



Stichting Noordster terug op Scheveningen



Dr. Lelykade 156
2583 CN Scheveningen
Email: info@sch236.nl
www.sch236.nl

SCH-236 Noordster Praaibericht no.44 Maart 2026

Beste vrienden, vrijwilligers, sponsors en donateurs,

Een eerste praaibericht in het nieuwe jaar. Ondanks de winterstop weer genoeg te melden en ook dit keer weer een prachtverhaal van Bert van der Toorn over Vrachtvaren.

Op vrijdagmiddag 12 December sloten we het werkzame jaar af met onze traditionele Stapelloopborrel. De Noordster is immers op 15 December 1949 te water gegaan. Een gezellige bijeenkomst voor de vrijwilligers.

Gerrit Rog had nog een mooi verhaal voor ons bestaande uit een 20-tal coupletten tellend gedicht over de haringvangst in de 60er jaren.



Ook was het die middag een uitgelezen moment om de sloep op het achterdek officieel in ontvangst te nemen van Piet Regeer.



De sloep en alle daaraan verbonden kosten zijn door Piet geschonken.



Ook Jan Maasland hield een vertrouwde bijdrage in het kader van de jaarafsluiting.

Vrijdag 16 Januari 2026 de nieuwjaars-bijeenkomst. Volle bak in de museale ruimte. En anders dan bij de stapelloopborrel zijn op de nieuwjaarsreceptie ook de partners van de vrijwilligers welkom en daar is goed gehoor aan gegeven.



We mogen terugzien op een mooi jaar met veel boekingen en een paar mooie vaartochtjes. Daarnaast prijzen we ons gelukkig met een sterke ploeg met een goede gezondheid.



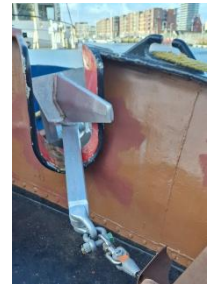
Een kleine vooruitblik voor 2026: meer varen, een vijfjaarlijkse dokking in Stellendam, onze financiën op peil houden en een oproep voor wat nieuwe vrijwilligers erbij.



Ook deze winter was de Noordster weer feestelijk verlicht zoals vele jachten in de jachthaven en schepen in de 2^e binnenhaven.

Konden we vorig jaar al melden, dat we een winch(je) op de bak hebben geplaatst. Nu hebben we er een demontabel kraantje bij, en er is een nieuw anker aangeschaft.

Ons bestaande anker was ingeval van nood geen probleem om uit te gooien, maar bijna onmogelijk om weer binnen te halen. Nu hebben we een anker, dat in geval van nood goed te gebruiken is, en zonder problemen weer binnen te halen is. Willen we meer varen dan zijn we verplicht om goed functionerend ankergerei te hebben.



Op 4 maart jl. hebben we om o.a. die reden weer een uurtje proef gevaren.

Uiteraard moesten we ook proef varen voor de tocht naar Stellendam op 18 maart, alwaar we van 23 tot 27 maart het dok in gaan voor onze vijfjaarlijkse onderhoudsbeurt op de sleephelling Maaskant, dat wil zeggen: knippen en scheren van het onderwaterschip; dikke metingen; waar nodig reparaties; buitenom opnieuw in de verf en alvast een vooruitblik, het visserijnummer komt terug zoals het eruit zag bij de te water lating.

SCH.236

Een vrachtreis met de *Noordster*¹

Slechte nateelt

De dagvangsten van de SCH-236 *Noordster* in oktober en november van 1965 waren zeer ongunstig. Tussen 11 oktober en 13 november van dat jaar werden 5 korte reisjes onder de Engelse wal gedaan. Telkens werd op de zaterdagmorgen Scheveningen binnengelopen voor het zogenoemde weekenden. Een nieuw woord destijds en een doorn in het oog van de reders. Tijdens die korte reisjes werd er door de *Noordster* - met schipper Maarten Vrolijk (1909-2010) - slechts 324 kantjes haring aangevoerd. Op maandag 15 november – na weer een weekend binnen liggen - werd het opnieuw geprobeerd. De dag erna al liep de *Noordster* weer Scheveningen binnen. Het was immers maar 35-40 mijl stomen en de vangst, die was één kantje geweest die nacht!

¹ ©Bert van der Toorn, 2026

Ook de collega's van de rederij, de loggers SCH-30 *Ster* en de SCH-297 *Excelsior*, keerden na één schot diezelfde ochtend weer terug naar Scheveningen

Voor reder J. J. van der Toorn Azn. was de maat vol. Hij dreigde immers in problemen te raken met zijn haring-exportorders. Hij besloot daarop enkele van zijn schepen naar de Ierse zee te sturen om het daar te proberen. En mocht het daar met de eigen vleet niet lukken, dan moest daar maar haring van de plaatselijke vissers worden gekocht vond de reder. Het zogeheten vrachtvaren dus. Vrachtvaren op Ierland en Schotland was geen uitzondering maar het aan boord houden van de vleet, om het daar eerst mee te proberen, was al sinds 1959 niet meer voorgekomen.

Echter enkel schepen met een zogeheten 'dicht dek' - dit is een dek met hoge stalen luikhoofden die konden afgedicht met knevels of stalen spieën - kwamen voor dit vrachtvaren in aanmerking. De op die wijze ingerichte SCH-30 en SCH-297 van de rederij werden zodoende ook ingezet.



In kiellinie

Doordat de vleet aan boord was gebleven werd niet opnieuw gemonsterd maar ging de *Noordster* met zijn volledige bemanning naar zee. Ook op de SCH-30 en SCH-297 was dit het geval. Op 18 november verlieten de drie loggers in kiellinie de haven van Scheveningen.



v.l.n.r. de schippers: Maarten Vrolijk, Maarten Keus, Piet Taal.

Met ruim 14.000 liter brandstof in de tanks en de 240 pk. Brons-motor onderin zou dat klusje snel zijn geklaard, dachten zij op de *Noordster*.

De volgende ochtend al werd volgens vaste gewoonte in die jaren, het Normandische Dieppe binnengelopen. Behalve het kopen daar van reukkaartjes en parfumerieën voor de geliefden thuis, werden ook jenevers en andere soorten gedestilleerd aangeschaft. Zo kort voor de feestdagen waren deze artikelen nooit weg. De volgende morgen verliet het drietal Dieppe en koersten zij het Engelse Kanaal in. Zondagmorgen 21 november werd de vuurtoren van Start Point op 5 mijl afstand gepasseerd. Schipper Vrolijk noteerde, als een echte Scheveninger dat hij "Start Punt" was gepasseerd.

De motorvermogens van de drie schepen ontliepen elkaar weinig zodat zij bijna gelijktijdig de lichtbakens Lizard, Wolf Rock en Land's End passeerden op 5 tot 6 mijl afstand. Op 22 november naderden zij de Ierse kust. Het was toen met de rust gedaan. De vleet die sinds 16 november geen water had gevoeld, ging overboord. De positie was 51°40'NB.-7°15'WL. op de Nymph Bank, niet al te ver van de vissershaven Dunmore East. De maats zetten eveneens de vleet in zee en schipper Maarten Vrolijk van de SCH-236 noteerde ter plekke 41 vadem diepte. Om 12 uur die nacht werd de vleet gehaald. Ondanks gekscherende voorspellingen dat de logger die ochtend wel eens afgeladen vol zou kunnen zijn, had schipper Vrolijk 'geen vangst' te melden. En met de anderen was het niet veel beter gesteld.

Op de ochtend van 23 november liepen de drie loggers het kleine haventje van Dunmore East binnen. Het is niet precies achterhaald, maar de schippers zullen toen vast wel met de factor (tussenpersoon) van de rederij contact hebben gehad voor het inkopen van haring. Maar ook de

lerse vissers, die vaak zo succesvol dicht onder de wal mochten vissen, vingen niets. Van hen moest immers de haring komen die wij als vracht zouden innemen! Die middag vertrok de *Noordster* samen met de SCH-297 met schipper Piet Taal weer naar zee om opnieuw hun geluk te beproeven. De SCH-30 bleef binnen liggen. Opnieuw was het resultaat niet meer dan een braadje. Op de ochtend van de 25^e november lagen de twee weer binnen in Dunmore East. Die middag ging de SCH-30 met schipper Maarten Keus naar buiten om aan schot te gaan. Maar het resultaat was alweer armzalig.

Naar Oban

Op 27 november, mogelijk na overleg met de factor en de reder, verlieten de SCH-30 en de SCH-236 de haven van Dunmore East. Hun bestemming was Oban, gelegen aan de grillige Schotse westkust. Voorspoedig werden de vuurtorens en lichtschepen van Tuskar Rock, Arklow en Copeland Islands op enkele mijlen afstand gepasseerd. De andere dag 's-avonds werd de later zo schitterend bezongen Mull of Kintyre gepasseerd.

De *Noordster* liep op maandag de 29^e november de wat ruimere haven van Oban binnen en begon ook daar met het wachten op haring. Ook de SCH-30 liep die ochtend Oban binnen.

De *Noordster* kon uiteindelijk op 30 november en 3 december een vracht haring van de plaatselijke vissers overnemen. Het was niet meer dan 394 kantjes maar nadat de partij was gestoord, gekuipt en onderdeks gebracht verliet de *Noordster* op 4 december de haven van Oban. Schipper Vrolijk koerste dezelfde richting uit zoals hij ook was gekomen, weer langs de Ierse oostkust. Maar toen begon het ongemak voor de *Noordster*. Flink regenbuien kondigden niet veel goeds aan. Op Sinterklaasavond was het windkracht 8 en gooide schipper Vrolijk de *Noordster* op de wind, ofwel 'stekende.' Maar 'steken' aan de oostkust van Ierland met een westenwind, betekende de wal naderen.

En dat was in dit geval maar goed ook want het was intussen windkracht 8-9 geworden en al gaf de Ierse wal wat opperte, om de storm af te wachten werd het Ierse Wicklow binnengelopen. De andere ochtend kon Wicklow worden verlaten en de thuisstoom worden vervolgd. Het weer was weliswaar verbeterd maar de zee was nog 'lastig door elkaar' volgens schipper Vrolijk. Eenmaal voorbij Land's End leek er geen vuiltje meer aan de lucht. Vlot werden in Het Kanaal de vuurtorens Long Ships, Wolf Rock, Lizard, Eddy Stone, Start 'Punt', Portland en het lichtschip Royal Sovereign op enkele mijlen afstand gepasseerd. Maar voorbij Dungeness gekomen verslechterde het weer opnieuw. Toen de lichtschepen Sandtietje en de Noord-Hinder waren gepasseerd was het opnieuw windkracht 8-9 en moest de logger een aantal uren 'op de wind' worden gegooid. Toen ook die onderbreking voorbij was kon het laatste stuk 'glijdende' voor de wind worden afgelegd. Na 22 dagen in zee -waarvan 6 dagen thuisstoom- werd in de avond van 10 december Scheveningen binnengelopen en hield de *Noordster* zijn 'Bouwe Teelt'

De *Noordster* deed vervolgens in de winter van 1965/1966 een viertal vrachtreizen achtereen naar het Schotse Ullapool. Daarbij werd niet de vleet geschoten zoals op zijn voorgaande vrachtreis.

En de SCH-297 en de 30 ?

De in Dunmore East achter gebleven SCH-297 *Excelsior* kon door slecht weer pas op 4 december deze haven verlaten en ging zonder haring ook op weg naar Oban. Het zat ook de *Excelsior* niet mee, want met windkracht 8-9 werd geankerd in de Belfast Lough. Pas op 8 december werd Oban binnengelopen.



Daar lag nog steeds de SCH-30 *Ster* op haring te wachten. Dat duurde en duurde maar zodat pas op 14 december de beide loggers haring konden innemen. De andere dag verlieten zij de haven van Oban maar staken het natuurschone Caladonian Canal in en kwamen zo op 18 december via Inverness en de Moray Firth in de Noordzee uit.

Nadat zij 32 dagen van huis waren geweest, liepen zij op 20 december Scheveningen binnen en hielden ook 'Bouwe Teelt'. Maar de reder had zijn haring. Want daar ging het om! Ook trawlers deden aan vrachtvaren als dat nodig was.

©Bert van der Toorn, 2026

Met dank aan Bert, vrienden, donateurs en alle vrijwilligers voor de bijdragen en werkzaamheden. We rekenen op U.

Arie Taal
Voorzitter Stichting SCH-236
Noordster terug op Scheveningen