

# Elf schepen van Zuiderzee- museum naar de nieuwe botenhal

De Friese boeier *Sperwer* wordt met behulp van een grote kraanwagen uit het water getild en in de betonnen bak van de nieuwe botenhal geplaatst.  
(Foto Zuiderzeemuseum)



**S**CHEPEN op de helling zijn altijd weer geheimzinnig. Want hier groeit voor ieder oog iets, dat straks zal leven. Ook een scheepsbouwer stort zijn schip, of het nu een zware tanker wordt, dan wel een simpele zeilsloop, een eigen wezen in. Iets van zichzelf, van de bodem en 't plaatselijke water, van de hemel daarboven en van de mensen die er werken rondom, een persoonlijkheid, een karakter. Van nature zijn schepen goed. Daar twijfelt niemand aan, die ooit gevaren heeft. Daarom ontstaan er tussen de mens en een schip banden, waar geen enkel ander gebruiksvoorwerp op kan bogen, en is behalve de „nautische geboorte”, de tewaterlating, elk einde van een schip een verhaal. Een verhaal vol sentimenten, omdat het gaat over een onherroepelijk afscheid van iets dierbaars. Er zijn schepen, waar men gewoon geweigerd heeft om afscheid van te nemen. Men heeft hun dood eenvoudig „weggekocht” en daarbij leek geen prijs te hoog. Zo kan men in Portsmouth nog altijd Nelson's beroemde *Victory* bewonderen, het fameuze wonderschip uit de slag bij Trafalgar. Zo fungeert in een droogdok op de Theems de legendarische theeklipper *Cutty-Sark* nog immer als een onvervangbare relikwie, bewaren de Noren kost wat kost drie eeuwenoude Vikingschepen en is ook Nansen's poolschip de *Fram* voor het nageslacht bewaard. Het bewaren van schepen, vooral als het gaat om de houten, is een even kostbare als moeilijke aangelegenheid. Men moet er zich soms in de meest vreemde bochten voor wrin-

gen. Zoals thans in Enkhuizen bijvoorbeeld, waar de directie van het Zuiderzeemuseum de zeer prijzige maatregelen heeft genomen om elf historische ronde- en platbodenvaartuigen van de ondergang te redden. En dat geschiedt thans op een wijze, die voor het oude stadje aan de kromming van het IJsselmeer gerust als een wereldprimeur mag gelden. De elf schepen zijn door een grote kraan uit het water van de Oosterhaven getild en over de kade heen op een enorme betonnen vloer geplaatst. In een formatie, zoals die tot in lengte van dagen gehandhaafd zal blijven. Want over en om de schepen heen bouwt men thans een geweldige botenhal met een glazen dak en een hoogte, die het mogelijk zal maken het oude mastwerk geheel te handhaven en sommige schepen zelfs weer de glorie van hun majesteitlijke tuigage te geven.

Men heeft wel eens gezegd dat de schepen in de Oosterhaven, aan de achterzijde van het Zuiderzeemuseum, de mooiste van de wereld zijn. Over smaak valt natuurlijk niet te redetwisten en wij kunnen ons voorstellen, dat men elders op de wereld hier totaal anders over denkt. Maar vast staat wel dat de collectie vaartuigen van het Zuiderzeemuseum herinnert aan een tijd dat de oud-vaderlandse scheepsbouw, wat dit genre vaartuigen betrof, niet te kloppen was. Vaartuigen die onze voorouders ontwierpen met een uitzonderlijk gevoel voor kracht en stabiliteit. Want zij waren werkelijk grootmeesters in heel hun bedrijvigheid met dissel en moskuil, het werken met mallen en scham-

mels. Hun glorie taande al lang voordat men met de Afsluitdijk de zilte adem van de Zuiderzee afsneed. Het karakter van hun bestaan dat vooral was afgestemd op visserij en vrachtaart, werd sterk gewijzigd. Met de grote omschikeling en het verdwijnen van een groot aantal vissers kwam er ook danig de klad in de vloot der ronde- en platbodenvaartuigen.

Vanaf dat moment kwam het Zuiderzeemuseum, waarin men de herinnering aan de voormalige binnenzee zo goed mogelijk levend houdt, in actie. Men ging over tot de aankoop van deze schepen. Veruit de meeste van deze vaartuigen werden reeds als „zorgenkind” aangekocht, hoogbejaard en ogenschijnlijk moe en der dagen zat. Bij het museum zelf en op de werf in Broekerveen heeft men er vaak dankzij zeer knappe staaltjes „plastische chirurgie” van alles aan gedaan. Maar de race tegen het knagen van de tand-des-tijds werd een te grote opgave. En spoedig was het duidelijk dat wilde men deze schepen met hun sterk verschillende gezichten behouden, er toch wel heel andere maatregelen dienden te worden genomen. En toen kwam de botenhal op het verlanglijstje van het Zuiderzeemuseum. De voormalige stadsarchitect van Enkhuizen, Dirk Ybema, zette zich achter zijn tekening en maakte al vast een ontwerp. Hij ging er daarbij vanuit de nautische sfeer, ondanks het feit dat de schepen om hun bestwil op het dro-

# Elf schepen van Zuiderzeemuseum naar de nieuwe botenhal

(Slot van blz. 30)

ge zouden komen te staan, zoveel mogelijk te behouden. Vandaar dus de grote betonnen kuip, waar de schepen als het ware in liggen en waar men als bezoeker kan langs lopen. Net als op de kade van de Oosterhaven. Dirk Ybema nam bovendien de ruimte: 45 bij 17 meter en begrootte nog eens vijfendertig mille om de hal een extra hoogte te geven. In totaal kwamen de kosten daarmee op ruim vier ton. Het Zuiderzeemuseum heeft er dat bij het Rijk doorgekregen.

Terwijl de bouw van de hal in hoog tempo doorgaat, want men wil er in het voorjaar van 1965 mee gereed komen, krijgen de elf schepen een intensieve opknapbeurt, worden zij als het ware „gebalsemd” om in hun soort mausoleum tot in lengte van jaren te kunnen pronken. Tot de elf uitverkorenen behoren onder andere de fraaie Urker ijsvlet en de kleine spitse snikke, een slank en elegant scheepje dat vroeger echter speciaal voor het bonkige aardappelvervoer bestemd was. Dan ligt er de *Sperwer*, evenals de *Hilda* een boeier en ook als dit schip van het Zuiderzeemuseum destijds gebouwd op de beroemde werfgrond van Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Ofschoon de *Hilda* uit 1843 zo'n veertig jaar ouder is, blijkt de conditie van dit schip dusdanig dat het zonder bezwaar in „levend water” kan blijven en zelfs nog actief de representatie voor het museum op het water kan beoefenen. Maar voor de *Sperwer* was „een opname” erg noodzakelijk. En deze boeier, waarmee de Engelse schrijver Merlyn Minshall op zijn huwelijksreis de wateren van Europa bevoer tot aan de Zwartezee toe, is nu een van de pronkstukken op het droge. Verder maken van deze collectie deel uit de *Staverse-jol*, het Friese scheepstype dat van oorsprong uit Laaxum afkomstig is, de zware *Wieringaak* en de *Marken 53*, de botter waarmee de gebroeders Van der Zee tot voor kort vanuit Marken ter visvangst voeren.

Met de opname van deze elf is het gelid der „nautische troetelkinderen” in de Oosterhaven dus wel danig gedund. Gebleven zijn onder andere dus de *Hilda*, de zware en grote hektjalk *De vier Gebroeders*, de blazer van Texel met de verhoogde boeisen en het *Bolletje*, het ronde bunschip van Vollenhove. Niet meer te redden, daarvoor is de botenhal gewoon te laat gekomen, bleek de oude schokker, met de zware rechte stevenbalk, het laatste schip van de vloot, die ooit van het verdwenen eiland Schokland uitzeilde. Men was gedwongen het schip te slopen. En hoe triest dat ook was, men had toen meteen een bewijs dat het nut van een botenhal duidelijk onderstreepte.

HAYE THOMAS