

Het is welhaast ondoenlijk zich de jachtvloot van een door en door Hollandse vereniging als „De Maas” te denken zonder die oud-vaderlandse schepen, wier oorsprong zich verliest in de grijze oudheid: de platbodemers.

Een moderne kotter bekoort door haar rijzige slankheid; een ultramodern „light displacement” jachtje met kortgehouden einden en welbewuste kattenrug prikkelt tot de — vaak schoorvoetende — erkenning van „ras”. Maar de gouden konen van een blankeiken boeier, de stoere rondingen van een lemsteraak en de gracieuze zeeg van een langoverhangende hoogaars, zij raken een echte Hollandse zeiler diep in zijn hart. „Kijk hem eens buizen, hij schiet niet op”, zegt de een, als hij een aak zich hoog aan de wind een weg door de golven ziet breken. „Aan mijn lijf niet dat gemartel met die zwaarden”, zegt een ander. „Wat een oneconomische hoop touwwerk”, zegt nummer drie, die zijn hart aan het magere moderne staaldraadtuig heeft verpand. Maar alle drie kijken ze, blijven ze kijken, geboeid door een beeld, dat door de eeuwen heen eigen, héél eigen is geweest. Geen kotter, hoe verfijnd en modern ook, is er ooit in geslaagd met zo van zelf sprekende zwier de lange wimpel aan de mastop te voeren als de meest eenvoudige hengst, hoogaars, botter of blazer, of hoe zo’n visserman van het vertrouwde type anders heten mag.

De leden van „De Maas” hebben dan ook, naast moderne, scherpe schepen, steeds een belangrijk aantal ronde- en platbodemjachten bezeten; niet alleen in de negentiende eeuw (wanneer dit min of meer voor de hand zou liggen), doch ook — en vooral — in de twintigste, toen het wonderlijke feit zich voordeed dat gedurende een reeks van jaren, waarin platbodems in groten getale naar het buitenland verkocht werden¹⁾, de vereniging een vloot van deze schepen in stand gehouden heeft, die nergens in ons land haar weerga vond. Het is niet overdreven te zeggen dat er in de bedoelde periode buiten de Maasvloot van ronde- en platbodemschepen geen andere zo was.

Wanneer we aan de hand van een overzichtelijke statistiek, waarop van jaar tot jaar de ronde- en platbodemjachten van „De Maas” zijn ingeschreven, de ontwikkeling van de vloot nagaan, dan zien we met één oogopslag dat, na een periode van betrekkelijke stabiliteit, waarin het aantal schepen slechts geringe uitbreiding ondergaat, in de jaren van de eerste wereldoorlog een tijdperk van grote bloei inzet dat tot aan het midden van de twintiger jaren duurt en waarin de vlag van de vereniging gemiddeld op een vijfentwintigtal van deze jachten wordt gevoerd. Vervolgens zien we het aantal schepen in snel tempo teruglopen totdat dit omstreeks 1935 minder dan een half dozijn bedraagt, een aantal waarin nadien geen noemenswaardige verandering meer komt.

Uit het beeld dat de statistiek ons geeft, blijkt tevens dat de economische

¹⁾ In het crisisjaar 1921 werden door een makelaarskantoor per prijscourant, voor Engeland bestemd, niet minder dan 27 ronde- of platbodemjachten te koop aangeboden. Twee jaar later voeren er reeds een dozijn onder de Engelse vlag en hield men in Engeland wedstrijden met deze schepen.

omstandigheden tenslotte toch de ondergang van deze prachtige vloot hebben bewerkt.

Stellen we de bloeitijd van de platbodenvloot van „De Maas” in de jaren 1915-1930, dan vinden we in dit tijdvak niet minder dan vijf-en-veertig schepen die daarvan gedurende kortere of langere tijd deel hebben uitgemaakt. Hieronder zijn veertien boeiers: negen houten en vijf stalen. Onder de zestien lemsterjachten bevinden zich slechts drie houten schepen; twaalf zijn van staal en een van ijzer. Van staal is ook de enige tot jacht verbouwde tjalk. Behalve twee tjotters behoort de rest van de platbodenvloot, naar het type, tot de vissersschepen; zij bestaat uit een schokker, zes botters, vier hoogaarsen en een staverse jol.

Hoe groeide nu deze machtige vloot, waar kwamen de schepen vandaan en waar zijn zij gebleven?

Een klein gedeelte behoorde in 1915 reeds tot de oud-gedienden van „De Maas” zoals de boeiers *Sperwer* en *Noach*, de schokker *Margaretha*, de botter *Watergeus* en de tjotter *Piet Hein*, terwijl enkele andere eerst sedert kort de Maas-vlag voerden. Deze laatste waren de boeiers *Albatros II* en *Parkeler*, het lemsterjacht *Schollevaer*, de tjotter *Alfa* en de botter *Rosseherre*.

In de jaren 1916-1919 (die van de grootste bloei) werd de vloot met de navolgende schepen uitgebreid: de boeiers *Alk*, *Holland*, *Maria*, *Piet Hein*, *Rambler* en *Zonneland*, de lemsterjachten *Lavinia*, *Alcedo*, *Annie Lavinia*, *Henderika*, *Salamander*¹⁾, *Trekvogel*, *Vrouw Annetje* en *Wulp*¹⁾, de tjalk *Ellen Marianne*, de botters *Dolfijn* (eig. Ir. C. T. v. Dusseldorp), *Dolpbijn* (eig. J. v. Vollenhoven) en *Scaldis*, de hoogaarsen *Khan Yur*, *Roerdomp* en *Wandelaar* en tenslotte de Staverse jol *Bruinvisch*.

In 1920 volgde nog de boeier *Agonisma II*; in 1922 de lemsterjachten *Albatros* en *Pijlstaart*; in 1924 het lemsterjacht *Halley*; in 1925 de lemsterjachten *Wielewaal* en *Blinkert*; in 1927 de boeiers *Maaslust*, *Wester* en *Jannetje*; in 1928 het lemsterjacht *De Brandeman* en in 1930 ten slotte de machtige hoogaars *Eleonore*, en het lemsterjacht *Alcedo II*.

Tegenover al deze aanwinsten stonden ook belangrijke verliezen. Het jaar 1926 spande in dit opzicht wel de kroon: toen vielen niet minder dan een tiental schepen op eenmaal af.

In het jaar 1931 bestond de vloot van ronde- en platbodenschepen van „De Maas” nog uit negen schepen. Deze waren de boeiers *Karekiet* (ex *Holland*) en *Wester*; de lemsterjachten *Alcedo II*, *Salamander*, *Annie Lavinia*, *Blinkert* (ex *Albatros*) en *Wielewaal*; de botter *Scaldis* en de hoogaars *Eleonore*.

Van de genoemde schepen is de kleine boeier *Sperwer* ongetwijfeld een der meest bekende²⁾. Toen B. en C. Hooykaas in 1901 van Carl Jurrjens te Amsterdam de *Sperwer* kochten, was zij alreeds een beroemd schip. Zij was in

¹⁾ In 1914 met de Belgische eigenaren aan boord uit Antwerpen naar Nederland uitgeweken.

²⁾ *Sperwer* was 8,61 m lang, haar oorspronkelijk zeiloppervlak bedroeg 103,70 m² („Waterkampioen” 1949, blz. 32).

1886 gebouwd door E. H. van der Zee te Joure en werd als een der best-geslaagde boeiers beschouwd, die de oude „Eeltsje-baas” in de loop der jaren op de Jouster-scheepshelling had geproduceerd — zonder tekening, geheel op het oog, zoals dat in die tijd nog op vele kleine werven in ons land gebruikelijk was.

Ook voor C. Hooykaas¹⁾ won *Sperwer* vele prijzen. Tot haar tegenstandsters behoorden o.m. de boeiers *Albatros* van „De Maas”, *Agonisma* van A. N. den Oude, *Telefoon* van J. G. van Rossem, *Kampioen* van de Marine Jachtclub en — in later tijd — *Parkeler*, *Agonisma II*, *Miami* (ex *Piet Hein*), *Schollevaer* en de Iemsteraak *Wielewaal*.

Haar speciale concurrent was de *Kampioen*, tegen welke zij, tot in de eerste wereldoorlog toe, vaak in verbeterd tweekamp, zeilde en daarbij soms won, soms verloor. *Sperwer* nam tot aan het midden van de twintiger jaren nog aan wedstrijden deel, o.a. aan die gehouden naar Hoek van Holland op Zondag 23 September 1923, toen door de harde vlagerige wind buitengewoon veel van de schepen en hun bemanningen werd geveerd, hetgeen door Voorzitter Hoffmann, bij het uitreiken van de prijzen in het bijzonder werd gememoreerd. Aan deze wedstrijd — in de gulden tijd van de ronde- en platbodenvloot van „De Maas” — werd door niet minder dan vijftien overdekte schepen van dit type deelgenomen!

Voor de laatste maal is *Sperwer* vermeld in 1926, toen zij deelnam aan de wedstrijden ter gelegenheid van het vijfenzeventig-jarig jubileum van de vereniging en waarbij gezeild werd van Krimpen aan de Lek naar Schoonhoven en terug. Zij wist toen, zeilend tegen *Schollevaer*, *Wielewaal*, *Mientje* en *Friso*, nog een derde prijs te winnen.

Datzelfde jaar nog werd *Sperwer* naar Engeland verkocht. Zij werd het eigendom van Dr. Marmaduke Fawkes. Hij heeft de prijzenswaardige gedachte gehad de *Sperwer*, die nu *Hawke* heette, in tekening te doen brengen; het zijn deze tekeningen die in het boekwerk van H. C. A. van Kampen, „De Zeilsport”, zijn opgenomen: de enige tekeningen — voor zover ons bekend — van een schip van de oude Van der Zee. Lloyd's Register vermeldt in latere jaren andere eigenaren. Een van hen heeft in de dertiger jaren met het schip een tocht ondernomen van de Noordzee naar de Zwarte Zee — binnendoor. In de Zwarte Zee gekomen, verhinderden ziekte en vermoeidheid van de bemanning de voortzetting van de reis naar Istanboel. Het schip kwam toen aan boord van een Engelse vrachtboot en werd te Antwerpen gelost. Het werd daar ook verkocht en met D. E. G. Rosseels als eigenaar zeilde *Sperwer* vervolgens jarenlang op de Schelde. Zij bezocht in 1946 ook de Kaag en schijnt haar oude naam te hebben teruggekregen.

In 1948 was *Sperwer* opnieuw te koop. Zij lag te Antwerpen en de staat van verval waarin het oude schip verkeerde, was triest om aan te zien. Het was toen, dat zij door de Vereniging van Vrienden van het Zuiderzee-museum

¹⁾ Vanaf 1901 als enige eigenaar vermeld.

werd aangekocht en aan het museum ten geschenke werd gegeven. Moge zij na een grondige restauratie weer een getrouw beeld geven van de nobele boeiers, die een welhaast uitgestorven ras van houten-scheepsbouwers op zo perfecte wijze wist te scheppen!

Tot de pronkstukken van oud-Hollandse scheepsbouw behoorde ook de schokker *Margaretha*, de grootste schokker, ooit gebouwd.

Zij werd in 1895 naar een ontwerp van de heer 't Hooft te Dordrecht op de werf van D. van Duivendijk te Willemstad gebouwd voor J. A. Vos van Hagestein te Dordrecht. Zij was een schip van 70 Ned. tonnen, was 23.90 m lang en 5.90 m breed en had een zeiloppervlak bij de wind van 250 m² dat in de wedstrijd kon worden opgevoerd tot 400 m². Haar mast was 81 voeten hoog en werd in de wedstrijd, vanwege de ver achter de mast reikende vissermans-fok, soms zonder want gevoerd. Dit kostte haar tijdens een wedstrijd voor Ostende, onder het eigenaarschap van D. G. van Beuningen te Rotterdam gezeild, haar Riga-grenen mast, die toen vervangen is door een van pitch-pine.

Margaretha was niet alleen zeer snel doch, mede door haar afmetingen, in hoge mate zeewaardig — hoewel zij, zwaarden voerende, meer een schip voor de zeegaten was dan een echt „diep-zee-schip”. Uitstekend zeeman als van Beuningen was, voer hij met haar meermalen naar Wight, een keer naar Guernsey en vele malen van Hoek van Holland naar Den Helder en terug. Hij herinnert zich een wedstrijd in Den Helder, waar *Margaretha* de eerste prijs won en vervolgens de thuisreis maakte met storm en hoge zee uit het W.t.N. Hij zeilde toen in 9 u 40 min van Texel naar de Waterweg, een zware motorvlet achter zich aanslepende.

In „De Zeilsport” van van Kampen vindt men nog enkele snelle reizen van dit merkwaardige schip vermeld, zoals: Wight-Ostende 23 uur; Cherbourg-Boulogne 20 uur; Dover-Boulogne 5 uur; IJmuiden-Hoek van Holland 3½ uur; Nieuwediep-Hoek van Holland 7½ uur.

Ondanks haar grootte was *Margaretha* in haar soort een buitengewoon handzaam schip. Zij weigerde nimmer in de wind rond te gaan en vele malen heeft van Beuningen haar recht in de wind tot voor de sluizen van Hansweert of Hellevoetsluis gebracht. Wel vroeg zij sterke knuisten, want alleen bij het hieuwen van het anker en het ophalen van de zwaarden kwamen lieren te pas, voor het overige werden alle schoten en vallen met de hand bediend.

Vos van Hagestein bezat de *Margaretha* tot en met 1905. Het oude schippersverhaal wil, dat ook toen de *Margaretha* nog van Vos van Hagestein was, zij reeds naar Cowes voer en daar dan trots op de ree lag, met de bemanning, stenen pijpen rokend, in Urker dracht aan dek. De bewonderende Engelsen noemden haar „the big Dutch tub”. Wat zij niet wisten was, dat „Meneer” de reis naar Engeland en terug maakte met de Harwich-boot! In 1907 behoorde zij aan Edw. Knight te Rotterdam. Hiermede was het schip onder de vlag van „De Maas” gekomen. In 1916 ging zij over aan D. G. van Beuningen,

die met haar een tiental jaren heeft gevaren. Toen in 1926 zijn nieuwe schip, de schoener *Vigilanter*, in de vaart kwam, gaf hij de *Margaretha* aan de Rotterdamse Zeevaartschool ten geschenke, die na enige jaren eerst de zeilen en vervolgens het schip verkocht. Deze merkwaardige handelwijze gaf van Beuningen aanleiding de nieuwe eigenaars van het schip — de Schiedamse Zeeverkenneren — een nieuw stel zeilen aan te bieden.

De Schiedamse padvindders hebben menige tocht met de „Ouwe Greet”, zoals zij de *Margaretha* noemden, gemaakt. Tijdens de wereldjamboree van 1937, in ons land gehouden, was zij op Sea Scout-day het middelpunt van het grote internationale waterkamp op de Kager Plas. Ten slotte echter hebben de padvindders — die blijkbaar toch minder goed met de grote platbodem overweg konden — de *Margaretha* weer verkocht. Zij lag daarna jarenlang op de Kaag en van de oude glorie van dit eens zo prachtige schip is weinig over.

Weinig minder beroemd dan de *Sperwer* en de *Margaretha* was de tjotter *Piet Hein*. Zij was gebouwd bij E. Bloem te Antwerpen in 1891 en had, evenals de *Sperwer*, naam gemaakt onder Jurrjens, die haar van 1900 tot 1909 zeilde en haar toen verkocht aan L. J. C. Vuyk Jr. te Rotterdam. Onder deze laatste zette de *Piet Hein* haar succesrijke loopbaan voort en keer op keer zien we haar de eerste prijs behalen, hoewel het gezegd moet worden dat het aantal tegenstandsters in haar klasse — evenals in de meeste andere klassen in die jaren — in de regel vrij gering was.

De *Piet Hein* wordt voor het laatst vermeld in 1915, toen zij deelnam aan een wedstrijd van „De Maas” op 19 September van Kralingse Veer naar Bergstoep en terug. Daarna blijft het schip verborgen tot het jaar 1931, wanneer de Waterkampioen bericht dat de tjotter *Wielewaal* van J. H. Bouwman te Hillegersberg de beroemde tjotter van wijlen Jurrjens is. Later lezen wij dat Fr. Spaans te Rotterdam, lid van de Z.V. „Hillegersberg”, de *Wielewaal* van Bouman kocht en het schip de oude, roemrijke naam van *Piet Hein* teruggaf.

Piet Hein had ook toen nog niet de kunst verleerd sneller te zeilen dan haar rivalen. Zij won in de jaren 1932—1936 op wedstrijden van de Z. V. „Hillegersberg” tal van prijzen en wist in 1937, ondanks de zware handicap, definitief de voor haar klasse uitgeloopte wisselbeker te verwerven.

L. J. C. Vuyk had later een andere *Piet Hein*, een boeier, gebouwd bij J. Bernhard te Amsterdam in 1898¹⁾. Dit schip ging in 1923 over in handen van W. N. H. van der Vorm, die het de naam van *Miami* gaf. De *Miami* kwam in de plaats van de tjotter *Alfa*, een heel oud scheepje, dat reeds van 1883 of 1884 dateerde en dat door haar eigenaar in 1913 te Leeuwarden was gekocht. *Miami* moest op haar beurt in 1926 plaats maken voor de stalen *Valk*, een jacht in reddingboot-model.

Buiten de beroemdheden *Sperwer*, *Piet Hein* en *Margaretha* telde de

¹⁾ Volgens de gegevens van de *Miami* zou het bouwjaar 1885 zijn geweest.

platbodenvloot van „De Maas” in het bloeitijdperk nog een aantal minder bekende houten boeiers en lemsterjachten uit de negentiende eeuw.

Haar lotgevallen waren soms menselijk vreemd en wisselvallig. Nemen wij bijvoorbeeld de kleine boeier *Parkeler*, gebouwd bij N. H. Bernhard te Amsterdam in 1887, omstreeks 1912 naar Rotterdam gekomen en achtereenvolgens eigendom van J. C. Haentjens, de Gebrs. Ruys en — in 1922 — van W. J. van Alphen. Zij kreeg onder de laatstgenoemde de naam van *Lethe* en werd na drie jaar weer verkocht aan Dr. van Wely die haar mee naar Indië nam.

Of de *Wester*, die in het bezit kwam van Dr. G. L. B. Themann, nadat deze jarenlang de houten lemsteraak *Henderika* had gehad. *Wester* was een oude paviljoen-boeier, die vroeger als recherchevaartuig had dienst gedaan. Zij eindigde haar avontuurlijk schepenleven in Japan, waarheen zij in 1932 werd verkocht. Na een verbouwing te hebben ondergaan, reisde zij als deklust op het stoomschip *Waalkerk* naar Kobe, waar de nieuwe eigenaar, P. de Vries, haar de naam gaf van *Lioe Goe Maroe*. Sommige van deze schepen kwamen aan hun eind door oorzaken die in de wereld van het koopvaardijschip heel gewoon zijn, doch in de jachtenfamilie niet zo vaak voorkomen. Zo kocht Ir. C. T. van Dusseldorp in 1917 te Brussel de houten boeier *Volhouder*, die hij de naam van *Rambler* gaf en die nog in hetzelfde jaar bij het eiland Ameland schipbreuk leed.

De *Maria* was een houten boeier, die in 1881 bij V. J. Maes te Antwerpen was gebouwd. Onder de vlag van de K. R. & Z. V. „De Maas” had het schip twee eigenaars: S. J. R. de Monchy en Mr. H. Th. Waghto. De eerste bevoer het schip omstreeks 1919—1920, de laatste had het tot 1925, in welk jaar de *Maria* — op de werf van Duijvendijk te Tholen in reparatie liggende — tengevolge van de ontploffing van een primus geheel verloren ging.

Waren al de hierboven genoemde schepen in de negentiende eeuw ontstaan, een uitzondering hierop maakte de teakhouten lemsteraak *Pijlstaart* van Mr. L. Pieters. Dit prachtige schip was in 1920 als *Justine* door J. P. G. Thiebout te Amsterdam gebouwd en in hetzelfde jaar in het bezit van Pieters gekomen. Zij is in 1930 naar het buitenland verkocht en kwam aan de Riviera terecht. Gedurende de tweede wereldoorlog werd zij gevorderd en zonk zij bij de gevechten op Sicilië. Na de capitulatie door Italianen gelicht, werd zij door dezen als smokkelschip gebruikt. Tenslotte is zij weer aan haar rechtmatige Franse eigenaar uitgeleverd. Grondig gerestaureerd, bezeilt dit herrezen schip weer de blauwe wateren van de Middellandse Zee.

De overige houten schepen waren de botters, de hoogaarsen en de staverse jol. Het fiere botter-ras was vertegenwoordigd door zes exemplaren, in grootte wisselend tussen elf en — bijna — zeventien meter. De grootste botter was de *Dolpbijn*, het schip van J. van Vollenhoven. Het oude vaartuig was gebouwd bij de Gebrs. van Damme in Baesrode, doch het jaar van de bouw was niet meer bekend. Het was in 1916 in België gekocht,

waar het, liggende in Terneuzen, lange jaren eigendom geweest was van H. resp. Ch. van de Wynckele te Gent. In 1924—'25 stond het schip op naam van J. L. Laverge, die het in het laatstgenoemde jaar verkocht naar Frankrijk¹⁾.

Ook de *Watergeus* was met haar 15.50 m lengte over dek een groot schip in zijn soort. In tegenstelling tot de *Dolpbijn* was *Watergeus* van echt-Nederlandse makelij want zij kwam van de werf van Klaas Kater te Monnikendam, waar zij in 1896 van stapel was gelopen. Nadat zij door haar eigenaar De Wetstein Pfister in 1925 was verkocht, verhuisde zij in 1927 naar Engeland.

Ir. C. T. van Dusseldorp, die in 1917 door schipbreuk de boeier *Rambler* had verloren, werd in 1919 eigenaar van een botter, de *Dolfijn*. Hiermede kwam voor de vierde maal een schip in de jachtvloot van „De Maas” dat de naam *Dolfijn* dan wel *Dolpbijn* droeg en de derde botter van die naam²⁾. Het schip moest in 1925 plaats maken voor de lemsteraak *Halley*.

Deze *Dolfijn* was een schip van 13 m lengte en ongeveer even groot waren de bidders *Dardarin* en *Scaldis*. Van de *Dardarin* is niets bekend, maar de *Scaldis* heeft in de geschiedenis van „De Maas” gedurende lange jaren een rol gespeeld.

Zij was in 1903 bij F. Joosten te Boom in België gebouwd naar een ontwerp van E. Claessens en had de reputatie van „rank” te zijn. *Scaldis* kwam voor de eerste maal onder de vlag van „De Maas” als eigendom van W. J. van Vollenhoven in de jaren 1916—1917. Deze verkocht haar aan J. F. J. Weyers te Dordrecht, die het schip in 1920 wederom overdeed aan A. M. van Dusseldorp Pzn., waardoor het opnieuw onder de vlag van de vereniging kwam. Toen Van Dusseldorp vijf jaar later Rotterdam metterwoon verliet, werd *Scaldis* eigendom van O. M. Fürst te Amsterdam en later van Mr. Carp aldaar. Blijkbaar gaf Mr. Carp het schip de naam van *Wacht*. Onder deze naam kwam het in 1930 ten derde male onder de oude vlag en wel als eigendom van W. C. Grootenhuis. Deze gaf het schip na enige tijd de vroegere naam terug. Toen Grootenhuis in 1939 de stalen kotter *Zwerver* (I) van W. N. H. van der Vorm overnam, gaf hij ook dat schip de naam van *Scaldis*. De botter *Scaldis* werd toen verkocht.

De kleinste botter in de vloot was de *Rosseberre* van J. W. van Beuningen. Hij kocht haar in 1914 te Antwerpen onder de naam van *Wim*. Waar het sloopje gebouwd was en door wie, was niet meer bekend, maar het was reeds zeer oud en in vele handen geweest; zeker dateerde het reeds uit 1870. De *Rosseberre* was bekend om haar fraaie lijnen en verhoudingen en na geheel te zijn opgeknapt en van nieuwe zeilen te zijn voorzien, toonde zij zich een kloeke en edele zeiler. Het schip werd in 1925 — na het vertrek

¹⁾ Een interessante foto van het schip, liggende in de haven van Auray (Fr.) en gepavoiseerd ter gelegenheid van de Benj. Franklin-feesten op 5 December 1926, vindt men in de „Waterkampioen”, jg. 1927, blz. 15.

²⁾ De eerste was de botter *Dolfijn*, eig. D. Slis P.Lzn. te Middelharnis (1905-1911), de tweede het lemsterjacht *Dolfijn*, eig. F. H. Bohré (omstreeks 1910).

van zijn eigenaar uit Rotterdam — verkocht onder voorwaarde dat het zou worden gesloopt.

In het jaarboekje 1919 van „De Maas” en, wat de beide laatst te noemen schepen betreft, in wedstrijdverslagen uit die tijd, worden de hoogaarsen *Khan-Yur* (eigenaar A. A. A. Meeuwesen), *Wandelaar* (eigenaar L. J. Zaayer, resp. L. van Marle en L. J. Zaayer) en *Roerdomp* (eigenaar J. A. Hooykaas) vermeld. De *Roerdomp* voer nog in 1925 onder de vlag van de vereniging, maar meer bijzonderheden zijn van deze schepen niet bekend.

Het jaar 1930 evenwel verschaftte de snel slinkende vloot van platbodems nog een prachtige aanwinst. Dit was de hoogaars *Eleonore*, voor rekening van C. van Stolk en J. Mees bij Duijvendijk te Tholen gebouwd. Zij was niet alleen een ruim en logeabel schip doch was tevens een der snelste platbodems van „De Maas” en, naar het oordeel van haar eigenaar Van Stolk, in alle opzichten het mooiste schip dat deze in zijn soort ooit had gezien. *Eleonore* werd helaas in 1934 alweer verkocht naar België, waar het schip zich ook thans nog bevindt onder de naam *Caro*.

Dit waren de houten schepen van „De Maas”, de schepen waaromheen de romantische weemoed van het verleden hing, vertegenwoordigers als zij waren, met een enkele uitzondering, van een bijkans afgesloten tijdperk.

Daarnaast had zich de jachthaven van „De Maas” gevuld met een vloot van moderne stalen schepen, die met hun lichtgeverfde rompen, bekroond door het rijke teak van roef en stuurkuip en een overvloed van glanzend koperwerk, een nieuwe rijkdom brachten.

Enkele van hen waren boeiers, de meeste lemsterjachten. Onder de laatste waren koninklijke schepen, waarvan de grootste, de *Trekvogel*, niet minder dan 17,5 m lang was. De kleinste hadden een lengte van 11 à 11,5 m met uitzondering van de *Agonisma II*, die nog kleiner was.

Het waren werkelijk niet alleen Friese of Zeeuwse werven, die ronde jachten bouwden. De boeier *Noach*, eigendom van H. Smit te Kinderdijk, was voor rekening van Mr. Jan Smit te Vlissingen bij A. Pannevis te Alphen aan de Rijn in 1905 gebouwd en de bouwer had, naar de geschiedenis meldt, van Mr. Smit de boodschap meegekregen dat men in de kajuit „met een hoge hoed op zou moeten kunnen lopen”. Het gevolg hiervan was dat het schip „een tikkeltje” te hoog werd naar verhouding van de breedte. Op een keer — het was bij Lekkerkerk — gebeurde het dan ook, toen het door een flinke puf wind op één oor kwam te liggen, dat de nieuwe eigenaren H. Smit (geb. 1870) en zijn nicht Cornelia Smit (geb. 1878) zich alleen maar, hangende aan het dek, binnen boord konden houden!

De *Noach* was een schip van 12 m lengte. Zijn naam moest blijkbaar de herinnering levend houden aan de trotse reeks van zes gelijknamige klipperschepen, door de familie Smit in de negentiende eeuw te Kinderdijk resp. Slikkerveer gebouwd.

De boeier *Holland* was in 1916 door J. Eykenaar te Bolnes gebouwd voor C. Diederik Azn. Deze had het schip elf jaar; in 1927 ging het over in handen van C. D. H. Dijkhoorn, die het verdoopte in *Karekiet*. In 1929 onderging het bij de werf van B. Tans en Zonen een belangrijke verbouwing, waarbij over het stalen dek een teakhouten werd gelegd en de binnenbetimmering geheel vernieuwd en gemoderniseerd werd. Dijkhoorn voer met de *Karekiet* tot 1934, in welk jaar het schip naar Antwerpen werd verkocht.

E. H. Vinke werd in 1918 eigenaar van de lemsteraak *Alcedo*¹⁾, welk schip hij had laten bouwen bij J. C. Akerboom te Boskoop. Hij voer met haar tot 1927 en verkocht haar toen naar Duitsland. Intussen was zijn nieuwe schip gereedgekomen, dat van hetzelfde type was, op dezelfde werf gebouwd werd en ook dezelfde naam ontving. Het was met zijn \pm 18 m lengte echter heel wat groter dan de eerste *Alcedo*, die slechts 12.67 m lang was. De tweede *Alcedo* werd getekend door D. Zijlstra, een bekend ontwerper van ronde jachten.

De scheepswerf Akerboom bouwde ook de *Annie Lavinia* van Ir. F. W. H. van Beuningen, een lemsterjacht van 14 m lengte²⁾, dat in de plaats kwam van de houten lemsteraak *Lavinia*, een gewezen visserman. Dit schip, dat in 1920 in de vaart kwam, werd in 1933 verkocht naar Yerseke, doch kwam later in België terecht.

Een vierde schip, door Akerboom geleverd, was de *Wielewaal*, een lemsteraak die heel wat kleiner was dan de drie eerstgenoemden: zij mat slechts 11,50 m. Zij werd in 1925 gebouwd voor W. A. van Pieterse, die haar liet bouwen naar eigen ontwerp.

Niet geheel zeker, doch wel waarschijnlijk is het dat ook de *Schollevaer* van J. van Vollenhoven hier te lande slechts één eigenaar heeft gehad. Deze lemsteraak van 12.35 m lengte was in 1911 gebouwd bij P. van Groeningen te Leiderdorp. *Schollevaer* moet kort voor 1928 verkocht zijn. In dat jaar althans bevond het schip zich in Engels bezit. Merkwaardig is het dat J. van Vollenhoven, tezamen met H. van Vollenhoven, van 1926 tot 1933 een tweede lemsterjacht in eigendom heeft gehad, dat afkomstig was van W. Wilton en dat in hetzelfde jaar en op dezelfde werf gebouwd was als de zjuist genoemde *Schollevaer*. Dit was de *Albatros*, die van de nieuwe eigenaren de naam van *Blinkert* ontving. In 1933 werd J. van Vollenhoven enig eigenaar en in 1937-'38 werd het schip naar België verkocht.

De overige stalen of ijzeren lemsteraken waren alle aangekocht. Drie van de grootste en fraaiste schepen kwamen uit België. Dit waren *Salamander*, *Wulp* en *De Brandeman*. Zij waren niettemin door en door Nederlands: de beide eerstgenoemde werden in 1911 resp. 1912 door de Gebrs. de Boer in de Lemmer

¹⁾ De naam is de latijnse naam van het ijsvogeltje, dat, volgens de legende, zijn nest drijvend op het water bouwde. Een foto van een model van dit schip komt voor in „De Waterkampioen”, jg. 1936, de scheepstekening met foto en beschrijving in „De Watersport”, jg. 1919, bl. 30 e.v. De tekeningen zijn overgenomen in het boek „Het Zeilen”, door C. H. M. Philippona.

²⁾ Tekeningen en beschrijving in „De Watersport”, jg. 1922, blz. 26 e.v.

gebouwd, terwijl *De Brandeman*, hoewel in België gebouwd, haar stoere model ontleende aan de kunde van een Nederlandse ontwerper, de heer Zijlstra, die ook de *Alcedo* had getekend.

Salamander heeft onder de vlag van de K. R. & Z. V. „De Maas” niet minder dan drie eigenaars gehad. R. van den Arend kocht haar in 1918 van L. Herfurth te Antwerpen. Negen jaar later — in 1927 — kwam zij in het bezit van R. S. P. Schuil, die in de dertiger jaren nog haar eigenaar was.

Met de *Wulp*, die in België *Primrose* heette, heeft de voorzitter van „De Maas”, L. M. A. Hoffmann, lang gevaren — van 1917 tot 1930. Na zijn aftreden kwam *Wulp* aan G. van de Walle te Mechelen, die haar de naam gaf van *Georgette*.

De Brandeman, in 1928 in de vloot van „De Maas” gekomen, was de vroegere *Scaldis* (ex *Arlus*). Zij was in 1923 bij de Antwerp Engine Co. te Hoboken van zeer zwaar materiaal gebouwd en had een lengte van 15 m. De mast werd niet gesteund door wanten en was daarom buitengewoon zwaar. De naam *De Brandeman*, haar gegeven door haar nieuwe eigenaar Mr. T. H. Waght, ontleende het schip aan een gelijknamig vuurtorentje op het eiland Tholen. *De Brandeman* werd in 1929 weer verkocht aan de Amsterdamsche Scheepswerf¹⁾. Zij is als particulier jacht nog steeds in de vaart.

Ook de *Trekvogel*, het grootste en snelste ronde jacht in de vloot van de K. R. & Z. V. „De Maas”, behoorde tot de reeks van fraaie lemsteraken die de Gebrs. de Boer in de jaren voor de eerste wereldoorlog bouwden. Zij dateerde van 1913 en was eigendom van Ir. S. del Monte. Toen deze in 1923 naar Brussel verhuisde, is het schip hem daarheen gevolgd.

De aloude firma J. A. Holtrop van der Zee te Joure produceerde in latere jaren ook moderne stalen boeiers. Een van deze, de *Maaslust* (ex *Victorie*), voer, als eigendom van J. Mees en C. van Stolk, van 1927 tot 1930 onder de vlag van de vereniging. Zij was in 1923 gebouwd en een zeer snel schip. Zij werd weer van de hand gedaan in 1930, toen haar eigenaren de hoogaars *Eleonore* lieten bouwen.

Zonneland en *Halley*, respectievelijk een boeier en een lemsterjacht, waren schepen van de familie Van Dusseldorp. De eerste, in 1907 bij de N. V. T. van Duyvendijk te Lekkerkerk gebouwd, behoorde aan A. M. van Dusseldorp Pzn., voordat hij in 1920 de botter *Scaldis* kocht. *Zonneland* verhuisde toen naar Dordrecht, doch kwam tenslotte in Duitsland terecht. *Halley*, gebouwd in 1918, werd in 1924 door Ir. C. T. van Dusseldorp gekocht van haar bouwmeester, A. de Geus van de Heuvel te Amsterdam. Hij bevoer haar tot 1927, toen de kits *Antares* voor hem op stapel stond. *Halley* werd gekocht door Mr. J. van Beeck Calkoen en ging in 1930 over aan M. J. Jonker te Haarlem.

Ellen Marianne was van afkomst eigenlijk geen boeier, doch had als simpele vrachtvaarder in 1908 bij Van Duyvendijk te Lekkerkerk het levenslicht aanschouwd. Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf had deze paviljoentjalk,

¹⁾ Zie voor de lijnen van de *Brandeman*, foto's enz. de „Waterkampioen”, jg. 1928, blz. 6008 e.v.

een stalen schip, verbouwd tot een sierlijk jacht, waarmee haar directeur van 1918 tot 1928 heeft gevaren. Het schip werd daarna verkocht en verdoopt in *Julia Ilse*¹⁾. Naast deze schepen was een verschijning op zichzelf de *Babanne* van P. Douglas, een oude kaasklipper van de IJssel — één van de weinige Nederlandse klipperjachten.

Van al de schepen van de grote bloeiperiode is er nog maar één over, die onder de Maasvlag zeilt: de *Alcedo*. Alle andere zijn uit de Veerhaven vertrokken en verspreid.

Toch heeft „De Maas” haar ronde- en platbodemschepen behouden, al zijn het niet meer de grote, kostbare bemanning en hoge onderhoudskosten eisende schepen van voorheen. De ijzeren lemsteraak *Orion*, lang over de stevens 8,52 m, gebouwd in 1907 en in 1937 verworven door Mr. A. Blussé van Oud-Alblas, toont als kleinere zuster van de *Salamander* en *Wulp*, de fraaie lijnen, welke de Gebrs. De Boer te De Lemmer aan hun producten weten te geven. De blank-eiken hoogaars *Marya* van A. D. de Koster is een van die mooie scheepjes, waarvan de werf van Duijvendijk op Tholen het geheim schijnt te bezitten. De hoogaars *Vuilbaard*, van H. O. Horstmann, is wat lager van tuig. In 1950 werd de vloot der platbodemers versterkt door de 9 m lange botter *De Vrijheid* van Ir. H. E. Oving, met haar glanzend geverniste romp en rijzige zeeg de specialiteit van de werf van Kok. En dan kwam er in 1950 een scheepstype bij, dat voordien te Rotterdam niet in de vaart was geweest: de stalen *Spes Nostra*, gebouwd naar de lijnen van de Harderwijkse pluut, voor Dr. A. L. de Groot.

Stoer steekt bij deze als jacht gebouwde scheepjes af de *Banjaard*, een stalen paviljoentjalk, gebouwd in 1899 en tenslotte verbouwd tot een eenvoudig, bij uitstek logeabel jacht. Toebehorend aan een kinderrijk syndicaat waarin de namen van Alphen en van Beuningen weer voorkomen en geschilderd in het traditionele bruin met gele billen, is zij een stoer schip, dat wind vraagt en het dan trouw en waakzaam doet. Zij verving een houten Marker visbotter van dezelfde naam.

De huidige Amerikaanse ambassadeur in Nederland, Selden Chapin, liet, toen hij een zeiljacht wilde hebben om de Nederlandse wateren te bevaren, een stalen lemsteraak van visserman metamorphoseren tot het flinke jacht, dat nu de naam *Half Moon* draagt. Ligt zij in de Veerhaven, dan voert zij de Maasvlag. Ook dit voorbeeld, naast dat van de *Sperwer* en van zovele andere naar overzee verhuisde ronde jachten, toont aan, dat van het traditionele Nederlandse scheepstype een bekoring uitgaat, die de werkelijke varensman altijd weer blijft grijpen.

¹⁾ De tekening van dit schip (met uitzondering van de lijnen) komt voor in „Schepen die voorbijgaan” door H. C. A. van Kampen en H. Kersken.



Holland, Wulp, Pijlstaart, 1928



Orion, 1948