

De *Pijlstaart*, een Lemsteraak van teak (DEEL I)

Door: Jan van Wijlen

De Pijlstaart samen met de 23,70 m lange schokker Margaretha, in 1895 gebouwd bij Van Duivendijk in Tholen, in een wedstrijd op de Nieuwe Maas.

'De uitkijk zag het boeierjacht *Justine* van de N.V. Werf De Amstel naar Rotterdam vertrekken. Het schip is aangekocht door den Heer L. Pieters', zo meldt watersportblad *Ons Element* op 19 augustus 1920. Het verhaal van de legendarische Lemsteraak *Pijlstaart* is spannend en mystiek, rijkelijk omgeven door sprookjes, mythes en legendes. En het begint niet bij het vertrek van de werf. Daarvoor was ook al het een en ander gebeurd.

De *Pijlstaart* is een Lemsteraak van 15,35 meter lang en 4,90 meter breed. Zij is ontworpen door J.P.G. Thiebout en gebouwd op zijn werf De Amstel. De romp is geheel van teakhout en daarmee is zij de enige Lemsteraak van teak en de enige houten Lemsteraak die als jacht werd gebouwd.

Het interieur moet ook iets heel bijzonders zijn geweest. Het was vervaardigd door de Koninklijke Nederlandse Meubelfabrieken H.P. Mutters en Zoon uit Den Haag. Mutters

bouwde veel interieurs voor passagiersschepen. Zo hebben ze ook een aantal luxe hutten verzorgd voor de *Titanic*. Volgens de verhalen had de *Pijlstaart* een prachtig, luxe Jugendstil interieur. Er zouden door Mutters aquarellen vervaardigd zijn. Helaas zijn zowel het interieur als de aquarellen spoorloos verdwenen, vermoedelijk rond de Tweede Wereldoorlog.

Sprookje of werkelijkheid

Over de *Pijlstaart* doen veel verhalen de ronde.

Het blijft steeds de vraag of het een sprookje is of een waar gebeurd verhaal. Een van de verhalen: in die tijd was teakhout ook al erg kostbaar. De bouw van het jacht werd nog kostbaarder toen bleek dat teak zich helemaal niet zo goed krom liet branden als bijvoorbeeld eikenhout. De ene na de andere kostbare gang brak. Uiteindelijk, zo ging het verhaal, is het schip afgebroken. Thiebout heeft de lijnen toen zo veranderd dat het wel te bouwen was. Een ander verhaal vertelt over de teakhouten

schoenersloep *Kraggenburg* (ex *Attie*). Ze zou zijn gebouwd van het afval dat bij de bouw van de *Pijlstaart* zo rijkelijk op de werf te vinden moet zijn geweest. Dit lijkt mij echter haast niet mogelijk, aangezien de *Kraggenburg* al in 1917 te water werd gelaten.

Nog zo iets: N.V. Werf De Amstel zou failliet zijn gegaan aan het debacle met de *Pijlstaart*. Dit zou heel goed het geval kunnen zijn geweest. Tot op heden heb ik nog steeds niet de exacte datum van het faillissement boven water kunnen halen. Zeker is dat het begin jaren twintig moet zijn geweest. Het tekeningnummer van de Lemsteraak is 475. Het nummer van het laatst gebouwde scheepje op de werf was 501. Dit was de schoenersloep *Zeeslang* (zie SdZ 2006, nr. 6). Het zou dus zo kunnen zijn.

Alle drie de verhalen hierboven beschreven komen uit overlevering. Hiervan was niets met feiten te staven. Er zullen nog diverse sprookjes volgen.

Brugma

In 1916 liet J.M.C. Brugma bij werf De Amstel een kottergetuigd jacht met midzwaard bouwen. Het schip werd *Justine* gedoopt, naar de moeder van Brugma. Eigenlijk heette ze *Justina*, maar ze vond *Justine* mooier.

Brugma was directeur van de Nederlandsche Commisie Bank te 's-Gravenhage. Hij was een echte sportman. Naast zeilen deed hij ook aan wielrennen en golfen. Voor dat laatste moest hij steeds naar Duitsland, omdat in het calvinistische, zompige Nederland nog geen golfbanen waren.

Er rijpte een plan voor een nieuw project. Brugma wilde een groter schip. Het zou niet zomaar een schip worden. Het moest echt iets unieks worden. Zo sterk en zo degelijk dat het een eeuwigheid mee zou gaan. Eén waar je langer aan boord kon verblijven en dat niet bang was voor het grote water. Hij zou er zelfs mee naar de Middellandse Zee moeten kunnen. Het werd een Lemsteraak van teakhout. Teak was immers onverslijtbaar. De kop en kont moesten ook wat hoger worden, zodat het grote water geen probleem zou zijn. Er zouden twee schippers op komen.

Er zou een, voor die tijd, fabelachtig zware motor in komen. J.M.C. Brugma wilde voldoende vermogen hebben om gemakkelijk te kunnen manoeuvreren. Ook het interieur moest iets bijzonders worden. Een rijkelijk versierd Jugendstil interieur, waarbij kosten nog moeite werden gespaard. Brugma was erg perfectionistisch en was erg tevreden over het werk dat Thiebout met het vorige jacht had afgeleverd. Dit resulteerde in 1918 in de nieuwe opdracht.



De heer Pieters met kinderen aan het roer, 27 mei 1928.



Koffiedrinken in de cockpit, 28 mei 1928.

Spaanse griep

In 1918 en 1919 waarde de Spaanse griep rond. Wereldwijd stierven aan deze ziekte twintig tot honderd miljoen mensen. In Nederland stierven hieraan 27.000 mensen. De Spaanse griep kreeg ook Brugma te pakken. Doordat hij zo'n sportman was, beschikte hij over een heel goede conditie en hij overleefde deze griep.

In het voorjaar van 1919 zou de aak worden opgeleverd. In februari 1919 was hij zover opgeknapt, dat hij weer een bezoek kon brengen aan de werf. Het werk vorderde gestaag en hij was natuurlijk erg nieuwsgierig. Tijdens dit bezoek vatte hij kou. De rit met de koets van 's-Gravenhage naar Ouderamstel was toch wat teveel voor zijn verzwakte toestand. De kou ging over in een longontsteking. Een week later, op 3 maart 1919, overleed J.M.C. Brugma, 39 jaar oud.

Het tafelzilver, waarin de naam van het schip zou worden gegraveerd, was al besteld. Het serviesgoed, met de KNZRV-vlag erop, stond al klaar om aan boord te worden geladen en er was al een tweede schipper aangenomen. Het was allemaal niet meer nodig. J.M.C. Brugma mocht zijn droom niet uit zien komen. Zijn droomschip kwam echter wel af. Ondanks dat het schip nog niet eens was opgeleverd, wist de weduwe Brugma de *Justine II* te verkopen. Het schip was dan wel niet meer binnen de familie, maar ze leefde toch verder binnen het gezin Brugma. De droom van Brugma was een droom waar de hele familie tot in lengte der dagen trots op zal zijn: een schip, zo bijzonder, zo uniek en zo sterk.

De aantrekkingskracht van de *Justine II* was zelfs zo sterk, dat J. Brugma, zoon van de opdrachtgever, door modelbouwer Jack Visser in Canada een teakhouten model liet maken. Kleinzoon D.J. Brugma vaart nu met een Compromis, maar aan boord zijn nog steeds zaken te vinden die oorspronkelijk bedoeld waren voor de *Justine II*, zoals de eigenaarsvlag.

Pieters

De *Justine* werd verkocht aan L. Pieters uit Rotterdam. Hij noemde de aak *Pijlstaart*. L. Pieters was medefirmant van Hudig en Pieters, een rederij en cargadoor. Hudig en Pieters hadden zelf enkele vrachtschepen in de vaart en ze regelden al het transport tussen Hoek van Holland en Harwich. Het kantoor zat aan de Kalandstraat. De foto waar de *Pijlstaart* met de schokker op staat, moet zo'n beetje vanuit het kantoor zijn genomen. Op de achtergrond staan de kranen van Katendrecht. In de oorlog is dit allemaal platgebombardeed.



De heer Pieters aan het roer, 27 mei 1928.

Op de IJssel bij Deventer,
24 augustus 1928.

No. 65

**Koninklijke
Roei- en Zeilvereniging „De Maas”
te Rotterdam**

Bestuurderen der Kon. Roei- en Zeilvereniging
„De Maas” te Rotterdam, opgericht in 1851,
goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 1884, verklaren hierbij: dat
de Heer L. Pieters
wonende te Rotterdam lid is van hunne Vereeniging;
dat hij is eigenaar van het hulfsacht „Pijlstaart”
hetwelk is ingeschreven in de Registeren van bovenvermelde Vereeniging;
dat hij als lid het recht heeft de hiernaoms aangegeven slaggen op
bovenvermeld iacht te voeren.

Het bevestiging heeft aldus medegedeeld:
Naam Pijlstaart heeft behorende te Rotterdam
Vlagge Bocceyacht nummer 25 nummer.

Bevestiging van het eigenaarschap: L. Pieters H. A. M. van der Meer

Datum van afgifte
Rotterdam, 18 Aug 1920

Certificaten niet loozeren van de handteekening van den eigenaar zijn ongetuigd



Inschrijving Koninklijke Roei- en Zeilvereniging
De Maas, 18 augustus 1920. Hier wordt niet ver-
meld dat het een Lemsteraak is.

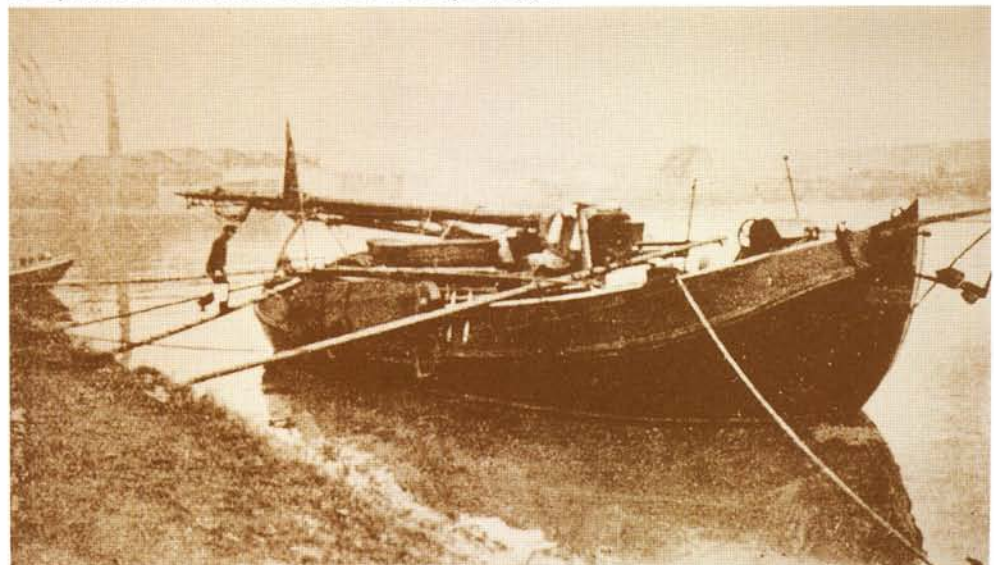
De Pijlstaart onder vol tuig in een wedstrijd in de jaren twintig.
De Pijlstaart te Emmerich. Foto uit De Watersport, 1931.

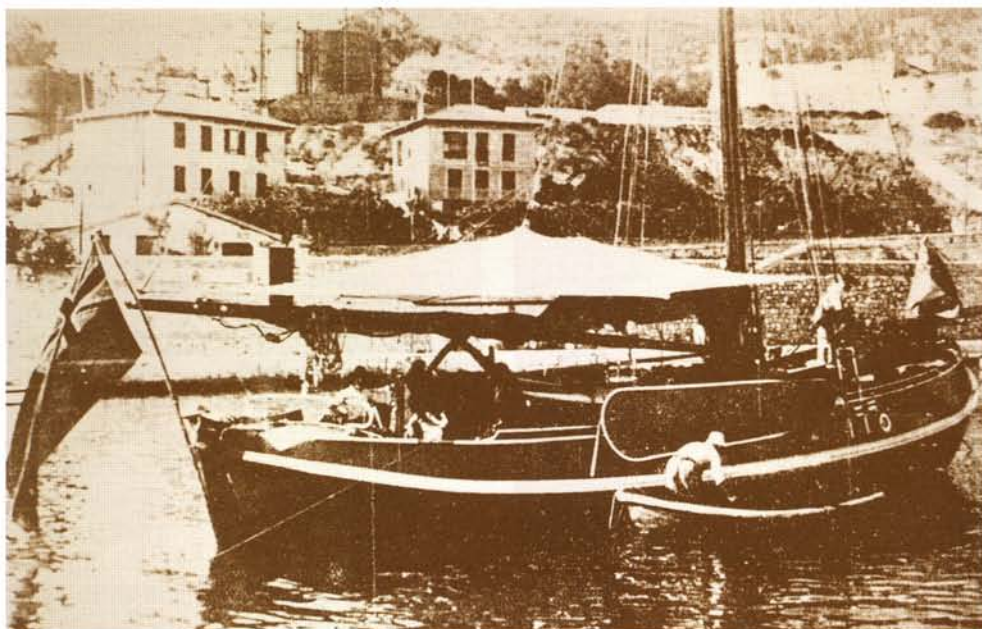
Wedstrijden

De familie Pieters viel in de categorie enthousiaste zeilers. Er werd driftig meegedaan aan bijna elke verenigingstocht en wedstrijd. Vooral mevrouw Pieters genoot hier erg van. Ze hield altijd een journaal bij van de wedstrijden.

Ze hadden een schipper aan boord: Herre Voordewind. Hij had tijdens wedstrijden altijd zo'n echte schipperstrui aan waar *Pijlstaart* op stond.

In de watersportbladen werd de *Pijlstaart* bij de wedstrijden van De Maas regelmatig genoemd. Ze deed het dan ook niet onverdienstelijk. Vaak ging ze met een prijs naar





*De Pijlstaart te Monte Carlo.
Foto uit De Watersport, 1931.*

*Onder: Model van de Justine II, later Pijlstaart.
Model in het bezit van dhr. D.J. Brugma.*



*Links: Model van de Justine II, later Pijlstaart.
Model in het bezit van dhr. D.J. Brugma.*



huis. In 1924 deden ze mee aan een wedstrijd van de KNZRV op de Zuiderzee. Mevrouw Pieters wilde nog wel eens het verhaal vertellen dat ze op de Zuiderzee zaten en het zo tekeer ging dat op een bepaald moment een kast open vloog en het complete servies aan gruzelementen viel. In 1925 werd er een nieuw tuig aangeschaft, een stuk groter dan het oude. Prompt ging ze het jaar daarop met de eerste prijs aan de haal.

Uit de wedstrijdverslagen blijkt dat de *Pijlstaart* vaak werd gebruikt als sleepschip. Blijkbaar was het een van de weinige schepen die in die tijd een motor had. Er werd dankbaar gebruik van gemaakt en diverse keren werd er expliciet dank betuigd aan de *Pijlstaart* in de landelijke watersportbladen.

Volgens J. Pieters, zoon van de toenmalige eigenaar, had L. Pieters twee hobby's: zeilen en jagen. Toen hij de recessie van de jaren dertig aan zag komen, koos hij ervoor om het kostbare schip van de hand te doen. Dit tot groot verdriet van mevrouw Pieters. Zij heeft er altijd spijt van gehad. Het jagen heeft Pieters nooit opgegeven.

*Model van de Justine II, later Pijlstaart.
Model in het bezit van dhr. D.J. Brugma.*

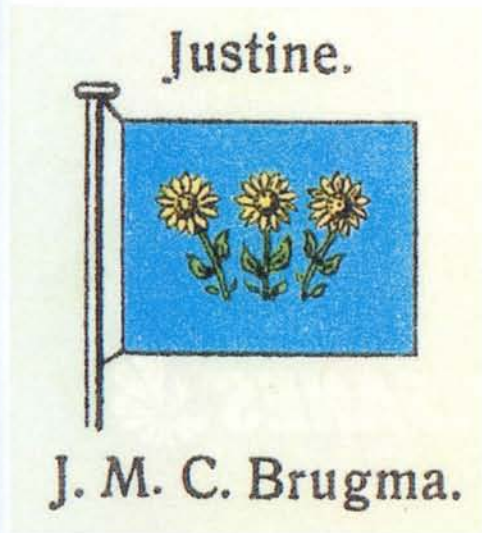
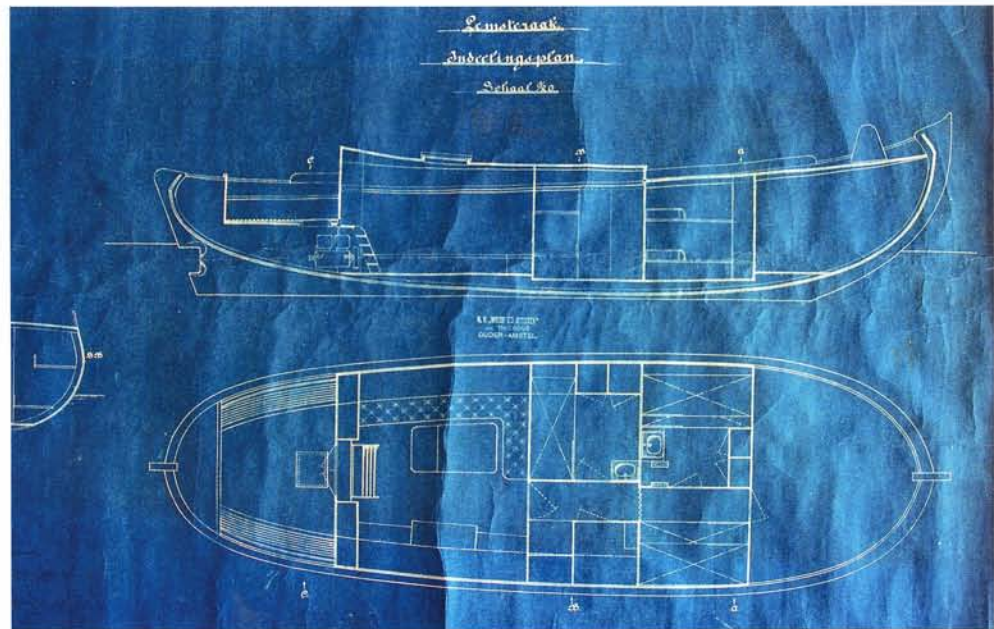
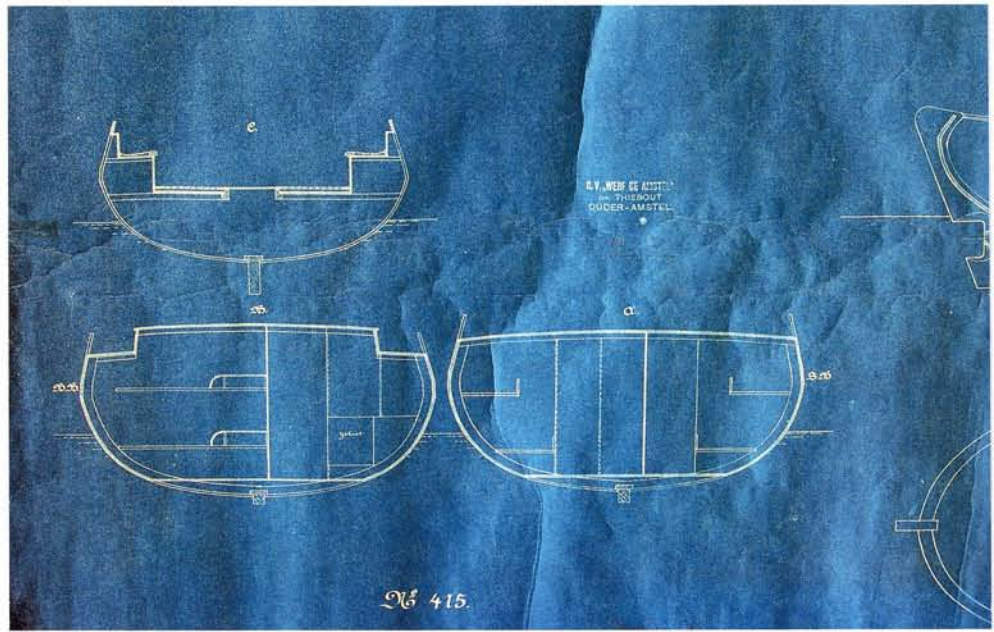
Bouwtekeningen van Werf De Amstel van diverse spanten. Deze originele blauwdrukken zijn nog steeds in het bezit van de familie D.J. Brugma.

Naar de Middellandse Zee

Dankzij een artikel in de Watersport van 1931 weten we wat er met de *Pijlstaart* gebeurde, nadat L. Pieters het schip verkocht. Zoals in die tijd met veel grote jachten gebeurde, werd ook dit schip naar het buitenland verkocht. Door tussenkomst van de Firma Bingham en Lugt werd ze verkocht aan Reginald Morphew uit Engeland. Als thuishaven had hij Monte Carlo gekozen, zodat de *Pijlstaart* naar het zuiden af diende te zakken. Op 1 januari 1931 verliet de *Pijlstaart* Nederland. Vlak over de grens bij Emmerich moest de reis echter al worden gestaakt wegens ziekte aan boord. Een maand later werd de reis pas weer hervat. In een sleep ging het naar Straatsburg, waar het einde van de winter werd afgewacht. Daarna ging het verder op eigen kracht met de Fay en Bowen hulpmotor. Via het Marne-Rijn Kanaal en de Rhône ging het verder. Het was een tocht met veel tunnels en nog veel meer sluizen. Op 24 april kwamen ze in Marseille aan. Wanneer precies weten we niet, maar na nog wat omzwervingen werd uiteindelijk Monte Carlo bereikt. *(wordt vervolgd)*.



Rechts: Bouwtekeningen van Werf De Amstel van zij- en bovenaanzicht. Deze originele blauwdrukken zijn nog steeds in het bezit van de familie D.J. Brugma.



De 'borrelvlag' van de familie Brugma.



Model van de Justine II, later Pijlstaart. Model in het bezit van Dhr. D.J. Brugma.