

De *Velsa* onder Engelse vlag.  
(Foto collectie Gerrit Klaas Last)

# VELSA,

## een jachthoogaars onder Engelse vlag

De grote, als jacht gebouwde hoogaars *Velsa* kende enkele bijzondere eigenaren. Een van hen voer er zelfs mee naar Rome. Ook was het schip enkele jaren eigendom van de hoofdredacteur van *The Yachting Monthly* die er een lang artikel over schreef. Hoe keken de Engelsen aan tegen zo'n Hollandse platbodem?

Door: Ton Wegman

In het najaar van 1892 verscheen er in de haven van Zeilvereniging het Y in Amsterdam een nieuwe hoogaars. Het was de als jacht gebouwde *Velsa* van Baron van Tuyll van Serooskerken uit Velsen. Het schip was volgens een artikel in het tijdschrift *De Nederlandsche Sport* maar liefst 16,72 m lang en 5 m breed. De hoogaars was in Middelburg op de werf "De Volharding" gebouwd door de bouwmeesters Borsius en Van Der Leyé en had geen motor. De baron moet een kleurrijke figuur zijn geweest die tijdens tochten van Zeilvereniging het Y de leden op picknicks trakteerde op zijn landgoed in Velsen.

Van 1899 tot 1907 voer H. van Waveren uit Hillegom met het schip. Hij zeilde veel wedstrijden en maakte onder andere tochten naar de Wadden en Antwerpen. Daarna kreeg het schip een Engelse eigenaar die er vanuit Harwich mee voer. De hoogaars bleef in Engeland en in 1913 werd de succesvolle schrijver en journalist Arnold Bennett de nieuwe eigenaar. Inmiddels stond er al wel een 4-cilinder motor in het schip.

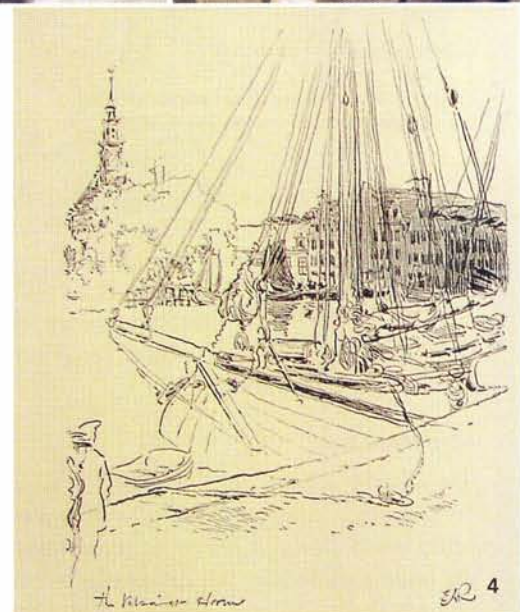
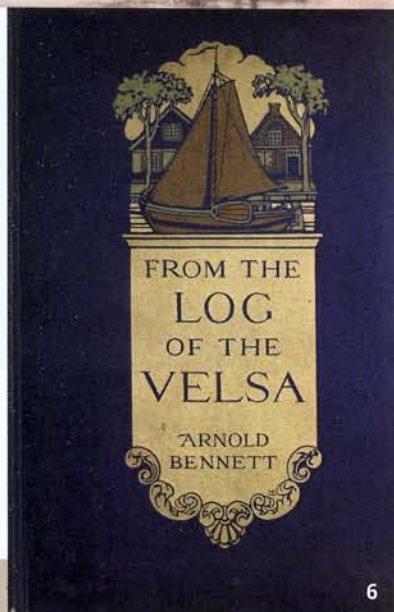
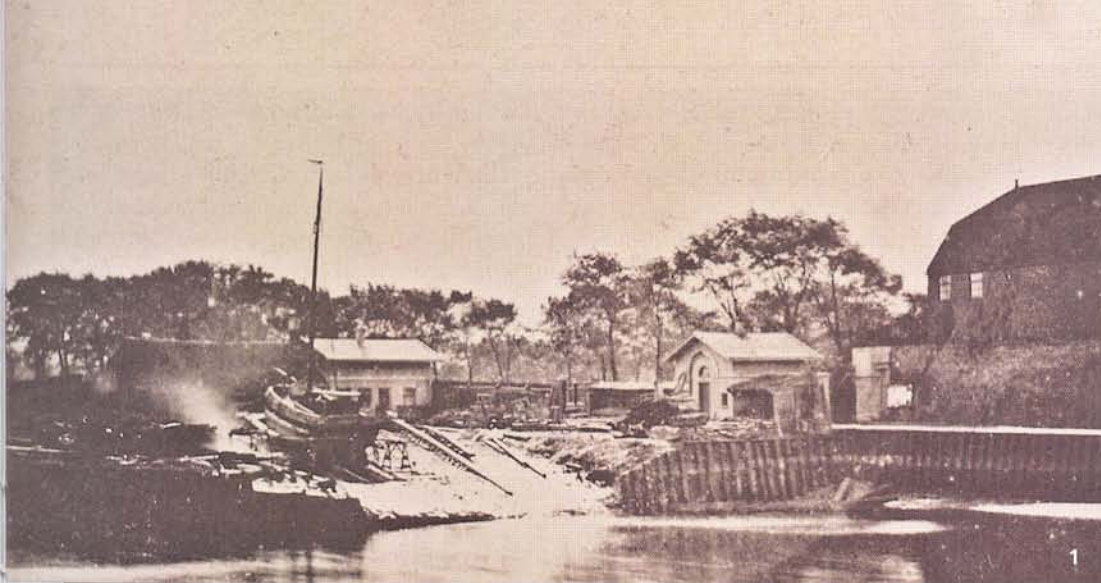
### Verre reizen

Bennett maakte er een tocht mee door België en Nederland en liet het schip overvaren naar Denemarken voor een bezoek aan Kopenhagen. Over deze tochten schreef hij het boek *From the Log of the Velsa*. In maart 1914 liet hij de *Velsa* door de bemanning via de Franse kanalen naar Marseille varen. Bennett volgde per trein en maakte een tocht langs de Franse zuidkust en vervolgens voer hij naar Rome waar hij dankzij de geringe diepgang van de *Velsa* de Tiber kon opvaren tot middenin de stad. In mei liet hij het schip via de Franse kanalen terugbrengen naar Engeland. Een van de betaalde bemanningsleden tijdens deze reizen was een Nederlander, de zeeman Hendrik Teekman.

In 1919 kreeg de hoogaars alweer een nieuwe eigenaar, Herbert L. Reiach, de oprichter en eerste hoofdredacteur van het nu nog altijd gepubliceerde maandblad *(The) Yachting Monthly*. Na een opleiding als jachtarchitect, onder andere bij de beroemde werf van Camper & Nicholson's in Gosport, startte Reiach in 1906 met het tijdschrift dat mikte op zowel zeilers als eigenaren van motorboten. In het julinumnummer uit 1921 van *The Yachting Monthly* schreef Reiach uitgebreid over zijn eigen schip en hij was vol lof over *Velsa*. Hieronder het grootste deel van het artikel:

'Hollanders wensen in de eerste plaats om in rust en comfort te kunnen verblijven aan boord en om die reden willen ze stabiliteit,





1 Werf "De Volharding" in Middelburg, waar de *Velsa* in 1893 van stapel liep, gefotografeerd rond 1860. (Foto collectie Beeldbank Zeeland)

2 De Nederlandse Hendrik Teekman was enkele jaren betaald bemanningslid en maakte de reis naar Rome mee. Zijn trui draagt de naam *Velsa* met de afkorting van de Sussex Motor Yacht Club waar eigenaar Bennett lid van was. (Coll. Gerrit Klaas Last)

3 Arnold Bennett was een bekende societyfiguur en gefortuneerde Engelse schrijver en journalist. Hij maakte lange tochten met de hoogaars, onder meer naar Rome. Over zijn reizen publiceerde hij het boek *From the log of the Velsa*.

4 Een van de tekeningen uit *From the log of the Velsa* toont de jachthoogaars afgemeerd in de haven van Hoorn net voor de Eerste Wereldoorlog.

5 De *Velsa* zeilend over stuurboord, let op de enorme sloep boven het zwaard

6 Boekcover *From the log of the Velsa* opmerkelijk genoeg getooid met het zij aanzicht van een boeier

7 *Velsa* op de helling in Arnemuiden(?), jaartal onbekend, maar gezien de trui rechts wel in de periode Arnold Bennett. (Foto coll. Gerrit Klaas Last)



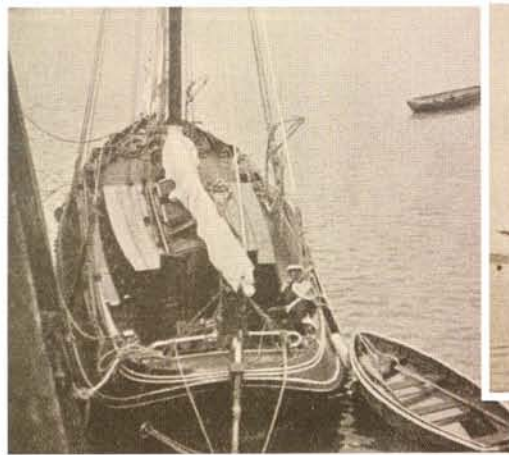
stahoogte en bewegingsvrijheid. Die argumenten zijn onweerlegbaar, dus toen ik een zeilend woonschip zocht koos ik zonder meer voor een boot uit Holland. Eerst bekeek ik een boeier. Ze zag er perfect uit, maar leed aan droge rot, zoals veel boten die te lang in zoet water hebben gelegen. Daarna zag ik de *Velsa*, en hoewel ze eigenlijk te groot was voor mijn eisen, kocht ik haar toch, want ze had kwaliteiten die je nooit samen in een schip tegenkomt. Ze had een ruim en geriefelijk interieur, een stahoogte van twee meter onder de dekbalken, lage, brede kooien, een meer dan voldoende ruim vooronder, een kombuis en een kuip waarin vijf of zes mensen comforta-

gewone werk volstaan slechts twee zeilen: het grootzeil en een fok. Dit is een tuig voor één man, want de fok heeft een overloop en in een lang rak aan de wind is er niks anders te doen dan koers houden met het stuurwiel. Met deze bescheiden zeilvoering ligt ze mooi in balans, maar met een ruime koers of bij licht weer was een kluiver erg effectief.'

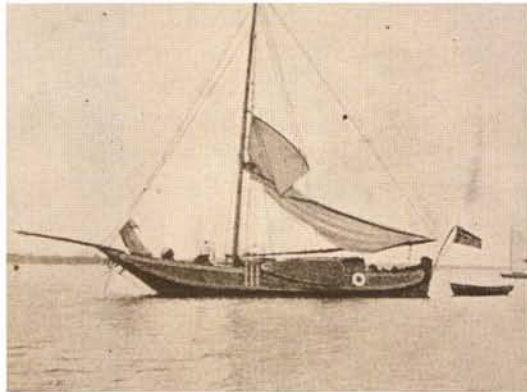
'De mast, een prachtig grenen rondhout, steekt niet door het dek, maar staat in een mastkoker. Ondanks zijn enorme gewicht kan hij met het grootste gemak gestreken worden. De geweldige lier, met een speciale schijf en een lichte staaldraad takel zet hem weer net zo snel omhoog. Voor de vaart op

zijn en hoekig in de doorsnede. De kielen zijn recht voor het gemak bij het droogvallen maar ieder stuk hout is heerlijk gebogen – het eiken roer en het helmhout, de zwaarden, de berentanden, de bolders, alles wat mogelijk is wordt gebogen in een aangename vorm. Niet alleen leidt dat tot veel werk, maar er is ook een forse hoeveelheid materiaal nodig voor de verschillende onderdelen.

Als hij ze in een oogstrelende vorm heeft gemaakt, dan bedekt onze Hollander ze met liefde met koper. Op de bolders, de berentanden en op de kop van het roer, waar mogelijk brengt hij een stuk gepolijst koper aan en het is een charmante combinatie van gevernist



linksboven: Blick in de kuip, met rechts de roeisloep

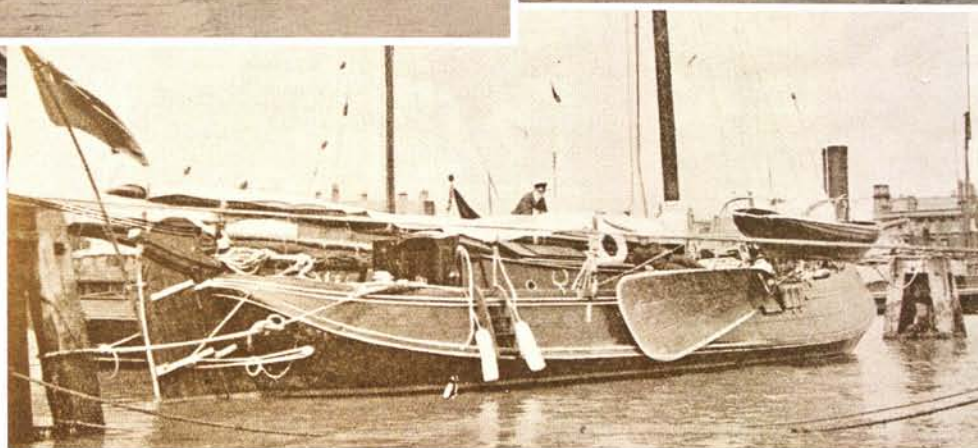


midden: De *Velsa* voor anker met gekat grootzeil



rechts: Zeilend over bakboord

onder: De enorme, gestrekte hoogaars in een onbekende haven, waarschijnlijk in 1919



bel zouden kunnen slapen. Deze verbazingwekkende cockpit zou het idee kunnen geven dat je er onbeschermt zit, maar integendeel, het is de aangenaamste plek die je je kunt voorstellen, want het dek en de kajuit houden het buiswater tegen en geven ruim voldoende beschutting bij elk soort weer.'

### Strijkbare mast

'De *Velsa* is een hoogaars, helemaal van eiken en prachtig vormgegeven. Het onderwaterschip is met zink bekleed en na een zorgvuldig onderzoek leek ze mij het degelijkste en comfortabelste Hollands schip dat ik ooit had gezien. Ze was jong, Hollandse schepen gaan lang mee, en na wat ervaring te hebben opgedaan denk ik niet dat ik een betere keuze had kunnen maken, met uitzondering van haar grootte, want 51 ton was wel wat groot voor mijn eenvoudige eisen.

Toch, ondanks haar grootte, is de *Velsa* makkelijk te varen met twee man. Voor al het

kanalen en in dokken is de boegspriet scharnierend gemaakt en kan verticaal boven de boeg worden gezet.

### Afkeer van alles wat recht is

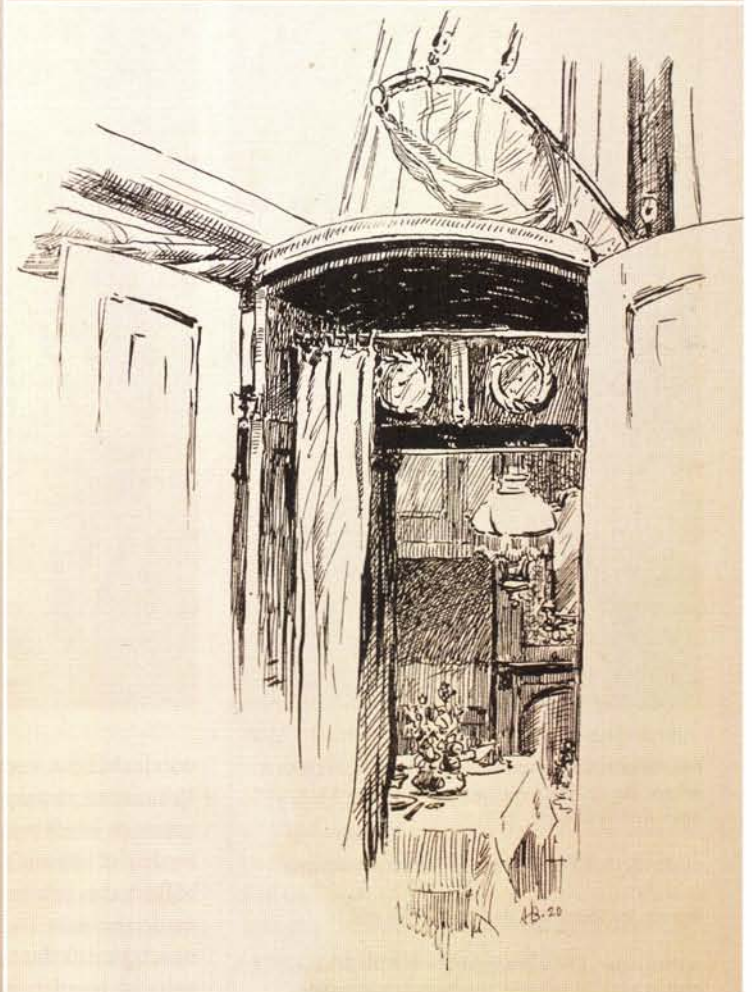
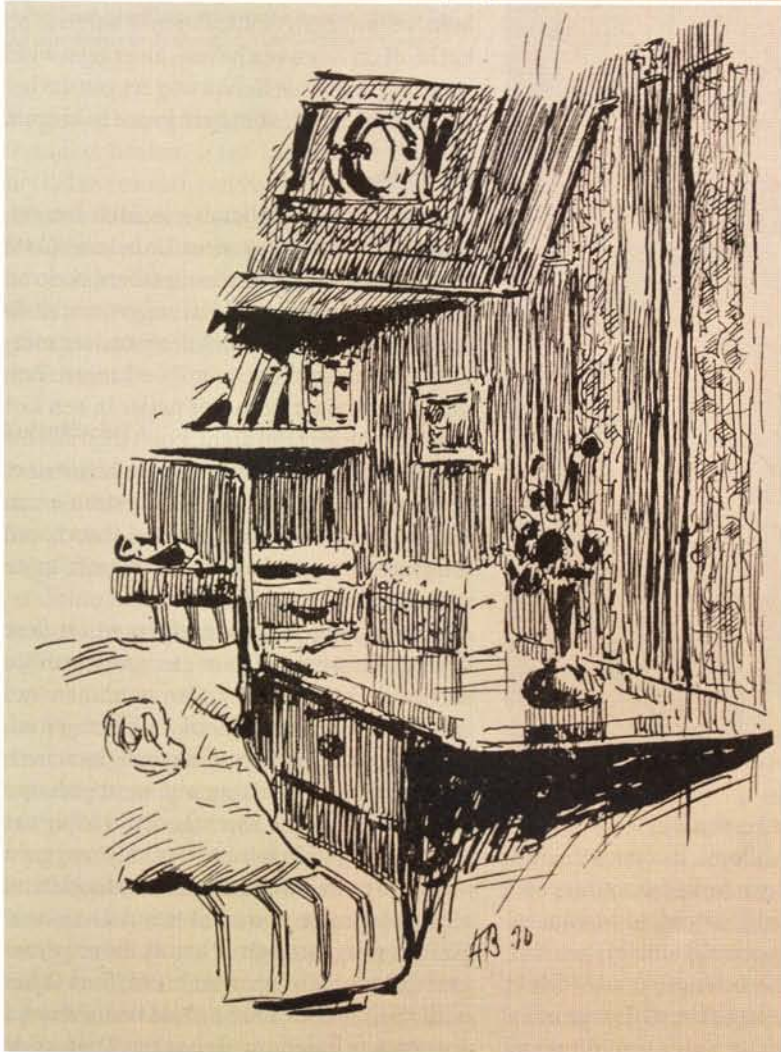
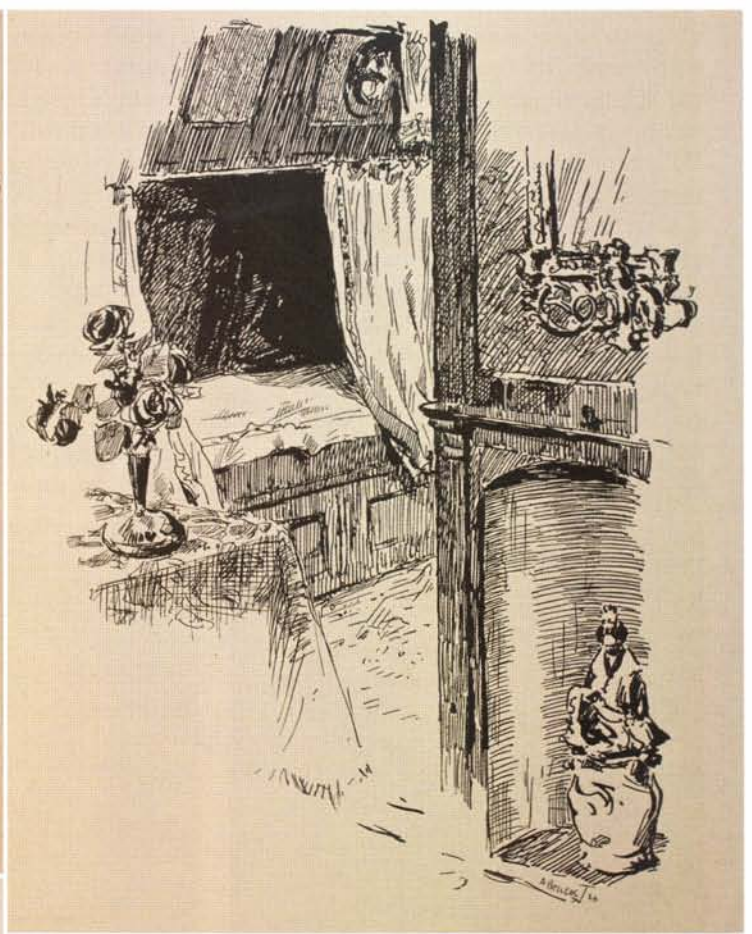
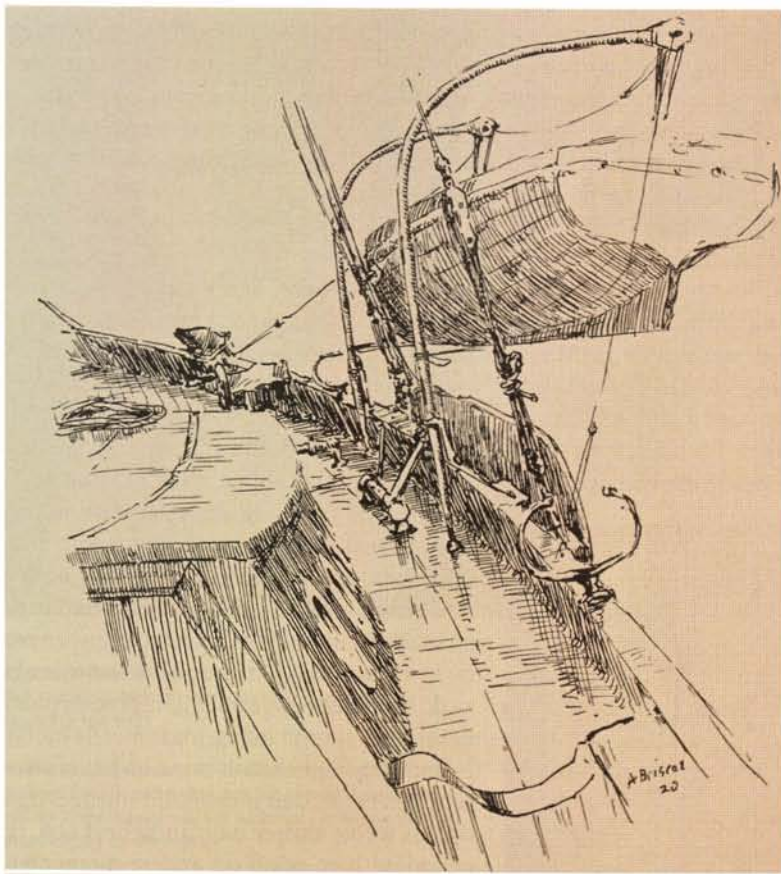
Maar de grootste trots van de Hollander zit in het houtwerk. Omdat ik de tekeningen van de *Velsa* wilde hebben, schreef ik naar de bouwer, die me liet weten dat ze verloren waren gegaan. Sindsdien ben ik erachter gekomen dat maar weinig bouwers tekeningen hebben, maar dat ze op het oog werken. Als dat klopt dan zijn hun ogen erg goed, want het is een grote kunst om die prachtige bochten in zulke zware uiteinden te krijgen. Een Hollandse scheepsbouwer schijnt een diepgevoerde afkeer te hebben van alles wat recht is, ondanks het feit dat veel scheepstypen plat

eiken en glimmend koper dat het Hollandse jacht zo'n schilderachtige aantrekkingskracht geeft. Dat soort werk en dat materiaal is tegenwoordig duur en het is niet verwonderlijk dat deze vaartuigen nu niet meer van eiken worden gebouwd, maar van staal.

Staal is heet in de zomer en koud in de winter, je ziet er zelfs de kleinste deuken in en, hoe goed ook afgewerkt, het ziet eruit als een conservenblik. Tijdens mijn reizen zag ik

rechts: Kunstenaar en illustrator Arthur Briscoe verbleef regelmatig aan boord, van hem zijn de pentekeningen rechts. Met de klok mee: Gangboord met bijboot in de davits; De eigenaarshut en rechts de nis waar in de winter een kolenkachel stond; Schrijftafel in de hoek van de kajuit. Reisch haalde een piano(!) weg die eerst op deze plek stond; De ingang naar de salon







vorig jaar zo'n boot en hoewel de eigenaar erg enthousiast was over haar eigenschappen, zag ik hem dit jaar toch in een eiken boeier van een groter formaat.

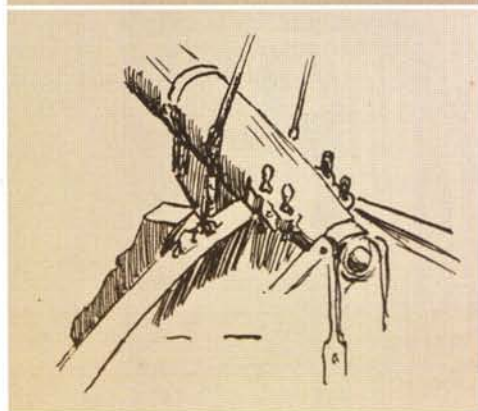
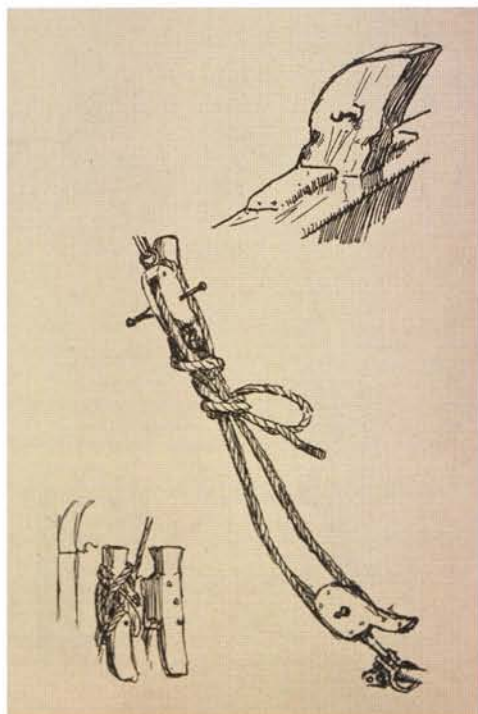
Hollandse houten jachten worden gevernist met een donker, okerachtig product dat ze een warme kleur geeft. Ze worden zelden geschilderd, maar de lijsten en de berghouten worden zwart en wit gemaakt. Er is een ongeschreven wet voor het schilderen van Hollandse vaartuigen en de kleine beetjes rood, groen, blauw en geel die in het ene geval goed zijn, zijn in een ander geval helemaal fout. Tegelijk zijn ornamenten die correct zijn op een boeier of botter nogal ongepast op een

hoogaars. Daarom kon ik geen koperen leeuw op mijn roer hebben, want dat is voorbehouden aan de boeier. De top van mijn mast moest zwart zijn, met daarboven de onvermijdelijke wimpel of windvaan die bestaat uit een vijf meter lange wimpel die vrij van de mast wordt gehouden door een draaibare vleugel. Dit is best een slimme methode, omdat die nooit vastraakt en altijd de windrichting aangeeft. Er zijn tal van andere kleine zaken die getuigen van de wijsheid van de Hollandse schippers – de hakblokken die gebruikt worden als takel en waar je ook een lijn op kan beleggen, de kleine ijzeren scepters voor rondhouten die het dek vrijhouden van deze

dan wordt het eiken snel zacht en ontwikkelt droge rot. Gelukkig heeft de *Velsa* maar weinig tijd op zoet water doorgebracht, want als een eiken boot te lang op zoet water ligt dan wordt ze vatbaar voor schimmels of wat droge rot ook maar is.

### Motorzeilen

Deze rompen zijn zo zwaar dat men zich afvraagt hoe zulke boten kunnen zeilen, want ondanks al dat gewicht ontwikkelen ze een goede snelheid in bepaalde omstandigheden. Hun beste koers is bij een stevige halve wind op vlak water. Ze doen het goed voor de wind, en op vlak water willen ze wel aan de wind zeilen, maar tegen een steile zee in zijn ze op hun slechtst. Er zijn echter manieren en middelen om deze omstandigheden te verbeteren. *Velsa* heeft een 30 pk Kelvin, een nuttige en krachtige motor. Opboksend tegen een zee recht van voren, is het varen een vermoeiende zaak, want een hoogaars zeilt niet scherp aan de wind en stampst hevig, maar met de motor bij loopt ze hoger aan de wind en het meeste stampen stopt. Dan is de motor nuttiger dan tijdens welke andere omstandigheid ook. Ik gebruikte hem nooit op andere momenten behalve om tegen de stroom in te varen of bij het in- of uitvaren van havens als er geen wind was. Laat ik over de Kelvin nog zeggen dat het bijna onmogelijk is om hem kapot te krijgen.



linksboven: Tekening van een bolder, de fokkenschoot die op een overloop stond en twee klampen door Arthur Briscoe, 1920

onder: Schetsje van de scharnierende boegspriet

boven: Tekening van de *Velsa* onder zeil

rechtsonder: Een vignet getekend door Briscoe bij het artikel over de *Velsa* in *The Yachting Monthly*



### Schuifdeur

Aan dek zijn de Hollandse jachten interessant, maar binnen nog meer. De belangrijkste accommodatie ligt tussen de tabernakel van de mast en de kuip, dat wil zeggen onder de opbouw. Een van de voordelen van deze indeling is de ruimte die zo wordt verkregen. Vanuit de kuip, waar de motor netjes in een kist staat die ook als tafel dient, hoeft men slechts drie treden af te dalen om op de kajuitvloer te komen. Eerst is er nog een vestibule van ongeveer 1 meter 20 lang met aan stuurboord een grote wc en aan bakboord een net zo grote wasruimte en een garderobe.

Achter de dubbele kajuitdeuren wordt deze ruimte afgescheiden door een groen gordijn en van de kajuit door zijden gordijnen van dezelfde kleur. Daar zit ook nog een schuifdeur die dankzij het flessenbodemplas schertsend de 'fles en kruik ingang' werd gedoopt. Wat je er echter ook van mag denken, hij was een zegening in de winter, want hij nam geen ruimte in en toch was het een lichtdoorlatend scherm tegen de kou en de wind. Deze deur geeft toegang tot de grote kajuit, die ongeveer 3 meter lang is en 3,5 meter breed. Toen ik het jacht kocht van de heer Arnold Bennett vond ik een piano in een van de hoeken. Die haalde

noodzakelijke voorwerpen, etc.

*Velsa* is erg zwaargebouwd, de bodem is dubbel en ze heeft wat een bedrijfshoogaars niet heeft: een ijzeren kiel. Er is geen binnenboord ballast, dus je komt gemakkelijk bij het vlak en de spanten. Dat is belangrijk, want het is noodzakelijk dat zulke boten elk jaar grondig gelucht worden. Als er water in blijft staan

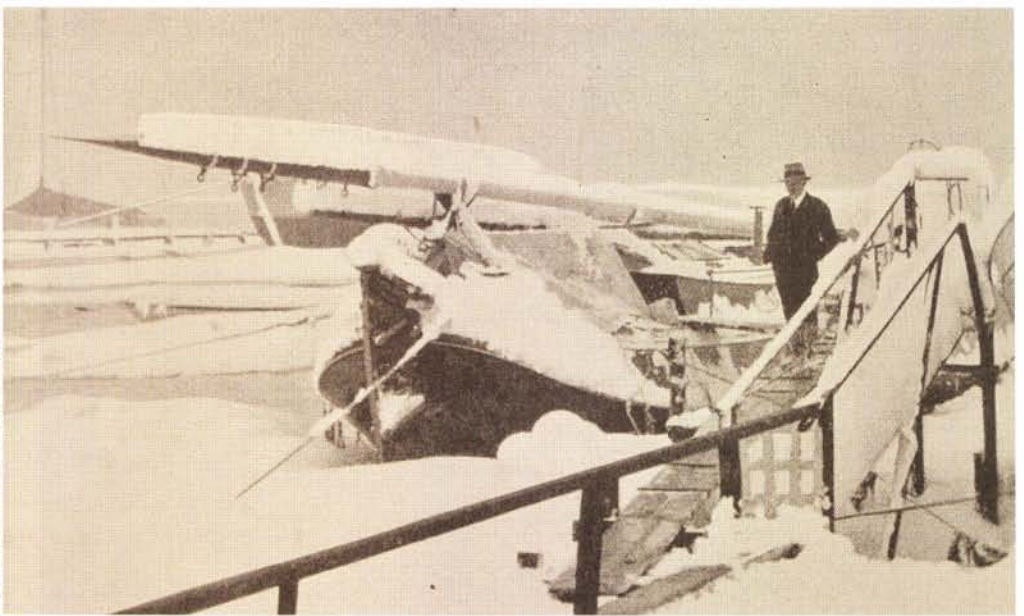




boven: Herbert Reiach, hoofdredacteur van *The Yachting Monthly* en eigenaar van de *Velsa* van 1919 tot 1921

rechts: Ondergesneeuwd in de winter van 1920. Herbert Reiach gebruikte het schip ook tijdens de winter in de weekends als woning. Let op de dikke sneeuwlaag op de mast

kader: Deze prachtige ets maakte Briscoe tijdens een van zijn reizen in Zeeland. (Collectie National Gallery)



ik eruit en daar plaatste ik de schrijftafel. In de andere hoeken staan kasten en buffetten met laden eronder, een voor glas, een voor het zilverwerk en een voor eetgerei. Rondom in de kajuit en in de hutten zijn er patrijspoorten die open kunnen, zelfs zonder de twee koekoeks is er voldoende licht en lucht; een beter geventileerde en lichte kajuit zal moeilijk te vinden zijn.

### Kolenkachel

Om enig idee te krijgen van de beschikbare ruimte moet je je voorstellen dat je met zijn achten kan lunchen of dineren aan de lange slingertafel, waarboven een speciaal gemaakte Aladdinlamp hangt die een prachtig wit licht in elke hoek van de kajuit werpt. 's Winters staat er een kolenkachel in een met koper beklede nis, maar in de zomer gaat die van boord en komt er een ornament of een plant voor in de plaats. Aan elke kant daarvan is er een brede deur naar de twee hutten. De bakboord hut heeft twee bedden, een dwarsscheeps onder het voordek. Eronder zijn met zink beklede kasten voor kleren.

Er is een kast met luchttoevoer achter de nis van de kachel en een kledingkast over de volle lengte in beide hutten, en ook wegklapbare wastafels en rekjes voor toiletspullen. Voor de hutten is er een keuken aan stuurboord

en aan bakboord een opslagruimte voor lampen en verf, vervolgens een groot vooronder met accommodatie voor drie man. Helemaal voorin is er een berging voor touwwerk en gereedschap.

De grootste deugd van de *Velsa* was haar vermogen zich aan de omstandigheden aan te passen. Aan de grond lopen betekende geen gevaar voor haar, want als pech of een verkeerde inschatting haar droog zette dan bleef ze daar in grote tevredenheid zitten en als andere schepen ver weg in diep water moesten ankeren dan kroop ze naar binnen en lag comfortabel met laagwater in de modder, op het zand of op een kiezelbank. Ze kan overal varen waar het nat is en zoals haar schipper regelmatig lachend opmerkte, een zware morgendauw laat haar al drijven.

Het was in de winter dat ze haar ware karakter als drijvend huis liet kennen. Knus en stabiel, werd zij met haar grote kajuit een nauwelijks te evenaren *cottage* en de kolenkachel, die dag en nacht brandde, hield haar hele interieur op elke gewenste temperatuur. Hoe koud of stormachtig het weer ook was, haar gezellige kajuit en hutten hadden altijd een aangename, comfortabele sfeer. Zelfs tijdens de sneeuwstorm, die ons allemaal verbaasde en ons ondersneeuwde vorige winter, was ze onverstoorbaar en gastvrij als altijd.'

### Gezonken

Herbert Reiach overleed onverwacht op 16 juli 1921, vrijwel tegelijk met het verschijnen van bovenstaand artikel in *The Yachting Monthly*. Maar hoe verging het de *Velsa* verder? Het Lloyd's Register geeft daarover deels duidelijkheid. In het voorjaar van 1921 verkocht Reiach zijn hoogaars aan Major J. Proctor Humphris.

Na 1925 volgen dan nog drie Britse eigenaren. *Velsa* wordt voor het laatst vermeld in het register van 1935. Het jaar daarop volgt de treurige mededeling dat het schip gezonken is en niet langer meer bestaat. ♪

Met dank aan Peter Hamer en Gerrit Klaas Last.

Arnold Bennetts nog steeds lezenswaardige en humoristische boek 'From the Log of the Velsa' is gratis te lezen via: [www.gutenberg.org/ebooks/](http://www.gutenberg.org/ebooks/)



### KUNSTENAAR ARTHUR BRISCOE

De Engelse kunstenaar Arthur Briscoe (1873-1943) was bevriend met Herbert Reiach, de eerste hoofdredacteur van *Yachting Monthly*. In 1920 maakte hij aan boord van de *Velsa* de tekeningen bij dit artikel. Zelf was hij ook een actief zeiler en met zijn eigen boot voer hij meerdere malen naar Nederland, waar hij veel schetsen maakte. Hij voer mee op dwarsgetuigde schepen en tekende de bemanningsleden tijdens hun zware werk. Veel schetsen werkte hij later uit tot etsen, aquarellen of schilderijen. Voor *The Yachting Monthly* schreef Briscoe ook artikelen en tevens maakte hij veel illustraties.