

Drie Hoogaarzen

door B. van Gils

'Onbezwaard en roerloos' laat in het najaar rondvaren typeert een enthousiast echtpaar dat het eenvoudig niet kon laten van een mooie dag te genieten ook al waren de zwaarden en het eigenlijke roer van hun hoogaars voor onderhoud al afgenomen.

Maar Bernard van Gils is evenals zijn vrouw Jeanne niet alleen gehecht aan de eigen 'TURC' maar hij heeft in een aantal jaren een indrukwekkende documentatie samengesteld over Nederlandse en Belgische hoogaarsjachten en hengsten.

In deze aflevering een eerste publicatie van hem terwijl in een volgende Stichtingsuitgave een overzicht zal komen van de hem bekende hoogaarsen en hengsten en van de werven waar ze werden gebouwd.

Mocht u – lezer – iets bijzonders, merkwaardigs of interessants weten op dat gebied, neem dan contact op met B. van Gils, Postweg 11, 4691 PG Tholen.

H.

De 'Jetty'

De 'JETTY'. Zeilnummer OB3, oorspronkelijk de ARM 4 (Arnemuiden) is als vissersvaartuig op de werf van de gebroeders De Klerk te Kruispolder gebouwd. De opdracht is in Mei 1913 gegeven door H. van de Gruiter-van Belzen uit Arnemuiden. Die opdracht hield in de snelste hoogaars van de Ooster- en Wester Schelde te bouwen.

Petrus de Klerk stond bekend als een eerste klas scheepsbouwer. Hij maakte, om de snelheid te vergroten, afwijkingen op zijn bestaande type. Zo ontstond deze prachtige Lemsterhoogaars. De aflevering vond plaats in september 1913.

De prijs van het casco was f 1.900, – en compleet met zeilen en blokken f 2.300, –.

Schipper Van de Gruiter kwam tot de ontdekking, dat het een schip met bijzondere eigenschappen was. Hij kreeg

dan ook grote vermaardheid onder het schippersvolk. Overmoedigheid werd hem echter nootlottig. De ARM 4 was op een gegeven moment voor de kust bij Borsele aan het vissen. De bemanning bestond uit 4 koppen. Plotseling zagen ze hun rivalen uit Breskens al op de veiling aankoersen. Ze hielden meteen op met vissen, zetten snel alle zeilen bij en probeerden om toch als eerste binnen te zijn. In de verwoede poging daartoe namen ze de punt van de plaat voor Breskens te krap. Terwijl het schip met grote snelheid voer, raakte het zwaard de grond en de ARM 4 kapseisde. Bij dit ongeluk is niemand verdronken. Nadien vreesde de schipper wel, dat het schip te rank was gebouwd.

Omtrent die tijd was de heer Van der Lelie, de toenmalige directeur van de Verenigde Touwslagerijen te Haarlem, die tot dan toe met de regenboog 'LIES' had gezeild op zoek naar een mooie hoogaars. Hij was goed bevriend met Léon Huybrechts uit Antwerpen, die de vertegenwoordiging van de Verenigde Touwslagerijen voor België leidde. Samen gingen ze in Breskens een kijkje nemen. Daar hoorden ze ver-

halen over de ARM 4. Ze zochten de schipper op en gezamenlijk gingen ze de hoogaars in Vlissingen bekijken. De beide heren waren enthousiast. Na veel loven en bieden ontstond het zeer hoge bod van f 6.000, –. Daarvoor wrichtte de schipper. Er werd overeengekomen drie weken later te betalen en het schip dan meteen te komen ophalen. Toen het zover was en de heren Van der Lelie en Huybrechts de koop wilden besluiten, had de schipper zich intussen beraden en wilde van de verkoop afzien. De kopers hadden de overeenkomst echter onder getuige vastgelegd en dus ging de transactie wel door. Dat was in 1916.

De ARM 4 ging naar Haarlem en werd daar onder de deskundige leiding van Hein Kersken tot jacht verbouwd. Het spriettuig werd door een bezaantuig vervangen.

De heer Van der Lelie heeft er maar twee jaar mee gevaren. Over de snelheid was hij toch niet tevreden.

Tijdens een bezoek deed Léon Huybrechts de heer Van der Lelie het voorstel tot een ruil: de hoogaars tegen een huis aan de Antwerpse Kade. De ruil ging door. Huybrechts schakelde enkele hoogaars-deskundigen in (Hugo van Kuyck). Onder meer werd de mast verplaatst en ook de zeilen werden veranderd. Toen het schip weer in de vaart kwam was het resultaat verrassend.

In die tijd vonden veel wedstrijden met platbodemschepen plaats. Van toen af was Huybrechts meestal de winnaar. Hij was enthousiast over het schip en gaf haar als erkentelijkheid voor de ruil de naam 'JETTY' genoemd naar de dochter van Van der Lelie. De herhaaldelijk voorkomende schrijfwijzen 'Jettie' en 'Yettie' zijn dan ook onjuist.

Vijfendertig jaar heeft Léon Huybrechts onder het zeilnummer OB3 met de



'Jetty' gebouwd als ARM4 op de werf van de Gebr. De Klerk te Kruispolder. Later eigendom van de beroemde Léon Huybrechts te Antwerpen.

Foto: B. van Gils

'JETTY' gevaren en er ontelbare prijzen mee gewonnen. Hij was zo'n fervent wedstrijdzeiler, dat veelal werd beweerd, dat hij altijd heeft gewonnen. Maar dat is niet waar. Mevrouw Crahay van de 'TURC', goed bevriend met Huybrechts, vertelde nog bang geworden te zijn, omdat hij, toen hij in 1932 de Prix Scaldis verloor en het Scheldejuweel naar de 'TURC' zag gaan, buiten zichzelf van woede werd. Ook in

1937 was dat het geval.

In de jaren 60 ging in Rotterdam nog de mare: 'als Huybrechts met de 'JETTY' meedoet, kun je het beste achter hem aan gaan varen, dan heb je kans op de tweede prijs. Kans op de eerste heb je toch niet'.

Op toertochten voerde hij witte zeilen en in de wedstrijd meest bruine. Hij had niet alleen twee stel zeilen, maar ook twee verschillende meetbrieven, die naar de verhalen gaan, werden toegepast naar gelang de omstandigheden zich aandienen. Hoewel de beroemde en voor sommigen beruchte Léon in 1954 overleden is, wordt hij op de Ant-

werpse jachtclub nu nog betiteld als 'De Sluwe Vos'.

Nog een anecdoten, die de ronde deed over het fanatieke wedstrijdzeilen van Huybrechts: voor de wedstrijd moest uit overwegingen van gewichtsbesparing alles wat niet muurvast zat de kant op, ging de vleugel eraf en moest door een wedstrijdvaan vervangen worden om zodoende de weerstand te kleineren en moesten zelfs de aardappelen geschild aan boord komen, ook weer wegens gewichtsbesparing. En dat alles op een platbodend van ruim 15 ton.

Na de periode Huybrechts is het schip zeven jaar eigendom geweest van Adolf Hebbelynck, Commodore van R.B.S.C. te Gent. Bij van Duivendijk in Tholen is de 'JETTY' toen prachtig in orde gebracht o.a. is er toen ook een teakdek ingelegd, maar er is weinig mee gevaren. Hebbelynck had ook nog een motorjacht en was reeds op jaren.

A.J. van de Ree uit Terneuzen kocht het schip in 1960. Hij had vier zoons Jan, Kees, Joan en Frank die er enthousiast mee hebben gevaren.

Op 3 oktober 1964 heeft de Brusselse professor Gaignaux de 'JETTY' overgenomen voor de somma van f 45.000,-. Tot dan was er steeds zonder motor mee gevaren, maar er is toen bij Knolle in Arnemuiden een Peugeotmotor in gebouwd. Het onderwaterschip is in de polyester gezet. In die periode heeft de 'JETTY' steeds in Wolphaartsdijk gelegen, maar er is nauwelijks mee gevaren.

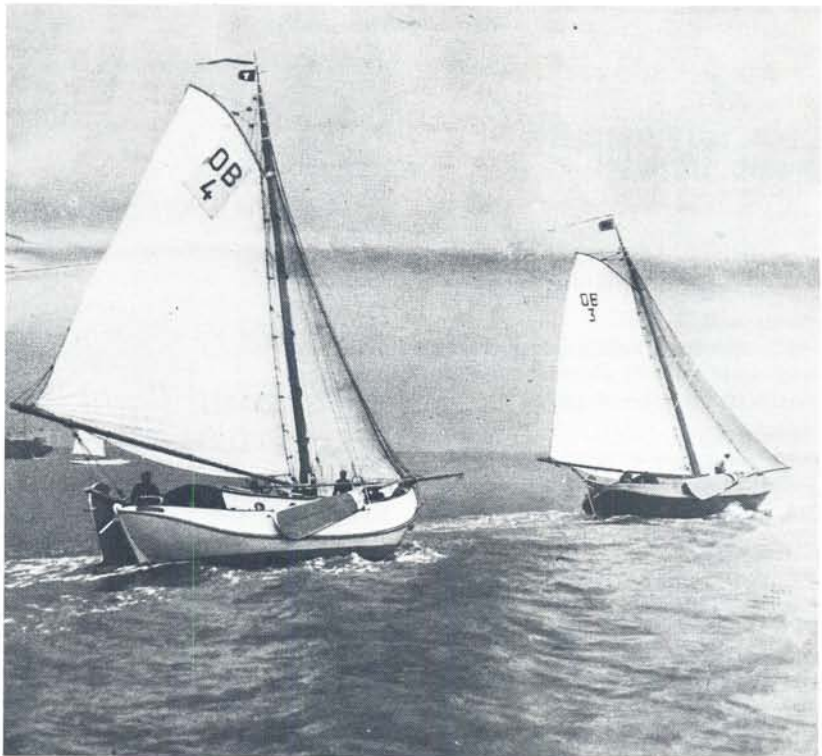
Na twee Belgische episoden kwam het schip begin 1978 weer in Nederlandse handen. Wijnand van Gestel uit Sint Joosland werd de eigenaar. Ze kreeg eerst ligplaats in Veere en nadien in het heel bijzondere haventje van Sint Joosland.

De 'Jetty' en de 'Turc' in felle strijd gewikkeld tijdens internationale wedstrijden bij Antwerpen in 1930.

De 'JETTY' prijkte met het oorspronkelijk zeilnummer OB3 in die tijd op de affiches van 'Zeeland Charters'. Ze was het vlaggeschip van de chartervloot en werd aangeprezen voor tochten met 8 à 10 personen. Maar als zodanig heeft zij toch maar weinig dienst gedaan. Het interieur was voor dat doel totaal veranderd en het schip zag er in tegenstelling tot voorgaande jaren goed uit.

In 1983 werd de 'JETTY' gekocht door H. van Hofwegen uit Ospel (L) en sedert 1986 is dit fameuze schip in bezit van de heer W. Nagelhout te Hattem.

Ze heeft haar grote bekendheid mede te danken aan het feit dat zij sedert 1923 in alle uitgaven van het standaardwerk 'De Zeilsport' van H.C.A. van Kampen als specifiek voorbeeld van een hoogaars is beschreven. Maar vooral door de vijfendertig jaar durende periode, waarin de legendarische Léon Huybrechts eigenaar was. In het allereerste nummer van 'de Waterkampioen', jaargang 1, nummer 1 van januari 1927 wordt al gesproken van 'de grote Léon...', die zo tussendoor ook nog een geruime tijd wereldkampioen 12 voets jollen werd!



«Georgette» à M. Van de Walle (R.Y.C.B.) abandonné.

Fonds plats O. B. :

1. «Jetty» à M. Léon Huybrechts (R.Y.C.B.) en 4.53.51.

2. «I'm Alone» à M. L. François (R.S.C. Gand) en 5.6.7.

Fonds plats O. C.

1. «Turc» à M. Crahay (R.Y.C.B.) en 4.50.27.

A noter que dans le classement général de tous les fonds-plats, c'est le «Turc» qui mène devant le «Jetty» et l'«I'm Alone».

Catégorie handicap C. :

1. «Noordster» à M. J. Doeksen (Kon. Ned. Zeil- en Roei Vereniging) en 4.28.59.

2. «Lange Wapper» à MM. Frenssen et Geeraerts (S.R.N.A.) 5.14.7

Handicap D. :

1. «Nicky» à M. Pottieuw (R.Y.C.B.) en

LÉON HUYBRECHTS EN DE 'JETTY'

verteld door zijn zoon Karel Huybrechts

Het klaarmaken voor de wedstrijd.

Eerste werk:

Platbodem op de helling en gedurende laag water grondig afsteken en in de gladde antifouling-verf zetten.

Tweede werk:

In de loods naast de ligplaats werd een zeildoek op de grond gelegd en de gehele inventaris ondergebracht.

Derde werk:

De zoetwatertanks werden geleidigd. Het anker met ketting ging uit de voorpiek en kregen een plaats in het vooronder. De wimpel en de lantarenval werden uit de mast gehaald en vervangen door een rechte hoorn voorzien van een vlaggelijn voor de wedstrijd-vlag.

De wedstrijdzeilen, – grootzeil en fok – namen de plaats in van de gewone toerzeilen. Kluiver, bij-de-winder, halve winder en spinaker kregen hun plaats in de kajuit.

De beugels, welke riemen en haken bevatten, gingen aan wal, waardoor een glad dek ontstond zonder enige railing. Het resultaat was dan ook zo, dat het jacht zo licht als een gans op het water dreef en zo gevoelig werd, dat de bemanning, welke met stuurman uit zes leden bestond, tijdens de race nooit gezamenlijk in de stuurbak mocht vertoeven, maar als volgt verdeeld werd:

stuurbak: stuurman en twee man voor het behandelen van de grootschoot en voorzeilschoten. Eén man, gedurende jaren de scheepskok, – Piet Mets – welke in de kajuit vertoefde en gedurende de startperiode minuten en seconden aftelde en de chronometer bediende.

Drie man aan dek voor het inhalen en hijsen der zeilen, optrekken en vallen



Léon Huybrechts, de gevreesde wedstrijd-zeiler, die in Antwerpen 'de grote Léon' werd genoemd en onverslaanbaar heete te zijn! Hier aan het roer van zijn 'Jetty'.

der zijwaarden; wanneer er in bij de windrakken niet gemanoevreerd werd, vertoefden twee man boven lij in het gangboord en één op het voordek.

Deze drie kon men enkel bespeuren tijdens hun taak, voor het overige lagen zij plat op het dek. Elkéén bewoog zich verder lenig zonder hard te lopen en mocht zeker niet springen.

Van windvang gesproken, mogen wij niet vergeten, dat de mast zij- noch bakstagen had en als grote dikke paal meeplooid, dit had natuurlijk grote

voor- en nadelen.

Grote kennis was geboden de weerstand te kennen en men diende in veel gevallen tijdig te reven. De reef er in en eruit te halen gaf de bemanning zelden rust om eens uit te blazen.

Gelukkig bevond zich in de kajuit de kok met thermosfles en pick-nickmand om de bemanning steeds van water, koffie en broodjes te voorzien.

Voor de handicap-formule was de 'JETTY' van ideale grootte. In de wind, voor de kleine rakken met wendingen om de 3-400 meter, konden de grotere platbodems haar niet de baas.

Hetzelfde gold bij wind van achter. Met de spinaker was zij zo licht op het water, dat ze onklopbaar was.

Bij lange, met stijve bries bezeilde rakken, wanneer de 'JETTY' onder twee reven lag, gingen de groten haar als treinen voorbij, maar werden later dan toch weer ingehaald, wanneer men uit de vlakke tussen de hoge Scheldedijken van de bovenrivier met minder wind moest rekenen en de 'JETTY' met vol tuig wederom de bovenhand kreeg.

De wedstrijdbaan luidde, dat de betoning van de vaargeul geëerbiedigd moest worden, een taak, welke bij windstilte zeer zenuwslopend was. Wanneer men een rode of zwarte gaston dreigde te missen door de vloedstroom en men door windstilte geen roer in het schip meer had, kon men door middel van de dreg, welke boven lij uitgeworpen werd, het schip met de voorsteven tegen de stroom in laten scheren en vervolgens met alle hens aan dek, de kok inclusief, wat vlucht en roer in de schuit brengen, en zo de hindernis mijden. Ik herinner me dat we bij zo'n windstille dag de race praktisch in handen hadden en het Scheldejuweel in ons bereik lag, we de voorlaatste ton misten, doordat de dreg achter een hindernis onder water vast-

zat en die met man en macht onmogelijk konden lichten. Met lede ogen moesten we het touw laten slippen, we dreven naar de boei en raakten hem licht. De stuurman gaf dadelijk het bevel de wedstrijdvlag neer te halen. We hadden de race verloren. Voor ons werd niet geschoten bij aankomst. De bemanning was anders gewend na elke overwinning de grote vlaggenparade te houden, die reikte van voortot achtersteven en tot de masttop. De 'JETTY' kreeg tijdens haar loopbaan concurrenten, met name de 'WINDROOS' en de 'TURC', beide speciaal gebouwd om het vermaarde platbodemjacht 'JETTY' te kloppen. Beide rivalen waren van dezelfde tonenmaat en het is de 'TURC' van de heer Crahay, die er in geslaagd is de 'JETTY' voor de wind te verslaan.

Dit is op zich een verhaal waard: De schipper van de 'TURC', Stafke de Lee van Lillo, was een personage in de toenmalige zeilwereld. De mast was strijkbaar in tegenstelling tot die bij de 'JETTY', die een paalmast had voorzien van zij- en bakstagen.

Jaren werd er gestreden en tijdens één race is het inderdaad de 'TURC' gelukt, dank zij het vernuft van Staf de Lee. Die dag voer hij ons voor de wind voorbij door tijdens het gijpen met de spinaker veel sneller te manoeuvreren. Dat verraste gans de bemanning en ik kan u verzekeren, dat bij de volgende wedstrijd bij de 'JETTY' ook het idee van Staf werd toegepast. Ik kan dat idee nu prijsgeven. Voor de wind met de spinaker werd bij het gijpen, dat op de kronkelende Schelde meerdere malen nodig was, de spinakerboom uitgepiekt, achterwaarts gedragen, vrij van de voorstag terug naar voren ingepikt en de schoten verlegd. Dit alles kostte nogal wat seconden. De 'TURC' daarentegen had op de voorstag of fokkestag een klipwandschroef, zodat men voor de wind de voorstag, die toch

geen dienst deed, tegen de mast haalde. Zo kreeg de spinakerboom ruimte om van bak- naar stuurboord te zwieren zonder tijdverlies.

De bemanning van de 'JETTY' kon zijn ogen niet geloven, ook de stuurman niet, hoe de 'TURC', met minder bemanning en kleiner spinakerzeil, de bovenhand had en met een aanmerkelijk tijdsverschil de zege thuishaalde. Maar, het is al gezegd, de volgende wedstrijd was de 'JETTY' op dezelfde manier uitgerust.

Aan het roer verlangde men steeds een goede uitbalancing. De platbodem mocht nooit te loefgierig zijn, want dat veroorzaakte een rem op de snelheid. Maar ook het omgekeerde moest vermeden worden en dat kon door trimmen en een betere gewichtsverdeling. Voor de wind kon men het roer opschorten om minder weerstand te bekomen.

Voor elke wedstrijd werden de bijzeilen: kluiver, kleine- en grote bijde-winder, alsmede de spinaker opgerold en met zijden draadjes opgebonden, zodat voor de start deze bijzeilen opgerold gehesen konden worden en, door op bevel van de schipper aan de schoot te trekken, liep het schip binnen enkele seconden met alle zeilen bij.

De 'JETTY' bracht de winter door te Steendorp, stroomopwaarts van Antwerpen op de scheepswerf van de Gebr. Maes. Roeiend werd de 'JETTY' met de vloedstroom mee in één tij van Antwerpen naar deze winterberging gebracht.

Achilles en Albert Maes zijn de laatsten van hun generatie, die houten spitsen bouwden en herstelden. Ze hadden drie hellingen, waarop de schepen, die dan op houten sleden rustten, van nieuwe beplanking en inhouten werden voorzien.

Tot zover Karel Huybrechts.

De 'Turc'

Plaquette stamboek No. 197
zeilnummers resp. OB4 - OB7 - OB38 -
VB38

Gebouwd in 1925 op de werf Cesar van Damme te Baesrode aan de Schelde in België, in opdracht van de heer Edmond Crahay in Antwerpen.

De 'TURC' was eigendom van de familie Crahay van 1925-1958.

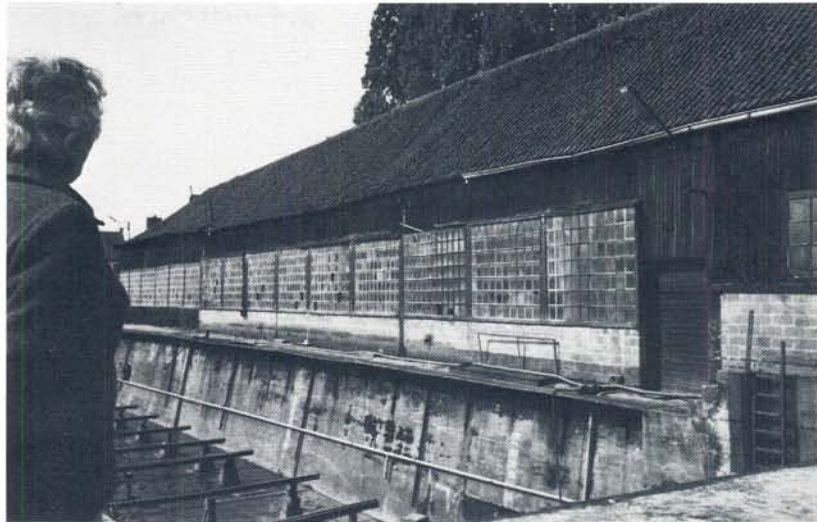
De heer Crahay had in Antwerpen een modezaak tegenover de Boerentoren, Schoenmarkt 10.

Tussen de heren Edmond Crahay en scheepsbouwer Gaston van Damme hebben ernstige onenigheden en wrijvingen plaats gehad en wel van zo ernstige aard dat een en ander de heer Van Damme na meer dan 40 jaar nog zo dwars zat, dat hij niet bereid was ons enige informatie over de 'TURC' te verstrekken. Wij zijn er toen pas achter gekomen dat het conflict zo ernstig geweest is.

Hoewel de 'TURC', voor zover mij bekend, het enige nog bestaande jacht is, dat in Baesrode, op de, in 1720 gestichte werf Cesar van Damme, is gebouwd, zijn daar geen gegevens betreffende de bouw te vinden, terwijl die bij het schip zelf wel duidelijk voor handen waren.

Terloops zij hier vermeld dat de bekende, 16 meter lange, botter 'ZOMERLAND' van Doeksen op Terschelling, in 1901 eveneens op deze werf is gebouwd; of beter gezegd *wás* gebouwd want de 'ZOMERLAND' is omstreeks 1965 door de eigenaar tot zinken gebracht.

Crahay was een vriend van Léon Huy-



brechts, de toenmalige eigenaar van de vermaarde hoogaars de 'JETTY'. Huybrechts schijnt tijdens de bouw van de 'TURC' smalend over 'dieën ijzeren bak' gesproken te hebben.

De 'TURC' heeft tot 1958 Lillo aan de Schelde, ten noorden van Antwerpen, als thuishaven gehad. Zij heeft daar steeds tezamen met de hengst de 'PAX' gelegen. Zoals in België, zeker toendertijd, gebruikelijk was, hadden mensen maar ook schepen, bijnamen. Zo heette de 'TURC' de 'SAUSPAN' en werd de 'PAX' de 'LOEBAS' genoemd. Ik ben daar in Stavoren achter gekomen, nadat de 'TURC' reeds in ons bezit was. Een toevallig daar passerende Belg vertelde mij het verhaal, waaruit

De werf Cesar van Damme te Baesrode, waar de 'Turc' in 1925 van stapel liep.

Foto: B. van Gils

deze Bourgondische ambitie tot toepasselijke naamswijzigingen bleek. De overwegingen, die aan die namen ten grondslag liggen, zijn, dat een gezellige dikke goedmoedige vent bij onze zuiderburen vaak '*enen Loebas*' wordt genoemd. Een hengst, toch al een breed zwaar wat log aandoend schip en de 'PAX' was een bijzondere zware

Een aanzicht op de werf Cesar van Damme te Baesrode.

Foto: B. van Gils



De 'Turc' gebouwd te Baesrode in 1925.
Foto: B. van Gils

logge hengst, vandaar de 'Loebas'. Dit schip is door brand verloren gegaan.

De 'TURC' daarentegen is met vrij veel zeeg en haar sterk geveegd Lemmer achterschip en de spitse boegvorm van de Hoogaars, erg elegant en heeft daardoor nogal wat weg van de vorm van een ouderwetse juskom, vandaar de Belgische benaming 'DE SAUS-PAN'.

De 'TURC' schijnt ook nog de bijnaam 'de boterpot' gehad te hebben. Hoe ze aan haar normale naam is gekomen is weer een heel ander verhaal, dat mevrouw Crahay mij heeft verteld. Haar man, die ik niet meer heb gekend, is tijdens de eerste wereldoorlog lange tijd bij de loopgravenstraf aan de IJzer betrokken geweest. Toen de oorlog was afgelopen en hij de ernstige psychische gevolgen daarvan te verwerken had, heeft hij om wat meer ontspanning te vinden, wat zij toen noemden, een 'bateau de chasse' overgenomen van een zekere Cuerte. De naam die deze man zijn boot had gegeven, bestond in het anders rangschikken van de letters van zijn eigen naam. Zo ontstond de eerste 'TURC'. De huidige 'TURC' zou dus eigenlijk 'TURC II' moeten zijn. Uiteraard is de 'TURC' ook in verband gebracht met 'Tête du Turque' in de betekenis van zondebok – wrijfpaal – of ook wel de kop van Jut.

Toen de 'TURC' eens in Le Touquet in zeer grote moeilijkheden raakte, en bij zware zeegang dreigde op het strand te slaan, maar zich tenslotte uit de situatie redde, werd vanaf de Lemsteraak 'SALAMANDER' keihard geroepen 'ATA-TURK' en dat is nu soms nog de ere-naam.

Steeds wanneer gesprekken gaande



zijn over de glorie van de platbodemschepen op de Schelde (1930-1940) komen namen als Léon Huybrechts - Wm. Murdoch - Hugo van Kuyck en Staf de Lee naar voren. Staf de Lee was vanaf 27 september 1927 schipper op de 'TURC' en is dat tot zomer 1940 gebleven. Maar de eerste schipper was zijn broer René. Vader de Lee was eigenaar van de tjalk 'DE DRIE GEBROEDERS'. Later waren er trouwens vier broers t.w. Corneil - Flor - Staf en Alfons. Staf heeft in Dordrecht de mast van de 'TURC' overboord gezeld. Hij heeft er ook voor gezorgd, dat de nogal forse loefbijter is aangebracht om zodoende het onderwaterschip te verlengen en de zeileigenschappen sterk te verbeteren. Dat is in 1932 op de Chantiers Navales in Rupelmonde gebeurd. Toen is ook de Universal benzinemotor ingebouwd. Het verdient nog alle respect hoe men daarvoor gedurende 7 jaar de moeilijke haveningang van Lillo in- en uit voer zonder motor.

We hebben ons er steeds over verwonderd dat er in het toilet van de 'TURC' recht tegenover elkaar in de wanden merkwaardige reparaties zitten. Die zijn nodig geweest omdat een schot ha-

gel uit het jachtgeweer van de heer Crahay daar doorheen is gegaan. Op het moment dat dit gebeurde was Staf de Lee juist spek aan het bakken en ging het schot vlak achter hem af. Er zat gelukkig niemand op het toilet. Op een gegeven moment was bij de jacht een 'cartouche' nat geworden en niet meer uit het geweer te krijgen. Het bleef zodoende geladen op de bank liggen en door toedoen van Frances Crahay is het afgegaan.

Staf heeft in 1940 na de Duitse inval en nadat hij met de 'TURC' via Gent naar Aix sur Lisse aan de Leie was gegaan, getracht zodoende de 'TURC' te redden. Crahay verweet Staf echter de 'TURC' gestolen te hebben en betitelde hem als dief. Staf zag zich zelf zo hij al een dief was, dan toch als een heel goede dief. Crahay heeft later getracht het geschil bij te leggen, maar vergeefs. Staf was beledigd en niet meer tot verzoening bereid. Tijdens de oorlog is de 'TURC' geruime tijd in Boom geweest.

Na 1940 hebben Frank en Bob Murdoch regelmatig met de 'TURC' gevaren en een zekere Pekker is nog schipper geweest.

Staf heeft nadien 17 jaar met de Lemsteraak de 'BLINCKERT' eigendom van een Antwerpse notaris gevaren. Verder nog met de hoogaarzen 'ALCYON' en 'PASSE PARTOUT'. Van dit laatste schip was hij met de Antwerpse architect Appel mede-eigenaar. Met de 'ALCYON' heeft Staf 13 maal de eerste prijs gewonnen. Op 15 november 1971 heeft hij een fataal ongeluk gehad. Hij is toen, terwijl niemand daarbij aanwezig was, van een schip gevallen dat op de kant stond en is op 18 november gestorven. Op 14 augustus van dat zelfde jaar was hij 65 geworden.

In 1958 is de 'TURC', via Teun Nederlof, toendertijd werf-eigenaar en scheepshandelaar in Geertruidenberg in ons bezit gekomen. Het schip heeft, in haar nu 60-jarig bestaan, slechts twee eigenaars gekend. De 'TURC' heeft vóór 1958 enkele jaren te koop gelegen en wel voor een bedrag van B.Frs. 100.000,-.

De koop van de 'TURC' is een nogal vlotte aangelegenheid geweest. Toen wij op een mooie zomeravond met ons Navis bakdek-kruisertje 'SACHA' de haven van Drimmelen binnen voeren lag daar een voor onze haven onbekend schip. Ik had al lang veel belangstelling voor hoogaarzen. Waarom is en blijft vermoedelijk een open vraag. Ik had tot dan nimmer een stap op een hoogaars gezet. Belangstelling voor oude schepen was er wel. Vóór de 'SACHA' hebben we een heel oude tjotter gehad. Kort en goed, om een uur of zeven op zondagavond bekeken we de 'TURC' voor het eerst en om twaalf uur middernacht belde ik Teun Nederlof en zei hem: 'De koop is gesloten, morgen praten we verder'. Maar de volgende ochtend, maandagmorgen dus, belde de Antwerpse architect Carlo van Grimbergen Teun op en wilde de 'TURC' kopen.

Wat was het geval? Lydia en Carlo van Grimbergen gingen regelmatig op een mooie avond naar Lillo om nog eens naar de 'TURC' te kijken. Telkens met de opmerking: we zouden haar toch maar moeten kopen. Dat was er alsmaar niet van gekomen, totdat op een avond de daar steeds liggende 'TURC' verdwenen was. Carlo informeerde en belde Teun Nederlof op maandagmorgen op. Hij kreeg te horen dat het schip enkele uren tevoren verkocht was. Kort daarop werd de BRU 24 gekocht. Aanvankelijk was Van Grimbergen erg boos, ook op mij. Dat heeft hij duidelijk laten blijken, maar later werden we goede vrienden en onze kinderen zijn dat over en weer tot op heden nog.

J. van Beijlen vermeldt als bijzonderheid in zijn boek 'DE HOOGAARS' dat de Prix Scaldis de wedstrijd tussen Antwerpen en Bath tijdens la Semaine d'Anvers in 1922 gewonnen werd door Léon Huybrechts met de 'JETTY'. De Franstalige Antwerpse krant, 'La Métropole' van 21 augustus 1932, tien jaar later dus, meldt onder de kop La Semaine d'Anvers: "A noter que dans le classement général de tous les fonds plats c'est le Turc qui mène devant le Jetty et l'm alone".

Toen lag de 'TURC' op de finish met 3 min. 24 sec. voor. De tijden waren 'JETTY' 4,53.51 - 'TURC' 4.50.27.

In 1934 won de 'JETTY' met een voorsprong van 47 sec. en op 13 juni 1937 heeft Staf met de 'TURC' het 'Scheldejuweel' weer gewonnen.

Ik heb maar één wedstrijd met de 'JETTY' samen gevaren en wel in 1963 in Veere tijdens de zomerreunie van de Stichting. Op dat moment was de oude beroepschipper van de 'JETTY' aan boord. Het schip was toen eigendom van Van de Ree uit Terneuzen. De schipper kon zijn verlies met ca. 30 sec. moeilijk verkroppen en was heel woedend.

De heer Paans te Roode Vaart, zoon van de bekende scheepsbouwer Arie Paans heeft mij verteld, dat hij als jonge knaap van een jaar of acht, omstreeks 1925 in Rotterdam was en zich nog goed herinnerde zelf gezien te hebben, dat een hoogaars van de werf Cesar van Damme uit Baesrode aan boord van een Indiëboot gehesen werd, om als deklust te worden vervoerd. Hij zei mij met grote stelligheid dat het een zusterschip van de 'TURC' betrof en dat beide schepen kort na elkaar waren gebouwd. Dat schip zou ligplaats krijgen in de jachthaven van Soerabaja.

De zwaar gebouwde 'TURC', 6 en 5 mm plaat, lengte 12.57 m, 18 ton, blijkt van bijzondere kwaliteit te zijn, zowel wat de bouwwijze, alsook wat de zeileigenschappen betreft. Menig modern scherp jacht heeft er moeite mee in haar buurt te blijven.



De windroos

In 1926 werd deze hoogaars gebouwd op de werf van F. Annemans te Gent in opdracht van M. van Gysel, Vice-Commodore van de R.S.C. Gent.

In het reeds eerder genoemde eerste nummer – 7 januari 1927 – van het nieuwe watersportblad 'De Waterkampioen' meldt de Belgische briefschrijver dit feit uitvoerig, met name omdat 'de 'WINDROOS' speciaal gemaakt werd om de 'JETTY' te kloppen'.

Prompt zendt Léon Huybrechts dan ook een uitdaging aan Van Gysel voor een wedstrijd om de Prix Scaldis – een groot houten model van een botter. Huybrechts won deze prijs in 1922-1923 en sedert dien durfde niemand hem uitdagen, aldus briefschrijver Trip-hon.

Voor deze wedstrijd gold de in die tijd

afwijkende regel dat alleen met amateurs gezeild mocht worden en dat deze afkomstig moesten zijn uit dezelfde plaats als de eigenaar. De uitslag is helaas niet bekend.

In 1931 wordt het schip verkocht aan F.L. Francois te Gent, die de naam veranderde in het nietszeggende 'I'M ALONE', met als wedstrijdnummer OB1.

Een jaar later wordt eigenaar Bernard Neefs, eigenaar van de likeurstokerij Elixer d'Anvers, een spectaculaire figuur, die ook nog een tijdlang luchtmacht-piloot was.

De schipper van de 'WINDROOS' Felix Seijs schijnt eveneens een zeer bijzonder man te zijn geweest, van wie de uitdrukking die hij, bij kritieke omstandigheden met veel wind bij herhaling, zeer traag en langgerekt uitsprak: 'laat 'm d'r maar inhangen'.

Bij oudere Antwerpse varensgezellen blijkt dit, nu nog een geveugelde uit-

De 'Windroos' gebouwd op de werf F. Annemans te Gent in 1926.

Foto: B. van Gils

drukking te zijn en dan vooral op onstuimige momenten en op uiterst slome wijze uitgesproken. Nu nog steeds blijkt deze uitdrukking op de juiste wijze gebracht, associaties met de 'WINDROOS' op te wekken.

In 1958 verkoopt Neefs de hoogaars naar Engeland. Van het 15 jaar durende verblijf in Engeland zijn geen bijzonderheden bekend. Dan komt het schip in Nederlands bezit en wordt in 1970 in opdracht van eigenaar J. Bakker uit Amsterdam bij van Duivendijk te Tholen grondig onder handen genomen en in orde gebracht.

Merkwaardig feit was, dat op dat moment aan de ene kant van de koperen naamborden de naam 'WINDROOS' stond en aan de andere kant 'I'M ALONE'.

Later heeft Bultjer in Ditzum er ook nog eens het nodige aangedaan en menige wedstrijd werd door de snelle 'WINDROOS' gewonnen.

Dan komt een periode van achteruitgang. Plannen om op de vroegere Zwolsmanwerf te Workum een geheel nieuw interieur met een andere indeling en een nieuwe betimmering te maken kunnen niet worden uitgevoerd en na het overlijden van de heer Bakker blijft het schip in Workum onverzorgd achter.

Maar dan komt er een veelbelovende uitkomst: in oktober 1985 wordt de 'WINDROOS' gekocht door W. Rootseelaar Jr. (Lemsteraak 'DE GROTE BEER') en André Hoek (Tjalk 'LUTGERDINA SMELTEKOP') en naar Nijkerk gebracht.

Daar wordt de 'WINDROOS' thans onder toezicht van Roelof van der Werff geheel gerestaureerd.

Nog varende hoogaarzen

Plaq. no.	Bouwjaar	Naam	Reg. zeil nummer	lengte breedte	Bouwer - werf
211	1895 1900	Vrouw Alize - Spriettuig	ARM 17 YE 36	13.80x4.85	Meerman v. Duivendijk
1046	1902 1907 1913	Triton - De Keu Dame Isabel - Vrouwe Isabel - ex De Wet Jetty	TH 2 ARM 4	13.30x4.50 13.90x4.40x 0.95 14.50x	v. Duivendijk Stam De Klerk
250	1920 * 1925	BRU 24 Windroos (I'm Alone)			Stam Annemans- Gent
1021	1928	Alcyon II		15.00x	Meerman
660	* 1929	Dolfijn II	VC 168	9.00x3.00	v. Duivendijk
	1929	Aeremuenaer	ARM 27	15.60x5.00	Meerman
328	1932	Geertrui	VLI 3 VA 43	14.34x5.05	Verras
165	1932	't Bruine Leven - ex Banjaard	OB	12.23x3.80	v. Duivendijk
83	1937	Seepaard		8.72x2.64	Meerman
97	* 1938	Atalante - ex Marieke - ex Remcoline		11.94x3.75	v. Duivendijk
	1938	Vrouw Saskia		8.65x	v. Waveren-de Lier in 't Veld
966	1939	Passe Partout		10.00x	Versteeg- Steendorp (Antwerpen)
		Mosselman	YE 167		Muiden ?
	1944	Patrice		10.00x	Versteeg
697	* 1946	De Coene Haan		11.30x	Verras
142	* 1949/50	Vrouw Andrea - ex Banckert	VB 27	11.00x	Meerman
	* 1959	Willemijne - ex Nina			Meerman
256	* 1961	Cornaet		10.80x	Meerman
307	* 1962	Kraagbeer		10.88x	Meerman
	1970	Gustaaf - Eric			A.A. Janse- Middelburg
	* 1977	Godewind Boreas - Spriettuig	n.a.v. TH 58?	7.60x2.25	Thailand? C. de Weert- Bergen op Zoom
1355	* 1984	De Gekroonde Liefde		9.00x2.70x 0.70	C. Rem- Wormer
	1897	Niet meer varend: Museum Baesrode Anne Marie			De Klerk

Stalen hoogaarzen tot 1940

Plaq. no.	Bouwjaar	Naam	Reg. zeil nummer	Lengte breedte	Bouwer - werf
1161	1902/03 1886	Maaike II La Gaffe	YE 38 YE 46	14.81x4.80 13.40x3.94	Paans-Roode Vaart of Alkmaar
197	1925	Turc	OB 7 OB 38 VB 38	12.57x4.00	Van Damme- Baesrode
116 446	1939 1940	De Boze Bison Vrouw Patricia	VC 180	10.33x3.57 8.60x	De Klerk Hitters Den Bosch