

De Enkhuizer bol opnieuw ontdekt

Tekst en foto's: Jan Kooijman. Tekeningen: J.K. Gipon

Er varen nog bijna vijftig Enkhuizer boljachten rond. Vijftien naar een Gipon-ontwerp met een lengte van zeven meter over stevens, dertig met een lengte van 7,35 meter en een geringer aantal van andere afmetingen en herkomst. Henk de Graaf stelde onder de titel 'Klein maar dapper' over deze schepen een boek samen, dat op 15 juni in Enkhuizen werd gepresenteerd. Zo'n zeventig eigenaren en vroegere eigenaren van een Enkhuizer bol waren daarbij aanwezig. De bol opnieuw ontdekt! Jan Kooijman, die als geen ander de Enkhuizer bol kent, beschrijft voor Spiegel der Zeilvaart dit gemakkelijk hanteerbare scheepje.

Over de betekenis van het woord bolletje is men het niet eens. Sommigen verklaren het woord uit de ronde vorm van de scheepjes. Een andere en waarschijnlijk juistere verklaring wijst erop dat het woord bollen in het oud-Nederlands slaat op verkleinen. Een bol zou aldus een klein vissersschip zijn, kleiner van afmeting dan botters en schokkers.

Historie

Zo hadden de meeste Zuiderzeehavens elk hun eigen type kleine vissersvaartuigen, goedkoper dan hun grote broers en geschikt voor een kleine bemanning. Zo kennen we nog Wieringer, Makkumer, Workumer, Vollenhovers en Enkhuizer bollen. Misschien zijn er nog wel meer typen geweest waar we het bestaan niet van weten. Ze leken allemaal op elkaar, maar hadden toch hun onderlinge verschillen, voortkomend uit de plaatselijke omstandigheden, het gebruik en traditie. Men zegt dat het verschil in thuiswater voor de scheepjes van de Oostwal wat grotere en meer zeewaardige exemplaren opleverde, zoals bijvoorbeeld de Vollenhovense bol. Het was daar door de heersende westenwind meestal lager wal, wat resulteerde in meer waterverplaatsing en in meer lengte over stevens tot een meter of tien. Van de Enkhuizer bollen die konden profiteren van de hoge wal, lag de lengte over stevens meestal tussen de zeven en acht meter, al moet men niet gering denken over de taken, die deze vaartuigen in het noordelijk deel van de toenmalige Zuiderzee te vervullen hadden.

Namen

De naam die aan de schepen werd gegeven sloeg soms op de thuishaven, soms op de plaats waar ze werden ge-

bouwd, of zelfs op het gebruik waarvoor ze bestemd waren. Zo was een groep Wieringer bollen zo genoemd omdat ze in Wieringen hun thuishaven hadden. Ze hadden echter in Makkum, Enkhuizen of Workum gebouwd kunnen zijn, want Wieringen had geen eigen werf.

Er werd op diverse vissoorten gevestigd, zoals op paling, ansjovis en bot. Een favoriete bezigheid was blijkbaar het vissen op paling, want de Enkhuizer bollen werden door de vissers vaak eelboot of aalboot genoemd. Ook andere benamingen, zoals visaak, kwamen voor. Op de werf van Stapel werd in 1913 een ijzeren visaak van 7,30 meter gebouwd voor visser Van Weelde. Het scheepje, dat beschouwd wordt als een Enkhuizer bol, werd echter volgens de werftekening aangeduid als boeieraak. Het staat thans ingeschreven in het Stamboek als 'Breebanck'.

Van de voorgangers in hout is weinig bewaard gebleven. Het museum in Enkhuizen bezit een houten visaak van 7,68 meter over stevens, die als Wieringer bol - WR 78 - wordt betiteld. Het schip is dus van ongeveer gelijke afmetingen als de 'Breebanck'. De vorm van de beide schepen is niet geheel identiek, maar ze vertonen toch dezelfde karaktertrekken.

Heel bekend is de als jacht gebouwde en als Wieringer bol te boek staande 'Eudia' van de heer Huitema, de eerste secretaris van de stichting Stamboek. De 'Eudia' heeft een lengte over stevens van 7,60 meter en is een rondbodem. Zoals dat een jacht toekomt, heeft het schip van de bouwer een grotere sierlijkheid meegekregen, maar het is net als de twee vorige schepen een tamelijk zwaar en breed schip met een grote holte.

Behalve de genoemde schepen ken ik

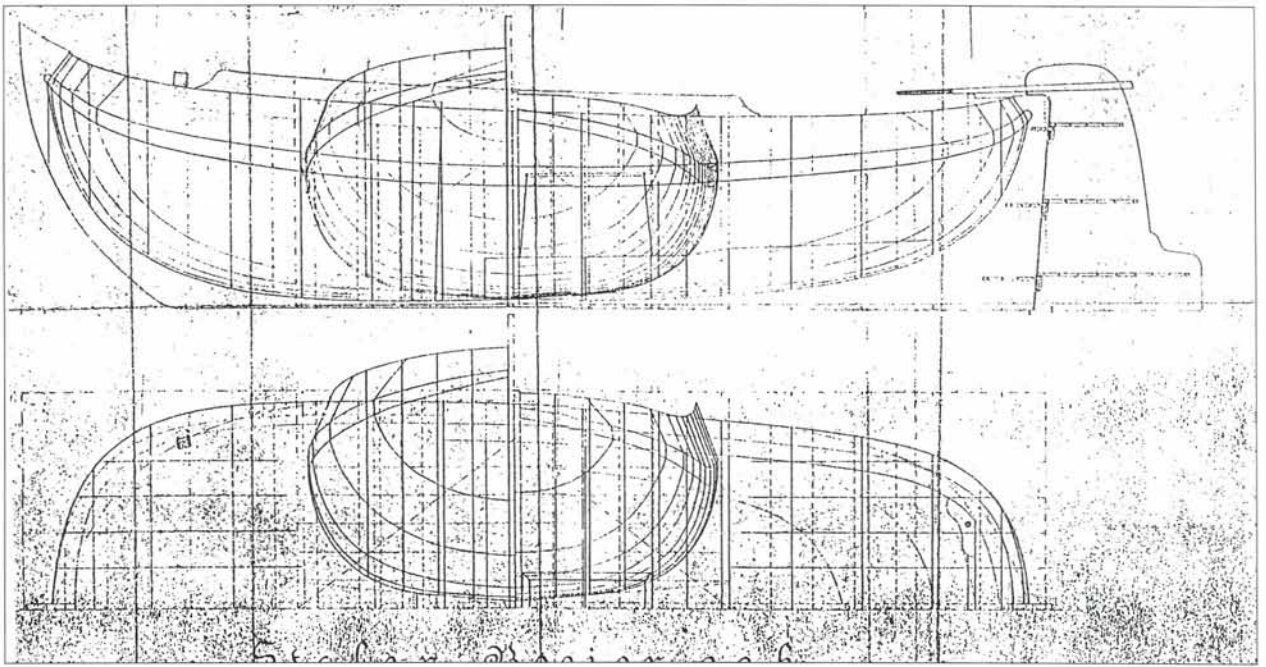


Klein maar dapper Kronieken der stalen Enkhuizer bollen tot 1993

Henk de Graaf, van 1987 tot 1993 eigenaar van zeven meter Enkhuizer bol 'Bolle Bertha', spoorde alle eigenaars en oud-eigenaars van Enkhuizer bollen op en vroeg ze de levensloop van hun schip op te schrijven. Na een algemeen historisch perspectief volgt een kroniek van veertien 7 meter bollen en eenendertig 7.35 meter bollen. Het is interessant te lezen waar het vaargebied ligt, welke tochten er zijn gemaakt, hoe de zeilvoering is en hoe de bemanning is samengesteld. Ten slotte zijn de artikelen die eerder onder de kop 'Schaepachtigheden' in de Waterkampioen werden gepubliceerd door John Brakelé en geïllustreerd door Jan Dirk van Exter, opgenomen. Voor liefhebbers zijn er nog enkele exemplaren te koop bij de auteur, Henk de Graaf, Bloemendaallaan 18, 3771 HV Barneveld.

De zeven meter Enkhuizer bol 'Bolle Bertha' van de familie De Graaf.

Lijntekening van de visaak 'Breebanck' uit 1913.



Wieringer bol in de haven van Spakenburg in 1963.

Zeiltekening en lijntekening van de als jacht gebouwde 'Eudia'.

geen andere overgebleven vertegenwoordigers van het type. Wel zijn er ten slotte nog wat schaarse afbeeldingen en foto's. In het Scheepvaartmuseum te Amsterdam worden de werfboeken van de werf Stapel bewaard. Onderzoek aldaar leverde geen aanvullende gegevens op.

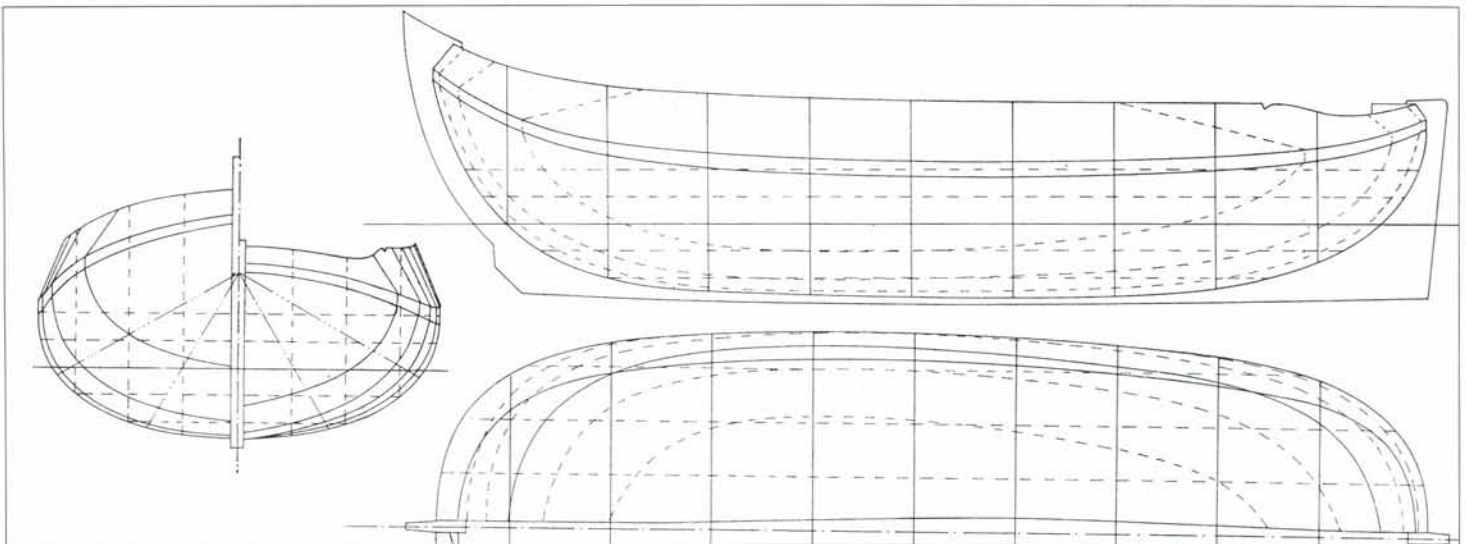
Of de naam nu Enkhuizer of Wieringer bol moet zijn, het gaat steeds om schepen met dezelfde familietrekken.

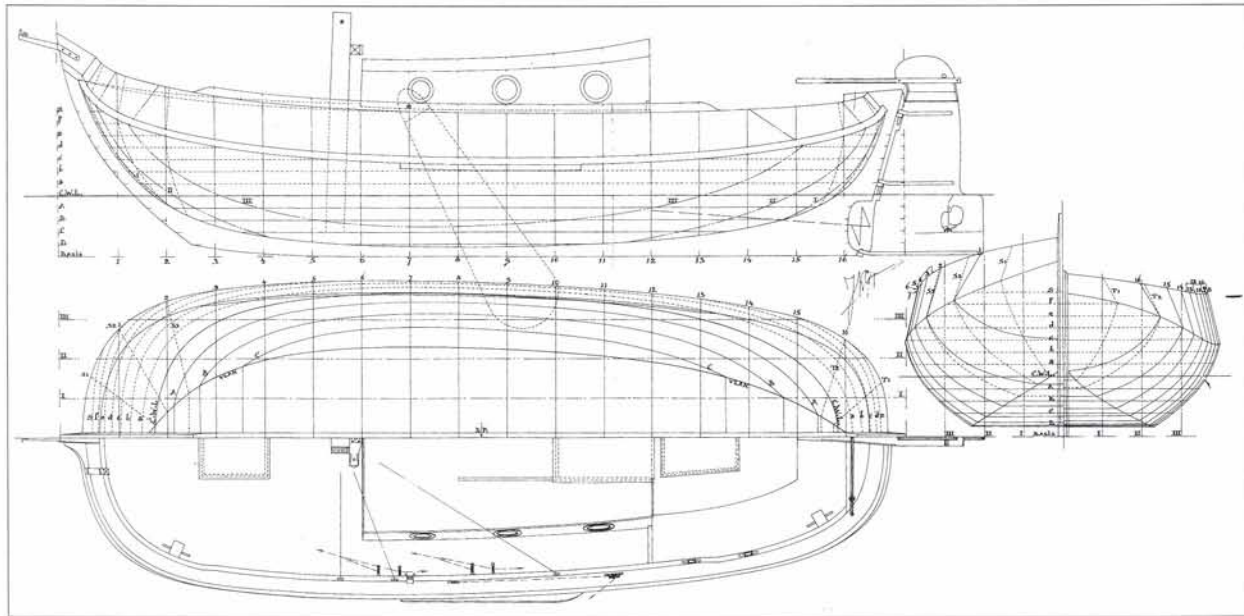
In 1963 fotografeerde ik in de haven van Spakenburg een schip van de Wieringer respectievelijk Enkhuizer schepen-familie. Op de achtergrond zien we nog juist de werf van Nieboer en een paar botters. Het scheepje op de voorgrond is duidelijk kleiner. De staat waarin het verkeert doet vermoeden, dat het al in handen van watersporters is overgegaan en als er niet gauw wat aan gebeurt, is de kans van overleven klein.

Rond of plat

Als we het over rond of plat hebben, wordt wel eens een algemene regel gehanteerd: een aak (Lemsteraak bijvoorbeeld) is rond, maar een bol heeft een plat vlak (de Vollenhover bol bijvoorbeeld). Deze regel gaat echter niet op als men denkt aan de Wieringer bol 'Eudia' die rond is, of aan de Wieringer aken die alle een plat vlak hadden.

De Wieringer aak was, met een lengte over de stevens tussen bijna elf en twaalf meter, een veel groter schip dan de Wieringer of Enkhuizer bol. In uiterlijk voorkomen hadden ze wel een zekere overeenkomst met de kleinere bolletjes - de werven waren vaak dezelfde - maar het waren toch heel andere schepen. Dat moest ook wel, want ze waren voor een ander gebruik bestemd. Een belangrijk deel van hun taak bestond uit het vissen van schelpen en wier in ondiep water, met specifieke consequen-





Lijntekening van de zeven meter Enkhuizer bol 'Cadans'.

Onder: De vooroorlogse houten Enkhuizer bol van Hein Kersken jr. op de Westeinder (foto Gipon).

ties voor rompvorm en tuigage.

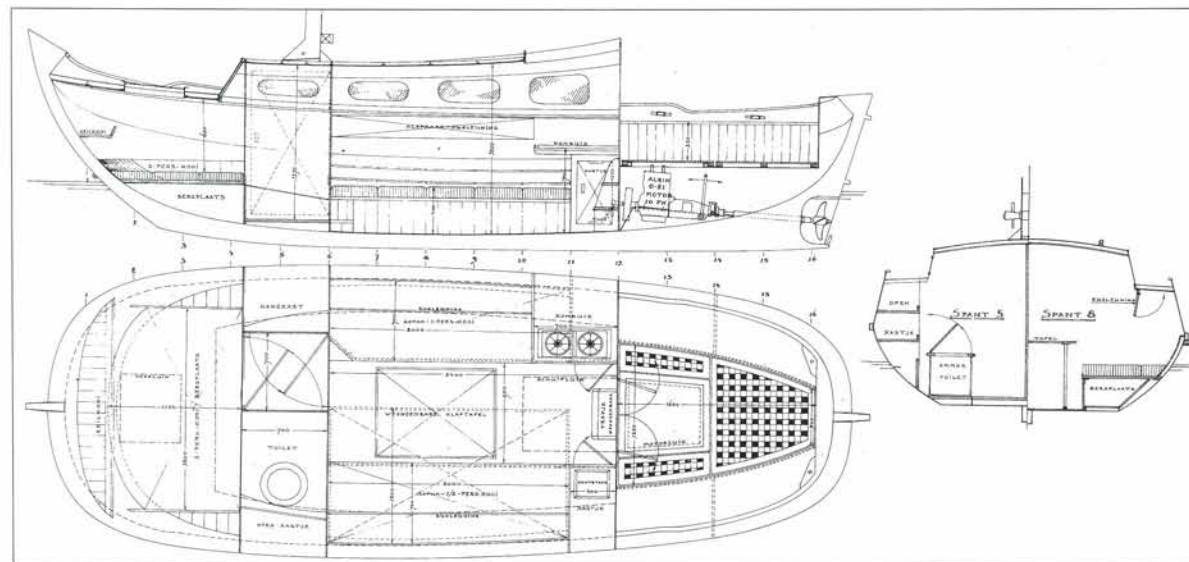
Waren de Enkhuizer of Wieringer bollen nu ronde schepen of hadden ze een plat vlak? Gipon doet daar niet theoretisch over. Hij zegt: "Rond of plat kon variëren. De vissersscheepjes hadden meestal een plat of nagenoeg plat vlak. Dat was goedkoper en ook makkelijker voor het inbouwen van de bun. Aan een jacht mocht meer geld worden besteed, zodat rondbouw daar meer voor de hand lag." Deze conclusie komt overeen met het nagenoeg platte vlak van het vissersscheepje van het museum in Enkhuizen en met de ronde spantvorm van de als jacht gebouwde 'Eudia'.

De 'Cadans'

In 1964 ontwierp Gipon voor Kooijman Jachtbouw te Zwijndrecht de 7 meter Enkhuizer bol 'Cadans'. De opdracht bestond uit het tekenen van een scheep-

je met ronde boegen, geschikt voor een bemanning van vier personen, bijvoorbeeld een gezin van man, vrouw en twee kinderen. De accommodatie moest vier slaapplekken bevatten, een apart vooronder, een aparte toiletruimte, een kombuisvoorziening en een zelflozende kuip met binnenboordmotor. Het scheepje moest fraai van lijn zijn, maar beperkt van afmetingen vanwege de prijs.

Gipon koos voor het type Enkhuizer bol omdat hij daarin het best de verschillende eisen kon verwezenlijken. Hij kende het type heel goed. Zijn zwager Hein Kersken jr. had namelijk voor de oorlog op de Westeinder Plas een Enkhuizer bol. Het was een houten vissersschip, dat voor recreatievaart geschikt was gemaakt. De bun was verwijderd en de tuigage was hersteld en verbeterd. Gipon was bij de restauratie behulpzaam geweest en kende vorm en



Links: Indeling van een zeven meter Enkhuizer bol. Zie onder meer de tweepersoons kooi in het vooronder.



De 'Cadans' onder zeil in 1965. Het voorzeil wordt op een fokkeboom gevaren.

afmetingen nauwkeurig. Daarom was hij in staat het originele karakter van de Enkhuizer bollen aan de 'Cadans' mee te geven.

Bouw en constructie van de Cadans

De bouw van de romp werd opgedragen aan Willem van der Torre, eigenaar van Jachtwerf Delta in Brielle. De afbouw gebeurde door Kooijman Jachtbouw te Zwijndrecht. Gipon had de 'Cadans' getekend met een plat vlak, zoals hij die had aangetroffen in de houten bol van zwager Kersken. Dat was gemakkelijk bij het bouwen en ook gunstig voor het interieur, waarbij het platte vlak van dikke staalplaat als 'loopvloer' kon dienen. Om de kajuit zo ruim mogelijk te houden kreeg het vooronder een tweepersoons dwarskooi. Het scheepje was daarvoor in de kop juist breed genoeg. In vergelijking met lengte-kooien scheelde dat een aantal decimeters, die ten goede konden komen aan de kajuit. Achter het vooronder kwamen de toiletruimte en een hangkast tegenover elkaar. Daarna kwam de kajuit, die voor dit kleine schip verrassend ruim was. De stahoogte was beperkt, circa 1,50 meter, met onder het schuifluik bij de kombuis een hoogte van circa 1,65 meter. Als

De ontwerper is nu ruim in de tachtig. Hier zien we hem op jeugdiger leeftijd, gefotografeerd voor zijn ontwerp op de HISWA in 1965.



hulpmotor werd gekozen voor een tweecilinder 10 pk Albin benzinemotor, die juist onder de zelflozende kuipvloer kon blijven. De dieselmotoren uit die tijd waren nog te zwaar en te hoog.

Ik ben er nog steeds verbaasd en gelukkig over als ik eraan denk welk een mooi en evenwichtig scheepje er op deze wijze is ontstaan. De kennis en kunde van de ontwerper verdienen hiervoor naar mijn mening alle lof.

De 'Cadans' werd geëxposeerd op de HISWA van 1965 en was daar het eerste naoorlogse stalen platbodemjacht. Er was direct grote belangstelling voor. Naar het voorbeeld van de 'Cadans' werden nog veertien andere zeven meter Bolletjes gebouwd, waarvan de meeste casco's werden gemaakt door Jachtwerf Delta te Brielle.

Er moesten destijds bij de bouw van de eerste Enkhuizer bolletjes allerlei vragen voor de eerste maal beantwoord worden. Zo onder meer de vraag: overnaads of gladboordig? Wij hebben daar uitvoerig over gesproken en hebben tenslotte gekozen voor gladboordige bouw. Wij redeneerden dat de houten vissersschepen die als voorbeeld dienden, karveel en niet overnaads waren gebouwd. Ook was het lassen van de stalen platen tegen elkaar en niet over elkaar meer in overeenstemming met de voor dit materiaal gebruikelijke constructiemethode. Toen later het Stamboek een voorkeur (geen voorschrift) uitsprak voor overnaadse bouw, zijn wij voor de latere schepen daartoe overgegaan.

Een afwijking met de tegenwoordige bouw was ook het ontbreken van een kuipreling. Wij hebben toen wel overwogen die te maken, maar vonden tenslotte dat wij dat niet moesten doen omdat de oorspronkelijke schepen dat ook niet hadden. Het was een wel erg principieel standpunt dat geen stand heeft kunnen houden in de latere vaarpraktijk. Een stalen kuipreling van bescheiden hoogte is voor kleine schepen een heerlijke steun in de rug en ook een niet te verwaarlozen veiligheidsfactor. Vooral dat laatste heeft de doorslag gegeven waarom zo'n kuipreling thans gebruikelijk is geworden.

Enkhuizer Bol 7,35 m

Al spoedig kwam er vraag naar een iets groter schip. Om aan deze wensen te voldoen werd aan Gipon het verzoek gedaan een 5% grotere versie te tekenen, die verder nagenoeg gelijk zou moeten zijn aan de 'Cadans' omdat deze

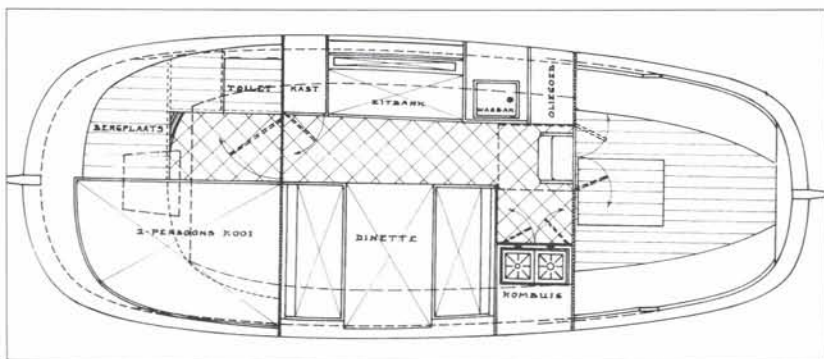
zo goed had voldaan. Het ontwerp waarmee Gipon voor de dag kwam, week in zoverre iets af van de 'Cadans' dat het vlak wat smaller was met meer afgeronde kimmen. Overigens was de vorm nagenoeg gelijk aan die van de 'Cadans'.

Vervolgens is bij Kooijman en De Vries in Deil ongeveer gelijktijdig een aantal 7,35 meter bolletjes gebouwd. We noemen de 'Holle Bolle Gijs' voor de familie De Groen, de 'Straetvaarder' voor de familie Rutten en de 'Clasina Margaretha' voor de familie Struyck. Sommige werden geheel op de werf afgebouwd, andere waren bestemd om door de eigenaren zelf te worden gecompleteerd.

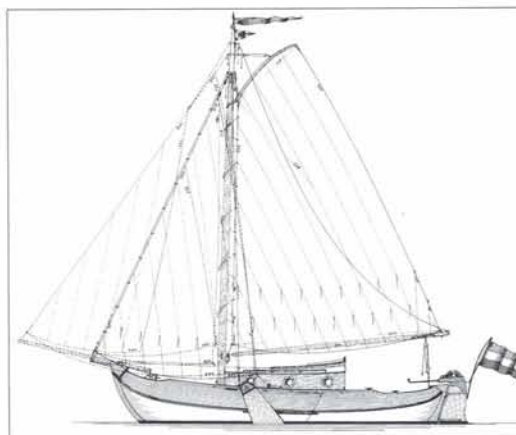
Zo herinner ik mij het schip van de familie Struyck als een casco dat in wel zeer rudimentaire staat, varende van de werf vertrok voor de lange tocht naar Groningen, waar het zou worden afgebouwd. Het kajuitdak was een stuk plastic. Bij wijze van binnenbetimmering was het hele vlak van voor tot achter bedekt met een dikke laag hooi, die diende als zit- en slaappleats. Op de Enkhuizer-bollendag in juni jl. hebben de heer en mevrouw Struyck (thans in de tachtig) aan de hand van een dia-presentatie uitvoerig verslag gedaan van dit avontuur en de daarop gevolgde afbouw.

In dezelfde serie zaten nog twee bijzondere schepen, namelijk de 'Doffer en Duif' van de familie Hekman en de 'Maria Lotte' van de familie Sluis. Hekman is beeldhouwer en Sluis is schilder. Zij bouwden hun schip zelf af, op een van hen te verwachten artistieke wijze met een heel bijzondere betimmering. Voor de kleuren van het schilderwerk weken zij af van het eeuwige wit dat tot dusver voor jachten gebruikelijk was, een systeem dat later door anderen werd nagevolgd. Zo kreeg bijvoorbeeld de 7,35 meter bol 'Drie Gebroeders', die eerst door ondergetekende en later lange jaren door de Heer Mentink is gevaren, een berghout van Belgisch bruin, daaronder zwarte zijden en daarboven een lichtgroen boeisel. Het interieur werd gemaakt van blank grenen in plaats van het veel donkerder mahonie. De 'Drie Gebroeders' vaart momenteel in Dene-marken.

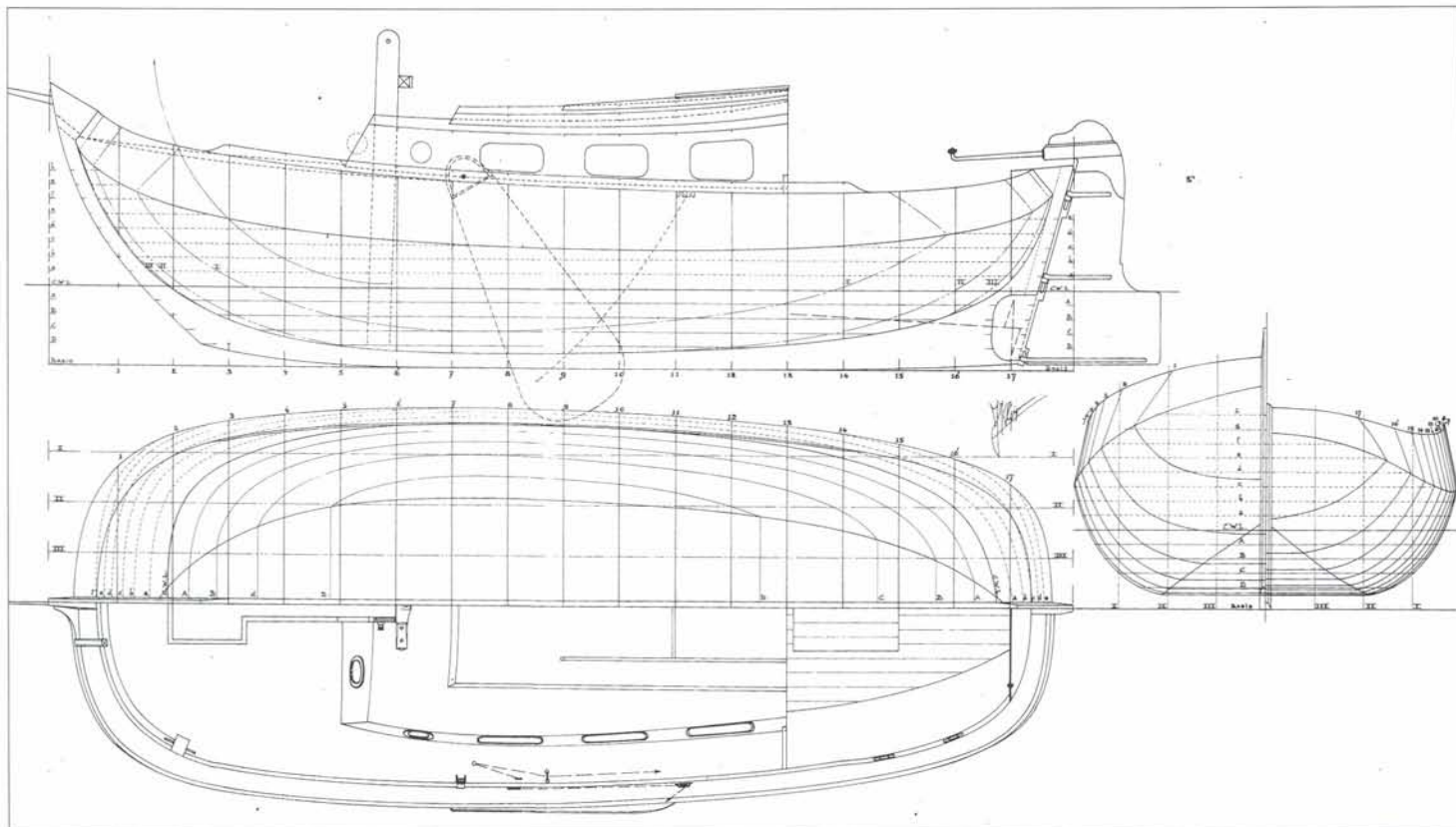
Veel eigenaren van een 7,35 meter Enkhuizer bol hebben hun schip heel lang gehouden. De familie De Groen en de familie Sluis bijvoorbeeld hebben hun schip nog steeds, dat is inmiddels al bijna dertig jaar. Hetzelfde geldt voor de zeven meter bolletjes. De familie Van



Inrichting van de 7,35 meter bol met hoekbank.



Zeiltekening van de 7,35 meter Enkhuizer bol.



Lijnenplan van de 7,35 meter bol.

Schaick bijvoorbeeld is al meer dan dertig jaar eigenaar van hun 'Olleke Bolleke'.

In totaal zijn er van de 7,35 meter Enkhuizer bol ruim dertig stuks gebouwd. Het schip was flink wat groter dan de zeven meter. Een lengte van 35 centimeter lijkt weinig, maar voor een klein schip is dat meer dan men zou verwachten. Het gaat namelijk om lengte, breedte en holte te zamen. De waterverplaatsing bedroeg dan ook ruim een halve ton meer; de stahoogte in de kajuit was 1,65 meter en onder het schuifluik bij de kombuis 1,75 meter.

Door de hogere ligging van de kuipvloer kon een tweecilinder dieseltje worden ingebouwd, zodat niet behoef-

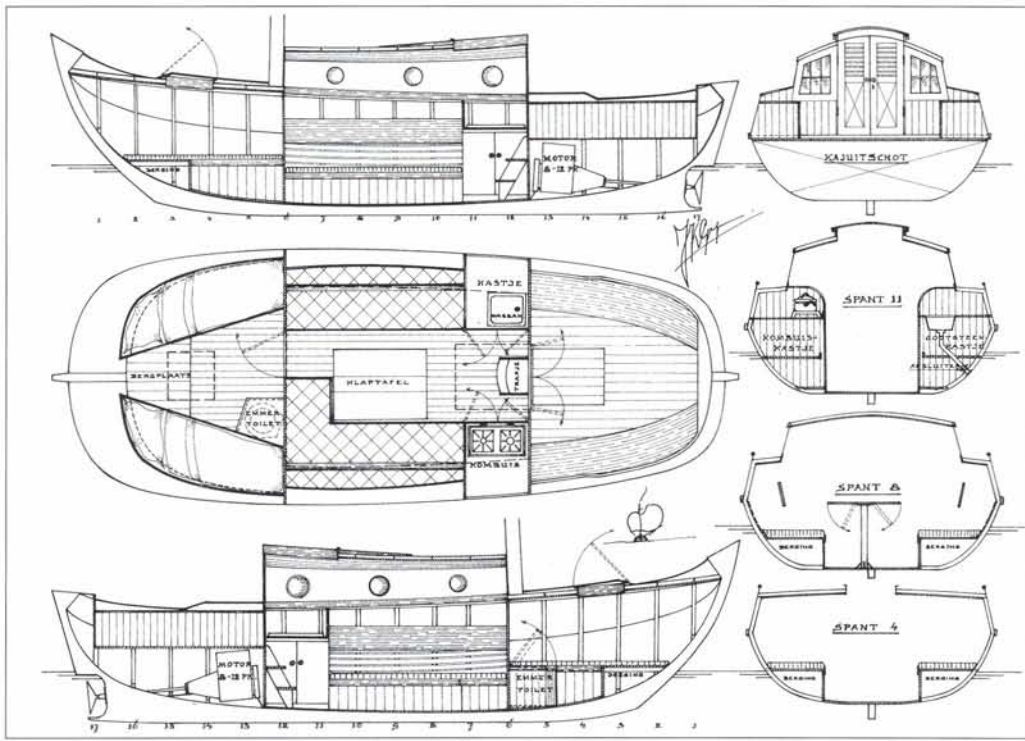
de te worden teruggegrepen op een benzine-motor.

De zwaarden van de 7,35 meter bol kregen een tussenvorm tussen de lange zeezwaarden en de korte brede boeierzwaarden, zoals destijds ook was gebeurd bij de 'Eudia'. Op deze wijze blijven ook de randmeren en Friesland aantrekkelijk zeilwater.

Naarmate de welvaart in Nederland toenam, werden ook de afmetingen van de platbodemjachten groter. Vandaar dat de 7,35 meter Enkhuizer Bol vervolgens werd verdrongen door de Vollehover bol van 8,10 en 8,50 meter, waarvan bij Kooijman en De Vries enkele honderden exemplaren zijn gebouwd.

Geschiktheid als jacht

Niet alle platbodemtypen hebben een gelijke geschiktheid om als jacht te dienen. Neem bijvoorbeeld de botter. In de eerste plaats zijn de afmetingen normaliter nogal fors, 12,50 meter en meer. Dat betekent dat de betaalbaarheid en de handzaamheid voor een gemiddeld gezin niet ideaal is. Daar komt bij dat de rompvorm tamelijk extreem is: een erge hoge kop en een heel lage kont. Verkleining van deze romp geeft meteen het probleem wat te doen met dat lage achterschip. Bij een procentuele verkleining zou het onaanvaardbaar laag worden en een geringere verkleining brengt de typegetrouwheid in gevaar. Er zijn platbodemtypen die zich gemakke-



Inrichting van de 7,35 meter bol met dinette.

Het bovenste deel van deurtjes van de 'Cadans' zijn neerklapbaar. Ze zouden anders boven de kajuit uitsteken en het uitzicht belemmeren van de stuurman.

lijker over een grotere range van afmetingen bewegen, zoals de Lemsteraak en de Schokker. Aken van zestien meter en van acht meter over Stevens varen naast elkaar en ook schokkers, van de grote Noordzeeschokker tot de kleine Volenhover schokker, hebben van oudsher naast elkaar bestaan.

De Enkhuizer bol presenteert zich aan degene die op zoek is naar een platbodemjacht als een schip van beschei-

den afmetingen, zo tussen de zeven en acht meter en met een redelijke betaalbaarheid en handzaamheid. Het is een heerlijke eigenschap van een toerscheepje als men zittend aan de helmstok over de kajuit kan kijken. Dat kan bij de Enkhuizer bol omdat de kop niet bijzonder hoog en de kont niet bijzonder laag is. Het is wat dat betreft een zeer evenwichtig vaartuig.

Het scheepje is ook gemakkelijk met twee man te varen zonder dat men over veel spierkracht hoeft te beschikken. Zelfs op een solotocht geeft de behandeling geen enkel probleem. Lieren zijn voor de tuigage niet nodig. Het anker is licht en de mast is makkelijk te strijken.

Trouwens, de zeven meter Enkhuizer bol kan met staande mast onder veel bruggen door. Als ik met de 'Cadans' van Wijk bij Duurstede naar Zeeland vaar, hoef ik geen enkele keer te strijken, zelfs niet voor de Moerdijkbrug. Ook de zwaarden gaan licht; ze zijn met één hand te strijken en op te halen, eventueel met een extra blokje op de zwaardtalie.

Die gemakkelijke hanteerbaarheid herhaalt zich nog eens bij het winteronderhoud als de rondhouten, de zwaarden en het roer moeten worden afgenomen en na behandeling weer gemonteerd. De schipper kan dat zelf, zonder hulp van derden. Ook de hoeveelheid schilderwerk van een kleine scheepsromp is heel wat anders dan die van een groot schip. En dat alles vertaalt zich natuurlijk ook in de financiën die

nodig zijn voor aanschaf en onderhoud. Daarnaast geeft de relatief brede romp van de bol toch de mogelijkheid van een ruime accommodatie.

Er is één ding waarin zo'n kleine platbodem tekort schiet, dat is de stahoogte. Mijn vrouw en ik missen die trouwens bij de 'Cadans' niet erg. Zodra men in de kajuit komt, kan men gaan zitten en alles is binnen handbereik. Dat gebrek aan stahoogte is iets dat wij graag opofferen aan de genoemde voordelen.

Er is nog een belangrijk voordeel verbonden aan een platbodem van kleine afmetingen, een voordeel dat bij de aanschaf vaak over het hoofd wordt gezien. Het is het vermogen om in heel Nederland onbelemmerd te kunnen varen. Een grote platbodem, vooral een platbodem met zeezwaarden, kent daarin een veel grotere beperking. De romp van een grote Lemsteraak heeft weliswaar niet veel diepgang, maar zijn lange zeezwaarden zijn praktisch onbruikbaar in Friesland, op de randmeren of ander ondiep water. De grote schepen missen op die wijze allerlei interessante zeilgebieden. Ook het kruisen in nauw vaarwater is met deze schepen nauwelijks een plezier. Daar staat natuurlijk tegenover dat een groot schip groter water aankan. Dat is een voordeel voor wie permanent op het IJsselmeer wil varen of regelmatig een tocht wil maken naar Denemarken of de oostkust van Engeland. Hij neemt dan voor lief dat het kleinere water voor hem min of meer taboe is. Een kwestie van kiezen.

Het was tijdens de bijeenkomst in Enkhuizen trouwens opmerkelijk hoe weinig bezwaren werden vernomen over de geringe afmetingen of het gebrek aan stahoogte, terwijl vele eigenaren hun scheepje toch vele jaren trouw bleven. Ook bij het ouder worden werden die bezwaren dus kennelijk niet erg belangrijk geacht.

Het zeilen met een Enkhuizer bol

In het voorgaande werd al gezegd dat de Enkhuizer bol een evenwichtig vaartuig is wat de romp betreft. Datzelfde geldt ook voor de tuigage. De plaats van de mast is gematigd. Niet ver naar voren zoals bij een grundel, maar ook niet ver naar achter zoals bij een botter. De fok is daardoor niet een groot en moeilijk hanteerbaar zeil, maar trekt er toch behoorlijk aan, zonder dat het overstag gaan een moeizaam karwei is. Het schip gaat tevens vlot door de wind, meestal zonder dat het echt nodig is de fok bak te houden.



De zeileigenschappen zijn goed, ook wat het aan-de-windse werk betreft. Alleen wanneer er steile golven staan, wordt de vaart van de bol flink afgestopt. De brede volle kop, in combinatie met de betrekkelijk geringe waterverplaatsing, is daarvoor verantwoordelijk. Het is iets dat voor vele kleinere platbodems een gebruikelijke zaak is. Als het hard waait is het IJsselmeer met zijn korte golfslag dan niet zo'n gezellig vaarwater. Daar staat tegenover dat op nauwe vaarwaters het opkruisen geen probleem is, omdat het schip snel kan wenden en omdat het kruisen door de gemakkelijk te hanteren zeilen en zwaarden de bemanning niet snel vermoeit. Tegenwoordig varen wij - zelf 65-plussers - trouwens met een fokkeboom, die uit zichzelf overkomt bij het overstag gaan, zonder dat iets aan de fokkeschoot behoeft te worden gedaan. De vallen, de schoten, de dirk en de halstalie zijn naar achter geleid, zodat zij uit de kuip kunnen worden bediend. Het vaarwater van de Lek bijvoorbeeld is op deze wijze voor onze 'Cadans' een heel goed vaargebied. Op de rivier zelf en in de diverse grindgaten is het interessant varen in dagtochten.

Een langere tocht, meestal naar Zeeland en soms naar het noorden, maakt het zeilen jaarlijks compleet.

Een Enkhuizer bol vaart thuis

Onder deze kop schreef ik in mijn boek 'Tien Platbodemjachten' hoe mijn vrouw en ik enkele jaren geleden weer eigenaren werden van de 'Cadans', die ons in 1965 een heerlijke vakantie had bezorgd en die wij vervolgens hadden verkocht - zo gaat dat bij jachtbouwers.

Op zoek naar een kleine platbodem zien wij in 1990 in Aalsmeer een zeer aantrekkelijk scheepje dat herinneringen oproept aan de 'Cadans' en dat tot onze vreugde en verwondering ook inderdaad de 'Cadans' blijkt te zijn. Je gelooft je eigen ogen niet. Lang nadenken is overbodig en binnen de kortste keren is de koop gesloten. Vijfentwintig jaar zit er tussen nu en de tijd dat wij voor het laatst met het scheepje voeren. Sedertdien was het uit ons gezichtsveld verdwenen. Ik heb het opgehaald met mijn oudste dochter, een dame van 36 jaar, die het ook als kind van elf al gevaren had. Het is een gebeurtenis, die je maar één keer in je leven meemaakt. Nu



zijn we al weer zes jaar eigenaar van de 'Cadans'.

Ik schreef: "Soms denk ik dat wij niet zo maar het scheepje hebben teruggevonden, maar dat het ons op geheimzinnige wijze daartoe heeft aangezet. Wie zei er dat platbodemzeilers romantici zijn?" Ik moet daar tenslotte nog aan toevoegen dat romantiek op zichzelf bij het varen niet voldoende is. Het moet ook praktisch voldoening geven. Het merkwaardige van platbodems is juist dat zij, behalve die romantische uitstraling, ook de eigenschap hebben om in de praktijk van het varen in het Nederlandse vaargebied zo volledig aan hun doel te beantwoorden. Een beter schip dan een platbodem kan men zich voor het toervaren door Nederland nauwelijks wensen. Dat is trouwens niet verwonderlijk, want voor dat doel hebben ze een ontwikkeling van eeuwen achter de rug.

De 'Cadans' drooggevalen in de Biesbosch in 1965. De Haringvlietdam was toen nog niet gereed, zodat de Biesbosch nog zijn normale eb en vloed had.

De 'Cadans' voor anker op de Grevelingen. Het zwaard is neer om daar de zwemtrap overheen te hangen. Dat geeft na het zwemmen een gemakkelijke klim naar binnen.