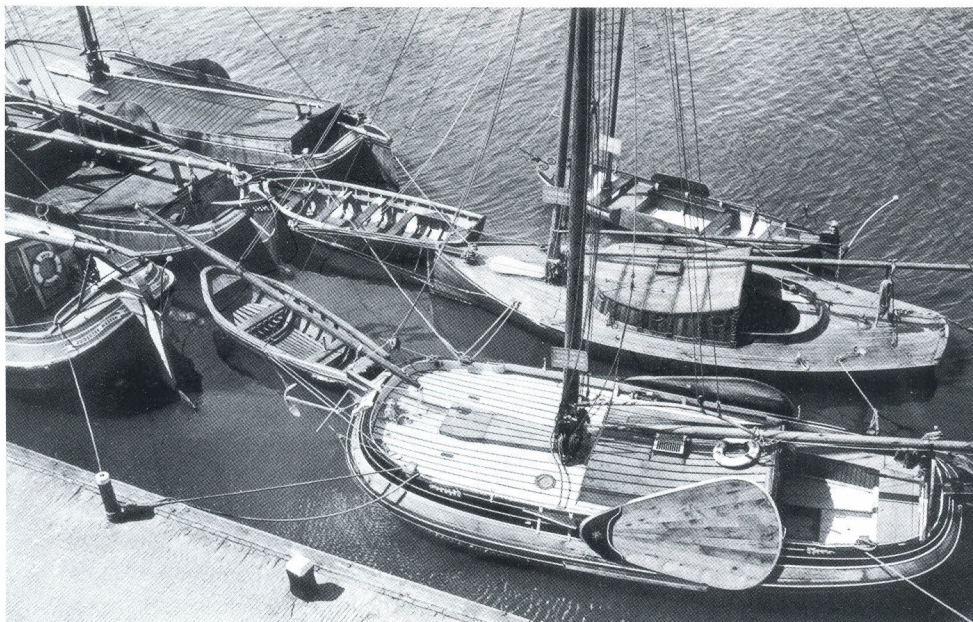


Een groot aantal scheepstypes naast elkaar bestemd voor de Schepencollectie van het Zuiderzeemuseum



## Verarming, verschraling of uit beeld?

*In de vorige Spiegel schreven we over de verdwenen Lemstersloepen die in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd werden in Noord-Holland, maar waarmee vanuit de Lemmer gevist werd. Waarom dit type later nooit als plezierjacht is gebruikt blijft een vraagteken, maar dat geldt voor meer scheepstypen.*

Rond 1900 was men vanuit de houtbouw gewend dat ieder schip vanuit een basisidee zijn eigen vorm had. Alle schepen hadden een eigen karakter. De vormen waren slechts globaal vastgelegd. Gebruiksdoel, vaargebied en tradities waren veelal bepalend voor de afmetingen van het schip en voor de grootte en de aard van de tuigage.

Het vakmanschap van de verschillende werfbaas en de wensen van de schipper/eigenaar speelden bij de bouw een grote rol. De een wilde veel laadvermogen, de ander wilde een snel schip, de derde wilde op specifieke waterwegen kunnen varen (denk aan sluizen of vaarwegen met een eigen onderwaterprofiel).

De uiteenlopende eisen, de tuigage en de uitrusting van het schip, leidden ertoe dat zelfs binnen één scheepstype belangrijke onderlinge verschillen voorkwamen. Je mag aannemen dat het prototype van een bepaald type niet bestaat.

### Diversiteit in Scheepstypes

In de beginjaren van de vorige eeuw voeren er in ons land circa 8500 zeilende vrachtschepen. Ondanks de opkomst van het treinverkeer werd het goederenvervoer over grotere afstanden hoofdzakelijk verzorgd door zeilschepen van veel verschillende typen. De Engelsman Doughty keek in 1888 zijn ogen uit toen hij zijn zeiltocht door Friesland maakte en tijdens de feestweek in Sneek lag. De grachten lagen volgepropt met die voor hem zo eigenaardige Nederlandse schepen. Het eindeloos onderscheiden van scheepstypes die in zijn ogen allemaal op elkaar leken, vond hij een typisch Hollandse afwijking.

Vanaf de start in 1955 telde het Stamboek 71 verschillende Scheepstypes, maar in 2024 bleken er nog maar 51 actief. Een behoorlijke teruggang. Dat vraagt om nader onderzoek. Ooit werd de voorloper van het Stamboek ingericht voor het Friese hout, maar al snel bleek dat na eigenlijk iedereen die zich ontfermd had over 'oude Hollandse zeilschepen' de behoefte had om zich bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten aan te sluiten. De oprichting van de SSRP was een prachtig initiatief, want er was toen helemaal niets vergelijkbaars. Oude vracht- en vissersschepen sloten zich aan, naast natuurlijke de traditionele plezierjachten. Immers, alles wat vroeger zeilde en nog voer, was inmiddels "jacht" geworden en werd ingezet voor de pleziervaart. Geen wonder dat je tijdens de eerste grote reünies na de oprichting van de SSRP een caleidoscoop aan verschillende scheepstypes te zien kreeg.

### Concurrentie

Maar lang niet alle typen uit het verleden hadden het "geluk" populair te worden bij het publiek. Het Stamboek huldigde vanaf het begin de stelling dat historische schepen en nieuwbouw volgens de oude lijnen prima naast elkaar konden bestaan. Nieuwbouw zorgde voor een vitaal klimaat: de platbodem kon wedijveren met de 'plastic seriebouw', die in dezelfde tijd ook sterk opkwam. Maar dit had wel een onbedoeld bijeffect: het draaide uiteindelijk uit op een nivellering van de scheepstypes. Waren de vroegere schepen het product van de samen-

spraak van werfbaas en opdrachtgever, met de nodige verschillen tussen de schepen onderling, na 1990 werd de regelgeving in de vorm van criteria steeds strakker en daarmee verdween een deel van de diversiteit. In de nieuwbouw leek er welhaast een 'monocultuur' te ontstaan, met als grote voorbeelden de Lemsteraak en de Zeeschouw. Een gelijktijdige ontwikkeling was het ontstaan van nieuwe behoudsverenigingen na 1970. Zij 'zogen' gelijkgestemden naar een eigen behoudsclub, vaak naar voorbeeld van de SSRP. Maar deze nieuwe clubs zijn volledig gericht op behoud, nieuwe ontwikkelingen binnen een bepaald scheepstype zijn er niet van te verwachten.

### Ontwikkeling van het Stamboek

En zo verdwenen er letterlijk inschrijvingen van bepaalde scheepstypen uit het Stamboek. Bekende schepen die in de beginjaren actief waren bij de SSRP-reünies zien we daar helaas niet meer. Een mooi voorbeeld is de klipper *Lichtstraal*, die al in 1915 omgebouwd was van vrachtschip naar zeilschip voor de scoutingjeugd, en in de begintijd van de SSRP eens fungeerde als admiraalsschip bij een reünie. Ook de bekende botter MK63 van Peter Dorleijn (in 1973 winnaar van de W.H. de Vosprijs) was in de beginjaren regelmatig te gast bij reünies.

Die tijd is helaas voorbij. Daar staat tegenover dat er in de afgelopen bijna 70 jaar en ook nu nog, prachtige en unieke Ronde en Platbodemjachten aan de vloot zijn en worden toegevoegd als doorontwikkeling van de oude beroepsschepen, al is het dan binnen een beperkt aantal scheepstypen.

Jan Eissens, Stamboekbeheer

[www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl) <https://boekenplank.ssrp.nl>  
[stamboek@ssrp.nl](mailto:stamboek@ssrp.nl)

## SSRP

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) is opgericht in 1955. De SSRP maakt samen met andere behoudsorganisaties deel uit van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), gesprekspartner van de overheid.  
 Administratie: Rita Eissens - van Goor.  
 Stamboekbeheer: Jan Eissens.  
 Tel. 050-4094094  
 E-mail: [administratie@ssrp.nl](mailto:administratie@ssrp.nl)