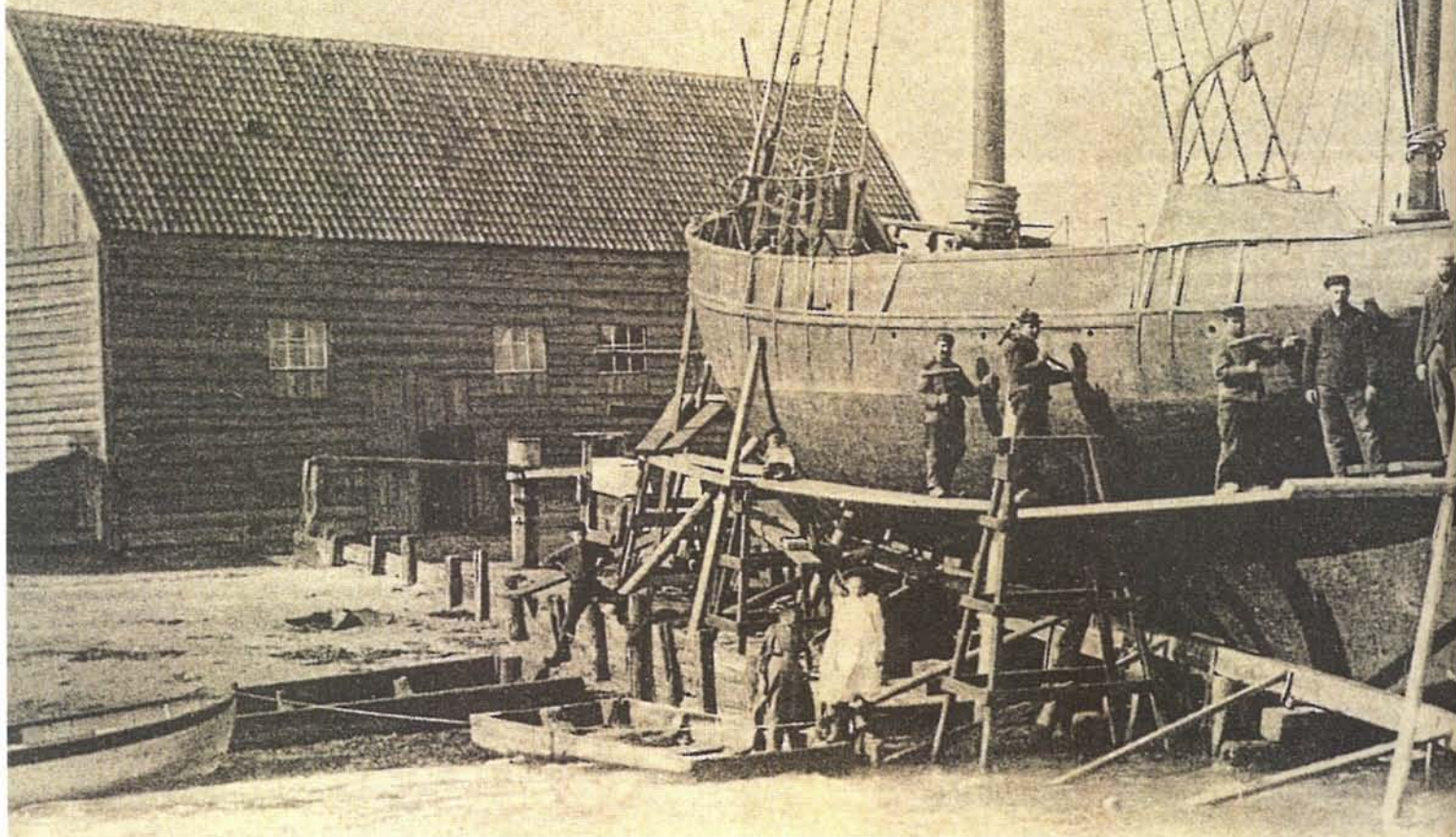


# Port Salut 47 West-Terschelling, ca. 1904

Een on-Nederlands scherp schip op een traditionele sledehelling. Daarnaast twee blazers. De plek is nog altijd herkenbaar, nu als trailerhelling.

Door **Frits Loomeijer**



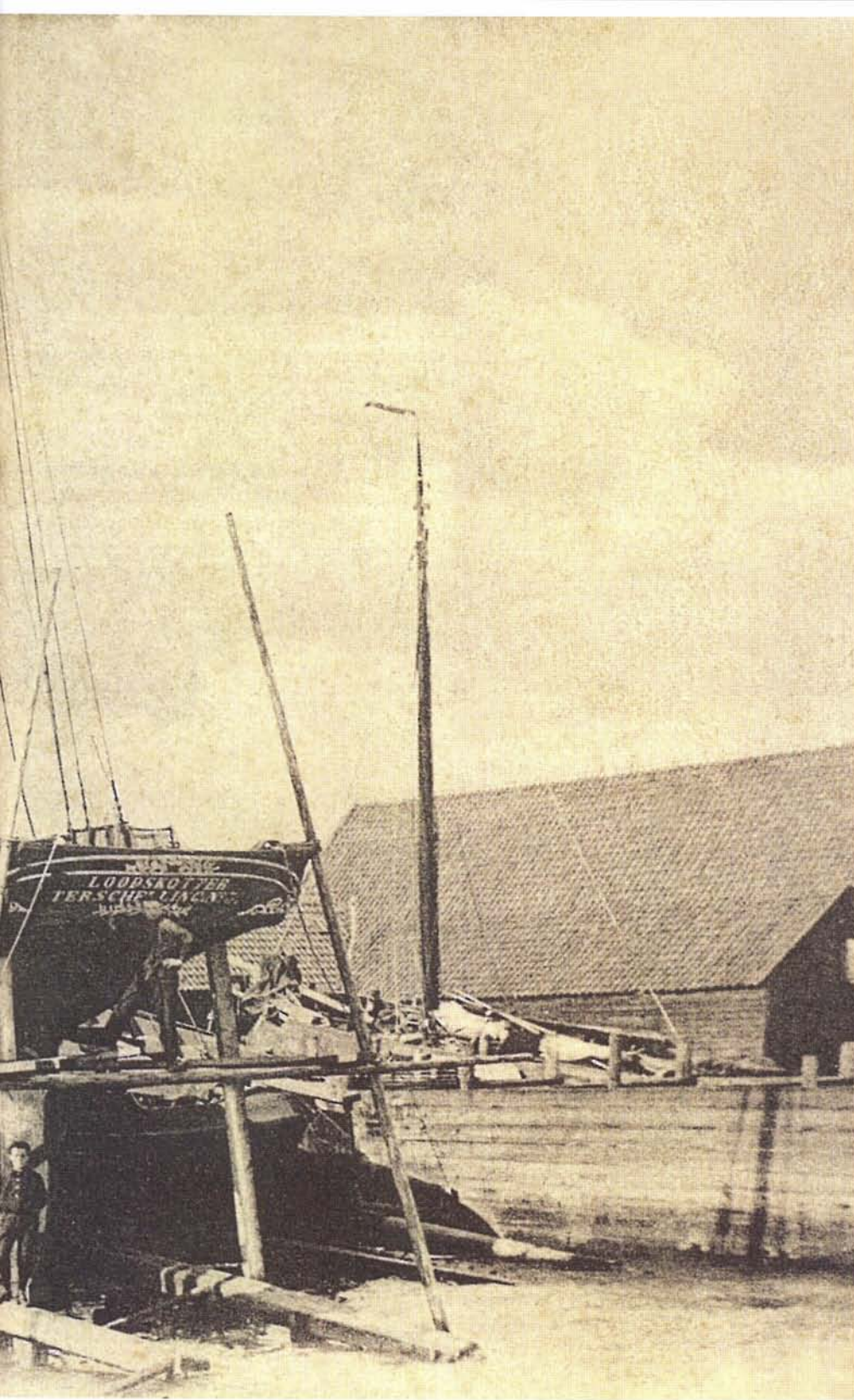
**H**et toerisme moet nog van de grond komen als deze foto gemaakt wordt. Vreemdelingen zijn zeldzaam op het eiland en iedereen kent iedereen; de moeder en dochter op de voorgrond, de peuter op de stelling, de mannen met hun breeuwhamers, de bazen daarnaast en de twee jongens. Het is de

werf van de gebroeders Klaas en Johannes Krul. Een flink bedrijf voor die tijd met een dubbele timmerloods voor nieuwbouw en twee langshellingen. Rechts steekt een blazer boven een houten erfafscheiding uit. Daar ook een werf. Die is van Jacob Amels, telg van de bekende scheepsbouwers familie uit Makkum en voor-

malig hellingbaas van Krul. Hij begint in 1897 voor zichzelf.

Krul is een nieuwbouw- en reparatiewerf met een reputatie tot ver buiten Terschelling. Wanneer vader Krul in 1882 met het bedrijf begint, is Terschelling nog een veelgebruikte uitvalsbasis voor Volendammer en Urker Noordzee-





van 3,20 meter. Begin tweede helft negentiende eeuw begint het Loodswezen zijn vloot traditionele platbodems, de bekende rinkelaars, te vervangen door kotters van Frans-Engelse snit. De meeste zijn 20 meter lang, enkele 18 en de kleinste 16 meter. Het is lastig om precies te bepalen welke N° 3 dit is, want schepen van het Loodswezen verhuizen dikwijls van het ene naar het andere rayon en wisselen dan van nummer. Maar van de 20 meter klasse zijn er slechts een paar met het nummer drie die begin twintigste eeuw op Terschelling gestationeerd zijn. Hoogstwaarschijnlijk hebben we hier te doen met de kotter die in 1874 van stapel loopt bij scheepswerf "De Zwarte Raaf" van E.J. Bok aan de Kleine Kattenburgerstraat in Amsterdam. De geschiedenis van 'De Zwarte Raaf' en die van de scheepswerf Krul vertoont opvallende overeenkomsten. Bok bouwt aanvankelijk voor de zee- en binnenvaart om zich later, begin twintigste eeuw, te specialiseren in de bouw en verhuur van dekschuiten. Het is een keuze om niet mee te gaan in de schaalvergroting van die tijd.

#### **Vlettenbouwer**

In 1906 gaan de broers Krul zakelijk uit elkaar. Johannes gaat verder totdat hij in 1937 overlijdt. Jo jr. zet het bedrijf voort ondanks dat de werf op 19 mei 1939 door brand volledig wordt verwoest. De werf van Amels is dan al bijna twee decennia in bezit van Krul, maar bij de koop is het eigenlijk al te laat voor uitbreiding. De belangrijkste reden is dat de visserij na de Eerste Wereldoorlog in een niet te stuiten neergang komt waardoor de klandizie langzaam opdroogt.

Het is de vlettenbouw die het bedrijf nog jaren overeind houdt. Jo sr. bouwt ze als bijboot voor de visserij en maakt daar naam mee. Junior werkt na de Tweede Wereldoorlog in toenemende mate voor de pleziervaart en levert een enkel groot exemplaar aan het bergingsbedrijf van Doeksen. Het is ook Doeksen die in 1965 uiteindelijk de opstallen overneemt waarmee een einde komt aan ruim tachtig jaar Terschelling scheepsbouw en -reparatie. ⚓

vissers. Voor snelle reparaties verkiezen zij Krul boven een lange reis naar huis. In die jaren groeit ook de Terschellingervloot in rap tempo. Tussen 1885 en 1919 worden er op de werf ruim twintig schepen gebouwd; blazers, aakjes en een paar botters. Het merendeel voor Terschelling opdrachtgevers, een enkele

voor Wieringen en vier botters voor Urk.

#### **'De Zwarte Raaf'**

Dat on-Nederlandse schip op de helling is de Loodskotter N° 3 van het rayon Terschelling en het Vlie. Een prachtig diep, kits getuigd schip van 20 meter lang, 6 meter breed op een holte

In iedere Spiegel der Zeilvaart belicht Frits Loomeijer een bijzondere oude prent, foto of ansichtkaart. Frits Loomeijer is directeur van het Maritiem Museum Rotterdam.