

# de Vrachtbrief

Orgaan van de Vereniging Zeilvracht  
Redactieadres: Woudbes 29; 2318AX Leiden



## INHOUD:

- Pag. 1 Woord van de voorzitter
- Pag.2 Afsproken startvolgorde
- Pag 3 Persbericht over de sluis in Spaarndam
- Pag 6 Beurtschip Johanna Jacoba 100 jaar
- Pag.8 In memoriam Johnny Collins
- Pag.9 Deelnemers
- Pag.10 Colofon

**Afzender:**  
Vereniging Zeilvracht  
m.s. "de Vermaak"  
Vechtdijk 400 a.b.  
3563 MA Utrecht

## Woord van de voorzitter

Beste leden,

Terwijl ik dit schrijf is het windstil en 21 graden. Zal het nog wel herfst worden? Weer of geen weer, deze maand gaat de 36<sup>e</sup> editie van ons evenement van start.

In deze Vrachtbrief het laatste nieuws over de komende gebeurtenissen.

De startvolgorde, de sluis in Spaarndam, de inschrijvers, alles komt aan bod in deze Vrachtbrief. We hebben dit jaar in beide wedstrijden en mooi deelnemersveld waarin oudgedienden afhaken en nieuwkomers binnenstromen.

De winnaars van de zware en lichte stront de afgelopen jaren lijken ten prooi gevallen aan verveling. Ton krom beproeft zijn kansen in de Beurt, terwijl Rudolf le Poole zijn schip heeft meegegeven aan zijn bemanning die zonder hem willen laten zien wat ze waard zijn. Dat schept kansen voor nieuwkomers en eeuwige tweeden in het klassement.

Oudgedienden, die we jaren niet hebben gezien doen weer mee. Nieuwkomers proberen het in beide wedstrijden. Daarbij vaart er –voor het eerst sinds lange tijd- weer een skûtsje met een compleet vrouwelijke bemanning mee.

Voor mij blijft de herfstweek in Workum ook dit jaar een unieke gebeurtenis, waar ‘de oefening onder zeil’, zoals Reid dat ooit noemde, vast weer de basis wordt voor een geweldige sfeer.

Op internet zijn we druk bezig het experiment van vorig jaar te vervolmaken. Het is de bedoeling dat de Stront via track en trace beter te volgen zal zijn dan vorig jaar. Ik heb daar hoge verwachtingen van. Als het lukt verschijnen er op de markt in Workum en op de In Dubio schermen waar de Strontrace door de week is te volgen.

De Beurt blijft –door de aard van de wedstrijd- aan de wal moeilijk te volgen. Ik beloof dat we ook dit jaar weer erg ons best gaan doen zoveel mogelijk informatie op de website te zetten. Ik hoop dat ook de thuisblijvers daardoor een vleugje zeil oefening meekrijgen.

Maar eigenlijk hoop ik nog het meest dat iedereen die de wedstrijd meemaakt, uiteindelijk weer kan terug kijken op een weergaloos evenement.

Weer.... of geen weer.

Hugo van Aalderen

---

## COLOFON

Redactie: Marga Swaans en Mariken van Nimwegen  
Het insturen van kopij: per e-mail [marga.swaans@planet.nl](mailto:marga.swaans@planet.nl)  
Lidmaatschap € 25,00 per jaar  
Betalingen rekening 10 35 93 861  
t.a.v. Zeilende Beurt en Strontvaart, RABO-bank  
Zaanstreek, kantoor Wormerveer

## ADRESSEN

Hugo van Aalderen 0650548855  
voorzitter Schellingwouderdijk t/o 337 st.4  
1023 NM Amsterdam

Mariken van Nimwegen 030-2625573  
wedstrijdsecretariaat Vechtdijk 400  
A/b van de Vermaak  
3563 MA Utrecht

Marga Swaans 071-523 06 16  
algemeen secretaris Woudbes 29  
2318 AX Leiden

Letty Swart 075-62 12 667  
penningmeester Noordeinde 3  
1521 PA Wormerveer

Gerrit Boonen 0653911199  
Pers en publiciteit Kuipersdijk 72  
1601 KX Enkhuzen

Dirk Bruin 06 22908963 / 0223 613221  
Contact zeilvaart en PR Binnenhaven 114  
1781 BN Den Helder

Craig Youell 0610990425  
Webmaster Zuider Boerenvaart 34A  
1601 CD Enkhuzen  
email: [zeilvracht@gmail.com](mailto:zeilvracht@gmail.com)

**INFORMATIE** [www.zeilvracht.nl](http://www.zeilvracht.nl)  
*Email* [info@zeilvracht.nl](mailto:info@zeilvracht.nl)

**WEDSTRIJDDATA:** 2009: ma 19- t/m do 22 oktober 2009  
2010: ma 25- t/m do 28 oktober 2010

---

## Deelnemers:

### Beurtveer:

1:	De Arend	Hektjalk	Michiel Goeman
2:	Waterman	Stevenaak	Arno van Aardrijk
3:	Overwinning	Tjalk	Joost Martijn
4:	Moeke Zorn	Klipperaak	Thomas Vleeshouwer
5:	Wending	Tjalk	Jodi Apeldoorn
6:	Onrust	Klipper	Peter Prins
7:	Elizabeth	Groninger bolpraam	Jan Dekker
8:	Pallierter	Friese Tjalk	Remy de Boer
9:	Avontuur	Klipper	Tom Lansma
10:	Lutgerdina	Klipper 2-mast	Mark Muller
11:	Maria	Klipperaak	Tom Krom
12:	Nova Cura	Tjalk 2-mast	Eric Scheijde
13:	Parodie	Paviljoentjalk	Rob Peetoom
14:	Hoge Wier	Klipper	Sasha Emmerik
15:	Bruinvisch	Dektjalk	Cees Dekker
16:	Noordster	Klipperaak	Jan Post
17:	Johanna Engelina	Klipper	Laurens Sinaasappel
18:	Waterwolf	Klipper	Jelte Toxopeus
19:	Avontuur	Klipper	Boudewijn de Ridder
20:	Halve Maen	Skûtsje	Maarten Dirks
21:	Gulden Belofte	Zeeuwse Klipper	Bertil Vermeulen

### Lichte Stront:

1:	Grietje	Skûtsje	Akke Smolders
2:	Elizabeth Margaretha	Skûtsje	Arnout Esser
3:	Rust na Arbeid	Skûtsje	Jeroen Weijts
4:	Dankbaarheid	Skûtsje	Johannes Hobma
5:	Verandering	Skûtsje	Odet de Graaf
6:	Swanneblom	Skûtsje	Age Veldboom
7:	Eenvoud	Skûtsje	Maaïke Bink
8:	Vriendschap	Skûtsje	Rob Meerwijk
9:	Geertje Rosa	Skûtsje	Jelle Reid de Jong

### Zware Stront:

1:	Willem Jacob	Klipper	Tjerk Hesling Hoekstra
2:	Linguenda	Tjalk	Peter Stokroos

De reglementen zullen per post aan de deelnemers worden opgestuurd.  
De reglementen worden ook als pdf verstuurd en komen als pdf op de website

## Startvolgorde

### Vissers en Beurt; de start

De Startvolgorde tussen de Visserij en de Beurtschepen is de afgelopen jaren een bron van kleine irritaties. Vissersschepen die worden opgelopen door Beurtschepen, Vissers tussen de Beurt. In het verleden leidde dat meermaals tot (kleine) aanvaringen en gevaarlijke situaties.

Dat de Strontrace als eerste wordt weggeschoten staat buiten de discussie. Daarna echter heeft iedereen zijn wensen. De Vissers willen graag na de Stront weg. Wanneer zij als laatste vertrekken is de dijk leeg en voelen zij zich geen deel van het evenement. Daarbij willen zij graag voor zonsondergang bij hun favoriete stek zijn. De Beurtschepen popelen dan ook om weg te gaan. De meesten van hen willen zoveel mogelijk mijlen maken voor zonsondergang en een start in het rumoer van de strijd is ook voor hen aantrekkelijk.

Het bestuur heeft daarom in de aanloop van het evenement om de tafel gezeten. Voor dit jaar hebben we in onze wijsheid het volgende besloten:

**12.45 uur**      **Start Strontrace**

**13.30 uur**      **(aansluitend) start Visseri**

**15.00 uur**      **Start Beurtveer**

Om te voorkomen dat Visserij en Beurtveer door elkaar heen starten, wordt de start van de Beurt apart aangegeven en (waarschijnlijk) vooraf gegaan door een startschip (in stijl, uiteraard) de tijden zijn bij benadering. Het is de bedoeling dat de vissers anderhalf uur krijgen. De vissers die dan nog niet zijn uitgevaren, moeten wachten tot na de start van de beurt. We hopen hiermee ook te voorkomen dat Beurtschepen halverwege het Soal vissers massaal oplopen.

Na de wedstrijd gaan we deze procedure bekijken en aan de hand van de ervaringen een wijze beslissing nemen over volgend jaar. Start ze!

## Historische Kolksluis Spaarndam na tachtig jaar weer in gebruik

Leiden, 7 september 2009



**De Kolksluis te Spaarndam is op zaterdag 5 september feestelijk heropend. Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft na ruim tachtig jaar de historische sluis weer in gebruik gesteld, mede omdat de Grote Sluis in Spaarndam voor renovatie wordt gestremd. Onder begeleiding van fanfaremuziek werd met de aangrenzende bewoners, de vrijwillige sluiswachters en andere genodigden het glas geheven op de heringebruikname. Het evenement werd georganiseerd door de Stichting Kolksluis Spaarndam.**

Vanaf 5 september kunnen recreanten hun boot laten schutten in de Kolksluis, mits de boot niet hoger is dan 3,60 meter. Het schutten wordt verzorgd door de vrijwillige sluiswachters van de Stichting Kolksluis Spaarndam. De sluis is op zaterdag en zondag van 10.00 uur tot 17.00 uur geopend.

De Kolksluis, afgebouwd in 1280, is nu de oudste in gebruik zijnde sluis in Europa en waarschijnlijk zelfs in de hele wereld. Een groot voordeel van het gebruik van deze sluis is dat de zoutbelasting op het binnenwater veel kleiner is. De inhoud is namelijk slechts een kwart van de inhoud van de Grote Sluis. Per keer stroomt er dus veel minder zout water van het Noordzeekanaal naar Het Spaarne.

## In Memoriam Johnny Collins

Johnny Collins heeft 29 jaar lang samen met Jim Mageean de start van de Strontrace opgevrolijkt met zijn krachtige stem. Sindsdien vormde Johnny samen met Jim de spil van het internationaal shantifestival in Workum. De twee hebben elkaar in 1975 ontmoet en vanaf dat moment zongen ze op vele maritieme festivals over de hele wereld. Telkens weer hadden ze nieuw repertoire en wisten ze het publiek mee te krijgen met de refreinen.

In 1980 kwam Johnny samen met Jim als duo voor het eerst naar de start van de Strontrace. Ze waren zo gek op het enthousiaste publiek dat ze vanaf dat moment geen jaar hebben overgeslagen. Naast dat ze veel met elkaar optraden, trad Johnny ook veel op als solozanger en reisde de halve wereld over. In eigenland zong hij ook veel op folkfestivals. Naast de shantys zong hij veel ander traditioneel repertoire, waarbij hij zichzelf begeleidde op de gitaar.

Johnny Collins stond niet alleen bekend om zijn krachtige stem, maar ook om zijn kennis wat betreft de achtergronden van de shantys.

En zo zullen we hem ook blijven herinneren.



Na de oorlog bracht de eigenaar samen met zijn schoonzoon, P. Speerstra het schip weer in de vaart. Tot 1956 deed het dienst als beurt- en passagiersschip en van 1956 tot 1960 werd er alleen nog maar vracht gevaren met het schip, want deze werd in 1956 afgekeurd voor passagiersvervoer. Met vrachtvervoer alleen kon de kost niet worden verdiend en daarom werd in 1960 het schip verkocht naar Uitgeest, waarna zij later in particulier bezit kwam van de familie Kiel te Zaandam.

Hierna is de Johanna Jacoba in 1992 door de gemeente Wymbritseradiel gekocht. Deze heeft de Johanna Jacoba overgedragen aan de gelijknamige stichting. Dit heeft de sloop van het schip voorkomen.

Nadat de Johanna Jacoba in handen kwam van de stichting is in 1993 in ijltempo met de restauratie begonnen, zodat het schip op Koninginnedag 1993 kon worden ingezet om de Koninklijke familie door de Sneker grachten te varen, en dat is een eer die je maar eenmaal ten beurt kan vallen.

Leo Versloot

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



De aanleiding voor Rijnland om de Kolksluis weer te openen is de langdurige sluiting en renovatie van de Grote Sluis in 2009/2010. Een aantal enthousiaste Spaarndammers heeft in 2008 de Stichting Kolksluis Spaarndam opgericht, die zich ten doel stelt om de Kolksluis in gebruik te nemen én te houden. Onder aanvoering van het vijfkoppige bestuur zijn het afgelopen jaar beheerovereenkomsten afgesloten met Rijnland en de gemeente Haarlem. Daarnaast zijn er in samenwerking met Rijnland diverse onderhoud werkzaamheden uitgevoerd, zodat er veilig gesluisd kan worden. Tevens zijn er meer dan vijftig vrijwillige sluiswachters geworven en opgeleid. De voorzitter Leendert Borstlap sprak in het openingwoord zijn waardering uit voor het vele vrijwilligerswerk dat het gebruik van de sluis mogelijk maakt. De Spaarndammers dragen dit stukje cultureel erfgoed duidelijk een warm hart toe.



De opening werd muzikaal opgeluisterd door de Christelijke Harmonievereniging Crescendo uit Sassenheim met een variant op het thema uit de film “De fanfare” van Bert Haanstra.

Voorlopig blijft de Kolksluis drie jaar in gebruik. Meer informatie over onder andere de schuttijden vindt u op [www.stichtingkolksluisspaarndam.nl](http://www.stichtingkolksluisspaarndam.nl)

## Beurtschip Johanna Jacoba 100 jaar!

De Johanna Jacoba is een beurtschip. Een beurtschip is eigenlijk een combinatie van zeg maar de connexion, TNT (of van Gend en Loos) en de veewagen. Kortom een beurtvaarder onderhoudt een (min of meer) regelmatige dienst tussen twee of meer plaatsen (meest steden) om mensen, pakjes en soms dieren te vervoeren. De boer die een schaap op de markt wilde verkopen ging met schaap en al naar die markt toe. Opa die een testament wilde maken ging met het beurtschip naar de notaris en kinderen van meer welgestelden gingen met het beurtschip naar school (en de anderen mochten lopen).

Een beurtschip in Friesland paste in een soort vervoersconcept wat geheel aangepast was aan de eigenaardigheden van deze provincie. In droge zomers stond er wel eens heel weinig water in de provincie, dan stonden de landrijen erg droog en kon je dus overal wel goed lopen en zelfs met de paardekar kon je grote afstanden afleggen. Water inlaten was in de tijd van de zoute Zuiderzee niet mogelijk en daardoor ontstond dat watertekort. Na het zoet worden van de afgesloten Zuiderzee kon er in droge tijden water worden ingelaten in Friesland waardoor er steeds voldoende water voorradig was.

In het najaar en de winter was er vooral een teveel aan water in Friesland. De sloten liepen over. De landrijen stonden onder water of waren op zijn minst zeer drassig. Betrouwbare wegen waren er niet zo veel. De dijkjes van de polders staken boven water uit en daar kon vervoer over plaats vinden (het friese woord voor weg is daardoor nog steeds dyk). Veel ging daardoor over het water. De skûtsjeschippers hadden hun handen vol. Toen de stoommachine zijn intrede deed was er ook ruimte voor de beurtschepen.

Daarnaast waren er ook een heleboel tramlijnen aangelegd en een paar spoorlijnen. Bijvoorbeeld de tramlijn van Lemmer naar Joure die dan weer splitste in een tak naar Drachten en een tak naar Bolsward. Deze spoorlijnen, tramlijnen beurtschepen en later ook de buslijnen zorgden middels een gul vergunningstelsel van de overheid een uitgebreid en fijnmazig openbaar systeem waar starters en faillissementen elkaar lang in evenwicht hielden.

Na het in gebruik nemen van het stoomgemaal van Lemmer rond het eind van de 19-de eeuw kwam er verbetering in de beheersbaarheid van de waterstanden in Friesland. Uiteindelijk resulteerde dat in een soort industriële revolutie. Veel boerderijen werden bijgebouwd, omdat er meer bruikbaar land kwam. Toen werd ook de behoefte aan

wegen groter. Toen die werden aangelegd verdwenen er steeds meer beurtveerschepen en skûtsjes van het toneel. Hun rol werd overgenomen door bussen en vrachtwagens. Door het steeds uitgebreider worden van het busnet verdwenen ook steeds meer tramlijnen.



Omtrent de Johanna Jacoba is het volgende in vogelvlucht te melden:

De "Johanna Jacoba" is in 1909 in opdracht van Freerk Faber uit Workum gebouwd op het werf van Botje Ensing en co. in Groningen. Het schip werd vernoemd naar Freerk Fabers moeder: 'Johanna Jacoba Faber-Pluynaar'.

Tussen 1909 en 1929 werd het schip gebruikt om 3x daags beurt- en passagiersdiensten tussen Workum en Bolsward te varen. In 1929 werd het schip verkocht aan Pieter Sijbesma te IJlst. Deze voer 6x daags een beurtdienst tussen IJlst en Sneek. De vorige werkgever van Sijbesma deed hetzelfde met de "Piet Hein".

Tussen 1940 en 1945 werd de "Johanna Jacoba" door de bezetters gevorderd. De geallieerden hebben het schip in Groningen tot zinken gebracht.