



Stichting GILLISSENVAAARDERS

www.gillissenvaarders.nl

Redactie: nieuwsbrief@gillissenvaarders.nl

Nieuwsbrief van en voor Gillissenvaarders

Nummer 10 / december 2022

De nieuwsbrieven zijn bestemd voor Gillissenvaarders en bedoeld om elkaar te informeren en onderlinge contacten te stimuleren.

Van de voorzitter


Laat ik meteen maar met de deur in huis vallen n.l. "er is nog geen enkele aanmelding voor een nieuwe bestuur in 2023". Helaas natuurlijk, maar ik heb er alle hoop op, dat er vóór 31 mei 2023 mensen zijn, die zich zullen aanmelden voor een bestuursfunctie. Eind januari 2023 zullen we u laten weten wat de consequenties voor de Stichting zijn, als niemand zich aanmeldt en er geen nieuw bestuur kan worden gevormd.

Maar nu over deze Nieuwsbrief en 2023. Deze Nieuwsbrief is een zeer interessante voor u als Gillissenvaarder en lezer. Er is een heel interessant stuk over de voorbereidingen voor het elektrificeren van een Gillissenschip. En in de volgende Nieuwsbrieven komt er nog meer informatie over dit actuele onderwerp. Daarnaast vindt u een artikel over de aankoop en werfbeurt van de Vikingbank. En uiteraard nog veel meer.

Als bestuur zijn we alweer bezig met een evenement in maart 2023 en de voorbereidingen voor het Pinksterweekend 2023. Het evenement in maart is nog niet helemaal uitgekristalliseerd, daar wordt u later over geïnformeerd, maar het Pinksterweekend (26, 27 en 28 mei 2023) gaan we houden in de Eemhaven in Amersfoort. Een schitterende stad met heel veel mogelijkheden. We vieren dan ook ons 4^e lustrum.

Als bestuur, Leslie, Jan en ondergetekende, willen wij u hele goede en fijne feestdagen wensen en een fantastisch 2023. En graag tot ziens op één van de komende evenementen.

Wout Kraaijeveld



MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR
FRÖHLICHE WEIHNACHTEN UND EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR
GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR
JOYEUX NOËL ET BONNE ANNÉE

Verslag Najaarsbijeenkomst van de "Gillissenvaarders"

Voor deze bijeenkomst op 29 oktober jl. had het bestuur gekozen voor een bezoek aan het Nationaal Baggermuseum te Sliedrecht. En dat was een uitstekende keuze!

De ontvangst om 10.00 uur, met gebruikelijke koffie en gebak, vond plaats in het prachtig historisch pand aan de Molendijk 204 te Sliedrecht; voormalige woning en kantoor van Adriaan Volker, oprichter van Baggermaatschappij Volker in 1854. Dat Sliedrecht hierdoor nationaal en internationaal de bakermat werd van de baggerindustrie in brede zin was toentertijd nog niet te voorzien.



Na de ontvangst, waarin ervaringen over het afgelopen vaarseizoen konden worden uitgewisseld, gaf onze voorzitter Wout Kraaijeveld het woord aan de heren Remco van de Ven en Bas de Goeij. Al snel bleek het gehoor overtuigd dat beide heren gepokt en gemazeld waren in het baggerwezen door hun lange beroeps betrokkenheid bij de Baggermaatschappij Volker. Deze betrokkenheid bleek ook hieruit dat beide heren, nu ruim met pensioen, hun tijd als vrijwilliger besteden aan dit prachtige museum.

Zonder papier en zonder enige hapering vertelde Remco van de Ven ons over de historie en het wel en wee van Baggermaatschappij Volker. Hij werd daarbij ondersteund met ter zake doend beeldmateriaal en praktische informatie door Bas de Goeij vanuit diens ervaringen als kapitein op de grote en complexe baggervaartuigen met vele mondiale bestemmingen. Hier was twee uur lang optima betrokkenheid aan het woord met tussendoor volop gelegenheid tot vragen en met

adequate kennis doorspekte antwoorden, opgedaan gedurende vele werkzame jaren. Deze mannen hebben bijgedragen aan de wereldfaam van Nederland op dit gebied.

En niet alleen vanaf de werkvloer maar ook in relatie tot de familie Volker bleek grote eerlijke betrokkenheid tot op de dag van vandaag. Zo werden noodzakelijke grote investeringen om bij de tijd te blijven uit eigen zak betaald zonder leningen. Het moest eerst verdiend worden was



het adagium van oprichter Adriaan Volker. Zoals het begon met een eenvoudige Baggerbeugel en een vletje werden het later Emmermolens, Sleephopperzuigers, Backhoe's en Snijkopzuigers; financieel welhaast niet te overziene investeringen! Ook aan sociale projecten in Sliedrecht werd door de familie Volker ruim aandacht besteed.

De heren Remco van de Ven en Bas de Goeij sloten af hetgeen gevolgd werd door een warm applaus en uitingen van waardering.

Vervolgens na de lunch een rondgang door het museum onder leiding van Arie Groesbeek, die uit hetzelfde "eikenhout" gesneden bleek als de eerder genoemde heren. Hij bracht voor ons met behulp van fraaie schaalmodellen alles in praktijk betreffend de diverse bagger-technieken die we eerder in woord en beeld hadden genoten. Het was een geweldige "uitstap" in het baggerwezen en hierdoor ook een samenzijn dat ons als "Gillissenvaarders" nog lang zal heugen!

Dank aan het bestuur zoals bij aanvang van dit verslag gesteld, een fantastisch goede keuze hier ons te hebben samengebracht. Dit zou je willen blijven wensen in een verdere toekomst en meteen gekoppeld aan de vraag: wie neemt het stokje van het bestuur over, nadat deze voor ons de afgelopen 5 jaar de weg heeft vrijgemaakt voor o.a. deze bijeenkomst in Sliedrecht.

Leonie en Cees Ramselaar



Foto's Teus Klomp

Elektrificatie Gillissenkotter Kalypso

Introductie

In de komende nieuwsbrieven neem ik jullie graag mee in ons avontuur van de elektrificatie van onze Gillissenkotter Kalypso. Voordat ik inga op de ins-en outs van de elektrificatie zal ik eerst onszelf even introduceren en kort wat over onze Kalypso toelichten.

Wij zijn Joke en Fred Heukels, beiden geboren en getogen in Den Haag, maar al sinds 1987 woonachtig in 's-Hertogenbosch. We hebben een zoon en een dochter en 3 prachtige kleinkinderen. Zelf vaar ik al vanaf mijn 6^e jaar en kort na ons trouwen in 1977 hebben wij onze eerste kajuitzeilboot gekocht. In de loop van de jaren zijn de (zeil)schepen meegegroeid met de groei van ons gezin. Uiteindelijk hebben wij 25 jaar samen met onze zoon en dochter gevaren met onze Compaen, een 10,5 meter Superscheldeschow.

Friesland en de Wadden waren en zijn nog steeds onze favoriete vaargebieden, maar met onze Compaen hebben we ook vele mooie tochten naar Duitsland, Denemarken en oversteken naar Engeland gemaakt.

Zoals het bij veel zeilers gaat hebben wij eind 2016 de overstap gemaakt naar een motorboot. Op onze zoektocht naar een motorboot liepen wij in Elburg tegen een prachtige Gillissen spitsgatkotter aan en wij werden direct verliefd op dit mooi gelijkende schip. Onze kotter is 12,20 m lang, 4 m breed en 1,10 m diep.

Ons schip

De Kalypso is in 1985 bij Jachtwerf Bak gebouwd en wij zijn inmiddels de 5^e eigenaren. Wat als rode draad door de historie van ons schip loopt is dat alle voorgaande eigenaren altijd gezorgd hebben voor goed onderhoud en fors in het schip hebben geïnvesteerd om het up to date te houden. Ook zelf hebben wij afgelopen jaren veel geld en tijd in onderhoud en verbeteringen gestoken. Zo hebben wij recentelijk de ramen in de salon vervangen door ramen met dubbelglas en zijn ook de romp en kajuit professioneel geschilderd.

In de jaren 80 was het gebruikelijk om vooral zware overbemeten diesels in schepen in te bouwen, zo werd in ons schip een 6-cilinder 120pk Volvo Penta dieselmotor ingebouwd. Deze motor heeft tot zeer recent goed en betrouwbaar zijn werk gedaan, maar was wel aan een grote onderhoudsbeurt toe. Inmiddels is de motor uit het schip gehaald en door onze mede Gillissenvaarder Teus Klomp overgenomen. In het schip van Teus staat dezelfde motor dus hij kan de motor goed gebruiken voor reserveonderdelen.

In deze nieuwsbrief wil ik vooral ingaan op het "waarom", in de verschillende opties van elektrificeren en de uitgangspunten voor de vele keuzes voor het ontwerp van de elektrisch vaarsysteem.

Waarom elektrificeren?

Er waren diverse aanleidingen voor ons om na te denken over vervanging van de motor en hieronder even puntsgewijs de aspecten die daarbij een rol spelen:

- Komende jaren willen wij langere tochten gaan maken en dan moet je 100% kunnen vertrouwen op de motor.
- De motor was aan een grote onderhoudsbeurt toe, de motorsteunen moesten worden vervangen en er moest ook een nieuwe waterpomp komen.
- Brandstofverbruik en kosten van diesel; de efficiency van oude diesels is laag wat tot uiting komt in een relatief hoog diesel verbruik. Wij varen al jaren op GTL-diesel en de prijs van een liter GTL ligt nog steeds boven de 2 Euro.
- Milieuaspecten spelen voor ons ook een belangrijke rol en oude diesels zijn nou eenmaal behoorlijke vervuilers, reden waarom je vaak met oude diesel auto's veel steden niet meer in mag. Hoewel er nog veel onduidelijk is over de regels en richtlijnen voor emissie van pleziervaart, is het wel aannemelijk dat in de loop van de jaren de regels en



'Kalypso', Gillissen spitsgatkotter 12.20, bj. 1985 bij Bak in Broek in Waterland

richtlijnen voor schepen met oude diesels worden aangescherpt zodat je in bepaalde gebieden niet meer mag varen.

Uit bovenstaande komt naar voren dat er goede redenen waren om over te gaan tot her-motoriseren en dat was voor ons aanleiding om ook de optie van elektrificeren te onderzoeken. Gelukkig is er dan internet en is er inmiddels al veel informatie te vinden over elektrificeren van water verplaatsende schepen zoals al onze Gillissen schepen.

De keuzemogelijkheden van elektrisch varen

Voor het elektrificeren van grotere waterverplaatsende schepen kom je vrijwel altijd erop uit dat het een vorm van hybride elektrisch varen wordt. Immers op het water zijn de mogelijkheden van opladen nog beperkt en zeker als je langer buiten havens wilt verblijven zul je toch moeten zorgen dat je zelfvoorzienend bent voor het opwekken van elektriciteit.

Voor hybride elektrisch varen zijn er 2 opties, namelijk serieel hybride en parallel hybride. Serieel hybride varen betekent dat de schroefas rechtstreeks door een elektromotor wordt aangedreven en dat een generator zorgt voor stroom als de accu's weer moeten worden bijgeladen. Deze vorm van elektrisch varen betekent dus dat je volledig elektrisch kunt varen als de accu's nog voldoende lading hebben en dat de generator wordt bijgeschakeld als de accu's weer moeten worden bijgeladen of als er geen walstroom beschikbaar is. Maar de schroefas wordt altijd aangedreven door de elektromotor.

Bij parallel hybride varen zijn er twee motoren op dezelfde schroefas. De ene is een dieselmotor en de andere is een elektromotor/dynamo die dezelfde schroefas aandrijven.

Als de accu's voldoende lading hebben voeden deze de elektromotor, als de accu's beneden een bepaald ladingniveau komen wordt de dieselmotor gestart en drijft deze zowel de schroefas als de dynamo aan die dan de accu's weer bijladen. Als de accu's dan weer voldoende geladen zijn schakelt de diesel dan weer uit. Dit systeem wordt in Engeland veelvuldig gebruikt bij de narrowboats in de Engelse kanalen.

Onze Kalypso heeft al een generator aan boord waardoor wij de keuze gemaakt hebben voor serieel hybride elektrisch varen.

Om te komen tot een goed ontwerp van de installatie, het bepalen van het vermogen en toerental van de elektromotor en de benodigde accucapaciteit hebben wij een aantal uitgangspunten geformuleerd voor het elektrisch varen. De belangrijkste daarbij zijn:

- Geen verandering van de vaareigenschappen en het manoeuvreren;
- 3-4 uur volledig elektrisch varen op kruissnelheid van 6 knopen;
- In hybride modus, dus met de generator erbij, 12 uur varen op kruissnelheid;
- 2/3 reductie van brandstofverbruik;
- Bijladen met walstroom moet in te stellen zijn op de capaciteit van de walstroom zodat accu's optimaal geladen worden;
- Bijladen van de accu's met zonnepanelen zodat als de boot een week voor de wal ligt de accu's weer vol zijn.
- Terugverdientijd van de investering door minder brandstofverbruik en besparing op onderhoudskosten van minder dan 10 jaar.



Deze uitgangspunten waren voor ons heel nuttig om de vele keuzes die we nog moesten maken voor de accu's, de omvormer / laders, de motorcontroller, de elektromotor en de bedieningshendels. Het ontwerp is inmiddels gemaakt, de meeste componenten zijn geleverd en worden nu in een testopstelling getest.

Het is een mooi intensief project waar ik met veel plezier aan werk, het "point of no return" is inmiddels bereikt zoals blijkt uit



de foto: de oude diesel is inmiddels uit onze Kalypso getakeld en deze heeft nu een plek bij Teus Klomp op de haven.

In volgende nieuwsbrieven zal ik dan nader ingaan op de keuzes die wij gemaakt hebben voor het vermogen, het ontwerp van de totale installatie, proces van inbouwen en als wij eenmaal varen ook onze ervaringen met elektrisch varen delen.

Fred Heukels

Vikingbank

Van Jan en Margriet Dekker ontvingen we het voor velen herkenbare verhaal: (bijna) met pensioen en dan een schip kopen waar nog veel werk aan te doen is

Met het pensioen in zicht gaan we kleiner wonen en zoeken we een groter schip. We willen graag wat langer aan boord zijn en over meer leefruimte beschikken. We vinden via een makelaar een Gillissen kotter van 13.20. Het schip is in 1974 gebouwd bij de fa. Kuipers in Schoorlham. Het is ooit als een forse zeegaande kotter gebouwd, heeft ook veel op zee gevaren maar is in de laatste jaren gebruikt om op te wonen. We raken een beetje verliefd op het schip maar zien ook het vele achterstallig onderhoud. Voor de romp en aandrijvingslijn laten we het schip door een erkend bedrijf uitgebreid inspecteren. We komen tot overeenstemming met de verkoper en in mei 2021 vindt de overdracht plaats. Wij hebben kennelijk veel bewaard want de verhuizing van oude schip naar nieuwe schip kost ons bijna 1½ dag. De oude naamborden liggen onder de vloer en we herbenoemen haar met de oorspronkelijke naam: Vikingbank



'Vikingbank', Gillissenkotter 13.20, bj. 1974 bij fa. Kuipers in Schoorlham

Varen 2021

Na de aankoop en overdracht willen we van het midden van het land naar onze thuishaven in Groningen. We kennen het schip niet goed en zijn onzeker of het verstandig is direct om een grote vaartocht te maken. Het loopt anders: we hebben afspraken in het midden van het land en belanden al vrij snel in Rotterdam. Ons vertrouwen groeit snel in de "Vikingbank", vooral door het prettige vaargedrag en de degelijke motor (DAF 615). We belanden al vrij snel op de Waddeneilanden en doen in het najaar vanuit Groningen nog een rondje Antwerpen/Gent. We doen ervaring met het schip op en ontdekken wat vervangen cq verbeterd moet worden. Onze 'to do' lijst groeit snel!

Winterseizoen en werf 2021-2022

Ons schip gaat bij "No limit ships" in de stad Groningen op de werf. We spreken de werkzaamheden met de werf door en plannen deze. Een aantal klussen doet de werf en een groot aantal wordt op eigen kracht en deels met advies van de werf uitgevoerd. Een paar keer gaat het schip tijdelijk in een hal om laswerkzaamheden uit te voeren en om te schilderen. Het vergt te veel om alle 'to do' zaken op te noemen; het werd een lijst met meer dan 100 reparatie/verbeterpunten. Grote klussen voor de werf waren laswerkzaamheden van



doorgeroest staal en het vervangen van de seals van de oliebadschroefas. In de machinekamer moesten daardoor veel zaken los. Gelijktijdig zijn alle (koel-) waterslangen /uitlaatslangen vervangen en dubbel gezeurd met klemmen. Aan dek zijn davids geplaatst en is de stuurstand verlaagd waardoor onze doorvaarthoogte met 30 cm afnam. Ook is net voor het brugdek weer een mastkoker geplaatst. Via Marktplaats vinden we in Papendrecht een passende mast met slingerzeil. De bilge's zijn ontroest en schoongemaakt en in de voorkajuit, douche en toilet zijn de afvoeren gecontroleerd en

vervangen, inclusief alle slangen. Het dashboard is gerenoveerd en alle raamlijsten geschuurd en gelakt. In mei jl is de lijst met werkzaamheden voor 75% afgewerkt en laten we de rest voor 2022-2023 over. Ik was gemiddeld 3 dagen per week op de werf. De samenwerking was uitermate prettig, de werf profileerde zich als deskundig met een Groningse no nonsens mentaliteit. De reparaties zijn naar tevredenheid uitgevoerd. Zeer prettig was dat ik zelfmontagemateriaal uit het magazijn van de werf mocht halen wat ons veel inkoop tijd scheelde.

Varen 2022

We maken vanuit Groningen twee keer en vaartocht. Wat korter dan gewenst door de forse rugklachten van de schipper. "Koop een boot en werk je; u kent hem well!. We zijn op het Gillissen weekend in Hattem en bewonderen de vele prachtige schepen. Daarna ploeteren we door de noord Drentse/Groningse kanalen naar Bremen. We liggen veel dieper dan gedacht (1.40!) en schuren hele kanaaltrajecten over de (vaak zachte) bodem. Vanaf Bremerhaven varen we over de Noordzee weer terug. Ons tweede rondje is tijdens de hitte periode en we blijven op het IJsselmeer en de wadden hangen. De droogte op de rivieren speelt ook een rol. We willen met onze diepgang de beroepsvaart niet in de weg zitten. Het varen op ruim water bevalt ons met dit schip goed en we varen met wat meer wind naar Terschelling en Vlieland. We gebruiken op zee het slingerzeil en vinden dat het schip dan rustiger vaart en slingert.



Werkplan 2022-2023

In oktober jl. gaan we weer op de wal bij "No limit ships". Deze keer staan het elektra in het dashboard en het verwijderen van het flexiteak op het programma. Onder het dashboard is het spaghetti en het flexiteak ligt gedeeltelijk los en lijkt niet meer bij te werken. We zullen de roefdekken en platte dekken stralen en schilderen. Een nieuw teakdek laat het budget niet toe.

In het nieuwe vaarseizoen staat een vaarreis gepland naar Denemarken en een stukje zuid Zweedse kust. Het is leuk om met voorbereidingen bezig te zijn en te dromen over de tocht met een schip waarin we vertrouwen hebben gekregen. Ook het langer aan boord zijn met meer leefruimte vinden we erg fijn. We zijn nog voorzichtig met het varen op ruimer water (kustgebieden) en kijken vol spanning naar onze vaartochten uit.

Jan en Margriet Dekker uit Groningen

De 6 zeegaande kotterjachten van het Potvis-type

Initiatiefnemer en mede-oprichter van de Gillissenvaarders, Michiel Maters, stuurde de redactie onderstaande informatie over de Gillissenkotters van het Potvis-type. Theo Gillissen tekende begin zestigerjaren in eigen beheer zijn eerste zeegaande kotterjacht van het Potvis-type (tekeningen serie 320).



1: Potvis

In 1964/65 werd het eerste exemplaar gebouwd door Jachtwerf J. Jongsma te Wieringen in opdracht van de heer J.W.H.C. Pot, Binnenhuisarchitect te Amsterdam en 'Potvis' gedoopt.

Het ontwerp was een samenwerking van de heer Pot (interieur) en Gillissen (exterieur). De 12,50 meter lange Potvis stond in 1966 op de Hiswa en is nog steeds (met inmiddels een aluminium stuurhuis) in de vaart.

De Potvis lag al die jaren bij de KNR&ZV te Muiden waar het ook vaak als start- of finishschip diende. De familie Pot maakte reizen naar o.a. Scandinavië. In 1996 is de Potvis door de familie Pot verkocht aan Baron Frits van Tuyl van Serooskerke (ex stuurman Shell tankers). Frits

van Tuyl van Serooskerke maakte tochten naar de Noordkaap, de Oostzee, Gibraltar en Schotland. In 2014 heeft hij de Potvis verkocht aan de heer Erik Wapenaar te Heerenveen die destijds werkzaam was bij Vripack Sneek. De familie Wapenaar heeft in november 2020 de Potvis verkocht aan Jachtservice Oost Nederland in Terborg. De eigenaar van de werf Jos Jansen vaart momenteel zelf met het schip met nog steeds de trotse naam 'Potvis'.

Van het Potvis-type zijn er zover bekend nog vijf gebouwd, met name het rompgedeelte en de contouren zijn gelijkvormig met min of meer dezelfde afmetingen.

2: Seahorse

In 1965 is de 2^e Gillissenkotter type 'Potvis' op stapel gezet bij de Jachtwerf J. Jongasma te Wieringen. De opdrachtgever was de heer Voormeulen uit Rotterdam. Maar de heer Jongasma van de werf had dezelfde romp ook beloofd aan een Belgische meneer. Dubbele verkoop is strafbaar en daar is de heer J. Jongasma later ook voor veroordeeld. Nadat de heer Voormeulen achter deze oplichting was gekomen heeft hij het schip laten wegslepen en in eigen beheer laten aftimmeren. De indeling van dit schip schijnt enigszins anders te zijn, vertelde Theo Gillissen destijds aan Michiel Maters. Het schip met de naam 'Seahorse' strandde, onderweg naar Irnsum om afgetimmerd te worden, op 6 juli 1965 bij harde wind op het Vrouwevloed bij Stavoren vanwege een defecte stuurinrichting. De Hilda van de KNZHRM heeft het schip, dat inmiddels was vlot getrokken door de viskotter Staveren 5, veilig naar Lemmer gesleept (zie KNRM-archief De Reddingboot blz. 1063). Een foto is helaas niet beschikbaar.

3: Johanna Maria II

In 1966/1967 is de derde kotter uit de Potvis-generatie de 'Johanna Maria II' gebouwd bij Jachtwerf J. Jongasma te Wieringen op tekening serie no. 348. De vermoedelijke opdrachtgever was de Speelgoedfabrikant Van Meel uit Antwerpen. Het schip werd uitgerust met een M.A.N. motor en een Renk-keerkoppeling. De ramen van de roef zijn wat kleiner dan bij de Potvis. Het schip is door de jaren heen van binnen nogal verbouwd.

De eigenaar Marja de Wit-Nanninga uit Gersloot heeft het schip in 2020 te koop gezet. De huidige ligplaats is een schiphuis in Grouw. Inmiddels is het schip door de zoon van Marja de Wit-Nanninga overgenomen.



4: Zilvermeeuw

Het casco van de Zilvermeeuw is gebouwd in 1966 bij de werf Bak BV in Broek in Waterland en is hetzelfde als de Potvis. Het schip is afgebouwd bij de werf Porsius in de Achtersluispolder. Porsius heeft de specifieke indeling en de vorm van het stuurhuis naar eigen ontwerp gebouwd. De opdrachtgever / eerste eigenaar was een textielabrikant uit Twente die de kotter al na een jaar verkocht aan de eigenaar van het Busvervoersbedrijf Vermaat te Hellevoetsluis. Deze heeft 34 jaar met de Zilvermeeuw gevaren.

Teun en Emily de Waard zijn nu de trotse eigenaren van de Zilvermeeuw, een Gillissen Spitsgatkotter van 12.95 meter met een MAN diesel van 105 pk. Teun en Emily, voormalige



zeilers, vonden de kotter in 2001 op een werfje in Zwartewaal, waar het schip bijkans als wrak lag weg te rotten. De mooie lijn van het schip viel meteen op en ondanks de zeer slechte staat werd het schip gekocht. Na 5 jaar hard werken en met hulp van velen werd de Zilvermeeuw in 2006 opnieuw te water gelaten. Het resultaat van de refit was verbluffend; de Zilvermeeuw was zowel van buiten als van binnen als nieuw. De indeling van de Zilvermeeuw is afwijkend van de andere Potvis-types vanwege het voor wonen en achter slapen. Op onze website www.gillissenvaarders.nl staat een artikel uit het blad

Nautique over deze refit van de Zilvermeeuw.

Vanaf 2009 maken Teun en Emily met de kotter ook grote reizen, in 2011 bijvoorbeeld naar Parijs, in 2014 naar de Oostzee en in 2016 een tocht langs de Belgische kust. Op www.gillissenvaarders.nl wordt binnenkort een verslag van de reis van de Zilvermeeuw naar Berlijn in 2018 geplaatst.

5: Grote Beer

In 1969 is het vijfde Potvis-type schip de 'Grote Beer' in Zwartsluis te water gelaten als Hillegonde en is nog in originele staat. Dit schip is sinds 1998 eigendom van Michiel Maters en hij heeft over de kotter meer informatie kunnen verzamelen.

De eerste eigenaar en opdrachtgever in 1968 van de Grote Beer was de heer Jan van den Heuvel, een Rotterdamse tabakshandelaar. Een aantal jaren daarvoor had de heer Van den Heuvel bij de werf J.A. Visscher te Zwartsluis een vlet laten bouwen, die Hillegonde heette. Hij wilde een groter schip en kwam in contact met Theo Gillissen. Deze liet hem de tekeningen zien van de Potvis. Van den Heuvel was direct enthousiast over het ontwerp, maar wilde een rijkere afwerking. Th. Gillissen kwam elke twee à drie weken (vaak met zijn oudste zoon Ruud) kijken bij de bouw en besprak vele details. Bij de tewaterlating werd het schip eveneens Hillegonde gedoopt.

In 1971 heeft de heer Dirk Bakker, makelaar in de Zaanstreek het schip gekocht en het schip omgedoopt tot Bonnefooi. Het eerste jaar lag het schip achter het huis van Dirk en Loes Bakker te Zaandijk tegenover de Zaanse Schans voor de Julianabrug. Het vaargebied van de familie Bakker bestond uit de rivieren, Denemarken en België. In 1981 heeft de familie Bakker het schip verkocht/geruild en is gaan varen met de kleinere geheel stalen Dolman-vlet van de koper. Het werd daarmee een ruil van schepen met een bijbetaling door de koper in Nunspeet. De nieuwe naam van de Bonnefooi na 1981 is niet bekend. De toenmalige eigenaar is op enig moment via de rivieren en kanalen van Nederland naar de Middellandse Zee en door naar Spanje gevaren. In 1987/88 heeft de eigenaar bij Moonen Yachts te 's-Hertogenbosch een volgend schip gekocht en de Bonnefooi ingeruild. De Bonnefooi lag echter in de Middellandse Zee en werd daarom door Moonen te koop aangeboden via de scheepsmakelaar Lengers Yachts te Mallorca.



Vanwege de geringe kans dat dit Nederlandse stalen 12,5 meter kotterjacht op Mallorca goed kon worden verkocht, is besloten het schip naar Nederland over te varen. Twee wegbrengers hebben vervolgens in opdracht van Lengers Yachts het schip buitenom via Gibraltar en de Golf van Biskaje naar Nederland terug gevaren. De heer Hans de Vos uit Dordrecht heeft het schip van Moonen Yachts gekocht in 1988 en vervolgens Ruwaard gedoopt.

In mei 1996 kwam Michiel Maters met Hans de Vos in contact, nadat aankoop door Michiel van de 'Potvis' niet was doorgestaan vanwege de slechte staat van de Potvis. Pas met kerst 1997 belde Hans de Vos naar Michiel met de mededeling dat hij de Ruwaard wilde verkopen aangezien zijn handen het onderhoud niet meer aankonden. In mei 1998 heeft Michiel een ANWB-taxatie rapport laten opstellen, heeft de kotter in 1998 gekocht en omgedoopt in Grote Beer. De naam Grote Beer is gekozen naar aanleiding van het sterrenbeeld 'Grote Beer' dat de Poolster aanwijst. Met de Noordelijke Poolster als navigatie ijkpunt kan je altijd weer de weg naar huis vinden. De naam Grote Beer geeft daarmee de verbinding van verre reizen en veilig thuiskomen. Het schip heeft onder de diverse eigenaren in het verleden vele reizen gemaakt op de Zeeuwse wateren, de Wadden, de Nederlandse rivieren, de Belgische en Franse rivieren en kanalen, naar de Oostzee en naar de Middellandse Zee (binnendoor) en terug via Gibraltar en de Golf van Biskaje naar Nederland.

6: Argovia

Begin 1970 is het zesde exemplaar gebouwd bij Jachtwerf P. Valk te Franeker. De opdrachtgever was volgens Theo Gillissen in 1969/70 een Zwitser, die het schip 'Argovia' doopte.



Het schip is later verkocht aan een Engelsman die grote zeereizen maakte, o.a. naar Portugal. De derde eigenaar was volgens Gillissen een Zaandammer die aan de Ringvaart woonde en het schip zeker tot in 1992 nog aan de Ringvaart Haarlemmermeer afmeerde. Hij had het plan de Argovia naar Portugal over te varen en daar bij zijn appartement te stationeren.

Rond 2005 is de kotter in Koblenz gekocht door de heer Koschmieder die elke zomer met zijn echtgenote van Koblenz door Duitsland naar de Oostzee om daar rond te zwerven. Meestal voer hij dan via de Wadden, het

IJsselmeer en de IJssel over de Rijn terug naar Koblenz. De familie Van Haastrecht heeft het schip in Hattem in 2017 van de heer Koschmieder gekocht. Het schip heeft een iets afwijkende romp, lagere kop en minder vrijboord. De motor is een DAF 120 pk. Niet bekend is of de afwijkende details door Gillissen zijn goedgekeurd. De fam. Van Haastrecht is met het schip diverse keren droog gevallen op de Wadden.

Volgende nieuwsbrief

De volgende nieuwsbrief zal omstreeks april 2023 verspreid worden. Bijdragen zijn nog steeds erg welkom; in deze nieuwsbrief kunt u lezen en zien hoe leuk het is om ook via deze nieuwsbrieven met elkaar in contact te zijn.

Als je de nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, stuur dan een kort mailtje naar bestuur@gillissenvaarders.nl
Het bestuur van de Stichting Gillissenvaarders is niet aansprakelijk voor eventuele fouten e.d. in deze nieuwsbrief.

Stichting Gillissenvaarders participeert in



www.vnmmotorbootsport.nl



*English summary
on next pages !*

English summary newsletter 10

Introduction

The aim of our newsletters is to stimulate the contacts between Gillissenvaarders.

From our chairman

To start with: we have got no response to our call for new board members. The present board resign in June 2023!

This newsletter has again interesting information, for instance about electric propulsion in a Gillissen kotter.

The board is busy organising a Gillissenvaarders event in March and our regular Whit Sunday event in the Eenshaven in Amersfoort. This beautiful town will be a perfect place for our yearly meeting.

The board wished you all a merry Christmas and fantastic 2023.

Wout Kraaijeveld

bestuur@gillissenvaarders.nl

Report on our autumn meeting

For this meeting on 29 October, the board had chosen to visit the National Dredging Museum in Sliedrecht. And that was an excellent choice!

The museum is situated in the former home and office of Adriaan Volker, founder of the Volker dredging company in 1854. The fact that Sliedrecht became the cradle of the dredging industry in a broad sense, both nationally and internationally, was not yet foreseeable at the time. Two experienced retired employees of Volker took the Gillissenvaarders into the background of the dredging industry. After lunch there was a tour of the museum. With the help of attractive scale models, everything was put into practice about the various dredging techniques.

It was a great excursion in the dredging industry and therefore also a gathering that we as Gillissenvaarders will remember for a long time!

Electrification Gillissenkotter Kalypso

Joke and Fed Heukels are the owners of the 12.20 m. Gillissen kotter 'Kalypso'. They have decided to transfer the propulsion of the Kalypso into electric. In this newsletter Fred would like to focus on the "why", the different options of electrification and the starting points for the many choices for the design of the electric sailing system. (the editors will publish the full story on our website)

The 6 seagoing cutter yachts of the Potvis-type

Initiator and co-founder of the Gillissen sailors, Michiel Maters, has sent us the following story.

In the early sixties, Theo Gillissen designed his first seagoing cutter of the Potvis type.

Potvis:

In 1964/65 the first cutter of this type was built by shipyard J. Jongsma in Wieringen. The 12.50 m long Potvis was on the Hiswa in 1966 and is still in operation (with an aluminium wheelhouse).

Seahorse:

In 1965 the 2nd Potvis-type Gillissenkotter was built. Unfortunately, a photo is not available.

Johanna Maria II:

In 1966/1967 the 3rd cutter of the Potvis-type, was built. The windows of the roof are a little smaller than those of the Potvis. The ship has been rebuilt over the years.

Zilvermeeuw:

The hull of the Zilvermeeuw was built in 1966 at the Bak BV shipyard in Broek in Waterland and is the same as the Potvis. The current owners found the ship in Zwartewaal as a wreck. The beautiful line of the ship was immediately noticed and despite the very poor condition the ship was bought. After 5 years of hard work and with the help of many, the Zilvermeeuw was launched again in 2006. The result of the refit was stunning; the Gull was both new and new from the outside.

Grote Beer:

In 1969, the fifth Potvis-type ship the 'Grote Beer' was launched in Zwartsluis as Hillegonde and is still in its original state. This ship has been owned by Michiel Maters since 1998.

Michiel renamed it Grote Beer. The name Grote Beer was chosen in response to the constellation 'Big Bear' that the Arctic Star points to. With the Northern Pole Star as a navigation benchmark, you can always find your way home.

The name Grote Beer thus gives the connection of distant journeys and safe return home.

Argovia:

At the beginning of 1970 the sixth Potvis-type was built at shipyard P. Valk in Franeker. The ship has a slightly different hull, lower head and less freeboard.

Vikingbank

With the pension in sight, Jan and Margriet Dekker wanted to move into a smaller home and were looking for a larger ship. They would like to be on board a little longer and with more living space. They find through a real estate agent a Gillissen cutter from 13.20. The ship was built in 1974 by Kuipers in Schoorl. It was once built as a large seagoing cutter, has also sailed a lot at sea but has been used in recent years to live on. They fall a little in love with the ship but also saw the many overdue maintenance. After the

purchase and transfer a trip was planned from the centre of the country to our home port in Groningen. They did not know the ship well and are uncertain whether it is wise to take a large cruise directly. The confidence in the "Viking Bank" is growing rapidly, especially due to the pleasant sailing behaviour and the solid engine (DAF 615). After this first trips the maintenance period started with a large 'to do'-list. In 2022 Jan and Margriet joined the Whit Sun weekend of the Gillissenvaarders and enjoyed it very much. In the new sailing season a trip to Denmark and a part of the southern Swedish coast is planned. It is nice to be preparing and dreaming about the voyage with a ship in which they gained confidence.

Next newsletter

The next newsletter will be distributed around April 2023. Contributions are very welcome; in this newsletter you can read and see how nice it is to be in contact with each other through these newsletters.

Disclaimer

In case you don't want to receive the newsletters, please inform the board of the Gillissenvaarders by mail.

The board is not responsible for mistakes etc. in this newsletter.