen** → 29 en 30 oktober
- Slag in de Ronde** Harlingen → 29 oktober t/m 4 november
- Klassieke Scheepvaren** Enkhuizen → 4 t/m 6 november
- Nationale Waddence** → 5 en 6 november

(onder voorbehoud van zet- en drukfouten)

#### Wat doet de VHZC?

Om de Nederlandse zeilende beroeps- en handelsvaart te bevorderen, stimuleren, ondersteunen en promoten, is de VHZC actief op een aantal terreinen.

#### Marketing huidige vloot

In 2010 is gestart met de ruim 400 beroepsmatig zeilende charterschepen samenbrengen op zeven schepenpagina's van de VHZC. Deelname aan maritieme beurzen, zoals de Klassieke Schepen Beurs te Enkhuizen, Boot Düsseldorf, volgend jaar de Vakantiebeurs en andere maritieme evenementen. Dit alles met als doel het op de kaart (van de consument) zetten van de gehele huidige Nederlandse zeilende chartervloot.

#### Duurzame en ecologische aspecten

Zeilen is vanzelfsprekend al een duurzame wijze van vervoer, het kan echter beter. Te denken valt aan aandrijving, generatoren, zonnepanelen, energieopslag, etc. Daarom is het zo belangrijk om informatie aan te bieden over de (on)mogelijkheden en vooral wat het kost voor de gewone consument, in dit geval de charterschipper.

Als extra aandachtspunt wordt de ecologische wijze van vervoer per zeilschip bij de consument onder de aandacht gebracht en het duurzame imago van de zeilende chartervloot bevorderd. Ook verspreidt de VHZC de nodige informatie op gebied van nieuwe materialen voor zeilsystemen en slim gebruik van wind- en zonne-energie. Er zijn tenslotte al veel milieuvriendelijke opties beschikbaar voor mechanische voortstuwing- en energiesystemen aan boord van schepen. Daar waar wenselijk zal verspreiding plaatsvinden van de informatie op gebied van nieuwe materialen voor zeilsystemen en slim gebruik van wind- en zonne-energie en het stimuleren van het toepassen van standaard verkrijgbare techniek m.b.t. duurzame energieopwekking, energiegebruik en energieopslag op zeilcharterschepen.

## Schilderen onder koude omstandigheden De Epifanes Expert aan het woord

Het vaarseizoen 2010 ligt ver achter ons en het seizoen 2011 laat nog op zich wachten. Ideaal om in de tussenliggende winterperiode en het in voorjaar de nodige schilderklussen beet te pakken. Ideaal wat tijd betreft, maar wat het verven betreft zijn de wintermaanden minder gunstig.

Voor optimaal resultaat kan schilderwerk het beste binnen in geconditioneerde ruimten plaatsvinden. Hierbij kunnen temperatuur en relatieve luchtvochtigheid vooraf worden ingesteld en gecontroleerd. Echter beschikt niet iedereen over deze luxe en moet het winter schilderwerk veelal onder minder gunstige werkomstandigheden worden uitgevoerd. Bij verwerking onder lage temperaturen zullen droging en doorharding pas in een later stadium worden bereikt. Daarnaast wordt de verf taaiër en lastiger te verwerken en zal het verbruik toenemen. Tevens zullen droging en doorharding nadelig worden beïnvloed, terwijl mechanische eigenschappen soms helemaal niet worden bereikt.

Wat het schilderen buiten betreft, zijn we overgeleverd aan de Weergoden. In de koude wintermaanden hebben we in Nederland naast lage temperaturen ook te maken met hoge luchtvochtigheid. Toch zijn er in de winter mooie droge dagen van 5-10°C. (veelal met wind uit het oosten en een strakblauwe lucht).

Indien het schilderen buiten niet te voorkomen is en u wilt niet voor nare verrassingen komen te staan, kan het raadzaam zijn om vooraf online een lokaal weerstation te raadplegen. Deze geven lokaal minimale en maximale temperatuur, relatieve luchtvochtigheid en dauwpunt aan. Ook [www.buienradar.nl](http://www.buienradar.nl) kan uitkomst bieden.

Onverwarmde loods/werkplekken kunnen in de wintermaanden erg vochtig worden. Bij verwerking in een onverwarmde loods/werkplek is de kans op condensvorming dan ook groot. Het verwerk kan hierdoor ook nadelig beïnvloed worden. Zorg altijd voor voldoende

ventilatie. Denk ook aan optrekend vocht na het schilderwerk. Primers en plamuur zullen tijdens de langzamere droging vocht kunnen opnemen. Bij aflak kan vocht in de op de nog niet aangedroogde verlaag slaan, waardoor deze mat wordt.

Let op dat de temperatuur van: 1. De verf, 2. het object en 3. de werkomgeving geen grote onderlinge afwijking vertoont. Dit kan het verwerk ook nadelig beïnvloeden. De temperatuur van het te behandelen oppervlak dient minimaal 3°C. boven het dauwpunt te liggen. Het dauwpunt ligt vaak lager dan u denkt. Let op bij schilderwerk boven het hoofd op koude(-re) dagen aan mogelijke condensvorming door neerslag van warme uitademingslucht op het koude casco. Pas ook op met plaatselijk verwarming van het te schilderen oppervlak. In veel gevallen zal dit leiden tot meer condensvorming.

Om nare verrassing te voorkomen, is het raadzaam een hygrometer en thermometer in de werkomgeving te plaatsen om de relatieve luchtvochtigheid en temperatuur te meten. Door een vloeitje op het oppervlak te houden, kan eenvoudig worden bepaald of de oppervlakte droog genoeg is: blijft het vloeitje plakken, dan is het oppervlak te vochtig voor schilderwerk. Al met al, blijft het lastig om onder koude(-re) omstandigheden een goed eindresultaat te krijgen. Het is vaak verstandiger het schilderwerk uit te stellen (niet afstellen) tot de werkomstandigheden gunstiger zijn.

Voor meer informatie: Epifanes Yacht Coatings  
Tel. 0297 - 360366 E-mail: [info@epifanes.nl](mailto:info@epifanes.nl)

**Het Bosch 12**  
8064 PM Zwartsluis  
Tel: 038 - 3867172  
Fax: 038 - 3867519

**Text-Factor.nl**

## Text-Factor: Schrijven met een X-factor!

Iedereen kan schrijven, maar een goede tekst is een ander verhaal. Engelstalig of Nederlands, persberichten, artikelen, teksten voor het internet, folders, digitale nieuwsbrieven – ik draai er mijn hand niet voor om. Vanaf 50 euro heeft u al een pakkende tekst van 300 woorden.

Ik ben Marjolein van Loenen, geboren 25 juni 1969. Sinds 2006 woon ik in Almere-Haven. Met mijn eigen bedrijf, Text-Factor, schrijf ik als freelancer voor lokale kranten en andere klanten. Ik ben afgestudeerd in sociologie (1998) bij de universiteit van de Witwatersrand in Johannesburg, Zuid Afrika. Bij toeval ben ik de journalistiek ingerold, en heb me sindsdien weinig bezig gehouden met sociologie of onderzoek. Inmiddels heb ik meer dan 10 jaar ervaring opgebouwd, in webredactie en journalistiek, bij uitgeverij, goede doelen, gemeenten en bedrijven.

Als flexibele ZZP'er weet ik van geen ophouden, tot uw tekst klaar is en het gewenste resultaat oplevert. Het knagende gevoel dat uw website inhoudelijk tekort schiet of de frustratie als uw persbericht niet wordt geplaatst behoren in mijn handen tot het verleden. Ik ben doelgericht, kan goed verbanden leggen of tot de kern komen. Ik kan goed analyseren en verwoorden, vertalen en voorlichten. Mijn spreek- en schrijfvvaardigheid Engels en Nederlands zijn van professioneel niveau. Door snel van begrip te zijn, maak ik mij een opdracht of nieuwe klant/sector snel eigen. Ik ben zeer gedreven en werk met veel enthousiasme.

Vaardigheden: Schrijven en interviewen in Engels en Nederlands, Sitecore, Smartsite, Yoomla!, Yeshello en WIAB, Dreamweaver, HTML, Microsoft Office en Windows van 95 tot Vista.

Een selectie uit mijn gevarieerde portfolio vindt u op mijn website, <http://marjoleinextfactor.weebly.com/portfolio.html>

E-mail: [marjoleinvanloenen@hotmail.nl](mailto:marjoleinvanloenen@hotmail.nl)  
Mobiel: 06 - 295 34 296  
Website: <http://marjoleinextfactor.weebly.com>  
LinkedIn: <http://nl.linkedin.com/in/marjoleinvanloenen>  
Twitter: [marjolein1](http://marjolein1)  
Blogspot: <http://marjoleinvanloenen.blogspot.com>

**scheepsfotografie**  
**Hajo Olij**

[www.defotoboot.com](http://www.defotoboot.com)

**'t Súd** atelier-werkplaats

Atelier - Werkplaats: 'T SUD  
Zuider Havendijk 91  
ENKHUIZEN  
tel. 06 - 53 722 767

'Wanneer je een schip wilt gaan bouwen  
breng dan geen mensen bijeen  
om timmerhout te sjouwen  
of te tekenen alleen.  
Voorkom dat ze taken ontvangen,  
deel evenmin plannen mee.  
Maar leer eerst de mensen verlangen  
naar de eindeloze zee.'

(Antoine de Saint-Exupéry, Citadelle, 1948)

## Bent u voorbereid op een hartstilstand? En hoe is dit bij u aan boord?

Per week worden 300 mensen buiten het ziekenhuis getroffen door een hartstilstand. De kans dat zich een hartstilstand voordoet aan boord van uw schip is dus reëel en het treft niet alleen ouderen!

Om de kans op overleving bij een hartstilstand zo groot mogelijk te maken, moet er binnen 6 minuten actie ondernomen worden. U moet dan binnen 6 minuten 112 bellen, starten met reanimeren en defibrilleren met de AED (automatische externe defibrillator). Op het land is een ambulance gemiddeld 8 à 10 minuten onderweg om ter plaats te komen. Dit zelfde lukt alleen bij een afgemeerd schip op een goed bereikbare kade of steiger. De KNRM, RWS, Politie en andere hulpdiensten te water hebben veel meer tijd nodig om u te bereiken. Bij een hartstilstand aan boord komt hulp nu dus nog vaak te laat.

Om de overlevingskans aan boord te vergroten is aanwezigheid van mensen die kunnen reanimeren en defibrilleren belangrijk, net als de aanwezigheid van een AED. Immers op open water, in een vaart, kanaal, rivier en zelfs in een volle charterhaven bent u slechter bereikbaar voor hulpverleners. De stichting VHZC (Verenigde Hollandse Zeil Compagnie) onderschrijft dit probleem en heeft om die reden samenwerking gezocht met de Nederlandse Hartstichting.

De overleving bij een hartstilstand ligt nu tussen de 10 - 20%. Door het direct starten met reanimeren en inzetten van een AED (Automatische Externe Defibrillator) binnen 6 minuten kan de overlevingskans vergroot worden naar wel 70%! De Nederlandse Hartstichting wil in Nederland de overleving in ieder geval vergroten naar 25% in 2012. Dit kan wanneer in Nederland steeds meer 6 minuten-zones worden opgezet. Een 6 minutenzone is een gebied dat zo is ingericht dat omstanders binnen 6 minuten een hartstilstand kunnen herkennen en weten wat ze moeten doen. De omstander belt direct 112 en binnen 6 minuten wordt er gestart met reanimatie en defibrillatie met een AED. Ook hierin zou u in de toekomst een rol kunnen hebben.

U heeft al heel wat voorzorgsmaatregelen genomen om uw gasten veilig te kunnen ontvangen en vervoeren. Wij zijn er benieuwd naar of een AED en een reanimatie- en AED diploma daar al onderdeel van uit maken. Om hier inzicht in te krijgen vragen wij u een korte enquête in te vullen. De enquête is online beschikbaar en het invullen kost minder dan 6 minuten! Deze enquête kunt u vinden op [www.vhzc.nl](http://www.vhzc.nl) onder het kopje 'nieuws'. Doet u mee? Goed voorbereid zijn bij een hartstilstand is van levensbelang. Informatie: [www.zesminutenzone.nl](http://www.zesminutenzone.nl). Voor vragen of opmerkingen kunt u een e-mail sturen naar [aed@vhzc.nl](mailto:aed@vhzc.nl).

**Nederlandse Hartstichting**

**Traditioneel goed**

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

# De Nederlandse sage over het beruchte spookschip

## 'De Vliegende Hollander'

**Wild joeg de storm landinwaarts. De zee rolde schuimend op de kade af en beukte tegen de bakboordzijde van het enige schip dat er gemeerd lag – een zwaarbeladen vrachtaarder met bestemming Oost-Indië.**



Bij noodweer rond de Kaap meenden zeelieden soms een schip te zien van het spookschip 'The Flying Dutchman'

Zó gruwelijk was het weer, dat geen van de bemanningsleden zich aan dek waagde. Alleen de kapitein, een grote, vierkante kerel met stalen zenuwen en een ruwe inborst, stond somber op de voorplecht.

Hij keek met bliksemende ogen naar de opgezwepte golven, die hem belieten het vertrekseint te geven. Door allerlei tegenslagen had hij de afvaart al enkele dagen moeten uitstellen en nu dwarsboomde die ellendige storm hem in zijn plannen zo gauw mogelijk met zijn kostbare lading zee te kiezen. Met gebalde vuisten stond hij daar op de voorplecht en vloekte. Wie of wat waagde het hem, de meest onbevreesde en dapperste schipper ter wereld, te dwarsbomen? Had hij zijn schip niet door de ruwste stormen gelaveerd langs verraderlijke klippen en zandbanken? Was hij niet sneller dan alle andere schepen van de Compagnie naar de Oost gevaren? Had hij niet tientallen malen bewezen dat geen zee hem te hoog was en geen storm te woest? Hij hield van de gevaren die bij het zeemansleven hoorden en hij was er tegen opgewassen.

Zijn mannen voelden zich volkomen veilig onder zijn leiding en voerden zijn bevelen prompt uit. Zonder te morren en zonder vragen te stellen. Ze wisten dat ze op zijn beslissingen konden bouwen en ze vonden het niet erg dat hij als een bullebak tekeer ging om zijn doel te bereiken. Tenslotte was de kapitein de baas aan boord en hij had hen door de hachelijkste avonturen altijd weer veilig thuisgebracht. Ja, de bemanning van de Oost-Indiëvaarder had ontzag voor de schipper en ging voor hem door het vuur. Al was hij nog zo eigenwijs en driftig.

Maar nu maakte hij het toch werkelijk een beetje te bont. Terwijl de storm in het want huilde en de schuimende golven tegen de boeg beukten, verscheen hij grommend tussendecks en deelde op luide toon mee: "Weer of geen weer, morgenochtend om zes uur varen we uit!"

De gesprekken van de matrozen verstomden en geen van de kaartende mannen durfde te zeggen wat hij dacht. Maar toen de bootman zijn keel schraapte, knikte iedereen

opgelucht. "Bezwaren, boots?" vroeg de schipper dreigend. "Het is morgen eerste paasdag, kapitein," antwoordde de bootman. De matrozen vielen hem dankbaar bij. "Zo is het, kapitein!" riepen ze. En: "Daar zegt de boots een waar woord!" Want het was een heilige wet, dat een schip op eerste paasdag niet mocht uitvaren!

De kapitein balde zijn vuist en liet hem krachtig neerkomen op de kaarttafel van zijn matrozen. "Niks mee te maken!" bulderde hij. "Eerste Paasdag of geen eerste Paasdag en storm of geen storm, ik vaar uit wanneer ik wil. Zorg dat morgenochtend vroeg alles klaar is voor vertrek en daarmee basta!" En hij begaf zich broedend naar zijn hut, waar ze hem urenlang hoorden vloeken boven het gebulder van de golven uit.

Nog heviger en wilder dan de afgelopen dagen joeg de storm de volgende morgen op de kust aan. Hoger dan ooit striemden de golven de wanden van het schip, dat veilig langs de kade gemeerd lag. Zwarte wolken hielden de duisternis boven de haven vast. Maar tóch schalde de stem van de roekeloze kapitein over het dek: "Zeilen hijsen! Ankers lichten! We vertrekken!" Het klonk bijna juichend. Alsof het stoere bevel de storm kon doen luwen. De stuurman waagde een voorzichtig protest: "Kapitein," zei hij, "het is vandaag eerste paasdag en de mannen hebben er eigenlijk bezwaar tegen om op zo'n hoogtijdag uit te varen." Maar de kapitein lachte hem uit. "Ik ben de baas!" donderde hij. "En ik zeg dat we het anker lichten. Storm of geen storm, Pasen of geen Pasen!"

De matrozen vlogen joelend de touwen in. Hun schipper was een moedig man en als hij het verantwoord vond uit te varen, was het verantwoord. Wat drommel! Had hij hen niet over de wildste zeeën gevoerd en langs de gevaarlijkste kaden? Was hij niet de moedigste en knapste schipper ter wereld? Ze hesen de zeilen en hun overmoedige kreten overstemden het geweld van de storm. Maar terwijl ze gehoorzaam het bevel van hun schipper opvolgden en tegen beter weten in het schip reisvaardig maakten, klonk boven het orkaantumuit het gebeier van de Paasklokken. "Het is Pasen, kapitein," probeerde de stuurman nog eens voorzichtig. De schipper vloekte krachtig. "Wat nou Pasen?" briepte hij.

"Ik heb gezegd dat we uitvaren en dus varen we uit! Al zou ik tot in eeuwigheid moeten doorvaren, we gaan!" De matrozen waren er even stil van, maar werkten toch snel door.

De kapitein van een nabij gemeerde vrachboot kwam naar de reling en riep door zijn scheepstoeter: "Wat krijgen we nou? Varen jullie uit?" De trotse schipper lachte honend. "En waarom niet?" schreeuwde hij terug. "Man, je bent gek! Daar komen brokken van. Het is Pasen en bovendien kun je zo'n vreselijke storm nog geen mijl trotseren!" – "Dat zullen we dan nog wel eens zien," antwoordde de zelfverzekerde schipper. "In ieder geval varen we uit!" Hij gaf opdracht alle zeilen bij te zetten en toen de grote, witte doeken onheilspellend in de wind klapperden, beval hij de ankers te lichten.

De bemanning was diep onder de indruk. Hun schipper was een kerel uit één stuk, een durf! Wat had hij ook alweer gezegd? "Al zou ik tot in de eeuwigheid moeten doorvaren, we gaan!" Haastig legden ze de laatste hand aan de werkzaamheden, terwijl de kapitein ongeduldig op het dek heen en weer stampte. De bootman zocht hem op om te melden dat alles in gereedheid was voor het vertrek. In de verte beierden de Paasklokken.

"Uw bevelen zijn uitgevoerd, kapitein," zei de bootman. De schipper stond nu doodstil op de voorplecht. Zijn ogen hadden een starre uitdrukking; zijn handen hingen slap langs zijn lichaam. Het was alsof alle leven uit hem geweken was. Ook de bootman leek plotseling als aan het dek genageld en verroerde zich niet meer. En de matrozen in het want en op de dekken verstomden en bewogen niet meer. De kok stond roerloos achter het fornuis in de kombuis. De scheepsjongen verstijfde halverwege een buiteling op het tussendeck. Alle mannen aan boord van de Oost-Indiëvaarder hingen of stonden of zaten sprakeloos en doodstil op de plaats die ze hadden ingenomen.

Maar het schip kwam schokkend in beweging! Terwijl de bemanning als een verzameling standbeelden over het boven- en benedendeck verdeeld was, bolden de zeilen zich vanzelf tegen de wind in. En zonder dat iemand iets deed, wendde het schip zijn steven en joeg de haven uit.

Op de kade verzamelde zich een menigte nieuwsgierigen, die met stomme verbazing naar de wegrazende Oost-Indiëvaarder starden. Ze konden hun ogen niet geloven. In het want, langs de reling en op het dek stonden de matrozen, de bootsman en de kapitein roerloos. Niemand van de opvarenden bewoog en toch schoot het schip over de golven, recht tegen de wind in! Wie had zo iets ooit meegemaakt? Een schip dat tegen de hevigste storm in vertrok... een schip waarvan de bemanning werkeloos toekeek... een schip dat de haven uitliep terwijl de Paasklokken luidden... De woorden van de overmoedige kapitein gingen van mond tot mond. "Al zou ik tot in eeuwigheid moeten doorvaren, we gaan!"

Zo'n overmoedige uitdaging schreeuwde gewoon om straf! En alsof de vrees van de toeschouwers onmiddellijk werd omgezet in een zichtbare waarschuwing, gebeurde er iets merkwaardigs. De lucht boven het vertrekkende schip was grauw bewolkt en nergens was ook maar een straaltje zon te zien. Maar tóch lichtten de zeilen op als vurige vanden. En hoewel geen rookliert wees op een plotselinge brand aan boord veranderde de witgeschilderde scheepsromp in een zwartgeblakerd karkas.

De mensen op de kade keken met ingehouden adem toe tot de vurige zeilen van het spookschip aan de kim verdwenen. Bezorgd keerden ze huiswaarts, terwijl ze zich afvroegen hoe het avontuur voor de opvarenden van de Oost-Indiëvaarder zou aflopen. Boven hun hoofden beierden de Paasklokken...

Het wonderlijke spookschip legde in geen enkele vanden van Oost-Indië aan. Het keerde ook niet terug naar een Nederlandse haven. De achtergebleven vrouwen en verloofden kregen geen brieven van de opvarenden en de rederij ontving geen bericht van aankomst ergens ter wereld. Zo moest men na verloop van tijd dus wel aannemen dat het schip van de roekeloze kapitein met man en muis vergaan was. Maar vreemd genoeg spoelden er nergens wrakstukken aan. De mensen in het vaderland wrakten het gebeure en dachten niet meer aan het spookschip. Alleen een enkele moeder bad 's avonds voor het slapengaan nog steeds om de terugkeer van haar zoon en een aantal achtergebleven vrouwen bleef hopen op een veilige thuisreis van haar man.

bron: Volksverhalen Almanak



's Werelds grootste collectie flessenscheepjes in het 'Spuihuisje' vlakbij de Drommedaris. Zuiderspuil 1, Enkhuizen

# Die Sage vom Fliegenden Holländer

**Die Sage vom Fliegenden Holländer ist die Legende von einem verfluchten Kapitän und seinem geisterhaften Segelschiff. Durch einen Fluch ist der Kapitän dazu verdammt worden, bis zum jüngsten Tag mit seinem Geisterschiff auf den sieben Weltmeeren umherzuirren, ohne in einen Hafen einlaufen zu können.**

## Der Inhalt der Legende

Von der Legende gibt es unzählige Varianten, die sich vor allem im Namen des Kapitän des sagenumwobenen Schiffs und in der Jahresangabe des Geschehens unterscheiden. Der zugrundeliegende Zeitraum ist jedoch stets das 17. Jahrhundert, in dem die Ereignisse stattfanden, die zu dem Fluch führten. Außerdem gemeinsam ist den meisten Erzählungen, dass das Schiff aus der Nähe der früheren niederländischen Kolonie Kapstadt stammt, beziehungsweise die Verfluchung dort stattgefunden hat.

Die ursprünglich unter Seefahrern verbreitete Version, die wahrscheinlich im 18. Jahrhundert entstanden ist, bildete den Kern für zahlreiche literarische Erweiterungen ab dem Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Seefahrgeschichte erhielt durch den Einbau einer Frau als Auslöser des Fluchs zum einen einen 'romantischen Aspekt' und zum anderen durch die Einführung eines 'Erlösungsmotivs' die Möglichkeit zu einem glücklichen Ende. In aller Regel erzählen sie, mit Variation von Details wie Zeit und Namen, folgende Geschichten:

## Der Kern der Sage

Um das Jahr 1641 versuchte der Kapitän eines niederländischen Schiffes, der für sein lästerliches Fluchen bekannt war, das Kap der guten Hoffnung zu umschiffen. Es herrschte ein unbarmherziger Sturm und die See war wochenlang tosend und rau. Der Sturm kam noch dazu aus einer ungünstigen Richtung, was

das Vorhaben, das Kap zu umsegeln, allein schon nahezu unmöglich machte. Nach einigen Wochen vergeblichen Kampfes gegen die Naturgewalten wollte die Mannschaft des Seglers aufgeben und das Unternehmen abbrechen. Doch der Kapitän wollte davon nichts hören. Er fluchte gegen Gott und die Welt, dass er nicht eher aufgeben würde, bis er das Kap umschiffen habe, und wenn es bis zum jüngsten Tage dauern sollte. Als Strafe für diese Gotteslästerung wurde das Schiff zum ewigen Kreuzen als Geisterschiff verdammt.

## Literarische Erweiterungen

Der Kapitän soll einen Pakt mit dem Teufel geschlossen haben, der ihm neben einer schnellen Überfahrt zu den Gewürzinseln auch ein 'Weib' bei Landaufenthalt versprach. Als eine fromme Frau jedoch lieber betete, als sich dem Kapitän hinzugeben, ermordete er sie und warf ihre Leiche ins Meer. So wurde er dazu verflucht, ewig über die Ozeane zu segeln, bis er die wahre Liebe findet. Um dies zu schaffen, darf der Kapitän dann doch in bestimmten Zeitabständen (alle zehn, hundert oder wie bei Richard Wagner gleichnamiger Oper alle sieben Jahre) an Land gehen. Wenn seine Auserwählte nicht die richtige ist, tötet er sie und fristet weiter sein schreckliches Dasein. In den literarischen Varianten muss der Fliegende Holländer nicht immer ausschließlich am Kap der Guten Hoffnung segeln, sondern darf sich auf allen Weltmeeren frei bewegen, er kann aber nur in langen Jahresabständen einen Hafen

anlaufen, um Erlösung zu suchen. Das sagenumwobene Geisterschiff soll ungläubliche Fähigkeiten besitzen. So soll es gegen den Sturm oder bei absoluter Flaute segeln können. Auch wird ihm die Fähigkeit nachgesagt, rückwärts segeln zu können. In manchen Erzählungen soll es auch auf einer Wolke am Horizont schwebend oder plötzlich aus den Tiefen des Meeres auftauchend gesehen worden sein.

Wenn einem anderen Schiff der Fliegende Holländer erscheint, ist dies ein äußerst bedrohliches Omen. Es soll angeblich den Untergang des Schiffs oder wenigstens ein bevorstehendes großes Unglück für seine Mannschaft bedeuten. Seeleute, die dem Geisterschiff angeblich begegneten, berichteten davon, dass das Deck des Seglers entweder leer, nur mit Toten oder mit Geistern besetzt war. Manche sagen, sie hätten trotz des leeren oder mit Leichen bedeckten Decks Rufe gehört.

In vielen Geschichten wird ein Beiboot erwähnt, das vom Holländer zu den Vorbeifahrenden herüberrederte. Wenn das Beiboot mit der passierenden Schiff erreichte, hat dessen angebliche Besatzung Briefe von der Mannschaft des fliegenden Holländers übergeben, die sich alle, trotz intensiver Versuche, nicht zustellen ließen, da die Adressaten längst verstorben waren. Manche Erzählungen berichten weiter, dass die Schiffe vor Erreichen des nächsten Hafens sanken, wenn die Briefe nicht am Hauptmast festgenagelt wurden. Quelle: Wikipedia

nearby. Such are the tales some of the survivors told about the ghost ship the "Flying Dutchman".



www.zeilendehandelsvaart.nl



Havenstraat 1  
West-Terschelling



www.wrakkenmuseum.nl

# Vaarvakantie in Nederland

**Elk jaar komen er tienduizenden Engelsen, Belgen, Duitsers, Scandinaviërs, Fransen en zelfs gasten uit alle windstreken wereldwijd naar ons land om er te varen. Met hun eigen of een gehuurde boot of op een schip van de historische zeilende passagiersvaart. Nederland is in Europa een uniek waterland, de wadden staan op de Werelderfgoedlijst van UNESCO ...**

Je kunt vanaf de Westerschelde tot Delfzijl maanden bezig zijn met steeds nieuwe wateren en landschappen te ontdekken. Het merkwaardige is dat de meeste Nederlanders het niet weten en niet kennen. En juist voor die Nederlandse wateren zijn de grote en kleine historische Hollandse schepen van de zeilende vaart zo geschikt.

## 'Onze historische zeilvloot is er immers voor gemaakt!'

Stelt u zich eens een tocht voor van twee of drie weken langs de kusten van het IJsselmeer, naar de Waddenzee en terug over de Friese meren. Als je van Enkhuizen komend, de Friese kust ziet opdoemen, de toren van Hindeloopen uit het lood hangend in het perspectief van de wolken, dan besef je ineens wat een onding een auto eigenlijk is als toeristisch vervoermiddel.

Als je de sluis van Kornwerderzand uitvaart met de zoute lucht van het wad in je neus, over de ondiepte van de Boontjes, langs de skyline van Harlingen, bakboord uit met hoog water de

zandplaten over om een kilometer of tien onder Terschelling droog te vallen. Dan voel je je met je tochtgenoten de enige mensen tussen de ene horizon en de ander. Je vraagt jezelf af hoe dit mogelijk is in ons overbevolkte land.

Dan naar Ameland en vandaar naar Zoutkamp, het Friese land in. Zeilend langs dorpjes en steden, je verbaast je over de grote verschillen tussen de landschappen in zo'n klein gebied. Staveren laat je Friesland uitzellen. Als de lucht scherp is van het vocht, werkt hij als een lens die de horizon omhoogbrengt. Nog tussen de havenhoofden van Staveren kun je dan de Drommedaris van Enkhuizen al zien liggen, terwijl dat door de kromming van de aarde niet kan.

Je vaart naar huis met de wetenschap dat tien kilometer voor uur de snelheid is waarmee een mens zich voortbeweegt.

Henk Hortensius, schipper van de 'MD3'  
www.md-3.nl



NEDERLANDSE  
BRANDWONDEN  
STICHTING



Word redder aan de wal  
Tel. 0255 548 454

# Internationale Zeil Evenementen

23rd Race of the Classic's → 4 - 10 April  
Hafengeburtstag Hamburg → 6 - 8 May  
Semaine du Golfe Morbihan → 7 June - 6 May  
Kieler Woche → 18 - 26 June

Tall Ships Challenge@ Pacific Coast 2011,  
June 4 - 6 Richmond, BC  
June 19 - 22 San Francisco, CA  
June 24 - 26 Channel Islands Harbor (Oxnard), CA

Tall Ships' Races 2011  
30 June - 3 July Waterford, Ireland  
Race One → 9 - 12 July Greenock (Scotland), UK  
Cruise-in-company → 21 - 24 July Lerwick (Shetland Isles), UK  
Race Two → 28 - 31 July Stavanger, Norway  
Race Three → 5 - 8 August Halmstad, Sweden

Hanse Sail Rostock → 11 - 14 August

The Culture 2011 Tall Ships Regatta  
18 - 21 August Klaipeda, Lithuania  
Race One → 26 - 28 July Turku, Finland  
Race Two → 2 - 5 September Gdynia, Poland

International Exchanges 2011 (IE) (at sea sail training)  
ASTO Small Ships' Race, Cowes, UK → 1 October  
6th Race of the Classic's for Young professionals  
18 - 23 October

(onder voorbehoud van zet- en drukfouten)

# Van de redactie

Advertenties  
Advertentie van 48 x 48 mm of 24 x 96 mm:  
€ 395,- (prijs incl. BTW).  
Plaatsing voor 4 uitgaven totaal € 12 maanden op de website van de Stichting VHZC met een link naar uw eigen website. Een keer per jaar kunt u een kort redactioneel artikel over het bedrijf, stichting of vereniging plaatsen in het VHZC Scheeps Journal met foto in de rubriek 'Op de loopplank'. Bovendien wordt met elk VHZC e-Journaal een link geplaatst naar de adverteerders. Het VHZC e-Journaal is ons email nieuws. ISSN: 1877-7988.

Kopij  
Kopij aanleveren vóór de 17de van de maand voorafgaand aan de maand van uitgave, bij voorkeur per email: [journaal@vhzc.nl](mailto:journaal@vhzc.nl)  
Graag als onopgemaakt tekst of Word bestand, foto's en logo's in een minimale resolutie van 300 dpi in jpeg.  
De redactie is niet verantwoordelijk voor de inhoud van advertenties en ingezonden stukken en behoudt zich het recht voor ingezonden kopij te wijzigen, in te korten of te weigeren.  
Het gebruik van artikelen uit het VHZC Scheeps Journal is toegestaan, mits na voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie en onder duidelijke vermelding van de bron.

Stichting VHZC  
Postbus 2254  
2301 CG Leiden  
Nederland  
e-mail: [info@vhzc.nl](mailto:info@vhzc.nl)  
**www.vhzc.nl**

# The Flying Dutchman

**The most famous legend of the sea is that of the Flying Dutchman.**

Superstition has it that whoever meets this ship is doomed to perish with all hands on deck.

As protection against such a fate, sailors would nail horse shoes to the mast.

Some think that this 17th century legend was made up by the English to put their Dutch rival in a bad

Wilt u ook in dit journaal adverteren?

Mail naar [journaal@vhzc.nl](mailto:journaal@vhzc.nl)

**DURGEËFT**  
O O A V O R M O O O

grafische vormgeving • dtp • beeldmanipulatie • opmaak • drukwerk  
[www.durgegeeftvorm.nl](http://www.durgegeeftvorm.nl)

DRUKKERIJ

**Sparta**

Roosevelstraat 14/M  
2321 BM Leiden  
Tel: 071 5128770