

KAAP HOORN

Journal



KOERSVERLOOP

De traditionele jaarbijeenkomst kon dit jaar niet op de vertrouwde plaats, de Hoornse schouwburg, plaats vinden. Gelukkig vonden we als alternatief de historische Oosterkerk in Hoorn, die in 1615 startpunt was van de expeditie van Le Maire en Schouten. Een experiment dat bij het bestuur wel enige ongerustheid opwekte. Maar uit de vele enthousiaste reacties hebben we opgemaakt dat allereerst de keus als bijzonder geslaagd werd ervaren (zie ook de impressies van de Jaarbijeenkomst op pagina 2 en 4.)

Dat is ook de reden dat inmiddels besloten is om de Jaarbijeenkomst 2010 ook weer in de Oosterkerk te gaan organiseren (en wel op 17 oktober 2010).

We zijn bijzonder verheugd dat Gerard van der Meer, onze secretaris, na een ingrijpende operatie en de daarmee samenhangende langdurige afwezigheid, weer 'binnenboord' is en het bestuursteam daardoor in voltalligheid kan handelen.

Ik wil graag de volgende getallen en feiten van onze Stichting de revue laten passeren.

Het deelnemersbestand blijft stabiel en ligt nu boven de 500 personen en organisaties; toch herhaal ik de oproep om nieuwe deelnemers te blijven monstren. Speciale aandacht vraag ik daarbij voor de continuïteit van onze twee commissies waarvoor deskundige leden altijd welkom zijn!

De nieuwe website slaat bijzonder goed aan; naast het regelmatig toevoegen van gegevens zijn er al bijna 22.000 hits/bezoekers op de site geweest.

De KH-journaals en de jaarlijkse publicaties leveren vele schriftelijke en mondelinge reacties van ondersteuning en erkenning op. Deze resultaten zijn aanleiding dat bestuur en de commissie voor docu-

mentatie en collectie de ingeslagen koers als leidraad voor toekomstige uitgaven van de stichting blijven volgen.

De Koninklijke Bibliotheek in Den Haag heeft onze maritieme documentatie als maritiem erfgoed erkend en adviseert met de digitale ontsluiting.

We zijn zeer verheugd dat Het Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst en het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam het voor ons zeer **belangrijke bruikleen van het fregat De Nederland en het kompas met thomsonroos** hebben verlengd. Verder zijn we met diverse partijen in gesprek over de **400jarige herdenking van de expeditie van Le Maire en Schouten in 2016**. De Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis en de Linschoten-Vereeniging hebben hun medewerking al toegezegd, en ook de gemeente Hoorn, het Westfries Museum en het Westfries Archief hebben zich geïnteresseerd getoond Begin volgend jaar wordt de gedachtewisseling voortgezet.

Op verzoek van het **Centrum Internationale Erfgoedactiviteiten** in Leiden heeft onze stichting in het kader van het 200jarig bestaan van de republiek Argentinië in het Museo del Fin del Mundo in Ushuaia inhoudelijk belangrijk bijgedragen aan een expositie aldaar over de Nederlandse zeevaarthistorie in het gebied (de ontdekkingsreis 1615-1616 Le Maire en Schouten, de Nassausche Vloot in 1624 en de expeditie in 1643 van Hendrick Brouwer)

Kortom, er is sprake van een veelheid aan activiteiten die een bewijs zijn van een florerende Stichting. Laat ik er aan toevoegen dat die resultaten alleen bereikt kunnen worden door inzet en enthousiasme van vele vrijwilligers. Ik hoop dat ik in het nieuwe jaar, waarvoor ik u veel geluk en gezondheid toewens, weer velen van u op een van onze activiteiten mag begroeten!

Kees van Louvezijn, voorzitter

DE 'WILLEM III' BIJ KAAP HOORN

Tot voor kort was ons geen enkele afbeelding van een Nederlands schip bij Kaap Hoorn bekend. Een van de leden van de collectiecommissie, Louis Horneman, ontdekte er echter een in het Maritiem Museum van Zierikzee. Het betreft de bark 'Willem III', die op 6 november 1852 Kaap Hoorn in westelijke richting passeerde en daarna moest gaan bijliggen voor een snel opkomende storm.

De bemanning is bezig het voormarszeil vast te maken. Een man valt uit de ra (op de foto helaas niet goed zichtbaar). Het grootmarszeil is 'dichtgereefd'. De kapitein (Cornelis van der Burg) staat aan loef op de kampanje. Rechts achter het schip Kaap Hoorn. Een zeldzaam beeld. De conservator van het museum in Zierikzee was zo vriendelijk ons een kleurenfoto te doen toekomen. Wij zijn voornemens die in de nabije toekomst op groot formaat te reproduceren.



FEBRUARI-LEZING 2010 IN AMSTERDAM

De Februari-lezing zal ook in 2010 weer in het Evenementen-centrum van het Marine Etablissement in Amsterdam worden gehouden.

Herbert von Saher zal spreken over de reis van Jacob Roggeveen in

1721 via Kaap Hoorn naar de Stille Zuidzee met de ontdekking van o.a. Paaseiland. Cees Paul zal de ontwikkelingen van de havens van Amsterdam en Rotterdam in de 19e eeuw en de in die periode gebruikte scheepstypes toelichten.

De uitnodiging kunt u begin januari tegemoet zien. Maar noteert u alvast de datum: 13 februari 2010!

RINUS VAN VLAANDEREN BENOEMD TOT KAAP HOORN-ZEILER



Voorzitter Kees van Louwezijn overhandigt aan de heer Rinus van Vlaanderen penning en certificaat, behorend bij de benoeming tot Kaap Hoorn-zeiler.

De adviescommissie Kaap Hoorn-ronders heeft zich gebogen over het verzoek om de heer Rinus van Vlaanderen te benoemen tot Kaap Hoorn-zeiler.

In haar advies schrijft de commissie onder meer:

Rinus van Vlaanderen heeft in 2004 als bemanningslid van het schip "Team Save the Children" de 2e etappe van de Global Challenge Round the World Yacht Race van Buenos Aires rond Kaap Hoorn naar Wellington, Nieuw Zeeland gevaren. Hij moest daarvoor een bedrag van 4000 Engelse Ponden betalen! Aan de race namen 12 identieke 67 ft. stalen jachten deel. De start vond plaats op 28 november 2004. Kaap Hoorn werd gerond op 6 december 2004. De finish in Wellington vond

na 37 dagen plaats op 5 januari 2005. "Team Save the Children" bezette in deze etappe de 7e plaats. De af te leggen afstand bedroeg 5875 zeemijlen. Vermeld moet worden, dat de "Team Save the Children" op ongeveer een week varen van Wellington van het wedstrijdcomité het verzoek kreeg om van de route af te wijken om aan de "Imagine it Done" medicijnen af te geven voor een ernstig ziek bemanningslid. Daarbij werd gebruik gemaakt van de motor. Behoudens het feit, dat de Commissie van oordeel is, dat het motorgebruik in de gegeven omstandigheden te rechtvaardigen was, kan dit het oordeel van de Commissie niet beïnvloeden, omdat op dat tijdstip reeds meer dan .000 zeemijlen waren afgelegd en de 50e breedtegraad eveneens weer was overschreden. De Global Challenge was destijds een initiatief van de beroemde Engelse zeiler Chay Blyth en geldt als de zwaarste zeilrace ter wereld gezien het feit, dat gevaren wordt in westelijke richting tegen de heersende winden en stromingen in. Van deze reis is een door de bemanning bijgehouden dagboek, dus uitdrukkelijk geen scheepsjournaal!, gemaakt over de dagelijkse belevenissen aan boord, aangevuld met ingekleurde statistiekjes, waarin de onderlinge afstanden tussen de jachten met vermelding van de posities nauwkeurig zijn na te gaan. Rinus van Vlaanderen was de enige Nederlander aan boord. Gezien het feit, dat het dagboek in het Nederlands is geschreven, moet het derhalve om een door hemzelf gemaakte vertaling gaan. De Commissie staat niet het volgens het Reglement vereiste journaal ter beschikking, doch het dagboek geeft zodanig gedocumenteerde informatie over het verloop van de betreffende etappe, dat de Commissie niet anders dan met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid moet concluderen, dat Rinus van Vlaanderen gezien de beschreven feiten in aanmerking komt voor de toekenning van het predicaat Kaap Hoorn-zeiler. De Commissie doet de suggestie aan het Bestuur om aan Rinus van Vlaanderen het predicaat Kaap Hoorn-zeiler toe te kennen.

Het bestuur van de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders heeft dit advies overgenomen. Zijn naam met een korte beschrijving van de ronding zal worden opgenomen in het desbetreffende register, dat als **erol** deel uitmaakt van de handbibliotheek in de maritieme oudheidkamer van de Stichting .

HET BELGISCH ZEIL- EN OPLEIDINGSCHIP L'AVENIR

In de nadagen van de zeilvaart, zeg maar de periode vanaf 1870 tot na WOII, heeft België geen rol van betekenis gespeeld. Doch mag er gesteld worden dat een Belgische eigenaar in het bezit is geweest van een van de mooiste viermastbarken (4MB) ooit gebouwd. De **L'Avenir** liep in 1908 in Bremerhaven van stapel op de helling van de Rickmers scheepswerf. De "Association Maritime Belge" ASMAR gaf de opdracht voor een nieuw zeilschip na het verlies van het vol-schip *Compte de Smet de Naeyer* op 18 april 1906 in de Golf van Biskaje. In de vakliteratuur is de naam **L'Avenir** nooit veraf van de beroemde en mooie Duitse 4MB **Herzogin Cecilie**. **L'Avenir** was immers een gedownsizede versie van de **Herzogin Cecilie**. Op het eerste zicht niet te onderscheiden, maar in detail kan men beide schepen uit elkaar houden door de lang uitgerekte Poop en Back tot voorbij de fokmast voor de **L'Avenir** in tegenstelling tot de **Herzogin Cecilie**.

In 1932 werd het schip verkocht aan een grote naam in de nadagen van de zeilvaart, namelijk Gustav Erikson. Onder Finse vlag werd het schip in de Australiëvaart gebracht, meer bepaald de beroemde Graanrennen. Samen met de andere nog resterende groten der aarde (**Herzogin Cecilie**, Archibald Russel, Pommern, Parma, Pamir, Passat, Priwall, Padua, Magdalena Vinnen) bracht **L'Avenir**, tegen dat de Europese graanschuren uitgeput raakten, graan naar Europa. Liefst om ter snelst want het eergevoel van windjammerkapiteins was groot.

In 1937 kocht de Duitse HAPAG de **L'Avenir** en bracht haar onder de naam Admiral Karpfanger als schoolschip in dezelfde graanrennen.

De "White Lady" kreeg een zwarte romp, gebruikelijk bij de HAPAG.

Op 8 februari 1938 vertrok de Admiral Karpfanger Port Germein, met 40 kadetten en 28 bemanningsleden aan boord, richting Oost, de weg rond Kaap Hoorn richting Europa. "All Well" klonk het draadloos op 1 maart positie 51° Zuid 172° Oost. Daarna werd niets meer gehoord.

Op 8 oktober 1938 werd bij het Chileense eiland Navarin in de buurt van Kaap Hoorn wrakhout aangetroffen. Een deur met het opschrift "Medecin" werd geïdentificeerd als zijnde van de Admiral Karpfanger.

Over de oorzaak zijn meerdere theoriën ontwikkeld. Tot voor kort stond enkel vast dat de ondergang zeer snel is gegaan. Immers, het schip was uitgerust met de "high-tech" van haar tijd, maar geen enkel radiosignaal werd uitgestuurd en/of opgevangen. Een ijsberg, een rank schip van nature, overladen? Tot einde vorige eeuw was het niet duidelijk door welke oorzaak het schip is vergaan.

De Belgische Kapitein R. Ghys beschreef de beperkte manoeuvre mogelijkheden van de **L'Avenir**, haar gedrag wanneer het schip afgeladen vol was, maar ook verschillende getuigenissen van ervaren kapiteins die het schip voeren gaven inzichten in de stabiliteitseigenschappen. Stabiliteitseigenschappen die negatief beïnvloed worden bij binnenkomende grote hoeveelheden water, vooral bij Kaap Hoorn. Richtlijnen van vrijboord (zomer, winter) versus laadvermogen voor een schip met languitgerekte Poop (170ft) ten opzichte van schepen met normale Poop zouden gezorgd hebben voor verwarring.

BELGEN AAN BOORD VAN DE LAATSTE NEDERLANDSE ZEILSCHEPEN

Voor jongelui die hoopten ooit stuurman en kapitein te worden bestond in België nooit de wettelijke verplichting aan boord van een zeilschip gevaren te hebben om in een zeevaartschool de nodige diploma's te kunnen behalen. Toch brachten de meeste jongens op het einde van de 19e eeuw en in het begin van de 20e eeuw nog enige tijd door aan boord van een of ander zeilschip. Het was traditie en bovendien werden ze bij de examens nog altijd ondervraagd over enige praktische en theoretische kennis i.v.m. de zeilvaart.

Voor Belgische jongens was er echter een bijzonder probleem. De kleine Belgische koopvaardijvloot telde immers sinds 1892 geen grote vierkant getuigde zeilschepen meer. In januari van dat jaar werd namelijk de laatste onder Belgische vlag varende square-rigger, de ijzeren driemastbark "Brabant", verkocht naar het buitenland. De Belgen waren verder dus verplicht in te schepen aan boord van buitenlandse zeilschepen.

Uit onderzoek blijkt dat vanaf de jaren 1880 tot 1914, toen de eerste Wereldoorlog uitbrak, enkele honderden jongens aldus als scheepsjongen en ook als lichtmatroos hebben gevaren aan boord van diverse buitenlandse grote vierkant getuigde zeilschepen. Na één of twee reizen gingen ze over op stoomschepen en begonnen vervolgens de lessen te volgen in de Antwerpse of Oostendse Zeevaartschool teneinde te trachten het diploma van tweede stuurman te behalen.

Sinds 1904 bestond weliswaar in België een vrachtvoerend vierkant getuigd zeilschoolschip en voor de uitbating ervan zorgde een privébedrijf, doch dan wel met subsidies van staatswege. Het eerste schoolschip, het volschip "Comte de Smet de Naeyer", verging op zijn tweede reis en werd opgevolgd door de viermastbark "L'Avenir". De inschrijving om als kadet mee te varen was voor de ouders echter erg kostelijk en zeker tot 1914 waren de kadetten vooral afkomstig uit de gegoede burgerij. Het zal dan ook geen verwondering wekken dat het merendeel van de Belgische jongelui om de hoge kosten te vermijden eerder aanmonsterde aan boord van gewone vrachtvoerende zeilschepen. In Antwerpen legden vooral Britse zeilschepen aan en het was meestal op die schepen dat de jonge Belgen hun carrière begonnen. Een aantal van hen tekende zelfs een contract om gedurende vier jaren als "apprentice" te varen (enkelen voeren bovendien als "midshipman" aan boord van de prestigieuze zeilschoolschepen van Devitt & Moore). Ook aan boord van Duitse, Scandinavische, Russische, Italiaanse en Amerikaanse zeilschepen waren Belgen te vinden. Nederlandse Kaap Hoorn-zeilschepen daarentegen kwamen zelden naar Antwerpen en slechts twee gevallen zijn ons bekend van Belgen die onder Nederlandse vlag op dergelijke schepen gingen varen met de bedoeling later stuurman te worden.

Aldus vinden we in 1904 vier Belgen aan boord van het volschip "Europa": twee van hen als stuurmansleerling en de andere twee als lichtmatroos, aangezien ze reeds gevaren hadden. Tijdens de reis maakten ze tweemaal de ronding van de geduchte Kaap Hoorn mee: Antwerpen – Valparaiso – San Francisco – Londen. Drie jongens werden later stuurman en één van hen, Emile Audenaerde, werd later zelfs kapitein van de viermastbark "L'Avenir". In 1907 kwamen drie andere Belgische jongens aan boord van het volschip "Adriana". Ook zij maakten tweemaal Kaap Hoorn mee op de tocht naar Valparaiso met retour naar Rio de Janeiro, waar de "Adriana" werd afgekeurd. Mede dank zij hun ervaring aan boord konden ook zij later het diploma van stuurman verwerven.

Er was echter één Nederlandse square-rigger, weliswaar geen Kaap Hoorn-zeilschip, dat heel regelmatig bemand werd door een aantal



Het stalen volschip 'Hainaut', gebouwd in 1887

Belgische zeelieden: dat was het stalen volschip "Hainaut", dat in 1887 te Barrow gebouwd werd als zeilende tanker en oorspronkelijk onder Belgische vlag voer. De "Hainaut", die 1783 brt mat, vervoerde namelijk petroleum in bulk en wel 2500 ton in 10 tanks. De rederij was F.Speth & Co., Antwerpse invoerders van petroleum en afgeleide producten. Het schip maakte vanuit Antwerpen uitsluitend reizen in ballast naar New York om dan terug te keren met een lading petroleumproducten. Jaarlijks werden vier rondreizen ondernomen. De bemanning bestond gewoonlijk uit 25 man: een Duitse kapitein en Duitse officieren en voor het lager personeel een aantal Belgen, Duitsers en Scandinaven.

In 1891 versmolt de rederij van Speth echter met enkele Amerikaanse olieproducenten en een nieuw bedrijf werd opgericht: de American Petroleum Company, met als thuishaven Rotterdam. In juni werd de "Hainaut" overgeheveld naar de nieuwe maatschappij en ging dus voortaan onder Nederlandse vlag varen. Toch bleef Antwerpen onafgebroken de bestemmingshaven van de petroleum. Aangezien de "Hainaut" bleef aankomen en afvaren uit Antwerpen monstereerden heel wat Belgen aan om ervaring op te doen ter voorbereiding van hun studies aan de zeevaartscholen. We ontdekten, voor de periode 1891 tot 1911, toen de "Hainaut" tot gesleepte barge werd gedegradeerd, minstens 108 Belgen die hun eerste zeemannen aan boord van de tanker hebben gezet! De meeste jongens begonnen als scheepsjongen en werden na een paar reizen lichtmatroos. Sommigen bleven nog wat langer om als volmatroos te eindigen.

Bepaalde jongens maakten slechts één of twee reizen mee terwijl anderen tot wel zeven rondreizen aan boord bleven. Meestal waren er 3 à 4 Belgen aan boord, doch op sommige reizen telde de bemanning wel 7 Belgen. Voor de Belgische jongens was er natuurlijk het gemak van in een Belgische haven aan- en af te monstereën en bovendien was er ook de taalverwantschap. Niet te verwonderen dat een Vlaamse krant ooit schreef dat, toen de "Hainaut" in 1911 verkocht werd, vele Belgen niet eens wisten dat het schip onder Nederlandse vlag voer en dachten dat het feitelijk een Belgisch schoolschip was geweest!

Om te besluiten nog een markant feit: de Nederlandse kapitein Jacobs (geboortig van Emden), die van 1896 tot 1911 het bevel had gevoerd over de "Hainaut", vinden we in 1912/1913 wegens zijn grote ervaring als zeilschipkapitein terug als kapitein van het Belgisch schoolschip "L'Avenir" voor een reis naar Australië en terug. Pas bij de volgende reis van het schoolschip voerde een Belg het commando.

BEGUNSTIGERS

Tussen 1 mei 2009 en 1 december 2009 mochten wij de volgende 17 nieuwe begunstigers begroeten:

G.J. Noordam, Hengelo; J.E.L. Meijer, Purmerend; A.M. van Vlaanderen, Zwaag; H.G. Sollman-Knieriem, Hoorn; S.P. Langenberg, Hoorn; R.J. de Jonge, Amsterdam; Patricia en Otto, Numansdorp; O. Amse, Beverwijk; M.J. Biesterbos, Castricum; I.J. Mentink, Broek in Waterland; E.M. van Dijk, Rotterdam; J.W. Harting, Kapelle; C.P. Scholten, Leusden; M.J. te Winkel, Hattem; E. Wagemaker, Hoorn; H. Gloude-mans, Voorschoten en P. Veltman, Beverwijk.

Het aantal deelnemers bedraagt thans 504.

Daarnaast onderhouden wij intussen contacten met 89 relaties.

Overleden

Door overlijden ontvielen ons de heren J.van Roo te Haarlem, A.J.Boes te Krommenie en K.C.Tegel te Heemskerk. Mogen zij rusten in vrede.

KERNGROEP

Op 26 november j.l. hield de kerngroep(bestuur, adviseurs, wachtlopers en commissieleden) in de Kamer de evaluatiebijeenkomst over het seizoen 2009. In aansluiting hierop hield Louis Horneman een voordracht over "Zeelieden en Schepen in miniatuur".

In 2010 zijn de data voor de sociëteitsbijeenkomsten 20 januari, 17 februari en 18 maart, allemaal te houden in de Kamer.

KAAP HOORN-RONDINGEN OP WEBSITE

Sinds kort kent onze website www.kaaphoornvaarders.nl een database van Kaap Hoorn-rondingen. Deze is te vinden onder de knop met die naam in de bovenste balk. Het is mogelijk om te zoeken onder kapiteins, schepen en jaartallen. De database is nog niet af maar het werkt wel. Iemand die b.v. alle rondingen van kapitein Bona wil weten kan die informatie zo oproepen. Het programma is door Herman van den Berge gemaakt met als basis de gedigitaliseerde versie van Bouma die door Jaap Geijteman is gemaakt. Herman van den Berge heeft dat programma onder andere voorzien van illustraties waardoor het aantrekkelijker is geworden. Ruud Tropper, een kennis van Herman, heeft een begin gemaakt met het op de website zetten van dat programma. En dat was geen eenvoudige opgave, want een Access-programma kan niet automatisch overgezet worden. Webmaster Martijn du Pré heeft het verder overgenomen en maakt het af. Er is nog veel aan te doen, want de plaatjes zijn er nog niet bij. Ook is het archief van de rondingen nog niet compleet. Het gaat van 1823 tot 1911. We schatten dat het bestand ongeveer 95% compleet is, dus er zijn mogelijkheden om nieuwe rondingen in te voeren als die gevonden worden. Verder is het de bedoeling is dat alle Nederlandse rondingen vanaf Schouten en Lemaire in 1616 erop komen. Alle rondingen voor de 19e eeuw staan er nog niet in. Veel werk dus, maar wie zich er voor interesseert kan nu al veel informatie vinden.

-rdp

JAARBIJENKOMST 2009 IN HISTORISCHE OOSTERKERK IN HOORN

De voorzitter van de Stichting kon op 1 november jl. weer vele begunstigers begroeten op de Jaarbijeenkomst. Deze keer in de Oosterkerk die in de Hoornse volksmond ook wel de **schipperskerk** wordt genoemd. De bemanningsleden van de expeditie van Le Maire en Schouten gingen hier ter kerke alvorens in juni 1615 naar het onbekende Zuidland als **goudhaelders** uit te varen. Een plaquette in de kerk herinnert aan het enige in 1963 in Hoorn gehouden wereldcongres van de Amicale (AICH). En nog kort geleden is een plaquette geplaatst die herinnert aan de expeditie van Hendrick Brouwer in 1643, waarbij een nieuwe route naar Kaap Hoorn werd ontdekt via de golf van Brouwers en Staten Eiland.

Vervolgens verzocht de voorzitter enige ogenblikken van stilte in acht te nemen voor de in het afgelopen jaar overleden begunstigers van

onze stichting, te weten de heren Hage, Boes, Tegel en Van Roo. Vervolgens vroeg de voorzitter de aandacht voor Willy Schuyesmans die een prachtig verhaal vertelde over de expeditie van de **Belgica** in 1898 naar Antarctica onder leiding van Adrien de Gerlache, pionier van de poolreizigers. De lezing werd onderbroken door het inmiddels traditionele optreden van de **Shantymen Kaap Hoorn** met een gedeeltelijk vernieuwd repertoire. In de Oosterkerk met haar fraaie akoestiek kwam de zangkunst van het koor uitstekend tot haar recht. Na het tweede deel van de lezing was het tijd voor **Schoot aan!** gevolgd door een voortreffelijk koud en warm buffet.

Tegen acht uur verlieten de laatste bezoekers de zeer geslaagde en sfeervolle bijeenkomst waarvan nog vermeld moet worden dat tijdens de **inloop** de deelnemers werden onthaald met orgelspel door Carl Schuitemaker op het onlangs schitterend gerestaureerde Bätz-orgel.



WILLY SCHUYESMANS, journalist en jeugdauteur, was als kind al geboeid door de verhalen over de Belgische zuidpoolexpeditie van commandant De Gerlache in 1897. Voor het schrijven van 'De winter van de Belgica' deed hij veel onderzoek, onder andere in het Scheepvaartmuseum in Antwerpen.

Het bestuur van
de Stichting Nederlandse
Kaap Hoorn-vaarders
wenst alle begunstigers
een voorspoedig maar vooral gezond
2010 toe!

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORN-VAARDERS

Bezoekadres: Achterom 17, Hoorn (Oudheidkamers), tel. 0229 215964

De Oudheidkamers zijn geopend van 1 april t/m 30 september op woensdag van 11.00 tot 16.00 uur; van 1 juni t/m 31 augustus ook op zondag van 13.00 tot 16.00 uur. Daarnaast voor groepen alleen op afspraak.

Secretariaat: Postbus 1016, 1620 KA Hoorn

Bestuur:	K. van Louvezijn, voorzitter	tel. 0229 246960
	G. van der Meer, secretaris	tel. 0229 245443
	J.H.F. Planken, penningmeester	tel. 0299 473847
	Drs. R.E. du Pré (voorz. Coll.cie)	tel. 0229 295099

E-mail: info@kaaphoornvaarders.nl Website: www.kaaphoornvaarders.nl