



Y-historie



2e Editie 2024

Schepen uit de jaren 1885 - 1918

Voorwoord bij de tweede editie - 2024

Inhoud van deze editie: 1885 - 1918

Voorwoord	3
De jaren 1885 - 1918	4
Verbouwde vrachtschepen en nieuwe jachten	6
'Snelvarend Klipperakje' <i>Lichtstraal</i>	7
Het veelbewogen bestaan van de <i>St Michel</i>	14
<i>Eb en Vloed</i> : van cementbak tot varend erfgoed	19
Born to run: Centerboard <i>Wilhelmina</i>	24
Van <i>Elisabeth tot Witte Walvis</i>	28



Grasweg opening 1919

Foto omslag: *Lichtstraal* 1922 Y-aspiranten

Net als vorig jaar willen we ook dit jaar de vrijwilligers van Het Y verblijden met een extra "vijfde" nummer van het Y-journaal. Vorig jaar stond de prille geschiedenis van onze vereniging centraal met een "herdruk" van het gedenkboek uit 1925. In de komende jaren zetten we – naar een idee van Ton Wegman - markante schepen uit de geschiedenis van Het Y in de schijnwerper. Schepen die typisch zijn voor de geschiedenis van de Nederlandse zeilsport en waarmee onze leden wedstrijden zeilden of bijzonder tochten maakten. Bij onze selectie hebben we zoveel mogelijk gekozen voor schepen die nog steeds in een van onze verenigingshavens liggen. Overigens zijn suggesties over markante schepen, hun schippers en anekdotes van harte welkom bij de redactie van deze themanummers.

Om een en ander wat overzichtelijker te maken hebben we de bijna 140 jaar geschiedenis van zone vereniging ingedeeld in een viertal periodes. Deze periodes lopen min of meer gelijk op met markante gebeurtenissen en keerpunten uit de geschiedenis van onze vereniging én met ontwikkelingen in de 'grote' wereld. Onze periodisering ziet er als volgt uit:

1. Van de oprichting in 1885 tot het einde van de Eerste Wereldoorlog in 1918. In dat jaar verhuisde de haven van Het Y van het Westerdok naar de Grasdijk aan de overkant. Tegenwoordig staat daar de zogeheten A'DAM Toren, voorheen beter bekend als het Shell-Lab.
2. Van 1918 tot 1952. Na de wilde jaren twintig kwam in 1929 de wereldcrisis, die in Nederland heftig aankwam. De economische en sociale ellende bleef ook de vereniging niet bespaard. In 1932 ging de vereniging zelfs bijna ten onder. In de jaren dertig leidde de vereniging een kwijnend bestaan. Zeilen was toch een luxe. De bezetting ging zeker niet onopgemerkt voorbij. Veel schepen verdwenen naar Duitsland en met name Amsterdam-Noord leed veel oorlogsschade. We zijn nog bezig met naspeuringen naar de lotgevallen van onze leden. Met de verhuizing naar Durgerdam begon een nieuwe bloeiperiode van de vereniging
3. Van 1952 tot 1975. De wederopbouw ging ook aan Het Y niet onopgemerkt voorbij. De toename van de welvaart, zeker na de fameuze "loonexplosie" gaf meer mensen de middelen om de watersport te beoefenen. De boten en de actieradius van hun schippers werd groter. De zegetocht van onderhoudsarm polyester was een niet te onderschatten factor. De haven in Durgerdam kreeg uitbreiding en nieuwe ligplaatsen kwamen er in Enkhuizen (1969 – inmiddels is dat de Compagnieshaven) en Marken (1975 nog steeds Y-haven).
4. Van 1975 tot heden. Ondanks enkele economische en politieke crises is de welvaart alleen nog maar toegenomen en dat heeft ook Het Y mogen ervaren. Spectaculair was de entree van de elektronica aan boord. Nieuwe navigatiemiddelen zoals Loran, Decca en natuurlijk de GPS (Garmin maakte de eerste handheld) maakten het varen veiliger en maakte het ruime sop wat minder ruim. Ondanks vergrijzing en tal van concurrerende activiteiten groeit en bloeit Het Y als nooit tevoren.

In dit nummer (2024) komen vijf schepen aan de orde, die de vroege jaren (1885-1918) van de vereniging weerspiegelen, twee schepen zijn nog gebouwd als zeilend vrachtvaarder, drie waren van het begin af aan plezierjachten.

Natuurlijk maken we dankbaar gebruik van onze voorgangers op dit gebied: Ernst Crone schreef in 1925 een gedenkschrift bij het 40-jarig jubileum (zie ook de editie 2023 van Y-historie). In 1985 bij het 100-jarig bestaan verscheen een jubileumboek gemaakt door Nils Luger e.a., in 1995 gevolgd door het onovertroffen 'zout en zoet' onder redactie van Bruno Bouberg Wilson en Ton Wegman. In 2020 ging het lustrumfeest niet door vanwege de Covid-epidemie, maar we hebben gelukkig wel het 135 jarig lustrumboek van Henk Dessens c.s. Tenslotte kregen we van Ton Wegman de originele foto's die hij en Elisabeth Spits in 2010 in de fraaie historische kalender gebruikten. Al deze publicaties vindt u op de website van Het Y.

Henk Dessens en Elisabeth Spits waren zo aardig om deze editie 2024 met een kritische blik te bekijken. We hebben hun opmerkingen met plezier ter harte genomen. Het motto van deze reeks: naast een bloeiende vereniging is een band met het verleden een goed uitgangspunt voor een mooie toekomst.

De redactie van dit nummer:
Willem Melching en Bob van der Winden

De Jaren 1885 tot 1918

Voor watersport zijn een viertal ingrediënten onontbeerlijk: geld, vrije tijd, water en schepen. In de tweede helft van de negentiende eeuw voldeed Amsterdam aan al deze eisen. In de zich snel ontwikkelende stad werd veel geld verdiend en in de vrije tijd raakte bij de welgestelden het bedrijven van sport in de mode. Water was er volop. De Nederlandse scheepsbouw kende een lange traditie en vormde een solide basis voor het bouwen van jachten.¹⁾

Nederland en dus ook Amsterdam beleefden in de tweede helft van de negentiende eeuw ongekende veranderingen. Dankzij technologische ontwikkelingen ging alles op de helling. Telegrafie, telefonie en de stoommachine maakten de wereld letterlijk kleiner. De ontwikkelingen in de medische wetenschappen én de, dankzij de kunstmest, sterk toegenomen agrarische productie resulteerden in een bevolkingsexplosie. De Europese steden barstten al snel uit hun oude stadsmuren en in hoog tempo verrezen compleet nieuwe woonwijken. Tussen 1850 en 1900 verdubbelde het aantal inwoners van Amsterdam van 250.000 naar 510.000.

Amsterdam, “de schone slaapster aan het IJ”, was in deze jaren klaarwakker. De opening van het Noordzeekanaal in 1876 was het startschot voor een “Tweede Gouden Eeuw”. De Amsterdamse havens waren nu - net als die van rivaal Rotterdam - verbonden met de Noordzee. Helaas was en is Amsterdam gehandicapt door de sluis bij IJmuiden, maar dat mocht de pret niet drukken.

Rotterdam profiteerde van de Duitse eenwording in 1870-1871. De Amsterdamse welvaart was vooral verbonden met de opening van Nederlands-Indië voor privé-ondernemingen in datzelfde jaar. Dankzij de opening van het Suezkanaal in 1869 was de route naar “ons Indië” een stuk korter geworden. Banken, handelsmaatschappijen en rederijen vestigden zich in de hoofdstad. In Amsterdam-Noord kwamen scheepsbouw en andere industrieën tot ontwikkeling.

De welvaart nam in deze jaren spectaculair toe, maar het oude én het nieuwe geld waren wel héél ongelijk verdeeld. In wijken als de Jordaan, de Pijp en in de verbindingstraatjes tussen de grachten woonde het proletariaat. Aan de grachten en in nieuwe buurten zoals rondom het Vondelpark en Zuid woonde de economische en maatschappelijke elite.

Die elite stond open voor moderne bezigheden zoals sport, techniek en toerisme. Bij voorkeur gebeurde dat in verenigingsverband. Een club was immers een prima manier om het nuttige met het aangename te verenigen. Netwerken en ontspannen gingen hand in hand. Vele honderden verenigingen werden in deze jaren opgericht.



Sport was een bezigheid van de elite die beschikte over vrije tijd en geld. Veel sporten zoals hockey, voetbal en cricket waren uit Engeland komen overwaaien. De politieke en economische dominantie van Engeland vertaalde zich in een culturele dominantie. Ook in de watersport was de Engelse invloed groot, maar de ontwikkelingen in de Verenigde Staten werden ook nauwlettend gevolgd.

De beroemde Amerikaanse socioloog Thorstein Veblen doopte de rijke elite de leisure class. Dus niet een werkende klasse, maar een

*Y-schepen aan de Amstel, 1914.
Foto uit de jubileum kalender 2010*

vrije-tijds-vierende klasse. Varen voor je plezier met in de regel dure schepen was een goede manier om te onstreren dat je niet alleen rijk was, maar ook nog met je tijd wist mee te gaan.

In Nederland begon de georganiseerde watersport in 1846 in ... Rotterdam. Vanuit de Maasstad probeerde Prins Hendrik, de derde zoon van Willem II, een nationale *Yachtclub* van de grond te krijgen. De bedoeling was dat in alle grotere steden er een afdeling zou komen. Dit initiatief liep stuk op Rotterdamse bedilzucht en lokaal chauvinisme. In Amsterdam kwam het in 1847 tot de oprichting van de Nederlandsche Zeil en Roeivereniging (later KNZ&RV). In navolging van Cambridge en Oxford gingen deftige jongheren roeien, in 1848 richtten zij roeivereniging De Hoop op.

In 1885 volgde onze vereniging. Uit het Amsterdamse adresboek van 1885 blijkt dat de 21 *founding fathers* vrijwel allemaal in Amsterdam woonden en werkten. Veelal waren ze actief in handel en nijverheid, ook al bevond zich een kunstschilder in hun midden.²⁾ Zo was de voorzitter Eduard H. Crone directeur van een handelsmaatschappij en commissaris van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij. Hij was met zijn rijkdom toch een uitzondering. De meeste leden waren geen superrijken en ook geen ‘oud geld’ maar gegoede middenstanders. Zeilen was een dure en technische hobby. De heren lieten met dit soort hobby’s zien dat ze echt modern waren.

Watersport was meer dan een tijdverdrijf en conspicuous consumption, zoals Veblen dat noemde. Naast plezier maken, hadden deze negentiende-eeuwse watersporters een drietal belangrijke motieven. In de eerste plaats wilden ze de belangstelling voor de zeevaart in brede zin weer aanwakkeren. Ook in de roemruchte zeventiende eeuw was het varen met “speeljachten” al een hobby van de rijke burgerij geweest. Zij hoopten zo de maritieme tradities van de Gouden Eeuw weer nieuw leven in te blazen. Niet voor niets besteedden ze ook aandacht aan mogelijkheden om watersport toegankelijk te maken voor de “mindere klassen”. Zo was Eduard H. Crone een van de initiatiefnemers voor de aankoop van de *Lichtstraal* t.b.v. de zeeverkeners.

In de tweede plaats was de hang naar het maritieme een uiting van het negentiende-eeuwse nationalisme. Bij het Nederlandse volkskarakter hoorde, volgens hen, ook de zeevaart. Daarbij gingen ze met enig gemak voorbij aan het feit dat de Nederlandse kust nauwelijks over enige natuurlijke havens van betekenis beschikt.

In de derde plaats was rond de eeuwwisseling iedereen heilig overtuigd van de noodzaak om frisse lucht op te doen. Naar buiten, was het motto in deze jaren.³⁾ De overbevolkte steden waren broedplaatsen van ziektes en vol van decadente verleidingen. Bergen, bossen, maar ook het open water moesten een remedie bieden voor de asfaltjungle van de grote stad. Zeker voor de opgroeiende jeugd was een confrontatie met de elementen buitengewoon heilzaam. Zoals Ernst Crone het in 1925 zo treffend formuleerde: “Het zeilen, dat ons verstand oefent, de persoonlijkheid ontwikkelt en het lichaam hardt, dat ontspanning ook geven kan, behoort van ouds bij ons ras der Nederlanders. Zonder de zeilsport zouden wij niet meer dezelfde zijn, niet meer de kinderen van de lage landen aan de zee.”⁴⁾

NOTEN

1. Eerde Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012), *passim*.

2. Niet iedereen is terug te vinden, sommige rijke leden woonden buiten, onder meer in Bloemendaal.

3. Ileen Montijn, *Naar buiten*.

4. Ernst Crone, *Gedenkboek 1925*, 233.



Verbouwde vrachtschepen en nieuwe jachten

De jachtbouw in de jaren 1885-1918 laat twee duidelijke trends zien. In de eerste plaats gaven welgestelde zeilers opdracht aan werven - vaak in het verre Friesland - om op basis van beproefde werkboden een jacht te bouwen. Zo waren de lemsteraak en de klipper populaire voorbeelden voor de jachtbouw. Comfort en authenticiteit stonden hierbij voorop, snelheid was van secundair belang.

In de tweede plaats zien we de ontwikkeling van snelle boten die speciaal voor wedstrijden werden ontworpen. Deze trend kwam uit Amerika waar de elite al snel ontdekte dat boten met een midzwaard rappe en wendbare zeilers waren. Deze centerboards waren geliefde wedstrijdsschepen. Uit Engeland kwam de trend overwaaien om kielboten te bouwen. In 1903 was al meer dan de helft van de schepen in onze verenigingshaven een "scherp gesneden" jacht.

De *Lichtstraal* (1892) en de *Eb en Vloed* (1904) zijn de enige zeilschepen nog in de vereniging, die in hun beginjaren daadwerkelijk vracht hebben gevaren. De *Lichtstraal* was na de verbouwing in 1916 niet alleen een kostbaar en groot schip, maar sloot in later jaren aan bij het streven naar democratisering van de watersport en de ambitie om de jeugd kennis te laten maken met de zeevaart. Van 1916 tot 1957 was zij in dienst bij de zeeverkenner en bij de opleidingen voor de zeevaart. In reddingboten moest men in het tijdperk van de stoomvaart nog kunnen zeilen. Omdat E.H. Crone, die mede het schip aankocht in 1916, en later zijn zoon Ernst nauw betrokken waren bij Het Y voeren ook de 'aspiranten' van Het Y op het schip. De *Eb en Vloed* was na de verbouwing in 1964 door Frans Eisenloeffel een van de eerste charterschepen en ligt nu bij Het Y op Marken en in Makkum.

De *Witte Walvis* (1901) en de *St Michel* (1907) zijn typische voorbeelden van de overgang van beroepsvaart naar pleziervaart. Beide platbodems waren geïnspireerd op een snel werkschip: de Lemsteraak. Maar beide schepen zijn gebouwd als jacht in opdracht van Amsterdamse heren die met hun kostbare bezit heel nadrukkelijk hun status konden uitdragen.

In de keuze voor een platbodem schuilt ook een stukje standsbesef. Ze waren niet alleen duur, maar stonden ook in de vaderlandse traditie. Juist een platbodem onderscheidt zijn schipper van de grote massa. Niet voor niets kreeg Prinses Beatrix op haar achttiende verjaardag de Lemsteraak *Groene Draeck* overhandigd door ... Ernst Crone, eerst voorzitter van Het Y en later voorzitter van de KNZ&RV. Niet het platvloerse motorjacht van haar ouders of de patserige speedboot van haar zoon, maar een oer-Nederlands schip dat ondanks of wellicht juist vanwege zijn nederige afkomst de ware aristocratie van zijn opvarenden benadrukt.

De centerboard *Wilhelmina* was typerend voor de watersporter die streefde naar pure snelheid. De sobere, spartaanse inrichting van de boot stond in schril contrast met de platbodems die meer weg hadden van varende buitenhuizen. De centerboard werd niet voor niets populair en stond aan het begin van het echte hardzeilen door echte *sportsmen*.

De laatste drie schepen – alle als jacht gebouwd – deden geregeld mee aan wedstrijden die door Het Y werden georganiseerd, zoals de wedstrijden samen met de 'Koninklijke' in 1910 op het Buiten-IJ. Uiteraard gooiden de centerboards daar de hoogste ogen. Ernst Crone vermeldt: "De beide nieuwe 8-meters: de *Ernestine* van den voorzitter en de *Ree* van den heer E. Feldman, die in de IJ-haven lagen, maakten op die wedstrijden een schitterend figuur. De laatste vertegenwoordigde dat jaar ons land ook in België en behaalde de Coupe de Belgique." Veel van de toen behaalde prijzen staan nog in de prijzenkast in onze clubark.

Snelvarend klipperaakje' *Lichtstraal*

"De Zeeuwse klipper *Lichtstraal* is niet weg te denken uit de haven van Durgerdam – als je vanaf het Buiten-IJ komt aanvaren is het schip al sinds 1965 'het visitekaartje van Het Y, prominent aan de buitensteiger.'" Ook na de verkoop van het schip door de familie van der Zee in 2020 aan Georges du Buy en Sigrun Jording bleef de *Lichtstraal* op zijn vertrouwde plek. Sindsdien houden de inspanningen van Georges en Sigrun dit varend erfgoed op het water, al is dat nog steeds 'werk in uitvoering'. Het schip is in 1892 gebouwd als *Maria* op de werf van Duyvendijk in Papendrecht in opdracht van schipper Wieland. Tot 1915 voer het als beurtvaarder van Rotterdam naar Terneuzen, in 1915 werd het verbouwd tot tweemaster door de Gebr. De Jong in Heeg en als varend opleidingsschip - met kooien in het laadruim - aan de Amsterdamse padvindergroep 'De Batavieren' ter beschikking gesteld. Rond 1922 werkte Het Y ook al samen met de eigenaar van de *Lichtstraal*, de Vereniging ter Bevordering van de Watersport onder Jongeren: 'aspiranten' (de jeugdopleiding) van Het Y kregen les in een twaalfvoetsjol en gingen op vaartocht met de *Lichtstraal*.



18 juni 1958, zaterdag in een wedstrijd bij Pampus (foto: Oppenheim 1958)

Vrachtvaart en opleidingsschip

In 1892 werd de Zeeuwse klipper *Maria* gebouwd op de werf van Jansje Tromp, de weduwe van Aart van Duyvendijk in Papendrecht voor rekening van schipper Willem Wieland. Hij noemde het schip naar zijn dochter *Maria*. Tot 1915 voer het 20 meter lange schip als beurtvaarder van Rotterdam naar Terneuzen, met als thuishaven Bergen op Zoom. Verder is het vaargebied Vlissingen - Rotterdam - Moezel - Londen. Het was getuigd als eenmaster en is voor die tijd snel, net als de andere (rivier)kippers van de werf, de 'Duyvendijkers'. Zoon Krijn nam het schip in 1911 van zijn vader over en bood het in 1915 aan ter verkoop. Een groep directeurs van stoomvaartmaatschappijen kocht het voor 4000 gulden als opleidingsschip. Op de werf van De Jong in Heeg werd de *Maria* in 1915 verbouwd. Het laadruim werd jongensverblijf en er kwamen twee masten op, beide verjongd met een steng. Het schip werd in bruikleen gegeven aan de Nederlandse padvindsters om te leren zeilen. De bezaanmast en de grote mast werden beide strijikbaar, in totaal kon 240 m² zeil gevoerd worden. De zeilen werden met de hand zonder lieren gehesen. Het schip werd herdoopt tot *Lichtstraal*. Pas in 1947 werd de eerste motor ingebouwd, inmiddels is het de vijfde: een Mercedes diesel. Aan boord waren 21 kooien, een kombuis en sanitair. Op dit moment is de kombuis nog steeds zoals hij was, ook het laadruim (inmiddels hoofdverblijf) is door de achtereenvolgende eigenaren zoveel mogelijk intact gehouden: de kooien zijn versmald tot boekenkasten, maar hebben nog hetzelfde vooraanzicht. De schippershut is vrijwel geheel intact gebleven. Al met al een mooi ruim schip voor langdurig verblijf.

Uit de hand te koop à contant, om half Juni te aanvaarden, een goed onderhouden eerste klasse

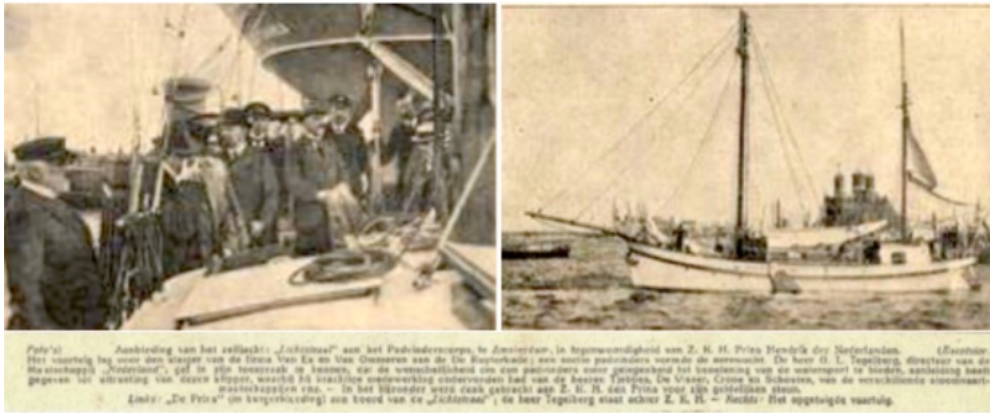
snelvarend klipperaakje,

groot 85 ton met volledige inventaris, varend in het beurtveer van Terneuzen op Rotterdam en Dordrecht. Te bevragen bij den eigenaar K. H. WIELAND, Beurtschipper Terneuzen.

‘De aspiranten’ van Het Y in 1922

Uit het bijschrift blijkt dat de aankoop en verbouwing tot opleidingsschip voor de padvindders was geregeld door een aantal ‘directeuren van stoomvaartmaatschappijen’ o.l.v. Ir. Tegelberg (Stoomvaart Maatschappij Nederland), onder wie Eduard Crone, voorzitter van Het Y. 3) Daardoor had Het Y ook toen al een band met het schip. Zoon Ernst Crone, de schrijver van het jubileumboek van Het Y in 1925, voorzitter van Het Y en later van de KNZ&RV te Muiden, werd een van de eerste schippers.

Toen in 1918 bleek dat de padvindders het financieel niet konden bolwerken brachten dezelfde directeuren het schip onder bij de Vereniging tot Bevordering van de Watersport onder Jongeren (VBWJ), die haar gebruikte als opleidingsschip voor zeevaartscholen. Daar profiteerde ook Het Y van mee, want het schip lag af en toe in de nieuwe Y-haven aan de Grasweg, om als lesvaartuig te dienen voor de ‘aspiranten’, de toenmalige jeugopleiding. In 1925 schreef Ernst Crone: “Het Y was in 1922 weer opgekrabbeld na de oorlog en had zelfs een vlootfonds ingesteld: het eerste verenigingsschip (om wedstrijden mee te varen) was een feit! Maar ook werd een jeugdopleiding opgericht: de ‘aspiranten-afdeling’; er waren vanaf het begin 18 jeugdleden en eerst werd voor de lessen een schouw gebruikt van de VBWJ.” (er deden 3 meisjes mee schrijft Crone trots). 4) Van de opbrengst van een verloting kon zelfs een oud zesmeter-jacht worden gekocht, dat de President Crone werd gedoopt. 5)



1916 - 3 september - Overdracht van de Lichtstraal aan Het Padvinderscorps Amsterdam in aanwezigheid van Prins Hendrik.

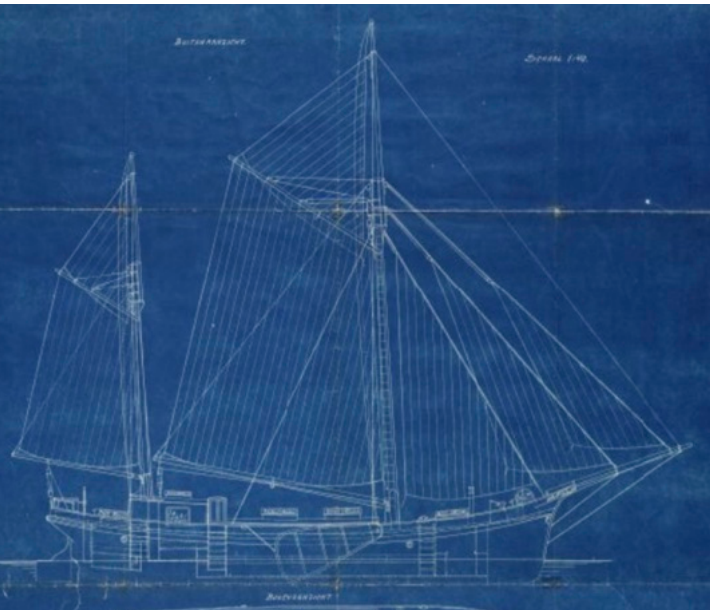
In het herinneringsboek 1892-1992 van de *Lichtstraal* schrijft S.J. de Vries: “Ik ben geboren op een zee-tjalk van 170 ton in de haven van Hoorn. Tot mijn 12e heb ik gevaren... toen kwamen we in Amsterdam terecht. Mijn vader werd schipper-instructeur aan boord van de *Lichtstraal* (...) In 1922/23 had de heer Ernst Crone een jacht laten bouwen aan de Wannsee bij Berlijn, de *Frida*. Toen dat schip klaar was heeft de heer Crone dit schip met hulp van mijn vader en nog een flinke knecht gehaald (...) later trad mijn vader in vaste dienst”. 6) Uiteraard lag de *Frida* ook in de haven van Het Y

De oorlog

In de jaren twintig en dertig werd de *Lichtstraal* regelmatig verhuurd om het onderhoud te bekostigen, o.a. aan studentenvereniging Spectrum. In 1935 werd de klipper teruggekocht (voor 1500 gulden) door de oudercommissie van zeeverkennergroep 3 ‘De Batavieren’ die tot 1971 eigenaar bleef. Durgerdam werd vaak gebruikt als eerste haven na de Oranjesluizen. 7) Het zeilen op het IJsselmeer was mooi, maar het op tijd thuiskomen lukte meestal niet: alle havens moesten nog zeilend binnengevaren worden... De vaste ligplaats van het schip was bij KNZ&RV, in de Sixhaven. Bij het uitbreken van de oorlog lag de *Lichtstraal* in Durgerdam: “De Pinksterdagen van 1940 vielen op 12 en 13 mei, de Batavieren zouden die dagen op het IJsselmeer varen. Op 9 mei voer het schip al door de Oranjesluizen en meerde af in de haven van Durgerdam. Op 10 mei zouden de padvindders in Durgerdam aan boord gaan. In de vroege morgenuren van 10 mei werd de bemanning gewekt door het Nederlandse luchtafweergeschut dat het vuur opende op Duitse bommenwerpers die de basis van de watervliegtuigen van de Marine op Zeeburg vernietigden. De tocht ging niet door.” 8) Het schip werd naar de Oude Houthaven gesleept in een mislukte poging het te verbergen en werd later in de oorlog gerekwireerd door de ‘Marine Jeugdstorm’, een NSB-organisatie. Zij doopten het schip om in *Van Speijk*. Naar verluid werd in 1945 door de NSB geprobeerd met de *Lichtstraal* naar Duitsland te vluchten, vol met geroofde spullen. Dat is niet gelukt: op 5 mei 1945 werd het terug gevonden naast de Sixhaven, verwaarloosd en kapot. Het houten dek was gesloopt en was met de hele inventaris en een zwaard waarschijnlijk in kachels verdwenen...9)

De zeeverkenners

De *Lichtstraal* werd met vereende krachten gerepareerd: het hout van het dek en het zwaard werd gedoneerd door het Amerikaanse leger. De KNSM verschaftte lijnen en kommaliewant. De eerste motor werd ingebouwd. Veel ouders en zeeverkenners voerden zelf het werk uit. De *Lichtstraal* kon weer varen! Het schip werd soms verhuurd en was in 1954 pas weer vrij van schulden. In 1969 kreeg het schip verwarming en elektrisch licht. Einde van het tijdperk van de gasverlichting... Zelfs een marifoon werd aangelegd en in de zomers van 1971 en 1972 voer de *Lichtstraal* naar de Oostzee. De lijst van schippers van 1892 tot 1992 telt in de padvindersjaren vele (prominente) Y-leden: in 1915: Ernst Crone, 1953: Ed van Rhoon, 1963: Rolf van Roon, en niet in de laatste plaats vanaf 1968 Piet van der Zee. 10)



Blauwdruk tuigplan 1916 - Fries Maritiem Museum

‘Ik neem het schip over’

De Zeeverkennergroep kwam in financiële moeilijkheden en moest de *Lichtstraal* verkopen. Piet van der Zee schrijft daarover: “In 1971 vindt de eigenaar, de Stichting Lichtboei, een verdere exploitatie financieel niet verantwoord... Men vraagt mij (de huidige eigenaar en toenmalige schipper) of ik eventueel het schip wil overnemen. In eerste instantie vind ik het schip te groot, maar als duidelijk wordt dat er belangstelling is van een Duitse koper, is de knoop doorgehakt en neem ik het schip over (...) Vanaf dat moment ligt de *Lichtstraal* zomer en winter in de haven van Zeilvereniging Het Y in Durgerdam.” 11) De *Lichtstraal* fungeerde na 1980 jarenlang als startschip bij de wedstrijden van Het Y; Piet van der Zee was een tijd havencommissaris.12) Overigens werd het schip tijdens de Nationale Waterkampen van de zeeverkenners, die éénmaal in de vier jaar werden gehouden, nog door Van der Zee aan de padvindders uitgeleend. Die hielpen ook weer mee met onderhoud en leverden regelmatig de bemanning. Ik sprak begin september 2023 Marten van der Kamp die al in 1963, met de senioren van de Batavieren, op de *Lichtstraal* voer. We kregen van Sigrun en Georges, de huidige eigenaren, een enthousiast onthaal op het schip. Marten was al 40 jaar niet meer op het schip geweest, en haalde vele herinneringen op: “Mijn broer zat al bij de senioren en ik mocht ook! Dat begon wel met werken trouwens: in de winter lag het schip bij de sluis voor Carré en daar konden we roest bikken... De *Lichtstraal* heeft in hoge mate ons leven bepaald, al voeren we maar een paar jaar mee. Dat kwam vooral door de verantwoordelijkheid die wij als jongens

droegen, denk ik. Zo werd ik tot machinist gebombardeerd, maar daar wist ik niks van... ‘Dat leer je wel’, was het antwoord... En het was best vaak gevaarlijk: zo moest ik bijvoorbeeld ook de zware riem van de perslucht-startmotor aanduwen met mijn voet, anders slipte die. Zou je tegenwoordig nooit meer aan iemand opdragen... We waren ook branie's natuurlijk: we deden een wedstrijdje ‘rondje *Lichtstraal*’: dan liepen we met onze bootlaarzen de grote kluiver in omhoog, dat ging nog redelijk makkelijk, maar dan langs de gaffel van het grootzeil verder omhoog en met de neerhalen weer omlaag... Die masten zijn al gauw 20 meter hoog... Maar al met al leerden we ontzetten veel: zo herinner ik me de keer dat we met bijna geen wind voeren, met allemaal junioren aan boord. Roept Piet van der Zee opeens: Vlug! Alles neer! Kijk daar: er komt een storm aan! Wij alles neerhalen, de junioren onderdeks en binnen een half uur was er een geweldig onweer Ook dat soort dingen leren hoort bij die verantwoordelijkheid.” 13)

Waterkampioen augustus 1960



Terug bij het Y

Na 1980 voer het gezin van der Zee nog jaren vanuit Durgerdam met de *Lichtstraal*. Thea en Tijs van Roon herinneren het zich met plezier. 14) Thea: “De *Lichtstraal* lag zeker al vanaf 1965 regelmatig in de havenkom. Ik kende Rolf (haar overleden man) vanaf dat ik 18 was. 15) In die tijd was hij schipper op de *Lichtstraal* vanuit de zeeverkenners. Regelmatig fietsten wij toen al heen en weer naar de stad om de padvindsters die met onderhoud hadden geholpen terug te brengen. En wij weer terug dan; wij sliepen in de machinekamer, naast de motor, daar zijn nog steeds kooien... Ik zat toen bij de padvindsters in de band, ook Pien van der Zee zat daarbij. De *Lichtstraal* had een tekort aan meisjes, en zo kwamen wij erbij voor een week. Ik vond het fantastisch, ik wilde niets liever dan weer meevaren, maar het jaar daarop was er geen geld om de padvindsters te laten varen. Toen heb ik geld bij elkaar gesprokkeld en heb ik met een groep meiden het schip gehuurd. Pas later begreep ik, dat Rolf dat erg stoer had gevonden...”

Bij het Y was er indertijd nog een groot verschil tussen de ‘jachten’ en de ‘bootjes’; bij de nieuwjaarsreceptie stond het bestuur allemaal in blazer met stropdas in de rij om elkaar gelukkig nieuwjaar te wensen. Nu is er veel meer gezelligheid. Bijvoorbeeld het samen’s ochtends koffie drinken werkt heel goed, en bovendien is alles nu voor iedereen toegankelijk, in die tijd zat alles op slot en mocht alleen de happy few overal bij. Er is nu veel meer verenigingsleven.”

Tijs: “Mijn ouders gingen ook wel met de familie Van der Zee een week met vakantie op de *Lichtstraal*, dat was nog voor mijn geboorte. En later speelden wij als kinderen samen op de buitensteiger, daar werd apart van de mensen in het clubschip geborreld, daar kwamen wij eigenlijk niet. Op de buitensteiger lagen veel platbodems, de *Scylla*, een Lemsteraak, de *Faja Lobbie*, later de *Charwill*. Het was een gezellige club. De *Lichtstraal* is ook tijdenlang startschip geweest bij wedstrijden van Het Y; altijd gezellig. Ik ben nog een tijd havenmeester geweest: toen mijn vader in het ziekenhuis lag, vertelde ik hem een keer dat ik genoeg had van mijn ‘vierkante ogen’, altijd maar aan de computer werken. Toen zei hij: ‘waarom solliciteer je niet als havenmeester?’ En ik werd het. Na een jaar of twee kreeg een aantal leden ruzie met Van der Zee, die toen havencommissaris was, die was dus mijn baas; toen heb ik ook het bijltje erbij neergegoid. Trouwens, als havenmeester werd je in die tijd niet geacht om aan de bar te komen, dat was voor de leden... Nu is dat langzamerhand anders gegroeid; nieuwe, jongere, leden zorgden voor verversing van de oude groep. Inmiddels is het publiek veranderd en is de participatie veel breder, er is geen klein groepje meer die het voor het zeggen heeft.”



De *Lichtstraal* beladen met vracht voor Vlieland

Kort intermezzo: herleeft de zeilende vrachtvaart?

“Het Zeeuwse tweemastklippertje *Lichtstraal* zeilt weer. De laatste jaren lag zij in de haven van Durgerdam te verkommeren. Dennis Stroombergen van de stichting Zuiver-Varen heeft met de eigenaar, de familie Van der Zee, een gebruiksovereenkomst kunnen sluiten. Zuiver-Varen mag haar gebruiken voor een zeilende beurdienst van Amsterdam naar de Waddeneilanden.” 16) De *Lichtstraal* zou elke maand één keer op en neer te gaan en bevoorradde al het festival Into the Great Wide Open op Vlieland. Helaas strandde het project: Ze kregen het geld niet bij elkaar om het schip zo op te knappen dat het goedgekeurd kon worden voor het officieel meevaren van opstappers. Begin 2019 kwam er een snel einde aan dit avontuur. 17)

Wie heeft er nou ooit een groene lichtstraal gezien?

Sigrun en Georges kochten de *Lichtstraal* in 2020 na het overlijden van Piet van der Zee: “Wij hebben voor 2020 zo’n twintig schepen bekeken die geschikt zijn voor lange reizen op de wadden en Oostzee, met een behoorlijke leefruimte dus. 18) Wat ons uiteindelijk de *Lichtstraal* heeft doen kopen was de klassieke indeling en de bezaan omdat wij ervan houden om als we overvallen worden door te harde wind, je dan na het strijken van het grootzeil verder kunt gaan op de bezaan en de voorzeilen zonder dramatische problemen.



Bovendien waren we op zoek naar een platbodem omdat we ons hart aan de Wadden hebben verpand. We waren bijzonder gecharmeerd van de geschiedenis van het schip en dat er nog zoveel mensen zijn die haar een warm hart toedragen. We waren niet per se op zoek naar een opknapper, maar de geschiedenis van de *Lichtstraal* vonden we de moeite waard om ons daarvoor in te zetten en te pogen het schip haar oude luister terug te geven. Spijtig genoeg voor Dennis Stroombergen, op wiens instigatie de masten al vernieuwd waren, is zijn prachtige project niet tot wasdom gekomen wegens onoverkomelijke mankementen aan de elektrische installatie van het schip, die we inmiddels hebben opgelost... Toen we het schip kochten waren ook de zeilen nog goed. Maar we wisten natuurlijk ook, dat er heel veel aan het schip moest gebeuren; nog steeds trouwens. De oude NC-accu’s van 50 jaar geleden (daarvoor al gebruikt in het Wilhelmina Gasthuis!) stonden er nog in, bijvoorbeeld, en die functioneerden ook nog een beetje... Maar ze waren wel loeigroot en superzwaar. Die hebben we vervangen.”



“Afgelopen jaar is het schip op de helling geweest op Urk en is het hele onderwaterschip in de epoxy en een harde sealant gezet: daardoor hoeft er geen anti-fouling meer op, daar zijn we best trots op. Twee jaar geleden was de grootste verbouwing tot nu toe in Enkhuizen bij Ventis: de hele stalen opbouw, de den, was doorgeroest en die is eraf gegaan en volledig vernieuwd. Toen moest ook het hele ruim vertimmerd worden natuurlijk, dat hebben we meteen geïsoleerd. Maar dan moet je wel overal binnenbetimmering aanbrengen... De oude houten koekoeken konden we weer terugplaatsen, die zijn binnenkort aan de beurt om helemaal opgekalefaterd te worden.

De kooien hebben we bewaard en veel smaller teruggebouwd:

dat zijn nu onze boekenkasten. De kombuis is nog vrijwel in de originele staat, alleen het granieten aanrecht was te erg beschadigd. Het doorloopje naar de kombuis uit het laadruim (nu dus hoofdverblijf) hebben we kunnen verkorten en verbreden, waardoor je nu niet zo lang meer gebukt hoeft te lopen. Gelukkig hoefden we het oude schippersverblijf niet helemaal opnieuw op te bouwen; dat is nog grotendeels zoals het altijd was. Boven water moet er nog veel worden gebikt en opgeknapt; we zijn begonnen met de groene band op de romp. Het schip heeft decennialang een groene band gehad, mensen weten niet anders. Maar wie heeft er nou ooit een groene lichtstraal gezien? Daarom is de band over het hele schip nu okergeel geworden, dan kan het schip zijn naam eer aandoen.”

“Er is nog een hoop werk aan de *Lichtstraal*, ondanks dat we al veel hebben gedaan de afgelopen 3 jaar, blijft er altijd genoeg te doen, het is evident met zo'n groot oud schip, het alom bekende leedvermaak van een aantal mensen (‘als je klaar bent, kan je van voren weer opnieuw beginnen’), nemen we dan maar op de koop toe: voor welk schip geldt dat niet?! We zijn zeker van plan grotere reizen te maken richting Oostzee, noordelijke wadden en fjorden, maar als we soms foto's bekijken van die vakanties doet de omgeving van het IJ-meer en het Buiten-IJ daar niet voor onder! Wat de vereniging betreft kunnen we alleen maar zeggen dat we vanaf het moment dat we de *Lichtstraal* wilden kopen het gevoel hadden in een warm bad terecht te komen.”



De Lichtstraal in het geel (foto Hajo Olij) Overige foto's: Georges Du Buy

Noten:

- 1) www.SSRP.nl - Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten
- 2) Blauwdruk van de Lichtstraal: <https://www.friesscheepvaartmuseum.nl>
- 3) Crone was directeur van zijn eigen handelsmaatschappij en commissaris van o.a. de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij en het Blaauwhoedenveem, beiden handelend op Nederlands Indië - *Reisgids voor Nederlandsch Indië*: <https://kitlv-docs.library.leiden.edu>
- 4) Ernst Crone *Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en de zeilsport in Amsterdam* (1925) bij het 40 jarig jubileum van Zeilvereniging het IJ 224
- 5) Bouberg Wilson & Wegman, *Zout en Zoet, geschiedenis van ZVhet Y* (1995) 25 – zie www.ZVhetY.nl
- 6) Piet van der Zee *Lichtstraal, een eeuw onder zeil* (1992) 15
- 7) Piet van der Zee *Lichtstraal, een eeuw onder zeil* (1992) 19
- 8) Piet J. Kroonenberg *Begin van het Waterwerk in Amsterdam, Een schip voor de scouting* (2006)
- 9) Ibidem - De Sixhaven werd verlaten: De Koninklijke verhuisde naar Muiden omdat de haven nodig was voor de IJtunnelbouw.
- 10) Piet van der Zee *Lichtstraal, een eeuw onder zeil* (1992) 81.
- 11) Piet van der Zee *Lichtstraal, een eeuw onder zeil* (1992) 70
- 12) Luger e.a. (1985) *Zeilvereniging Het Y 1885-1985* – zie www.ZVhetY.nl
- 13) Marten maakt een uitgebreid fotoarchief: *Lichtstraal* op Google foto's: martenvdkamp@gmail.com; Interview 24-09-2023
- 14) Interview 12-10-2023
- 15) Rolf voer vanaf zijn 14e op de *Lichtstraal*: Piet van der Zee *Lichtstraal, een eeuw onder zeil* (1992) 53
- 16) Weekblad Schuttevaer *Klipper 'Lichtstraal' zeilt weer* (19 september 2018)
- 17) 9 augustus 2019: Bericht van Marten van der Kamp op Google Foto's: Hoe het nu verder moet met de Lichtstraal is onduidelijk....
- 18) Een zeilend passagiersschip (ook wel: bruine vloot) moet het Certificaat van Onderzoek (CvO) hebben. Dat is vijf jaar geldig en moet aan boord zijn van alle schepen die in Nederland en België op binnenwater varen, met 12 of meer mensen.

Het veelbewogen bestaan van de *St Michel*

Op een prachtige nazomerdag in september waren wij te gast bij Floris Croon, de trotse eigenaar van de St. Michel. Deze Lemsteraak uit 1907 heeft een bijzonder verleden, al was het maar omdat het een van de eerste Lemsteraken is, die als jacht is gebouwd. Floris ontvangt ons allerhartelijkst en vertelt honderduit over Lemsteraken in het algemeen en zijn schip in het bijzonder.

De blinkend witte Lemsteraak ligt “Mediterraans” afgemeerd aan de B-steiger in Durgerdam. Het prachtige schip is niet te missen, al was het maar vanwege het fantasierijke zwarte zeebeest op het roer. De Lemsteraak is een van de oudste schepen in onze vereniging en stamt uit 1907. De leeftijd van meer dan honderd jaar is er niet aan af te zien, het schip ligt er in topconditie bij. Alles glimt en blinkt in het zonnetje.

Wie het schip opzoekt in het Stamboek van Ronde- en platbodempjachten kan een aantal aardige ontdekkingen doen.¹⁾ Op de website van het stamboek staat namelijk een afdruk van de oorspronkelijke opdracht. Daaruit blijkt dat de machtige aak in 1907 direct als plezierjacht is gebouwd. De opdrachtgever was Charles J. Bastet, toevallig ook nog één van de *founding fathers* van onze vereniging.

In het werfboek van de bouwer, Auke van der Zee te Joure, staat te lezen dat hij in 1907 een “boeier” heeft gemaakt: “Model van een Lemster visaak. Lang 45 Amst. voeten, breed 15 Amst. voeten.” Metrisch komt dat neer op een lengte van 13,03 m en een breedte van 4,65 m, de diepgang is 1,06 m. De stuurstand is relatief wat laag, “maar dit kwam zoo, omdat mijn heer lang was.” De boot kreeg bij de tewaterlating de Russische naam *Nitschewo*.

Op een prachtige nazomerdag in september waren wij te gast bij Floris Croon, de trotse eigenaar van de *St Michel*. Deze Lemsteraak uit 1907 heeft een bijzonder verleden, al was het maar omdat het een van de eerste Lemsteraken is, die als jacht is gebouwd. Floris ontvangt ons allerhartelijkst en vertelt honderduit over Lemsteraken in het algemeen en zijn schip in het bijzonder.



De familie Bastet was een echte watersportfamilie. Al in juni 1884 hadden ze bij Van der Zee “een paar nieuwe zwaarden met koperbeslag” besteld en in april 1885 was Charles betrokken bij de oprichting van Het Y. Een paar maanden later, in augustus 1885, deden ze met de *Johan*, een open boot in de klasse van “tjotters en grundels”, mee aan een wedstrijd van Het Y. Ondanks de nieuwe zwaarden viel de bemanning, bestaande T.F. Bastet Jr., zijn broer Charles en opstapper Eduard Von Bokern, volgens de krantenverslagen niet in de prijzen.

De St Michel in Engeland

Over het begrip ‘Lemsteraak’ bestaat veel verwarring. Tal van benamingen en aanduidingen zijn in omloop. Werfbaas Van der Zee noemde het een boeier van het type “Lemster visaak”. Boeier was én is de algemene aanduiding voor een houten of stalen traditionele rond- of platbodempjacht, maar dan met een kajuit achter de mast. Een jacht dus. De Lemsteraak is het type zoals dat in en om Lemmer werd gebouwd. Elke werf had weer zijn eigen varianten op het basistype, al was het maar omdat de schepen “op het oog” werden gebouwd. Pas in 1876 werden de eerste tekeningen van een Lemsteraak gemaakt.

De Lemsteraak was oorspronkelijk een snelle vissersboot. Dankzij de ronde en relatief hoge boeg is het schip ook in wat ruwer water en op de Waddenzee en zelfs de Noordzee in zijn element. Op het schip was een bun waarin de visvangst, maar ook wel mosselzaad en mosselen levend kon worden vervoerd. Ook voeren er Lemsteraken met paling op Londen! Gezien de levende lading was de snelheid van het schip een belangrijke positieve eigenschap. De bloeitijd was aan het einde van de negentiende eeuw, zo rond de 50 exemplaren voeren rond als vissersschip.²⁾

De snelle schepen bleken ook geschikt te zijn als plezierjacht. Werven bouwden bestaande schepen om, in de plaats van de bun kwam een kajuit. 1907 was een bijzonder jaar in de geschiedenis van de Lemsteraak, want in dit jaar liepen de eerste aken van stapel die speciaal als jacht waren ontworpen en gebouwd. Het gezaghebbende blad *Spiegel der Zeilvaart* noemt de *Johanna* van scheepswerf De Boer in Lemmer als de eerste Lemsteraak die als jacht is gebouwd. Andere bronnen bevestigen dit, maar noemen het schip de *Antje*.³⁾ Vrijwel zeker is dat “onze” Lemsteraak de tweede in de geschiedenis als jacht gebouwde Lemsteraak is. Het schip liep eveneens in 1907 van stapel, niet in Lemmer, maar bij Van der Zee in Joure.⁴⁾ Omdat de Lemsteraak van oorsprong een vissersboot is, krijgen ze het zeilteken V. Is de boot kleiner dan 15 meter dan wordt een letter toegevoegd. Zo heeft de *St Michel* met een lengte van ruim 13 meter het zeilteken VA en het cijfer 52.

Na de komst van de motor en het indijken van de Zuiderzee verdween de Lemsteraak geleidelijk als vis- en vrachtschip, maar overleefde als jacht. Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de Lemsteraak als plezierboot grote concurrentie van de “scherpe jachten”. Maar vanaf eind jaren vijftig maakten de klassieke scheepstypen een revival. Liefhebbers redden oude schepen van de sloop of lieten nieuwe bouwen. Dat de Lemsteraak als “typisch Nederlands” én chique werd gezien, blijkt wel uit het feit dat prinses Beatrix in 1957 de Lemsteraak *De Groene Draeck* kreeg aangeboden als cadeau voor haar achttiende verjaardag, uiteraard met zeilteken VA18. Opmerkelijk feitje: het schip werd mede overhandigd door E. Crone ex-voorzitter van Het Y.

De hernieuwde belangstelling voor de Lemsteraak als jacht was mede het gevolg van het pionierswerk van de werf van Iege Blom te Hindeloopen. In 1967 bouwde Blom voor de heer Frans Verhage zijn eerste Lemsteraak.⁵⁾ Er zouden er nog meer dan 200 volgen en de werf te Hindeloopen bloeit en groeit ook in de derde generatie nog steeds. Ook andere werven, zoals tot voor kort Stofberg, bouwden veel aken. Het gebruik van Lemsteraken als wedstrijdvaart had een grote impact op het ontwerp en de indeling. Ontwerpers als André Hoek en Van Oossanen gebruikten sleeptanks en computermodellen om de snelheid flink te verhogen. Dat de nadruk op snelheid ten koste gaat van de klassieke lijnen - onder én boven water - is puristen natuurlijk een doorn in het oog.

NITSCHÉWO Stalen boeier

Lloyds Register of Yachts

Boeier, hout (?) 45x15x4. A. Holtrop van der Zee, Joure, 1907. Zeilen de Vries 1907. Eigenaars, Charles Bastet, Amsterdam, Dr. Bohré, Rotterdam 1913 (Dolfijn), L. Servais, Antwerpen 1919/20.

Werkboek XVI blz. 17 van A. van der Zee te Joure

In 1907 een boeier gemaakt voor C. Bastet te Amsterdam. Model van een *Ma Lemster visaak*. Lang 45 Amst. voeten, breed 15 Amst. voeten. Hol (bij de waterlijn) 7 Amst. voeten vanaf 't vlak tot boven boord. Roef hoog vóór 37 cm., achter 51 cm., dat is achter eigenlijk nog te laag, om 't model van de roef, maar dan wordt de roef in de midden weer zo hoog. Deuren in de achterkant van de roef 74 cm. breed, drem pel hoog 8 cm. De deuren hoog in de midden 1.475 m. Bovenkant van de roef hoog uit de stuurstoel (zonder de wip van de giek) 1.64 m. Onderkant banken uit de stuurstoel 50 cm. De binnenboorden in de stuurstoel breed 27 cm. Banken recht doorgetrokken met de waring. Bank van eiken en teakhout. Deuren in het huisjesschoot 82½x60 cm. Deze opening is uit de stuurstoel 10½ cm. Stuurstoel beneden 't huisje zonder de list 1.065 m. De stuurstoel ligt eigenlijk wat te laag in het schip, maar dit kwam zo, omdat mijn heer lang was. De stuurstoel watert af op de lengte van het lange waterpas (dit is 74½ cm. lang) 4 cm. Huisje breed 35 cm. De lijst er bovenop is staal met half rond er bovenop. Helmstok is 80 cm. langer dan 't huisje. De stuurstoel is evenals het dek van geruit plaatijzer.

Gedenkboek de Maas

In 1910 Lemsteraak Dolfijn. Eigenaar F.H. Bohré te Rotterdam. W.M.6.

Familie Bastet was reeds een oude relatie van de van der Zee's. Blijkens werkboek IV (79) maakt van der Zee voor de heer T.F. Bastet, Kalverstraat 173, Amsterdam een paar nieuwe zwaarden met koperbeslag voor f 85,-- in juni 1884.



Een snelle Lemsteraak onder zeil

De opdrachtgever voor de bouw van de aak was de heer Charles J. Bastet. Hij was een kind van zijn tijd: hij richtte verenigingen op, deed avontuurlijke dingen zoals ballonvaren, bedreef de bandysport op hoog niveau en ont kwam op Koninginnedag 1899 ook nog eens aan een scheepramp op het IJ.6)

Bastet woonde aan de Kalverstraat 171. Onderzoek in het adresboek van de gemeente Amsterdam leert ons dat hier een Fabrikant van Chirurgische instrumenten en messenmaker gevestigd was. De firma Bastet was een gerenommeerde firma met filialen in Den Haag en Amsterdam. De hofleverancier deed in bestekken, messen en scheermessen, waarmee hij driftig adverteerde. Dankzij hun kennis van staal maakten ze ook prima schaatsen. Het was een modern bedrijf want ze waren onder nummer 3517 telefonisch bereikbaar en ze hadden een vergunning voor een 1 pk gasmotor.

Waarmee Charles het geld verdiende om een duur jacht te laten bouwen is niet geheel duidelijk.

Vermoedelijk kwam hij in de zaak van zijn vader. In het adresboek van 1919 is aan de Kalverstraat nog steeds het bedrijf gevestigd, maar Charles' woonadres was inmiddels Laanweg 18c in Noord geworden. Het bedrijf was inmiddels in andere handen overgegaan.

Bastet noemde zijn boot *Nitschewo*. Dat is een Russische uitdrukking voor "Nergens". Figuurlijk heeft het een wat diepere betekenis: "Valt wel mee" of iets maritiemer: "We komen er wel". De eerste Duitse Rijkskanselier Bismarck had een ring met dit woord als inscriptie. Vele jaren later zou Corry Brokken nog een liedje met deze titel opnemen. Bastet moet met zijn boot in de hoogste kringen hebben vertoefd want op het internet biedt een gerenommeerd antiquariaat een prent aan met de vlaggen van beroemde jachten. Behalve de Duitse keizerin staat ook onze Bastet daar met een mooie Rood-Gele vlag vermeld.



Wellicht had Bastet met het jacht zijn financiële hand overspeeld want al na drie jaar deed hij het schip weer weg. Het verdween zelfs volledig uit Amsterdam. De nieuwe eigenaar was de Rotterdamse arts Dr. F.H. Bohré. Het schip kreeg ook een nieuwe naam: voortaan ging het schip als *Dolfijndoor* het leven. Vermoedelijk is in deze jaren het dolfijnen-beeld op het roer geplaatst. Tenminste, het lijkt op een dolfijn, maar dan gebeeldhouwd door iemand die nog nooit een echte dolfijn heeft gezien. Bohré had iets met de zeevaart want hij was keuringsarts voor de scheepvaart en was lid van Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas. Hij was van 1910 tot en met 1919 eigenaar van het schip.7)

Na de Rotterdamse jaren verdween het schip voor zeer lange tijd naar het buitenland. Bohré verkocht zijn schip aan de heer L. Servais uit Antwerpen. Over hem is heel weinig te vinden, behalve reclamemateriaal voor chocolade! Het zou goed kunnen dat hij de eigenaar was van *Fabrique de Chocolat. D. Van Spilbeeck & L. Servais*.8)

Op zeker moment heeft Servais het schip verkocht naar Engeland. Volgens een serieuze bron had het schip vanaf dat moment in Engeland maar liefst tien verschillende eigenaren. In ieder geval heeft het schip in deze jaren zijn huidige naam gekregen: *St Michel*. Floris Croon heeft het vermoeden dat de laatste Britse eigenaar, Rear-Admiral G.T.S. Gray, C.B., D.S.C. in de buurt van de Normandische Mont Saint Michel heeft gevochten. Dat zou heel goed kunnen want dat Gray een echte vechtjas was, staat wel vast. Gray kwam geregeld in Nederland met zijn schip en toerde dan door het land.

In de jaren zestig stond het schip te koop in Engeland. Croon had de advertentie wel gezien, maar was nét te laat. Een andere Nederlander, een Rotterdammer nog wel, de heer J.C.H. van Yperen werd in 1968 de gelukkige eigenaar. In 1986 nam zijn zoon Ruud van Yperen het schip over en voerde een zeer grondige restauratie uit. Feitelijk verkeert de *St Michel* nu in de prachtige staat waarin Van Yperen Jr. het schip wist terug te brengen.



“er is geen mooier schip te krijgen”

Floris Croon had zijn vorige boot in onderhoud bij de bekende werf van Willem Stofberg te Enkhuizen. Deze sprak in 1997 de woorden: “Daar ligt je boot”. Croon dacht dat de werfbaas zich vergiste want zijn boot lag heel ergens anders in de loods. Maar Stofberg had gelijk, want in zijn loods lag de *St Michel* te wachten op een nieuwe eigenaar. Croon bedacht zich niet lang, want zoals hij ons vertelde: “Er is geen mooier schip te krijgen”.

Croon heeft sinds 1997 veel met de *St Michel* gevaren: tochten met familie en uitstapjes met vrienden en kennissen. Het vaargebied is het IJsselmeer, de Wadden en een paar keer naar de Zeeuwse Delta. Korte tijd heeft Croon ook aan wedstrijden meegedaan, maar de “wapenwedloop” met de nieuwerwetse ontwerpen van onder meer André Hoek beviel hem maar matig.

Dan liever de 24 Uurs! De beste herinneringen heeft Croon aan deze geweldige happening op het IJsselmeer en Markermeer. Wie zijn schip, zijn bemanning en vooral zichzelf beter wil leren kennen moet hier beslist aan meedoen. Een leuker en leerzamer evenement is er niet.



Het schip ligt er schitterend bij en is in topconditie. Bij de roerstand is geen elektronica in zicht. De stuurautomaat zit onderdeks. Het kompas is fraai weggewerkt in een koperen behuizing die glimt in de nazomerzon.

Floris wijst ons op fraaie details zoals een achthoekige "ventilatiekoepel" die als een soort geschutskoepeltje uit het dek verrijst. Kleine raampjes kunnen elk afzonderlijk worden opengezet en het geheel is beschermd met een soort kooi. Uiteraard is het stuurwiel van later datum. Bovenop het helmhout prijkt nog steeds de zwarte fantasie-Dolfijn. Op zijn snuit vindt de Nederlandse driekleur een mooi plekje.

Aan de borrel op het Wad



Stijlvol en praktisch

NOTEN

1. <https://www.ssrp.nl/stamboek/schepen/st-michel-518>
2. <https://boekenplank.ssrp.nl/beschrijvingen-van-de-oude-scheepstypes/typebeschrijvingen-aken-voor-de-visserij/scheepstype-lemsteraak#inleiding>
3. *Spiegel der Zeilvaart*, 2007 nummer 8. Overigens zijn er ook deskundigen die de Elisabeth/Witte Walvis als oudste "Lemsterjacht" beschouwen, zie elders in dit themanummer.
4. <https://www.spanvis.com/lemmer/de-jachten-1>. Eeltje Holtrop van der Zee was een legendarische bouwer van boeiers, hij overleed in 1901, zoon Auke zette de scheepswerf voort.
5. <https://www.ssrp.nl/netwerk/werven/skipshelling-blom-hindeloopen> en zie ook: <https://www.ssrp.nl/stamboek/schepen/de-douwiegemoen-9301>
6. Bandy is een soort ijshockey, maar met een bal en niet met een puck. Het werd ook wel "ijskolf" genoemd.
7. *Staatscourant*, 15-11-1912; *Het Vaderland*, 05-06-1914 - 25 jarig artsexamen. Sommige bronnen noemen 1913 als het jaar van verkoop.
8. <https://www.lakenhal.nl/nl/collectie/z-n-333>

Eb en vloed: van cementbak tot varende erfgoed

De Paviljoentjalk Eb en Vloed dateert van 1897, maar dat weten we niet zeker, waarschijnlijker is 1904. Helaas is van de geschiedenis van het schip tot 1964 weinig bekend. In dat jaar zag Eduard de Boer het schip als cementschip in Sliedrecht liggen, kocht het omdat het zo'n mooie zeeg had en verkocht het even later aan Frans Eisenloeffel, een bekende naam uit de charterwereld. Eisenloeffel liet het bij Bultje aan de Eems verbouwen tot charterschip. Een paviljoentjalk heeft geen roef achterop, de schippersfamilie woonde onder het (verhoogde) achterdek. De Eb en Vloed is van staal, heeft 86 ton laadvermogen en is 18,5 meter lang en 5,05 meter breed. Er staat nu 176 m2 zeil op, de mast is 22 meter hoog. In de vrachtaart stond er veel minder zeil op. De huidige eigenaren, Hans en Gjertrud Kok kochten het schip in 1994 van Frans Eisenloeffel. Sinds die tijd ligt het in Makkum en op Marken bij Het Y.



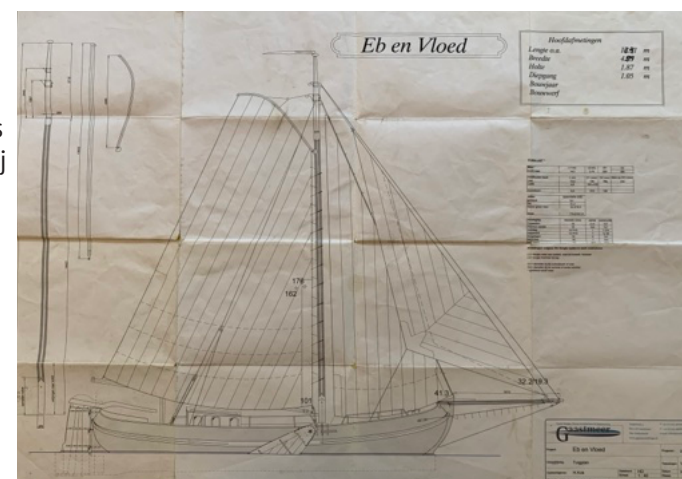
tussen 40 en 80 ton groot. Deze hadden een minder hoekige vorm dan de grotere Hollandse tjalken. Het boeisel was in verhouding breder en viel op het voor- en achterschip meer naar binnen." 1)

De Eb en Vloed gered

"Frans Eisenloeffel was eigenaar van vele tientallen schepen, daar was hij trots op zei hij altijd. Die kocht hij, liet ze voor een habbekrats opknappen en verkocht ze weer. Zo kochten wij de *Eb en Vloed* van hem, daar woonde hij op aan een stukje grond aan de Vecht, net voorbij Muiden" vertelt Hans Kok, aan de koffie in Durgerdam. "Frans werkte eerst als personeelsman voor Wijsmuller, maar later werkte hij vanuit Scheveningen in de bevoorrading van de illegale radioschepen (Radio Caroline, etc.) voor de kust. Ik kende hem nog uit Durgerdam, waar hij een tijd woonde 2). Zijn tweede vrouw Jetje wilde wel op een boot wonen, maar er moest minimaal een ligbad in, en het moest voorzien zijn van een boegschroef..."

De paviljoentjalk in het kort

Het boek *Met zeil en treil* beschrijft de paviljoentjalk als volgt: "Paviljoentjalken werden gebruikt voor de vaart in Holland en Zeeland... De bouw en de vorm komen weliswaar overeen met die van de grotere Hollandse tjalken, maar de afmetingen waren veelal kleiner en dat maakte de schepen geschikt voor het bevaren van wat kleinere binnenwateren. Omdat de woning zich onder het verhoogde achterdek (paviljoen) bevond, hadden de schepen een lage kruiphoogte. De paviljoentjalken werden gebouwd in Zuid-Holland en Noordwest-Brabant. Een enkele is in Friesland gebouwd (...) Het waren schepen zonder roef en de woning bevond zich in het achteronder. Om wat meer ruimte te krijgen werd het achterdek op dezelfde hoogte als de bovenkant van het boeisel gebracht, het potdeksel. Dit verhoogde achterdek noemde men paviljoen... Licht kwam naar binnen via een koekoek onder de helmstok en een raampje of poortje in de huid aan weerskanten van het roer. De vorm van de romp varieerde naar de grootte en naar de werf waarop het schip gebouwd was... De meeste paviljoentjalken waren



Tuigplan Eb en Vloed

"Onze familie lag toen met het skûtsje *Bruine Beer* aan de buitensteiger, toen al samen met de *Lichtstraal* van Piet van der Zee. Zowel Frans als ik kenden Eduard de Boer goed, die werkte vanuit Muiden als scheepsreparateur. Dat was een begenadigd vakman, een echte kunstenaar. Ergens in 1964 ontdekte Eduard het schip in Sliedrecht: met een opduwertje werd er cement mee vervoerd. Het had zo'n mooie lijn, dat hij het meteen kocht, met opduwer en al. Het was toen ook niet veel meer dan een grote bak natuurlijk. In elk geval kocht Frans Eisenloeffel binnen de kortste tijd de *Eb en Vloed* van Eduard en liet het in het Duitse Ditzum bij de bekende houten kotterbouwer Bültjer helemaal in hout opbouwen inclusief grenen dek. Frans ging er op wonen aan een stuk land dat hij had gekocht bij Muiden. Maar hij gaf er ook schipperslessen op: schippers van de bruine vloot moesten ook vaaruren maken voor hun Groot Vaarbewijs en dat kon bij Frans. Hij voer dan met groepen op Den Oever, Harlingen en Vlieland. Nog steeds komen wij op het water schippers tegen die met een grote glimlach zeggen: "Was dit de *Eb en Vloed* van Frans? Daar heb ik het vak op geleerd!"



Zo werd Frans Eisenloeffel bekend in de eind vorige eeuw opkomende charterwereld. Overigens komt het verhuren van een jacht met schipper en daar geldt mee verdienen al veel eerder voor, ook binnen Het Y: al in 1905 huurden de leden van het Y botters van Marken voor hun wedstrijden. Ook de *Lichtstraal* werd al vanaf 1916 regelmatig verhuurd om de onderhoudskosten op te brengen (zie elders in deze editie). 3)

Restauratie

"Wij voeren bijna jaarlijks met de *Bruine Beer* vanaf Marken, ik had het schip toen vaak in gebruik, nadat het in een stichting was ondergebracht: ik voer er nog vaak op met mijn moeder. Ik werkte al vanaf 1973 als piloot bij Swissair en woonde in Zwitserland, dus ik had alleen tijd in de vakanties. Vanaf 1975, bij het begin van de Y-haven op Marken, was de *Bruine Beer* daarheen meeverhuisd uit Durgerdam. In 1993 was het zulk waardeloos weer; het schip lekte in de regen, alles was vochtig van binnen. Ik ben maar met de kinderen in een huisje gaan zitten en besloot in arren moede een andere platbodem te zoeken. Mijn tweelingbroer Jan heeft toen mijn aandeel overgenomen. 4) Later kocht een groep liefhebbers van het Skûtsjesilen het, daar hebben ze het voor moeten laten verlengen en helemaal verbouwen; het zeilt nog steeds in de IFKS (Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen). Ik zocht dus een andere platbodem, maar die mocht niet langer zijn dan 22 meter, want anders kon het de bocht uit de box in de haven van Marken niet maken. Dat werd een hele zoektocht tot een makelaar uit Enkhuizen me belde: 'ik denk dat ik het juiste schip voor je heb!'. Het was de *Eb en Vloed*: Frans Eisenloeffel had een hartinfarct gekregen, lag in het ziekenhuis, en wilde de boot verkopen. Hij is nooit meer aan boord

geweest. Ik heb toen niets vermoedend het schip laten inspecteren door mijn vriend Eduard de Boer... en toen hoorde ik pas het verhaal van 30 jaar geleden! Het hout op het schip was trouwens goed verrot, tot aan het dek en de spanten aan toe. Dat moest er allemaal vanaf, en opnieuw worden opgebouwd. Uiteindelijk heb ik er na veel vijven en zessen 100.000 gulden voor betaald, dat heeft Eduard na nog een fikse ruzie met Frans voor elkaar gekregen. Eduard de Boer en Juriaan Beeker bouwden het schip af op het oude werfje Altena, dat is uit 1640, dat nu van Nico Bakker is, we gebruiken het samen. Het werfje ligt binnen de sluis aan de 'Grutte Sylroede', vroeger een uitwateringsrivier van IJlst via Bolsward naar de Zuiderzee. Een 35 tons kraan, die frequent wordt gebruikt om schepen in en uit het water te tillen, alles is er: ik haal in de winter de bankirai zwaarden van 850 kg, de 10 meter giek, de gaffel en kluiverboom van het schip af, die overwinteren droog binnen, alleen de nieuwe mast en het roer blijven aan boord.

Bij de restauratie moest bijna alles eruit en hebben we het schip totaal opgebouwd volgens het 'rode boekje'. 5) Zo kon het ook als charter verzekerd worden. Alles bij elkaar hebben we er twee jaar aan gebouwd met 3 mensen. Op een gegeven moment stond de teller van de kosten op een paar ton, en toen ben ik maar opgehouden met tellen... Het is dan wel officieel varende erfgoed nu." 6)



Wed. J. Nieboer. Nijkerk	
Schip genaamd, Anna Cornelia. Groot 90 ton	
Houtwerk	
los 288 m m a 15 f 49.20. Kerkh. met. a. d. k. j. u. t.	f 45.20
298 m m a 15 f 55.77. k. a. a. g. e. n. e. m. v. o. f. 49.20. r. o. o. f. 22.5	45
Boef 261. m m a 15 f 39.26. a. a. g. e. n. e. m. v. o. f. 47.50	47.50
alw. over f. 8.24. D. u. t. H. o. u. t. w. e. r. k. a. a. g. e. n. e. m. e.	
v. o. f. f. 77. v. o. a. n. d. e. b. e. g. r. e. p. e. n. H. o. u. t. w. e. r. k. j. u. t. b. r. u. i. s. t.	77
A. n. n. a. C. o. r. n. e. l. i. a. m. e. t. v. u. l. t. b. n. g. l. i. n. k. e. n. 1. l. a. n. d. g. a. n. g.	
g. r. o. o. t. k. r. a. n. K. l. e. i. n. k. r. a. n. W. a. s. b. a. k. D. i. a. m. e. t. e. r. v. a. n. k. o. p.	
b. o. m. b. e. t. e. l. l. i. n. g. K. o. k. e. n. k. l. a. m. p. e. n. m. e. t. k. n. e. c. h. t.	
K. a. p. p. e. n. o. p. r. o. e. f. s. t. o. p. s. t. u. k. k. e. n. o. p. k. o. k. e. n. h. o. e. k. s. t. u. k. k. e. n. a. a. d. e. n.	
S. a. g. e. n. 4.20 m m a 15 f 67. alw. over f. 14	
D. i. e. n. e. m. e. n. 24 m m a 15 f 0.34. a. a. g. e. n. e. m. v. o. f. 1.25	1.25
alw. over f. 0.41. D. i. e. n. e. m. e. n. 11 f 0.33. 4 m m a 15 f 0.40	1.48
L. i. v. a. a. r. d. e. n. f. 24.52. K. a. p. p. e. n. o. p. l. a. n. d. f. 330	24.32
H. o. u. t. w. e. r. k. S. a. m. e. n.	f 24.35

Zusterschip De Pelikaan

"We hebben alles overhoop gehaald om de geschiedenis van het schip te achterhalen, tot aan onderzoek naar de ijcknummers aan toe, maar niets gevonden. Achteraf denk ik dat het schip helemaal niet uit 1897 komt, zoals Frans Eisenloeffel vertelde, maar in 1904 gebouwd is op de werf van de Gebroeders De Boer in Lemmer, waar vlak achter elkaar twee zusterschepen van stapel liepen, als zeilend vrachtschip voor de Weduwe Nieboer uit Nijkerk. Schepen van Nieboer voeren op Zweden en Londen. Een ervan – toen de *Anna Cornelia* geheten – vaart nu als charter onder de naam *Pelikaan*. 7) Dat schip was volgens het werfboek 16,5 voet, dus even breed als het onze, en het lijkt er sterk op! We weten dat schepen na de inbouw van motoren vaak verlengd werden. Dat gebeurde met de latere *Pelikaan* in 1922.



De *Anna Cornelia* werd in 1974 gekocht door Nico Eisenloeffel, de zoon van Frans en ook verbouwd bij Bültjer, waar het weer werd ingekort. Ook de *Pelikaan* is 5,05 meter breed volgens de huidige meetbrief. "8) In Gaastmeer verbouwden scheepsarchitecten Ritsema en Deelstra de *Pelikaan* later tot de luxe charter die het nu is. Wij hebben daar nog voordeel van gehad, want toen wij in 2007 nieuwe (Dacron) zeilen nodig hadden, hadden ze het nieuwe zeilplan voor de *Pelikaan* nog liggen; dat mochten wij gebruiken voor de *Eb en Vloed*."

Tussen Marken en Makkum

"Vanaf een Beaufort of 3 zeilt het schip prima met halve wind. We varen een paar maanden per jaar vanaf Marken, de rest van de tijd ligt de *Eb en Vloed* bij de oude Altena werf prachtig bij Makkum. De werf is nu overgenomen, maar wij mogen er nog steeds liggen, midden in het weidegebied, buiten het dorp, tussen de vogels. De afgelopen weken voeren we nog met zoon en kleinkinderen de boot terug naar Friesland, via Stavoren en de Fluessen. Dat was mooi varen. Je kan met het schip door heel Friesland komen, de bruggen worden steeds beter bediend, we konden er vaak zeilend doorheen!

Sinds 1975, vanaf het begin van de Marker Y-haven, beleef ik Marken als levend museum. Niet alleen de huisjes op de haven of op de terpen, het museum, het restaurant de Taanketel, Sijtje Boes, de hele atmosfeer. De jaarlijkse evenementen, ook jonge Markenaren in klederdracht, het muziekkorps, de Marker IJsbruiloft slaan als evenement echt alles, ongelooflijk dat het nog bestaat en geleefd wordt in de tijd van iPad en iPhone. Tot de eerste pont uit Volendam om elf uur komt horen we slechts de eenden. En na zeven uur 's avonds, als de laatste pont weg is, is het weer een oase van rust op onze haven. De band tussen de zeilvrienden, maar ook met de leden van de WSV Marken aan de andere kant van onze steiger is uniek. Ik zou trouwens wel graag willen dat de nieuwe liggers, die nu steeds meer op Marken komen, wat sneller

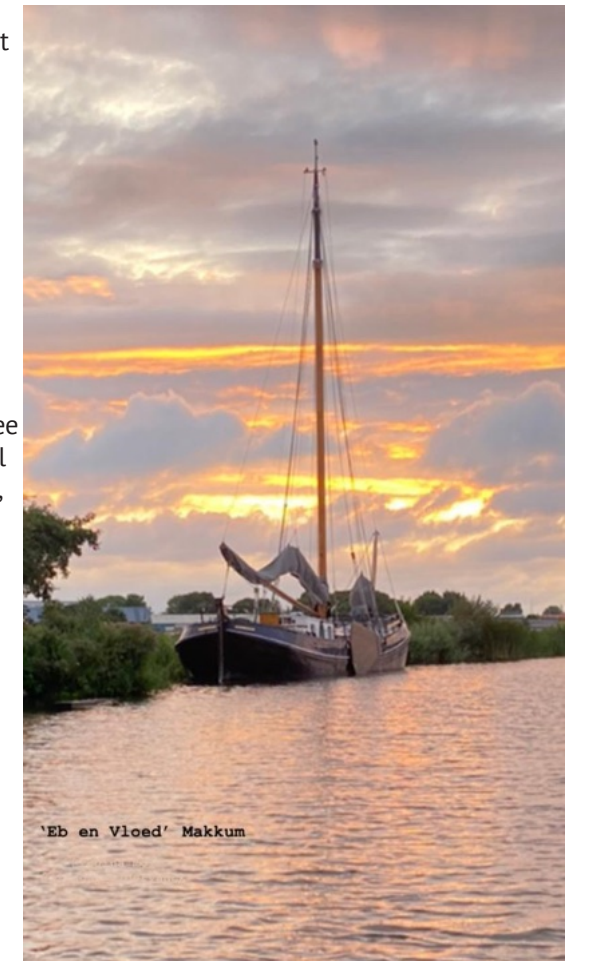


zouden integreren. Iedereen staat hier voor elkaar klaar en helpt elkaar. Marken is voor ons altijd „thuiskomen“. En als je al meer dan 50 jaar in het buitenland woont is dat een genot! Vaak wordt het door de wederzijdse uitnodiging voor een biertje of een glas wijn een beetje later....daar geniet iedereen van, wij al helemaal....onze vereniging, sinds 1984 ben ik zelf lid, is absoluut uniek....houden zo!"



Noten

- 1) Frits R. Lomeijer *Met zeil en treil* (1999, *De Alk*) Zie ook: <https://boekenplank.ssrp.nl>
- 2) Frans voer daar op een botter van Ype de Jong, de *RD 28* (Durgerdam viel onder Ransdorp, vandaar de RD)
- 3) Meer voorbeelden: Het Scheepvaartmuseum bezit een verslag van een zeiltocht op de Zuiderzee, gemaakt door een groepje vrienden die in Harderwijk een botter met schipper hadden gehuurd, in 1868. Die schipper was visserman en verdiende zo een centje erbij. Ook in de 20e eeuw, voor WOII, werden er al schepen gecharterd met een schipper. Bijvoorbeeld de boeier Tjet Rixt, nu van het Zuiderzeemuseum. De eigenaar destijds zette er een schipper op en adverteerde ook voor het verhuren van dit schip. En rond 1960 was er een bedrijfje in Hindeloopen dat platbodems van particulieren in onderhoud had, en ze met schipper verhuurde. Ook het verhuren van schepen zonder schipper is ouder (aanvullende informatie van Elisabeth Spits)
- 4) Zie ook: Henk Dessens *Schip in Beeld* (winter 2018, *Y-journaal*)
- 5) 'Het „rode boekje“' is van 'Register Holland' van de charterschepen, ik wilde er een keuring op hebben, het idee was hem te laten charteren met een schipper. Dat was wel mooi, de schipper voer b.v. naar Sønderborg in de Oostzee, wij voeren dan drie weken in Denemarken en de schipper bracht het schip met gasten weer terug. In 2000 zijn we daar mee opgehouden, er wordt meer kapot gemaakt dan je lief is. En als ik onverwachts vakantie kreeg was het schip verhuurd.'
- 6) <https://bhs20.lvbhb.nl/BHS/show1ship.php?id=MTE0NDM=>
- 7) <https://www.tjalkjachtpelikaan.com/Geschiedenis>
- 8) 5,05 meter is veel voor een tjalk van die lengte, maar kan niet toevallig zijn want dit is de breedte van een Belgische (en Franse) spits, en met deze breedtemaat kon men bijna alle binnenwateren van België en Frankrijk bevaren. De sluisen daar waren 5.10 breed (aanvullende informatie van Henk Dessens).





Born to run: de Centerboard *Wilhelmina*

Behalve de “ronde” schepen kende onze vereniging vanaf het begin ook een aantal “scherpe” jachten. Vanaf het midden van de negentiende eeuw maakte een Amerikaans type zeiljacht furore. Deze boten stonden bekend als “Centerboard” oftewel een midzwaardjacht. Het waren rank gebouwde jachten met een beweegbare kiel in het midden van het schip.

Bij Het Y voeren een aantal centerboards rond, zoals de *Yum-Yum* en de *Wilhelmina*. De *Wilhelmina* was eigendom van J.B. Dankelman en ligt tegenwoordig in het Zuiderzeemuseum. Het schip was gebouwd in 1872 bij Momburg.¹⁾

Vrijdag 10 juli 1846 was een historische dag in de geschiedenis van de Nederlandse watersport.²⁾ De *Nautilus*, een uit de Verenigde Staten geïmporteerd jacht, deed in Rotterdam mee aan een wedstrijd. Het snelle schip maakte een verpletterende indruk. Deze revolutionaire schepen werden geïmporteerd en later ook nagebouwd door Nederlandse werven. In 1853 verscheen een tweede jacht van dit type en in 1858 voeren deze schepen voor het eerst mee in wedstrijden van de Koninklijke Jachtclub op het IJ. De centerboards waren racepaarden en “slechts ontworpen en gebouwd om te winnen”.³⁾ De *Wilhelmina* was 3,2 meter breed en had een lengte van 8,92 meter. De breedte-lengte-verhouding van grofweg 1:3 is nog steeds min of meer gangbaar bij moderne jachten. Al met al was de centerboard een revolutionair ontwerp en aanzienlijk handelbaarder dan de grote platbodems. In zekere zin staat de centerboard aan het begin van de moderne jachtbouw.

Het Zuiderzeemuseum geeft de volgende toelichting: “Sommige van deze schepen werden als jacht gebouwd en omstreeks 1846 voor het eerst voorzien van een loden ballastkiel. De Engelsen huldigden het principe, dat de snelheid van een schip vergroot werd, wanneer het als een mes door de golven sneed. Het gevolg was, dat men afstand deed van de ronde, brede, op stabiliteit gebouwde scheepsvorm en overging op de bouw van dikwijls buitensporige smalle schepen met scherpe vormen, ook wel *plank-on-edge* genoemd, die voorzien van diepstekende en ballastkielen de golven konden doorklieven. Omdat de Engelsen op zee zeilden, hadden ze zwaardere en diepstekende schepen nodig.

De Amerikanen zeilden ze niet op volle zee maar in de beschutting van eilanden en baaien. Zij begonnen omstreeks 1840 met het bouwen van jachten. Voor het bereiken van grotere snelheid en zeewaardigheid was het volgens de Amerikanen beter om brede vaartuigen te bouwen, die weinig weerstand van het water ondervonden en over de golven heen gleden. Om het afdrijven tegen te gaan, waren ze genoodzaakt in het midden van het schip een beweegbare kiel aan te brengen, die men kon laten zakken of ophalen. Zodoende waren de Amerikanen de eersten, die hun jachten als centerboards of midzwaardjachten bouwden.

Al spoedig werden dergelijke schepen, die aanvankelijk overnaads gebouwd waren, in Nederland nagemaakt. Zo is bekend dat Eeltje Holtrop van der Zee al in 1857 een kielboot voor Amsterdamse rekening heeft gebouwd.”⁴⁾

De *Wilhelmina* is van hout, maar centerboards werden ook in staal gebouwd en in zeer uiteenlopende lengtes. Het zeiloppervlak van de *Wilhelmina* was niet mis: ca 100m². Op de kluiverboom konden een jager, kluiver en fok gevoerd worden. Het schip inclusief het midzwaard was vrijwel geheel van eikenhout gebouwd. Het beschikte over een ijzeren roer en een ijzeren helmstok. De mast was van Amerikaans grenen met ijzeren tegenwicht. Het houten kajuit-opbouwsel was versierd met snijwerk. De kajuitkap is bij een restauratie verwijderd en ligt in het depot van het museum.

Bij wedstrijden was het gebruikelijk om tijdens het varen zandzakken aan de “hoge kant” te leggen. Elk bemanningslid had een zandzak bij zich die hij bij het overstag gaan meenam naar de “hoge kant”. In Amerika heette deze tactiek “sandbagging”. Met deze extra ballast werden de vaak overtuigde centerboards overeind gehouden. In feite verschilt deze aanpak niet veel van de moderne jachtjes die meedoen aan races zoals de Minitransat. In deze scheepjes wordt na elke slag waterballast overgepompt.

Zeilen.

De in zeilerskringen welbekende jaarlijksche wedstrijd te Sneek, bekend door den aangenamen opgewekten toon die er heerscht, is gisteren gehouden. De wedstrijden, die door fraai weer begunstigd werden, hadden den volgende uitslag:

Eerste klasse. Boeiers en jachten, met- of zonder roef, geen scherpe vaartuigen. Ingeschreven *Piet Hein*, van C. Jurjens, te Amsterdam; *Mercurius*, van Waachtels & Taconi, Leeuwarden; *Maria*, van H. Vrolijk, Sneek; *Frisia*, van A. Dokkum, id.

1e „*Maria*,” 2e „*Piet Hein*.”

Tweede klasse. Centerboards, kielbooten. Zonder uitsluiting. Tuigage vrij. Ingeschreven *Revel Diedel*, van J. P. G. Thiebout, Zwolle; *Cara*, van J. v. Reede, id.; *Wilhelmina*, van J. B. Dankelman en Ant. Wilking, Amsterdam; *Niké*, van P. Stoffel, Deventer; *Silvana*, van T. A. Stam, Sneek.

1e *Wilhelmina*, 2e *Silvana*.

De *Wilhelmina* in het Zuiderzeemuseum

Het nieuws van den dag : kleine courant
23-08-1901

Over J.B. Dankelman is weinig te achterhalen. In een familiebericht vinden we dat Josephus Bernardus Maria Dankelman geboren is op 7-4-1872. Deze welluidende voornamen verraden een katholieke achtergrond. Zijn vader was W.J. Dankelman en woonde aan Singel 162 en dreef samen met ene H.F. Lappé een “Handel in Wijnen en Gedestilleerd”. Vader was actief binnen de katholieke 'zuil'. Uit het archief blijkt dat ook de jonge Dankelman van beroep wijnhandelaar was. Hij werd wel goedgekeurd voor militaire dienst, maar dankzij het remplaçantenstelsel kon hij een vervanger inhuren. Vader overleed in 1897, wellicht was de jonge Dankelman daarna in staat om zich een modern zeiljacht te veroorloven. Ergens rond de Eerste Wereldoorlog verhuisde hij met zijn gezin naar Maastricht.



Yum-Yum op het IJ

In de wedstrijdverslagen heeft hij enige sporen achtergelaten. Op 15 juli 1901 deed Dankelman met de *Wilhelmina* mee aan een wedstrijd uitgeschreven door KNZ&RV, in de wandelgangen “Koninklijke” genoemd.⁵) Hij verscheen om 14:20 aan de start in de klasse van “Scherpe middenzwaardjachten, groot boven 3 ton en met 6 wedstrijdeenheden, eveneens door heeren liefhebbers, leden dezer of eene uitgenodigde vereeniging gestuurd.” Nadrukkelijk vermeldde de krant dat de “heeren” zelf moesten sturen en niet een beroepsschipper mochten inhuren. Dat zelf sturen was geheel in de geest van Pieter Altink Jr., op dat moment voorzitter van Het Y. Helaas viel Dankelman niet in de prijzen, maar een maand later was het in Sneek bij “De in zeilerskringen welbekende jaarlijksche wedstrijd” wel raak in de klasse “Centerboards, kielboten”.⁶)

Dat de scherpe jachten snel populair werden blijkt duidelijk uit de jachtenlijst van de clubhaven. In het gedenkboek van Crone is een foto afgedrukt van de “Lijst van vaartuigen”. Op dit bord uit 1903 staan de namen, de soort en de eigenaar van de schepen. Van de 34 zeilschepen zijn er 18 centerboards of kielboten, waaronder de *Wilhelmina* van Dankelman en de *Zwaluw* van voorzitter Pieter Altink Jr.)

Dat er meer centerboards in de vereniging waren blijkt ook uit de wedstrijdverslagen in de kranten. Zo was er de centerboard *Yum-Yum*. Dit jacht was in Amsterdam gebouwd door de werf Het Jagt van de gebroeders Bernhard. Harmen Bernhard was lid van Het Y en bestuurslid Pieter Altink Jr. was financieel betrokken bij deze werf. De werf verdiende het geld met beroepsvaartuigen, maar bouwde ook een tiental jachten. De uiterst snelle *Yum-Yum* was van hout en 9,5 meter lang en 3,5 meter breed,. Dit schip kon volgens de pers ‘vliegen als een meeuw’ en was de schrik van de wedstrijdbanen.

Na Dankelman is de boot uiteindelijk in het bezit gekomen van de firma Veen uit Sneek. In het Jachtregister van de ANWB jaargang 1924-1925 staat te lezen: “A. Hnz. Veen - Sneek - 8,85 bij 3,20 motor Tip-Top 2 cylinder 5pk - bouwer: Momburg - 1872 ligplaats S.Z.C. Jachthaven”.⁸) De Tip-Top 5 pk was destijds een populaire motor.

In 1932 won de *Wilhelmina* nog een prijs als mooiste versierde boot bij de Tsaar Peterfeesten te Zaandam: “De heer P. Veen Ez. had zijn “centerboard zoo verlicht, dat het want werd gevormd door ballonvormige lampions en het boord door nieuwerwetsche roodgekleurde illumineerglaasjes.” Veen kon met een kunstvoorwerp van fl 50,- tevreden naar het verre Sneek terugkeren.

In 1952 verkocht de familie Veen de *Wilhelmina* aan het Zuiderzee Museum. Daar is het nog steeds een pronkstuk in de vaste collectie.

NOTEN

- 1. Helaas is over deze bouwer niet veel te achterhalen.
 - 2. Spits, *Nederlandse jachten 1875-1975*, 8.
 - 3. Beulaker, *Onderscheid moet er zijn*, 143.
 - 4. Website Zuiderzeemuseum - https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/collect/Zuiderzee_museum-14139
 - 5. *De Courant*, 15-07-1901.
 - 6. *Nieuws van den dag*, 23-08-1901.
 - 7. Crone, *Gedenkboek*, foto tegenover pagina 192.
- Centerboards en kielboten heb ik als één groep gerekend. Binnen deze groep waren er 13 centerboards en 5 kielschepen. De overige 16 op de lijst zijn 'ronde' schepen.

Lijst van vaartuigen, liggende in de jachthaven der Zeilvereeniging „Het IJ” 1903		
NAAM	SOORT	EIGENAAR
BUZABETH	BOEIER	PAITHKJ.
WILHELMINA	BOEIER	W. BAKKER
VOERDER	BOEIER	W. BAKKER
FLYGO	BOEIER	C. J. B. BAKKER
BOEDSTER	BOEIER	H. B. BAKKER
WATERLIER	BOEIER	H. B. BAKKER
ZIZI	MOTOR	T. B. BAKKER
MIDWATER	BOEIER	D. VEEH
PETRONIA	STORNSHIP	J. T. BAKKER
HELENA	BOEIER	J. H. BAKKER
ONTSCHA	BOEIER	J. H. BAKKER
JUNO	MOTOR	W. B. BAKKER
VALK	KIELSCHIP	P. K. BAKKER
ADA	BOEIER	J. B. BAKKER
E. OLE	KIELSCHIP	J. B. BAKKER
PETSONA	BOEIER	J. B. BAKKER
LETHE	SLOEP	J. B. BAKKER
TERKAMP	BOEIER	J. B. BAKKER
WILHELMINA	BOEIER	J. B. BAKKER
SIRENE	BOEIER	J. B. BAKKER
ORFIDE	MOTOR	J. B. BAKKER
THIO	KIELSCHIP	W. B. BAKKER
ZWALUW	BOEIER	W. B. BAKKER
EUDIA	BOEIER	W. B. BAKKER
PEARL	BOEIER	W. B. BAKKER
ALIDA	MOTOR	A. H. BAKKER
HANNIE	BOEIER	W. B. BAKKER
WOLINGER	KIELSCHIP	W. B. BAKKER
ONFRIST	SLOEP	H. B. BAKKER
HAIPIA	BOEIER	J. B. BAKKER
SHIP	SLOEP	A. C. BAKKER
SIN TEAK	BOEIER	P. B. BAKKER
PHORA	KIELSCHIP	T. B. BAKKER
ANNA	BOEIER	P. B. BAKKER
MIRABONA	BOEIER	W. B. BAKKER
GO A HEAD	BOEIER	J. B. BAKKER
ZILDEUW	SLOEP	J. B. BAKKER
BETSY	TUOTTER	H. B. BAKKER
CATHARINA	TUOTTER	W. B. BAKKER
MADIA	MOTOR	H. B. BAKKER

Van Elisabeth tot Witte Walvis

In dit themanummer mag een bijdrage over het zeer markante schip de *Elisabeth* niet ontbreken. Het schip was weliswaar niet lang in de vereniging, maar was wél gebouwd in opdracht van voorzitter P. Altink Jr. (1889-1904).¹⁾ Dit schip uit 1901 wisselde vele malen van naam en eigenaar en is nu als de Witte Walvis als varende visitekaartje in gebruik bij verzekeringsmaatschappij Achmea.

Het schip heeft een bijzonder ontwerp én heeft een veelbewogen bestaan geleid, daarom is er al relatief veel over gepubliceerd. Onze bijdrage is dan ook gebaseerd op een aantal bestaande publicaties die we hier graag "bloemlezen".²⁾

Pieter Altink Jr. was een telg uit een succesvolle Amsterdamse bakkersfamilie. Grootvader en vader waren actief met 'machinaal' broodbakken. Altink Jr. woonde aan de Oudezijds Voorburgwal 284 en was al jong actief als handelman. Zo opende hij in 1874 met zijn compagnon Frederik Olie een handel in tabak en sigaren. Eind 1884 was hij aandeelhouder en commissaris bij de Amsterdamsche Boek- en Handelsdrukkerij en betrokken bij de Credietvereniging Amsterdam en een NV op het terrein van de scheepsbouw. Hij had een interessant netwerk met mensen uit de zakenwereld, maar ook uit de muziek en de beeldende kunst. Kortom: een druk man in boomtown Amsterdam.

Daarnaast was hij een actief zeiler. Hij deed mee aan wedstrijden en hij redde in 1884 tijdens een zeiltocht op de Zuiderzee zelfs een vijftal opvarenden van de omgeslagen tjotter *Henriëtte*. Een jaar later was hij betrokken bij de oprichting van onze vereniging. Hij was de eerste penningmeester en van 1889 tot zijn vroege dood in 1904 voorzitter, of zoals het toen genoemd werd: "President".

Hij was succesvol in het wedstrijdzeilen met zijn boeier *Elisabeth*. Deze was hem wellicht niet snel genoeg want naast dit schip had hij vanaf 1898 ook nog de centerboard *Zwaluw*.³⁾ Deze schepen waren oorspronkelijk in de Verenigde Staten ontwikkeld en hadden een ophaalbaar midzwaard. De centerboard had volgens het blad *Nederlandsche Sport* "ook in Nederland veel succes en verbaasde elk door zijne snelheid en de vlugheid der bewegingen, in hoofdzaak het wenden". Anders dan de traditionele platbodems gingen de snelle centerboards ook nog makkelijk overstag.



"zijn tijd ver vooruit!"

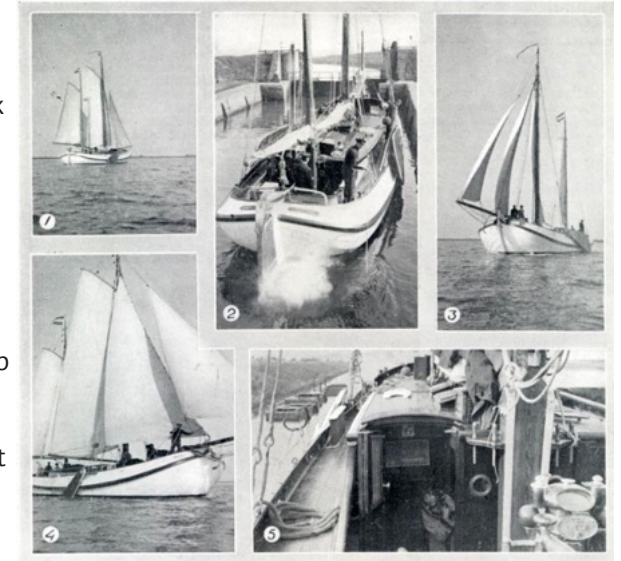
Na de verkoop van zijn boeier bestelde Altink een nieuw en veel groter schip, een "jacht van ijzer, model botaak", bij de werf J.J. Croles in het Friese IJlst.⁴⁾ De bouwbegeleiding was in handen van Altinks clubgenoot en vriend C. Jaski. Het schip werd nieuw als jacht gebouwd en was geen ombouw van een vissersvaartuig. Daarom zou het wel eens de eerste als jacht gebouwde "aak" kunnen zijn. Dirk Huizinga noemt het in zijn boek een "aakjacht". Het schip was met een lengte van maar liefst 16 meter en een breedte van 5 meter aanzienlijk groter dan de traditionele vissersboten. Het schip was zeker 5 meter langer dan gebruikelijk.

Schets van de Rommerswael - 1970

Het ontwerp was losjes gebaseerd op de grote inspectieboeiers, zoals de *Jan Spanjaard* die bij de werf Van der Zee te Joure was gebouwd.⁵⁾ Op 31 augustus, Koninginnedag 1901 arriveerde de nieuwe *Elisabeth* in de clubhaven. De aankomst werd zelfs op de gevoelige plaat vastgelegd. Blijkbaar was Altink niet tevreden over de zeileigenschappen want hij veranderde de tuigage en experimenteerde met het onderwaterschip. Volgens Schermerhorn was Altink daarmee "zijn tijd ver vooruit!".

Met zijn nieuwe schip deed hij mee aan wedstrijden in binnen- en buitenland. Maar zijn sportieve en actieve leven kreeg een abrupt einde in de zomer van 1904. Het *Algemeen Handelsblad* berichtte op 25 augustus 1904: "Met familie en kennissen sedert eenige dagen op zijn boeier Elisabeth op een zeiltocht, vond men hem 's morgens dood in zijn hut." Met de vlag halfstok voer het schip de verenigingshaven binnen.

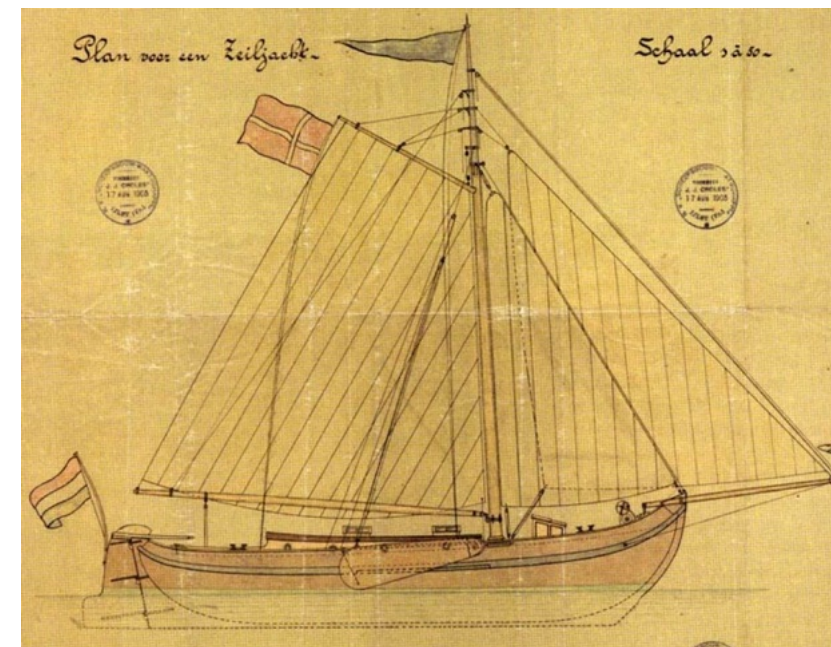
Weinig schepen zullen zó vaak van eigenaar én van naam zijn veranderd als de Elisabeth. Blijkbaar hadden de veertien eigenaren weinig last van het zeemansbijgeloof dat een naamsverandering ongeluk brengt. De website van het Stamboek Platbodems signaleert maar liefst zeven naamsveranderingen. Na het overlijden van Pieter Altink Jr. deed de familie het schip in 1905 van de hand. Via Sleeswijk kwam het in Antwerpen terecht waar het onder de naam *Vega* in de Zeeuwse delta voer. In 1924 keerde het schip terug in Amsterdam en kreeg als nieuwe naam *Karin*. Eigenaar was P. Blom uit Hilversum en het schip was inmiddels voorzien van een 2 cilinder 12 pk Sterling motor. Deze Amsterdamse episode was van korte duur want een jaar later kocht N.M.A. Lebrecht het schip en doopte het *Yolanda*. Op de Zuiderzee werd het schip gespot én vervolgens overgenomen door Graaf van Bijlandt uit Weesp en ging voortaan als *Westrhenia* door het leven.



*Het Leuvenrakjacht „Rommerswael“, eig. J. C. E. Massée, Kloetinge.
1, 3 en 4 onder zeil, 2 onder motor, 5 de veranderde kajuit-ingang.
Foto's van den eigenaar.*

In 1928 werd J.C.E. Massée uit Kloetinge de eigenaar, Hij onderwierp het schip, dat inmiddels *Rommerswael* heette, aan een wel zeer ingrijpende verbouwing. Blijkbaar was het grootzeil van de machtige aak hem te veel. Hij liet een bezaansmast in de kuip plaatsten, direct achter het schot van de kajuit. Als tweemaster ging het schip verder. Volgens de *Waterkampioen* van 1928 was de verbouwing een groot succes want "De bediening van het schip is zeer vergemakkelijkt en stuurt thans zeer veel lichter". Overigens waren er meer

eigenaren van grote boeiers die hun schip wat handelbaarder maakten met een tweede mast.





Het spoor wordt dan wat vager, maar in 1958 stond het schip met zeilnummer OA 10 te koop. Het werd gekocht door de Amerikaan Bill Lineberg met Muiden als uitvalsbasis. Hij liet het tuigage weer in de oude staat brengen en een stuurwiel plaatsen. Lineberg maakte met zijn gezin en opstappers lange reizen door Europa waarbij de *Rommerswael* niet alleen Joegoslavië maar ook Rome aandeed!

In 1972 kocht de zakenman Dirk Verweij uit Hilversum het schip. Deze kleurrijke figuur was één van de drie gebroeders Verweij die furore en fortuin maakten met de legendarische piratenzender Radio Veronica. Naar verluid was de aak zelfs betrokken bij een poging het zendschip te enteren op het moment dat PTT-mensen aan boord waren! Hij verkocht het schip in 1974 alweer aan J.J.S. Dicker, die het blijkbaar verwaarloosde.

what a happy ending"

Jan Brilleman, archivaris van de Stichting Stamboek en auteur van een belangrijk artikel over dit schip, ontdekte het in Jachthaven Nauerna waar het in januari 1985 uitbrandde. Kortsluiting en/of brandstichting door een inwonende junk was de vermoedelijke oorzaak. Een paar maanden later zag Brilleman dat slopers bezig waren het schip definitief ten grave te dragen.

Hij kreeg het met veel overredingskracht voor elkaar dat de slopers veertien dagen het werk stillegden. Koortsachtig ging hij op zoek naar een potentiële koper. Als tijdelijk eigenaar en geldschietster fungeerde iemand "uit de onderwereld van Amsterdam waarvan ik (Brilleman) wist dat hij van ronde schepen hield en in die tijd over veel zakgeld beschikte. Deze heb ik het schip toen laten kopen". Deze reddende engel was niemand minder dan ... Klaas Bruinsma. Ten onrechte ontbreekt daarom zijn naam in de lijst van eigenaren in het Stamboek Platbodems.

Na deze spectaculaire reddingsactie kwam het schip uiteindelijk in 1992 voor 120.000 gulden in handen van Peter Sterk te Lemmer. Van de prachtige aak restte niet veel meer dan een casco dat door Sterk volledig werd gerestaureerd. Hij gaf het schip de huidige naam van *Witte Walvis*. In 2000 ging het schip over naar de verzekeringsmaatschappij Achmea die het schip exploiteert voor eigen gebruik.



Schipper van de *Witte Walvis* was Jappie Uithof die samen met zijn assistente Alisa Stekelenburg het schip bemande. Alisa heeft haar sporen verdiend in de skûtsjes racerij en is sinds 2022 schipper, ook is zij verantwoordelijk voor het onderhoud. Het schip vaart na een veelbewogen bestaan weer trots rond op IJsselmeer en Wadden. Of zoals schipper Stekelenburg het fraai verwoordt: "Het is een van de mooiste boten die rondvaart en hij zeilt fantastisch. (-) Ja, ik heb de mooiste baan van Achmea."

Suzy Annet-Brown, één van bemanningsleden van de Amerikaanse eigenaar, hoorde in het verre Amerika over de restauratie van de *Witte Walvis*. In 2012 schreef ze enthousiast over haar herinneringen aan deze jaren: "*Rommerswael* spent most of this time in the Mediterranean. We went up the Tiber to Rome, we went to Istanbul and the Black Sea and sailed all over Italy, Greece, Turkey and North Africa in her. She is a wonderful boat and I have spent many hours varnishing her, painting her and sitting by that fire. I know every inch of her! I have 100s of photographs and I am also writing a book so, you can imagine, this wonderful news that she is in good hands and has not been broken up for scrap metal, makes me cry with joy. What a happy ending!"



De Witte Walvis in zijn element

NOTEN

1. Crone, *Gedenkboek 1925*, foto tegenover pagina 192. Op deze schepenlijst is *Elisabeth* met een Z geschreven. Zie ook pagina 27 van dit nummer.
2. Artikelen van Simon Schermerhorn in *Y-Journaal* en *Spiegel der Scheepvaart*. Jan Brilleman, 'Lemsteraak "Rommerswael" uit slopershanden gered', *SdZ*, 1996/4. Een hoofdstuk uit Dirk Huizinga, *Lemsteraken voor de recreatie*. Op zijn website is dit boek en andere boeken gratis te downloaden, een must read voor de liefhebber.
3. Over het type centerboard zie bijdrage elders in dit thema-nummer.
4. Meer over deze werf en het schip <https://www.ssrp.nl/netwerk/werven/croles-kroles-kroeles-crolis-ijlst> <https://www.spanvis.com/lemmer/de-werven/werf-croles-ijlst>. Afbeelding inspectieboeier: https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/collect/Zuiderzee_museum-35628
5. Deze boeiers werden door de overheid onder meer gebruikt voor controles aan dijken en boeien.



Op de steiger bij Zeilvereniging Het Y, 1919

Y-historie is een jaarlijkse special van het Y journaal met verhalen uit het rijke Y-verleden. Als blijk van waardering wordt deze special aan alle Y-vrijwilligers gestuurd. Andere leden kunnen hem aanschaffen voor € 2,50.

Inhoud van dit nummer:

- De jaren 1885 - 1918**
- Schepen: *De Lichtstraal, St Michel, Eb en Vloed, Wilhelmina en Elisabeth / Witte Walvis***