

Paddeltje

Hoi lieve vrienden en fans

Paddeltje heeft van de zomer een heel nieuwe ervaring opgedaan. Ze is op vakantie geweest. Naar Denemarken en dan rond het Roskilder Fjord. We brachten daar een bezoek aan een vreselijk interessant museum in Roskilde, het vikingschip museum.

Ik had al eens van een collega gehoord dat ze daar een mooie collectie nagebouwde vikingschepen hebben. Het is echter nog veel mooier dan ik dacht.....ze varen er ook mee. Dagtochtjes op heel kleine schaal, een uurtje op het water in een echt, origineel vikingschip.

De reden waarom ze dáár zijn begonnen met een werf is omdat het van origine al een vikingnederzetting is geweest. Daar vandaan werden vele tochten ondernomen. Het Roskilder fjord is een lang smal fjord met inderijd eigenlijk maar één vaargeul. De nederzetting was zo gezegd dan ook erg goed te verdedigen vanaf het water. De vikingen hadden op verschillende plekken langs het fjord controle- of uitzichtposten staan. En bij een mogelijke aanval diverse manieren om de nederzetting te waarschuwen en een aanval via het water te vertragen. Zo konden ze bijvoorbeeld op een aantal plekken de vaargeul afsluiten. Door er gewoon een soort versperring over te leggen d.m.v. boomstammen geklemd tussen palen die in het water stonden. Op een breder punt werden een aantal schepen afgezonken om de geul zo ondiep te maken dat de aanvallers er niet meer door konden. (slimme jongens die vikingen....)

Door deze laatste methode komt het museum aan een unieke verzameling scheepswrakken die model hebben gestaan voor de vloot die buiten in de museumhaven ligt. Tijdens een grote aanval van een vikingstam op de nederzetting in 11e eeuw, hebben zij 6 schepen laten doorgang te verdedigen. Deze schepen wist staan niet tot er gedaan naar een doorgang van het fjord. Hierbij werden de wrakken van deze schepen gevonden en na een lange en intensieve actie werden in 1962 de schepen naar boven gehaald en geconserveerd. De vondst was uniek. Nergens ter wereld waren zoveel en zulke duidelijke scheepswrakken uit die tijd gevonden. Als je naast de resten staat is het mij compleet onduidelijk hoe ze hieruit de reconstructies hebben kunnen maken. Maar het is wel geweldig.

Binnen in de schepenhal liggen de wrakken waarbij d.m.v. stalen constructies is aangegeven hoe de rest eruit zou hebben moeten zien. Buiten is een



Roskilde, eind ze daadwerke-afzinken om de sperren. Van men het be-onderzoek werd ondiepte in de

kleine werf waar de reconstructies allemaal zijn gebouwd. En dan in de bijbehorende haven ligt een hele collectie met nagebouwde vikingschepen. Met als grote trots het grootste ontdekte en nagebouwde viking-schip. Het betreft hier ook een reconstructie van 1 van de 6 schepen uit het Roskilder fjord. Het gaat om een schip van ca. 30 m lang, 3,80m breed en met een diepgang van 0,90 m. Het schip werd vroeger be-mand met ca 70 tot 80 man crew en werd voortbewogen door ca 60 riemen of d.m.v. een zeiloppervlak van ongeveer 120 m2. Top snelheid

zou moeten kunnen liggen tussen de 15 en 20 kn. Dat wekte mijn interesse en daarom wilde ik erg graag naar dit museum. Het is toch indrukwekkend dat de vikingen zo iets moois hebben kunnen bouwen in de 11^{de} eeuw. Een race monster zouden wij nu zeggen. Daar kan wat mij betreft geen oceaanracer tegenop. Het schip is in 2003 te water gelaten onder de naam *Havhingsten fra Glendalough* (The sea stallion from

Glendalough). Nadat er een mast op is geplaatst zijn ze er sinds vorig jaar ook seatrails mee aan het varen. Het schip is van origine gebouwd in Dublin en het idee is dat volgende zomer een bemanning met het schip naar Dublin gaat varen en het jaar erop pas weer terug naar Roskilde komt.

Alles bij elkaar was dit wel de highlight van mijn vakantie. De rest zal ik jullie dan ook maar besparen. Ik ga alleen een bronvermelding doen voor meer info over het Vikingskip Museet in Roskilde kijk op: www.vikingskipmuseet.dk (de site is ook in het Engels te lezen).

Met vriendelijke groet, Paddeltje.

C	Redactie	Anne de Bourgraaf
O		Bart Voorthuyzen
L		
O	Bijdragen	Anne de Bourgraaf
F		Bart Voorthuyzen
O		Bertie Ledeboer
N		Paddeltje
		Henk Wever
	Illustratie	Bertie Ledeboer
	Foto's	Bart Voorthuyzen
		Bertie Ledeboer
		Paddeltje
	Vormgeving en realisatie	Anne de Bourgraaf
	Redactieadres	leugenbank@dwarstuig.nl
		Nearestech 4
		8749 GK Pingjum

EZS EREPENNING VAN VERDIENSTE VOOR BOUDEWIJN TURIN



Elk jaar, tijdens de diploma uitreiking van de Enkhuizer Zeevaartschool, wordt ook de erepenning van verdienste uitgereikt. Deze wordt eenmaal per jaar toegekend aan iemand die zich heeft onderscheiden op een gebied wat direct of indirect gerelateerd is aan de zeevaart. Dit jaar werd de penning uitgereikt aan Boudewijn Turin. Hij heeft 'het' handboek op het gebied van tuigen van grote schepen, van F.L. Mittendorf, wat al jarenlang niet meer verkrijgbaar was, opnieuw uitgegeven, zodat het weer in ieders bereik gekomen is. Dit is een grote klus geweest, waarvoor alle lof.

Daarom een boekbespreking van dit beroemde boek van de hand van Henk Wever.

Het is overgenomen van de ook overigens zeer interessante website www.european-maritime-heritage.org/ Uiteraard met toestemming van Henk. We hebben het stuk integraal overgenomen en vertrouwen erop dat al dat nautische engels wel voldoende bekijfd om in dezen geen problemen op te leveren.

Famous Mittendorf book reprinted

by Capt. Henk Wever MSc. Director Enkhuizen Nautical College

F.L. Middendorf was Director of Germanischer Lloyd around the turn of the 19th century. During his industrious life he compiled plans and details of the last square rigged sailing vessels for future generations of shipbuilders and with his knowledge he was able to write an excellent and very elaborate book about the rigging and masting of large professional sailing vessels, from coastal schooners up to the five-



ISBN: 90 302 9654 2
Price € 85.- (Clothbound, dust jacket 26x18 cm)

masted square-rigger *Preussen*. His book "Bemastung und Takelung der Schiffe" was originally published in 1903. The book excels in a complete shipbuilders guide not only to the rigging but to stability and displacement calculations as well. The publication established a standard for generations of shipbuilders and from the 1972 photographic reprint even rules were taken from Middendorf and used by the founders of Register Holland, when the first Dutch rules for the emerging charter fleet were issued in the late 70's. Even today, over a hundred years after the first edition, it has lost none of its value. At the Enkhuizen Nautical College Middendorf figured prominently in (guest) lectures on sailing ship rigging and the library held a rare copy of the 1972 reprint by Horst Hamecher in Hamburg. This great book on Ships' Masting and Rigging is now reprinted in Holland and ca-

refully re-edited by Boudewijn Turin, a graduate of the Enkhuizen Nautical College, who spent 2 years in preparing this superb edition. All original drawings of the Berlin edition of 1903 are inserted separately in a pouch on the inside of the back cover. Added features are a table of contents in English together with a summary in English and a German-English and English-German glossary. For historians and ship lovers this book is and has been the principal source of knowledge on sailing ship design and construction. In over 400 pages this book describes also in detail the theory of ship stability with a lot of examples, the calculation of the metacentre and range of stability, how to generate a sail plan and to calculate the sail area, the centre of effort and the centre of lateral plane both in a empty or fully loaded ship etc. etc. Besides all types of sailing ships steamers with auxiliary sail power are included as well



F. L. Mittendorf

in this bible for both students and professionals. The last part of the book deals with the design of the individual parts of the masts and the rigging. Numerous tables with proportions and scantlings of spars, trusses, parrals, winches, blocks and fittings are given together with exact dimensions of ropes, chains and steel wire. This is the ultimate book for all interested in masting and rigging of square riggers and highly recommended. What a great job Boudewijn Turin did to make this splendid edition available to all of us again!

De restauratie van het stoomzeilschip de Bonaire

De Bonaire is een zeilkruiser uit 1877 en ligt tegenwoordig als casco in het oude Dok 1 van de Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder. Deze oude Rijkswerf heeft de status van Rijksmonument verkregen en wordt omgebouwd tot nautisch themapark. Met behulp van het werklozenproject de Herstelling dat



zich ook op het terrein bevindt is een start gemaakt met de restauratie van het schip. Dit zal ongeveer 10 jaar in beslag nemen en wordt in vijf fases uitgevoerd. Kosten rond de E 4,5 miljoen. Het schip zit nu ongeveer halverwege restauratie fase 1.

De Bonaire is om de volgende redenen uniek:

Het is een van de laatste schoeners ter wereld die ooit uitgerust zijn met hulp stoomvermogen. Het schip is in de overgangperiode van zeil naar stoom en van hout naar ijzer gebouwd. En het als enig overgebleven, in Nederland gebouwde oorlogsschip uit de 19^{de} eeuw.

Originele technische gegevens:

L.o.a	53.60 m
L.l.	45.00 m
B.o.a.	9.00 m
Holte in de zijde	4.60 m
Max. diepgang	3.82m
Waterverplaatsing	863.6ton
Blokcoëfficiënt	0.52
Grootspantcoëfficiënt	0.81
Lastlijn coëfficiënt	0.74
Bouwwijze casco	Een ijzeren binnenromp met teakhout verdubbeld, onder de lastlijn verzinkt.
Motor	Stoommachine horizontaal werkend met 2 zuigers van 131.5 ton. Vermogen 412 pk, 2 ketels, stoomdruk 65lbs/sq. Inch.
Schroefdiameter	2.59m, 4 blads Mangin-schroef
Max snelheid	9.2 knoop/115 omw. Schroef
Ankers	5 ankers totaal
Geschut	10 kanonnen totaal
Sloepen	1 barkas, 1 sloep, 1 vlet, 1 stoomsloep en een walvissloep
Bemanning	max. 120

Levensloop

Het schip is van 1877 tot 1902 in actieve dienst voor de marine geweest. En heeft in die tijd o.a. reizen gemaakt naar Cuba en Curaçao, ook heeft het schip op Egypte gevaren. Op de Noordzee heeft ze een tijd politietoezicht gehouden op de visserij.

Na 1902 lag het schip een tijd in Hellevoetsluis als logementschip voor de machinistenopleiding aldaar. Later is het schip verhuist naar Delfzijl om daar wederom als logementschip dienst te doen voor de zeevaartschool. Maar dan onder de naam Abel Tasman.

Al vanaf 1996 is het schip te vinden in Den Helder. Als verloren casco.

Restauratie werkzaamheden

Fase 1: Het casco conserveren en restaureren van de teakhouten buitenromp, het repareren van alle gaten in de romp. Alle opbouwen slopen en het herstellen van alle stalen spanten.

Fase 2: Het casco renoveren, het plaatsen van de ondermasten met de bijbehorende verstaging. Het aanbrengen van de verschansing. Het schip klaarmaken om open te stellen voor publiek.

Fase 3: Het casco opnieuw indelen en inrichten. Het inrichten van bergplaatsen en bemanningsverblijven. Dit terwijl het schip open is voor publiek.

Fase 4: Het tuigen van het schip. Plaatsen van de tuigage zowel stengen als staand en lopend want.

Fase 5: Technische installaties en uitrusting inbrengen. De voortstuwingsinstallatie en alle oorspronkelijke veiligheids- en navigatiemiddelen.



KOMBUIS

Witlofstamppot met gerookte zalm

Benodigdheden voor 4 personen:

- 2 bakjes gerookte zalmblokjes (a 100 g)
- 1 1/2 kilo kruimige aardappels
- 500 g witlof
- 3 bosuitjes
- 1 bekertje crème fraîche (125 ml)
- 2 eetlepels boter
- 1 zakje verse dille (15 g)
- zout
- versgemalen peper

Bereiden:

Aardappels schillen, in stukken snijden en wassen. In pan met weinig water en zout aardappels afgedekt in ca. 20 minuten gaar koken.

Intussen dille in stukjes knippen. Witlof schoonmaken en in ringen snijden. In wok boter verhitten en witlof al omscheppend in ca. 5 minuten beetgaar bakken. Bak de bosuitjes, in ringetjes gesneden, even mee met de witlof.

Aardappels afgieten, deel van kookvocht opvangen.

Aardappels in pan met crème fraîche en eventueel wat kookvocht tot smeuge puree stampen.

Witlof, zalm en dille erdoor mengen. Stampot op smaak brengen met zout en peper en nog even verwarmen.

Serveer hierbij een ronde, fruitige witte wijn.

Praktijkweek Enkhuizer Zeevaartschool

In de laatste week van april vond de jaarlijkse praktijkweek van de EZS plaats. Dit jaar aan boord van de brik TS Astrid en georganiseerd door de aanwezige kapitein Stefan Kramer en Bernt Folmer. De vertrekhaven was Scheveningen, het doel; waar de wind ons zou brengen.

En wind was er meer dan genoeg. De deelnemers scheepten op maandagmorgen in. Op dat moment stond er al veel wind en de voorspelling werd niet beter, 's nachts zou het SW 8 gaan waaien. Om deze reden werd het vertrek een dag uitgesteld. Het alternatieve



programma bestond uit o.a. kennismaking met het schip een abandon-ship drill en klimmen in de tuigage. Daarnaast hadden Bernt en Stefan allerlei videomateriaal over veiligheid. De volgende ochtend waren de voorspellingen beter. Goed genoeg om naar buiten te gaan. Buiten stond nog steeds veel wind en onder stormtuigage zijn

wij in een rap tempo naar Texel geblazen. Al waar wij de nacht hebben doorgebracht. Maar vóór de nacht inging hebben de deelnemers nog een pintje gepakt in schipperskroeg het Vooronder.

Woensdag zijn wij weer begonnen met de terugtocht omdat deze nu tegen de wind in was. In plaats van overstag hebben wij de hals manoeuvre geoefend. Om een idee te krijgen hoe dat dan in de praktijk op een dwarsgetuigd schip werkt (Kaatje is een mooi oefen schip maar op een bewegend dek is alles toch weer heel anders). Ook hebben wij, omdat we een dag en een nacht op het water verbleven mee gedraaid in het wachtlopen, om hier ook een idee van te krijgen. De magen en de zee werden evenredig rustiger. Met een SW 6 zijn we uiteindelijk motorzeilend Scheveningen weer binnen gekomen. Met behulp van het anker hebben we het schip weer veilig aan de kant gekregen. Al met al een geslaagde ervaring en zeker voor herhaling vatbaar.



Manoeuvredagen op de LOTOS

Twaalf leerlingen van de Enkhuizer Zeevaartschool hebben in april 2006 aan boord van de zeillogger LOTOS ervaring opgedaan in het manoeuvreren met een groot zeilschip op de motor.

In de spannende tijd tussen de examens eind maart en de uitslag op 7 april konden leerlingen van de EZS de theorie van het manoeuvreren in de praktijk toepassen. Met groot enthousiasme werd de haven van Moerdijk tientallen malen in- en uitgevaren. Er werd rondgegaan op kort bestek, aangelegd aan hoger- en lagerwal, man-over-boord-oefeningen werden gedaan en er werd met krabbend anker gemanoeuvreed.

Tussendoor was er ook nog tijd om een stukje te zeilen op het Hollandsch Diep. Tijdens de gezellige maaltijden kon alles nog eens

besproken worden, of konden andere ervaringen worden uitgewisseld. Na afloop was iedereen uiterst tevreden. Het is natuurlijk niet mogelijk om in drie dagen

echt goed te leren manoeuvreren, maar je krijgt wel een idee hoe het voelt. De ergste angst raak je kwijt.



Hoewel de meeste leerlingen van de EZS als maat varen op een groot zeilschip, krijgen ze vaak weinig kans op de motor te manoeuvreren. Dat is werk voor de schipper. Gezien de grote belangstelling voor deze cursus, willen Kees de Lind en Bertie Ledeboer

van de LOTOS in 2007 twee cursussen organiseren vlak na het examen in maart. Dan kunnen twee maal negen leerlingen deelnemen. Er zal t.z.t. een inschrijffijl op het bord in de aula komen te hangen.