

Turc terug in de vaart
**Nieuw leven
in het hoge
noorden**

Bijna honderd jaar oud is de *Turc* nu. Maar ook deze hoogaars wachtte op een prins die haar wakker zou kussen. Die verscheen uiteindelijk en ontvoerde haar naar het verre Finland waar zij een nieuw hoofdstuk in haar lange leven tegemoetgaat.

Fotografie: Bertel Kolthof Tekst: Arthur van 't Hof







De oude Romeinen wisten het al: ze konden nog zulke grootse heldendaden verrichten op het slagveld, in de boeken leken die altijd de mindere van die van de Grieken, want die hadden de betere schrijvers. Zo is het ook een beetje met de *Turc*. Die heeft slechts drie eigenaren gehad voorafgaand aan de huidige, maar een ervan schreef

een veelgelezen stuk in *Spiegel der Zeilvaart*. Het droeg de titel 'Liefde op het eerste gezicht' en dat zette de Zeeuwse traditionele schepen weer helemaal op de kaart, ruim dertig jaar nadat datzelfde al met de noordelijke scheepstypen was gebeurd.

Bovendien maakte Bernard van Gils, want over eigenaar nr. 2 hebben we het, een ico-

boven: De *Turc* meet 12,60 m maar heeft een ietwat kleine kuip voor die lengte

rechts midden: De bouw in Baasrode, 1925; het was een ongewone opdracht voor de werf die binnenschepen bouwde

onder: De iconische foto van Van Gils

links: Eelco, links in de *Puut* praat met Bernard van Gils, rechts naast Van Gils zit broer Martijn



nische foto van zijn schip; een stilleven, zo prachtig, dat alleen al die foto genoeg was om iedereen ervan te overtuigen dat dit het mooiste schip was dat ooit het water beroerde. Geen wonder dat de *Turc* een zeer bekende naam werd.

Traditie

In zijn artikel uit 1986 vertelde Van Gils vrijelijk over de hoogaarzen die toen nog in beeld waren en veegde hij houten en stalen exemplaren zonder aanzien des schips op een hoop. Dat zouden we nu niet zomaar meer doen. Vooral niet omdat de Stichting Behoud Hoogaars zich sindsdien heeft ontfermd over het houten Zeeuws varend erfgoed en daar veel onderzoek naar heeft gedaan. Van Gils zag zijn eigen schip in de traditie staan van beroemde houten hoogaarzen als de *Jetty*, de *Windroos*, de *De Wet*, de YE36 en andere, maar vergat daarbij voor het gemak dat zijn eigen schip een grotere bijzonderheid was – juist omdat het niet van hout was.

Van Gils zelf leverde een lijstje bij zijn artikel dat dit verduidelijkt: bijna dertig overgebleven houten schepen (vissermannen en jachten) tegenover slechts vijf stalen exemplaren gebouwd voor de oorlog. De Zeeuwse werven zagen er blijkbaar geen brood in van de hoog-

aars een tevreden stemmend stalen model te maken. Dus is het misschien ook geen wonder dat de eerste eigenaar van de *Turc*, Edmond Crahay, eigenaar van een modezaak te Antwerpen, in 1925 naar een Belgische werf toog waar ze wel volop bezig waren in 'het staal': Van Damme in Baasrode aan de Schelde. Normaal gesproken werden daar binnenvaartschepen gebouwd, spitsen bijvoorbeeld, maar nu moest werfbaas Gaston van Damme zijn interpretatie van een hoogaars in staal vangen. Of dat goed gelukt is, daarover zijn de meningen zelfs nu nog verdeeld. Toen ik ontwerper André Hoek – zelf kortstondig eigenaar van de fameuze *Windroos* – foto's van het achterschip van de *Turc* liet zien, trok hij zijn wenkbrauwen op en vroeg: 'Is dat een hoogaars?' Toegegeven, hij wist toen nog niet om welk schip het ging.

Conservatief tuig

Snel was de *Turc* wel, Van Gils was er maar wat trots op dat zijn hoogaars in het verre verleden diverse keren de *Jetty* te grazen had genomen. Dat zal nu niet meer lukken, want de *Jetty* heeft van Hoek jaren geleden al een upgrade gekregen: het tuig werd aanzienlijk verhoogd. De kersverse nieuwe eigenaar van de *Turc* wil het schip juist zoveel mogelijk in



boven: De indeling is nog vrijwel origineel met een keukentje rechts achter het schot waarin de betaalde schipper een kleine maaltijd kon bereiden voor mijnheer Crahay. De schipper sliep in het vooronder en had een eigen luik in het voordek

de oorspronkelijke staat behouden, dus met een lager 'conservatief' tuig. Maar ook hij meldt vol trots een tocht van 87 mijl in minder dan 13 uur.

Ruim drie jaar geleden maakte ik in Tholen voor het eerst kennis met de *Turc*. Het schip lag toen eigenlijk al min of meer te koop, maar de derde eigenaar, de heer Stulemeijer, wilde er nog een keer mee schitteren op de aanstaande SAIL 2020. Die zou, zoals iedereen weet, toen niet doorgaan vanwege de coronapandemie. Op de werf van Dirk van Duiven-



boven: Den Boer Sails zorgde voor nieuwe zeilen en Frans van der Doe maakte mast, rondhouten en zwaarden
 onder: Geen lieren bij de mast alles wordt op de hand gehesen

dijk lagen stapels broodjes ijzer op pallets achter het schip. De ballast was eruit gehaald, want het schip kreeg een nieuw vlak. Gelast, omdat dat deel toch onder water zit, hoewel de hoogaars uiteraard volledig geklonken is. Een eventuele volgende eigenaar kon zich die moeite in ieder geval besparen, hoewel er nog genoeg te doen was, zoals we zullen horen.

Meer ruimte nodig

Die volgende en dus pas vierde eigenaar is Eelco van Schaik, bepaald geen onbekende in de platbodemwereld, zijn ouders varen op de Enkuizer bol *Olleke Bolleke* en broer Martijn werkt bij Hoek Design. Samen met Martijn zeilde hij in de open schouw *Puut*. 'Kijk', zegt Eelco aan boord van de hoogaars, 'hier heb ik nog een foto waarop je ons langszij van de *Turc* ziet liggen, we waren jongens nog, die meededen aan de Veerse Meerdagen.' Eelco voer in die tijd zelfs een keer mee op de *Turc*, met aan het roer Van Gils, op een reünie in Heeg. Hij wil maar zeggen, het schip was hem bepaald niet onbekend.

Toch kocht hij de hoogaars niet omdat het de *Turc* was. 'We hadden als gezin met twee

opgroeïende kinderen simpelweg meer ruimte nodig', vertelt hij. 'De S-spant die we tien jaar hadden gevaren werd te klein.' Eerder had Eelco een kajuitschouw tje en de Zeeuwse schouw *Bever* gehad waarmee hij in Finland voer, aangezien de familie in het hoge noorden woont. Maar het bleek maar weer; het bloed kruipt waar het niet gaan kan. 'We waren niet op zoek naar een project, maar ik sloeg aan op de woorden hoogaars en authentiek die op een bootverkoopsite langskwamen.'

Even nog twijfelde Eelco over een houten hoogaars, maar de Finse winters zijn desastreus voor Hollandse houten schepen: de gangen zijn te breed, in het droge, koude klimaat splijten die te snel. Dus werd het de stalen *Turc*, die, zo meent Eelco, dankzij het werk van de vorige eigenaar voor het nageslacht gered is. Ruim 20 jaar geleden werd namelijk het composiet dek (teak op stalen spanten) vervangen door een stalen dek met daarop teak en ook het compleet teakhouten kajuitdak vervangen. En zoals gezegd werd in 2019/2020 bij Van Duivedijk het vlak vernieuwd en het schip ook meteen geschilderd in een twee componenten verfsysteem.

rechtsboven: Een rolkluiver lijkt niet gepast maar Eelco vond foto's terug van een vooroorlogs watersport-feest waarop de hoogaars ook te zien is met zo'n rolinstallatie!

midden: De overduidelijke S-vorm van het berghout duidt erop dat het hier om een hoogaars gaat

onder: Het hele gezin inclusief de scheepshond maakte de lange reis naar Finland. De *Turc* legde ruim 2500 km af!

Basis

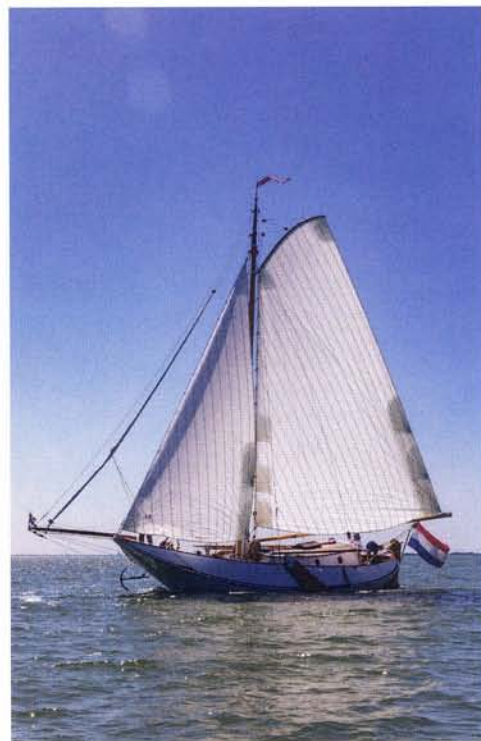
Zo had Eelco na het sluiten van de koop een basis waarmee hij aan de slag kon. Hij benadrukt dat hij moest werken met een begroting en dat er een limiet was aan de fondsen, met andere woorden, een 'strak schip' zou het nooit worden. Maar dat was ook helemaal niet zijn bedoeling. Hij huldigt het standpunt dat je best mag zien dat het om een schip van bijna honderd jaar oud gaat. Dus geen nieuwe mastkoker, geen nieuwe ankerlier of een nieuwe indeling van het interieur. Maar uiteraard wel vervanging van alles wat ronduit rot bleek. Het lijstje? De (niet meer originele) kuip waar de gaten in vielen, het roer, de rondhouten, afgezien van de kluiverboom, de zwaarden (verworden tot potgrond) en de gaffel.

Het fraai gevormde roer werd door Dirk van Duivendijk gemaakt, terwijl op zijn werf ook de kuip opnieuw werd ingelast. Eelco demonteerde het teak van de banken om dat te redden. 'Het oogt weliswaar niet zo strak als bij nieuw hout', zegt hij, 'maar je mag zien dat het om een restauratie gaat.'

Zo knapte hij eigenhandig ook alle blokken op die hij terugvond op het schip. Uiteraard bemoeide broer Martijn zich ook tegen het schip aan. Die vond dat er een flink hogere paal op kon, 'maar hij begreep uiteindelijk wel dat ik met het gezin zeil.' Dus werd de mast iets hoger dan de bestaande. Dat was waarschijnlijk nog het eerste exemplaar die ooit overboord gezeild was en toen wat ingekort, dus grote kans dat de *Turc* nu weer met de juiste lengte vaart.

Lange trip

Toen afgelopen zomer de hoogaars weer vaarklaar lag, bleek Eelco van zijn werkgever een uitgelezen kans te krijgen. Hij kon zo lang vrij nemen dat een tocht naar midden Finland in beeld kwam, naar thuishaven Kokkola. Het werd een trip om nooit te vergeten waarbij hij en zijn gezin het schip helemaal leerden kennen. Vijf weken was de *Turc* onderweg met daggemiddelden van zo'n 60 mijl. 'Gelukkig hadden we ook extra spierballen en zeilkenis aan boord, want de *Turc* toonde zich af en toe een beetje een eigenwijze oude dame. Met alleen een grootzeil laat ze zich niet goed zei-



len, er moet een fok bij en dan moet je haar goed trimmen, want anders is het sleuren aan het helmhout.' Maar als ze dan eenmaal goed getrimd is en ze komt op vlak water, dan tilt ze haar rokken op en begint ze te rennen om een opmerkelijke snelheid te bereiken voor een schip van bijna een eeuw oud: 8,2 knopen. En dat is niets meer en niets minder dan een heldendaad voor zo'n oude dame. ♪

Meer weten over de Turc? Kijk dan op de [ssrp-site](#) in de [schepenlijst](#). Je kunt er ook online het artikel en een monografie van Bernard van Gils lezen.