



een allerliefst scheepje te zijn, dat mij afgezien van het materiaal van de romp in vele opzichten aan mijn eigen Goetzee deed denken. En, wie de lijnen van De Vrouwe Elske, die hierbij worden gepubliceerd, vergelijkt met de lijnentekening van mijn scheepje, die laatstelijk werd geplaatst in het boek van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem-jachten <sup>1)</sup> zal direct van de familieband overtuigd raken.

Te verwachten, dat een dergelijk jacht nu nog van eikehout gebouwd zou worden, zou te veel zijn, maar zoals De Vrouwe Elske bleek te zijn uitgevoerd met een stalen romp weliswaar, maar met een met hout belegd dek en een houten opbouw en kuipaf-timmering, gaf toch grote voldoening. Het is prettig in de gelegenheid te zijn tekeningen en foto's van deze aanwinst voor onze platbodem-vloot hier te kunnen laten zien en daarbij te kunnen weergeven hoe de ontwerper zijn opdracht zag en hoe de eigenaar het resultaat daarvan beschouwde.

<sup>1)</sup> Ronde en Platbodem Jachten, onder redactie van Mr. Dr. T. Huitema, uitgeg. door P. N. van Kampen & Zoon, Amsterdam 1962.

## Vollenhovense Bol

# DE VROUWE ELSKE

**I**N het voorjaar van 1963 bereikte mij een uitnodiging tot het bijwonen van de tewaterlating van een Vollenhovense Bol van een mij onbekende heer A. J. Cramer uit Amsterdam op een mij al evenmin bekende werf aan het Tjotterpad te Amsterdam. Het moet wel de associatie met het jachttype geweest zijn, waaraan ik de uitnodiging te danken had en het was ook die associatie die mij deed gaan naar die stapelloop. Want als je zelf al meer dan twintig jaren een Vollenhovense Bol hebt bezeten, waarvan je een niet te beschrijven hoeveelheid genot hebt gehad, wil je toch wel het jouwe weten van een nieuw scheepje van dit lang niet algemene type en over de mensen die zo'n jacht tot stand hebben gebracht en degenen, die zoveel liefde voor zijn toekomstig jacht had, dat hij dit mooie soort uitkoos van de reeks van oud-Nederlandse scheepstypes.

En niet de schouw in een van zijn verschillende verschijningsvormen, die, dankzij zijn eenvoudige bouwwijze, de laatste jaren zo in zwang is gekomen, dat dit type een gevaar dreigt te worden voor andere zoveel fraaiere platbodems. Let wel, ik wil geen kwaad zeggen van de schouwen, die in hun soort mooi zijn, maar wel van de vele jachten van dit type, die naar mijn oordeel beslist niet de toets der kritiek kunnen doorstaan. Want een schouw is zeker niet het mooiste type van platbodem — begrijpelijk, want het is ontstaan uit zuinigheidsoverwegingen. En juist daarom moet zo'n schouw met grote zorg en

gevoel voor verhoudingen en lijnen worden geschapen. Helaas ontbreekt het daaraan hier en daar bij de huidige schouwenbouwers. Als ik nu dan over schouwen spreek, is dat over wat men meestal zeeschouwen noemt, tamelijk forse kajuitschepen, gebouwd in navolging van de Zuiderzee-vissersschepen van die naam.

Na deze ontboezeming, terug naar de Vollenhovense Bol De Vrouwe Elske, die ik op 6 april jl. van de Jachtwerf „De Scheepmaker” van de heer W. Verkuyl aan het Tjotterpad te Amsterdam te water zag gaan. Toen ik daar heenreed, vroeg ik mij af, wat ik te zien zou krijgen. Maar toen een van de eersten, die ik op de werf ontmoette de heer J. K. Gipon was, die de ontwerper bleek te zijn van het nieuwe jacht, steeg mijn verwachting. En inderdaad de Vollenhovense Bol, die daar gereed stond voor de tewaterlating, bleek

### De ontwerper aan het woord

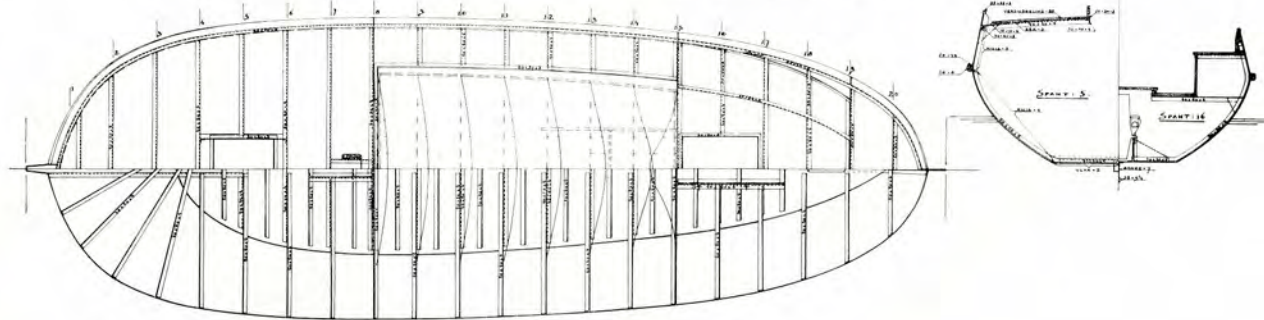
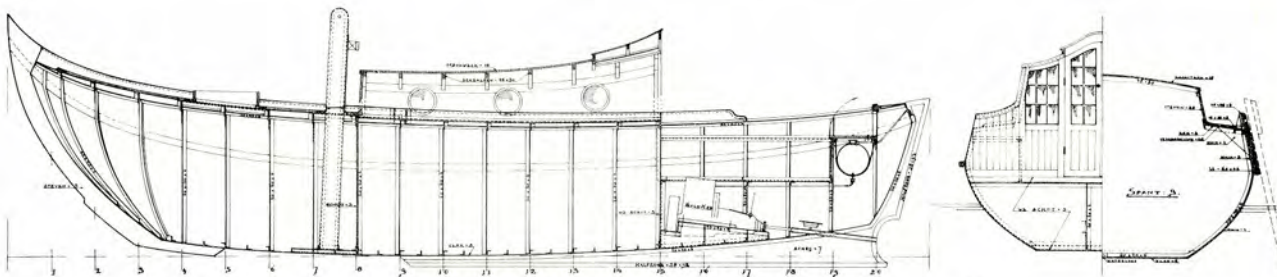
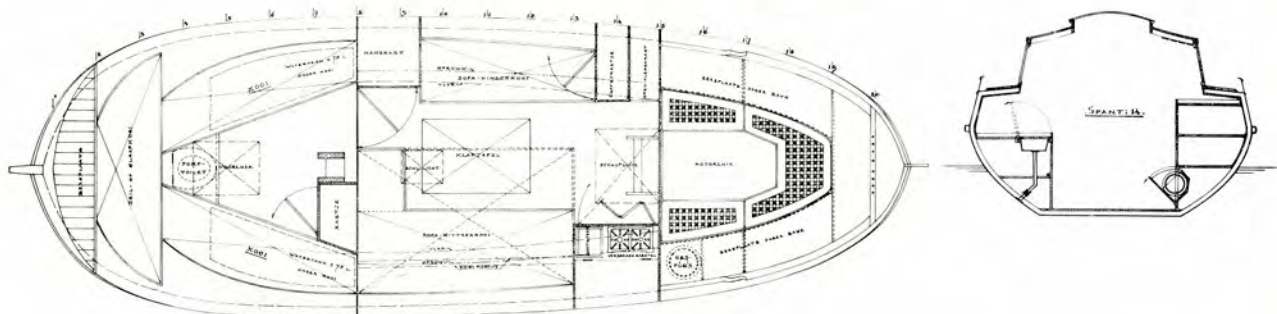
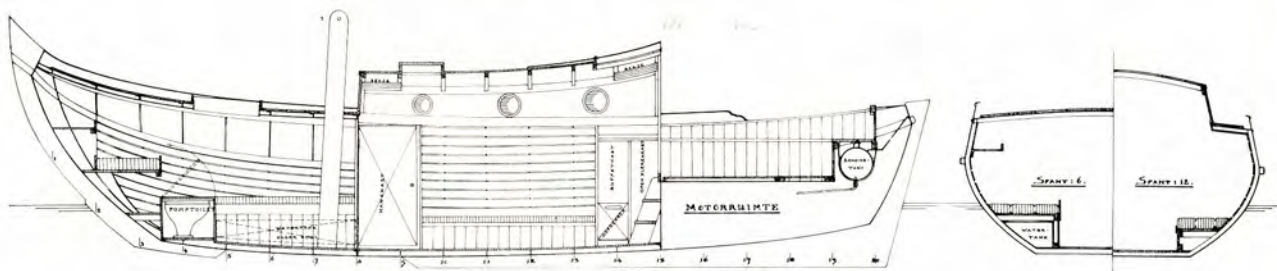
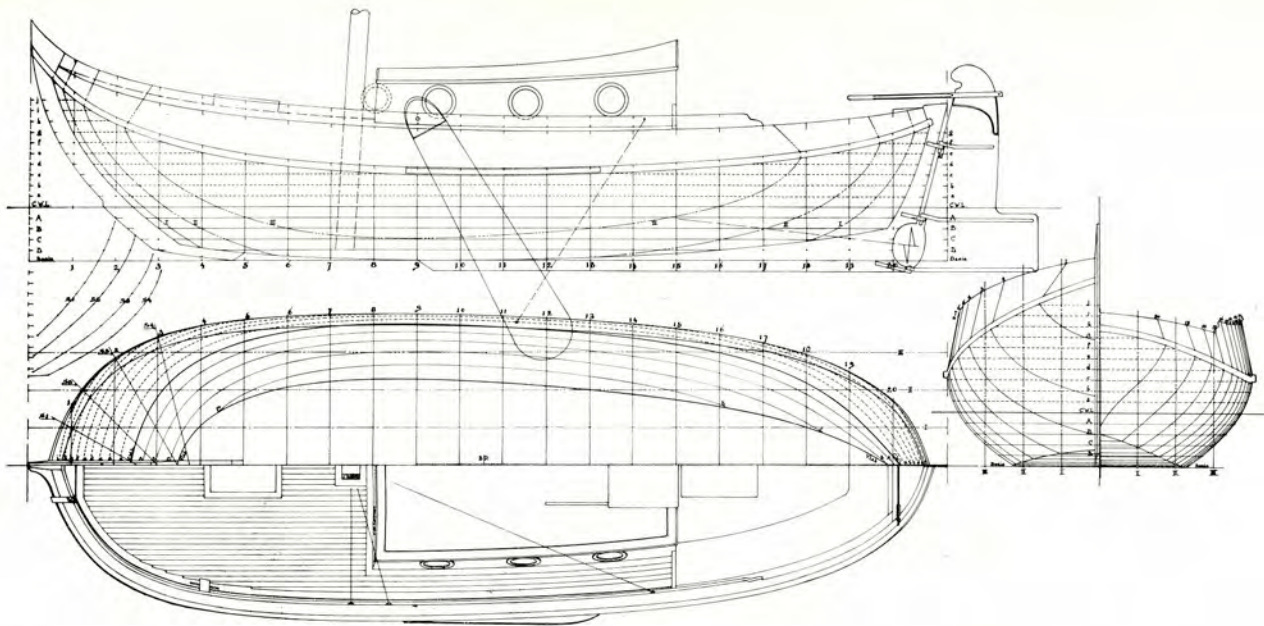
De heer J. K. Gipon vertelt, hoe de heer Cramer hem in het vroege voorjaar van 1961 verzocht een jacht te ontwerpen van een oud-Nederlands type, dat ronde vormen moest hebben als van een botter of boeier, met een lengte van ongeveer 8,50 m, waarin ten minste vijf slaappleatsen en zo mogelijk zes slaappleatsen geprojecteerd waren. Hoewel zijn kinderen nog klein waren, was het de bedoeling, dat zij bij het opgroeien niet uit hun kooien zouden groeien. Ook werd gesteld, dat het scheepje sta-hoogte in de kajuit moest hebben. De gedachte ging verder uit naar een, gezien de eisen, niet te duur schip, dat echter mooi van vorm en afwerking moest zijn.

Op mijn voorstel werd besloten, dat het een Vollenhovense Bol zou worden, omdat deze in de gevraagde afmeting het beste voldeed aan de gestelde eisen. De grootste moeilijkheid was de eis van

Boven: de eigenaar, de heer A. J. Cramer, aan het woord bij de tewaterlating. Rechts: De Vrouwe Elske kort voor de stapelloop met de bouwder, de heer W. Verkuyl, van de Jachtwerf „De Scheepmaker” te Amsterdam.

(Foto's ir. J. Loeff)



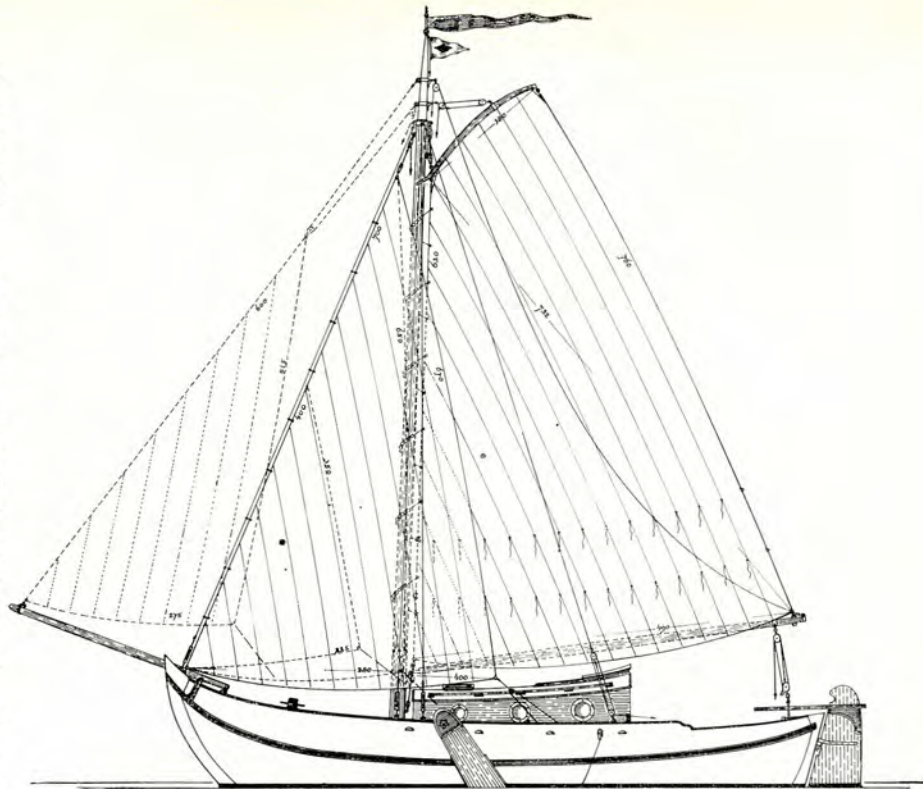


**De Vrouwe Elske**, Vollenhovense Bol ontwerp J. K. Gipon, Rotterdam. Lijnen-, inrichtings- en bouwtekening schaal 1 : 70, zeiltekening schaal 1 : 100. Lengte over alles 8,50 m, lengte waterlijn 7,55 m, breedte 2,80 m, diepgang 0,60 m, waterverplaatsing 4,85 ton, zeiloppervlak 36,45 m<sup>2</sup>, grootzeil 22,80 m<sup>2</sup>, botterfok 13,65 m<sup>2</sup>, stagfok 9,45 m<sup>2</sup>, stormfok 4 m<sup>2</sup>, kluiver 7,25 m<sup>2</sup>, hulpmotor 15 pk Solo.

stahoogte, die eigenlijk niet te verwezenlijken was zonder afbreuk te doen aan de vormgeving van de romp en het uiterlijk van de kajuitopbouw. Het lijnenplan geeft het resultaat van wat met enigszins verantwoorde vormgeving bereikt kon worden. Volgens dit plan was een stahoogte van ten hoogste 1,80 m mogelijk. Gelukkig zag de heer Cramer in, dat het uiterlijk van een jacht zeer belangrijk is, zodat hij ten gunste van de vorm concessies deed aan de stahoogte. Hiervoor kan ik hem niet anders dan dankbaar zijn, al zou ik daarin nog verder hebben willen gaan. Het resultaat is het beste te beoordelen uit het zeilplan en het inrichtingsplan. Ter wille van het uiterlijk aanzien werd besloten om de kajuitopbouw van hout te maken en het stalen dek te beleggen met teakhouten dekdeeltjes.

De romp werd, geheel van staal geklonken, gebouwd op de werf „De Lee-de” van de heer Van Waveren te De Lier, welke werf thans in andere handen is overgegaan. Deze romp is door de bekwame handen van de heer Van Waveren een prachtig werkstuk geworden.

Voor de hulpmotor werd door mij aanvankelijk gedacht aan een Solo H52 met een omkeerschroef van Verhey, maar het werd een Solo H82 met keerkoppeling en twebladsschroef. Deze veel krachtiger motor brengt het schip



tegen iedere weerstand van wind, golven en stroom vooruit, hetgeen bij een wat onderbemand jacht met kinderen aan boord van belang kan zijn. Een nadeel was echter, dat het zoveel grotere gewicht van de motor in het daarvoor wat gevoelige achterschip kwam. Ook de grotere schroef gaf wat moeilijkheden; de scheg en het roer moesten daaraan worden aangepast.

Het zeilplan toont een tamelijk fors tuig met ongeveer 36 m<sup>2</sup> in grootzeil en botterfok. Deze tuigage is bedoeld als de meest gebruikelijke, maar van de andere zeilen kan de gewone stagfok heel handig zijn als gekruist moet worden. De kluiver zal alleen bij ruime wind een nuttig zeil blijken te zijn. De stormfok is zeker onontbeerlijk als het hard gaat waaien.

Hoewel de Vollenhovense Bol als vissersboot een bun heeft en de waterballast in de bun bij een jacht vervangen moet worden door andere ballast, werd deze niet voorgeschreven. Bij het gebruik van het jacht bleek echter, dat de beginstabiliteit verbetering behoefde. Daarom zal nu 600 kg ballast op het vlak worden aangebracht. Door deze gewichtsvermeerdering komt de waterlijn ongeveer 4 cm hoger te liggen, dan de getekende C.W.L... Deze toevoeging van ballast zal de zeileigenschappen zeker gunstig beïnvloeden, terwijl de snelheid daardoor niet merkbaar achteruit zal gaan.

Naar dit ontwerp is opnieuw een jacht in aanbouw; zij het dat een andere kajuitopbouw en een geheel andere inrichting werd verlangd. Hier wordt de kajuitopbouw hoog gehouden en tot voor de mast doorgetrokken. Het zal merkwaardig zijn deze beide jachten eens bij elkaar te zien; dan ben ik ervan overtuigd, dat het schip van de heer Cramer het mooiste zal blijken te zijn. Niettemin zullen beide jachten een mooie aanwinst voor de vloot van oud-vaderlandse jachten blijken te zijn.

Tot hier de heer Gipon. Ik ben met hem verheugd, dat de heer Cramer van zijn oorspronkelijke wens om in de gehele kajuit stahoogte te hebben, afstand heeft willen doen. Waar hij reeds door

**De Vrouwe Elske** bij het admiraalzeilen tijdens de Stamboek-reünie 1963 op het Veerse Meer.  
(Foto J. Dutilh W. F.Zn.)



het bestellen van een zo mooi scheepstype als de Vollenhovense Bol getoond heeft de schoonheid van zijn jacht zeer hoog aan te slaan, ben ik ervan overtuigd, dat hij er geen spijt van zal hebben met een iets lagere kajuitopbouw genoeg te hebben genomen.

De bol, die de heer Gipon heeft getekend, is zeker zeer geslaagd, en vertegenwoordigt het type van de werf van Huisman aan de Ronduite, waartoe ook De Vrouw Lucia, de Goetzee en nog een enkele andere bol behoren. Ook de na de oorlog gebouwde Njord, die echter naar het buitenland werd verkocht. Dit type doet velen aan een botter denken en talloos zijn de malen, dat mijn scheepje voor een bottertje wordt versleten. Het grote verschil zit echter in het vlak, dat bij een botter voor en vooral achter veel hoger is opgetrokken, waardoor een veel vloeiender onderwaterscheepsvorm ontstaat. De bol is eenvoudiger van vorm en daardoor ook gemakkelijker te bouwen.

Het vlak is bij de bol van Gipon achter iets voller dan bij die van Huisman en zal daardoor achter wat meer verplaatsing hebben, hetgeen goed gezien is omdat zowel de motor als de bemanning het achterschip sterk belasten. Voor de huid boven het vlak is de klinkerbouwwijze toegepast zoals bij de goede Lemmeraken. Wanneer het verloop der gangen goed wordt gekozen, de platen zorgvuldig worden bewerkt en het klinkwerk goed wordt uitgevoerd is deze wijze van staalbouw bevorderlijk voor de schoonheid van het schip. De scheepsbouwer Van Waveren is hier goed in geslaagd.

De voorstevens heeft Gipon als een doos laten uitvoeren, waarmee — zoals ook op de Lemmeraken en tjalken — de illusie van een zware steven, zoals de vroegere houten, wordt gewekt. Ik vind het jammer, dat hij dat niet ook voor de achterstevens heeft gedaan, al valt de plaatstevens hier dankzij het aangehangen roer minder op. Ook voor de scheg had deze uitvoering met succes kunnen worden gebruikt; de zo ontstane holle kiel had dan gebruikt kunnen worden voor berging van een flink deel van de ballast, die het schip blijkt nodig te hebben.

Verder echter voor deze romp en opbouw niets dan lof en ook het zeilplan ziet er goed uit. Toch ook hierover een paar opmerkingen. De stagfok zou op een overloop geschoot kunnen worden, hetgeen het overstag-gaan bijzonder zou vergemakkelijken en dat is als men niet sterk bemand is van veel belang. Misschien zou de fok dan iets

smaller moeten worden. Zo'n overloop is aan dek weliswaar een struikelblok, maar wanneer hij wegneembaar wordt gemaakt, is dat maar een gedeeltelijk bezwaar. Dit is een opmerking van praktische aard. Belangrijker is echter dat de kluiverboom veel te hoog staat en zeker 15 graden behoort te zakken. Voor zover ik weet, voert De Vrouwe Elske nog geen kluiver, maar als de eigenaar hiertoe zou overgaan hoop ik dat hij deze opmerking ter harte zal nemen en niet het uiterlijk van zijn schip in gevaar zal brengen door zo'n opgewipte kluiverboom. Ook hoop ik, dat hij ertoe zal overgaan een langere vlaggestok op het roer te nemen, die rechterop staat. Zo'n vlag, die half onderaan de stok hangt, is een verschrikking voor het oog en de man die het fabeltje bedacht heeft, dat de punt van de vlag het water moet raken, verdient gekielhaald te worden. Een vlag moet fier kunnen wapperen en dat kan niet van zo'n druipende vlaggestok. De reden voor deze opmerking is echter niet op de zeiltekening te vinden, maar wel op de foto.

Op de inrichting en uitrusting van dit jacht heeft de eigenaar veel invloed gehad en daarom krijgt hij nu het woord:

#### De eigenaar, de heer A. J. Cramer, vertelt

Bij de bouw van De Vrouwe Elske heb ik getracht om zo goed mogelijk het karakter van het oud-Nederlandse scheepstype te bewaren, en verschillende belangrijke beslissingen vonden hierin hun uitgangspunt. Onder andere was dit de overweging om de kajuit achter de mast te doen ophouden en om slechts stahoogte te maken in het achterdeel van de kajuit. Het deed ons ook besluiten de gangboorden niet door te trekken tot het achterschip, maar de ruime, tot het boeisel doorlopende kuip te verkiezen, en het was die overweging die ertoe leidde, dat wij het schuifluik van de kajuit in het midden hielden, met de daaraan verbonden consequenties voor de kajuitindeling. Bovendien heeft het mijn vrouw ertoe gezet het schip te versieren en het snijwerk te ontwerpen en te maken voor de mastplank, de kajuitlijst, de naamborden en wat dies meer zij.

Wij hebben bij de bouw van dit schip naar een volgens mijn mening heel geslaagd ontwerp van de heer Gipon, getracht om voortdurend, bij het vinden van de noodzakelijke compromissen, een grote plaats toe te kennen aan het zo goed mogelijk doen voortleven van de beste tradities van dit soort schepen. Aan de andere kant was echter

uiteraard de opzet, om het schip zo gemakkelijk mogelijk te maken, zodat het ons in vele lange jaren in vakanties en week-ends zo volledig mogelijke vol-doening zou kunnen geven, zowel als zeilschip, als ook als schip om op te verblijven.

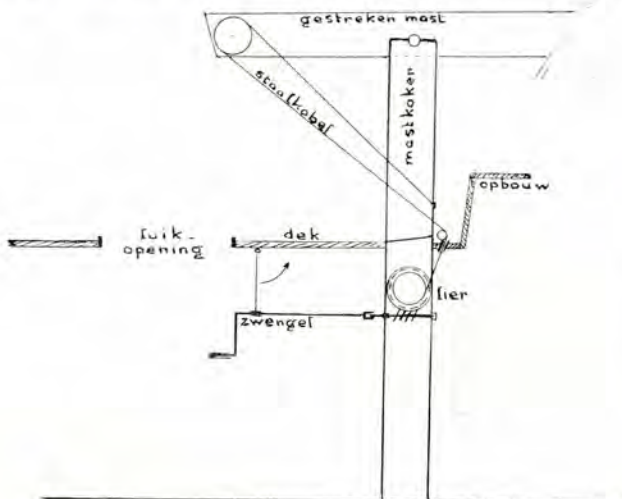
De maat — 8,50 m over de stevens — hebben wij gekozen omdat wij hierin ongeveer het maximum voelden van wat mijn vrouw en ik tezamen zouden kunnen „mannen”, terwijl het ons aan in-delingsmogelijkheden wel ongeveer bood wat wij wilden. De indeling, zoals deze uiteindelijk is geworden, blijkt duidelijk uit de tekening, maar een paar details hiervan, die in overleg met degenen die eraan bouwden — vooral de heer Verkuyl — ontstonden, zijn wel interessant om hier te vermelden.

Allereerst dan de maststrijkinrichting. Bokkepoten aan dek heb ik altijd verschrikkelijk lelijk en lastig gevonden, een sprenkel is ook niet alles, terwijl ik anderzijds toch ook liever geen onderdek strijkende mast met contragewicht wenste, voornamelijk wegens de onvermijdelijke lekkages. De gekozen oplossing maakt alle genoemde inrichtingen overbodig en voldoet uitstekend.

In de mastvoet is helemaal onderaan, gevat in een stalen beugel en weggewerkt achter de mastplank, een lei-wiel aangebracht. Onderdek is tussen de mastkokerwangen, die doorlopen tot op het vlak, een zelfremmende wormlier gemonteerd, waarvan de slinger kan worden afgenomen, en die verder geheel is weggewerkt achter de betimmering van de mastkoker. Van de liertrommel loopt nu een 10 mm staalkabel door een verhoogde doorvoer in het dek (lekkagevrij), over een klein lei-wieltje tegen de mastkoker bovendecks, over het lei-wiel in de mastvoet terug naar het vaste punt aan de mastkoker. Bijgaand schetsje moge een en ander verduidelijken. Draaien aan de lier brengt een kracht onder op de mastvoet, te vergelijken met het contragewicht. In mijn eentje draai ik, zonder al te veel moeite en zonder verdere voorbereidselen de mast in enkele ogenblikken op of neer. Daarbij sta ik in het vooronder, met het dekluik open, zodat ik op alles wat al draaiende bovendecks gebeurt een volledig uitzicht houd. De grootste kracht op de slinger bij het begin van het opzetten van de gestreken mast bedraagt ca. 20 kg. Een bijkomstig voordeel van deze constructie, waarvan ik feitelijk geen enkel nadeel zou kunnen noemen is, dat als de mast is opgezet, de staal-draad als zekering dient, en blijft dienen, omdat de lier zelfremmend is. Een verdere zekering is onnodig.

Een tweede punt, dat de aandacht verdient, is de deur tussen vooronder en kajuit. Deze deur is kastdeur, zowel als scheidingsdeur. Wil men overdag het toilet gebruiken, of slapen 's avonds de kinderen, dan is de deur als scheidingsdeur dicht, maar normaal is deze deur als kastdeur in gebruik en is derhalve de ingang naar het vooronder open.

Omdat in het voordek een paar schijnlichten zijn ingebouwd en de betimmering mooi en ruim is gehouden, bovendien de gebruikte bekleding aansluit bij de kleuren, die in de kajuit gebruikt zijn, maakt dit de ruimte in het schip veel groter. Het toilet is ingebouwd tus-



Schematische voorstelling van de maststrijkinrichting van De Vrouwe Elske.

sen het voeteinde van de beide langskooien, en afgedekt met een formica-tafelblad. In gesloten toestand volkomen weggewerkt.

In de kajuit is aan bakboord een brede zitbank, die 's nachts met een enkele handbeweging tot een twee-persoons bed van 2,00 x 1,35 m kan worden uitgetrokken. Hiertoe wordt van het bankje, dat tegen het vooronderschot is gebouwd, de zitting weggenomen. Dan wordt de zitting van de grote bank naar voren getrokken, waarbij de rugleuning meekomt. Dit alles, terwijl de kussens rustig blijven liggen. Als dan de rugleuning vlak ligt, sluit zij aan bij het stukje achter deze rugleuning en tot de wegering, waar het beddegoed is opgeborgen. De volgende morgen de bezigheden in omgekeerde volgorde, en in hooguit vijf minuten werk zijn alle sporen van het slapen grondig verdwenen. Het enige nadeel is, dat de tafel opzij moet worden gezet tot voor de kom-buis.

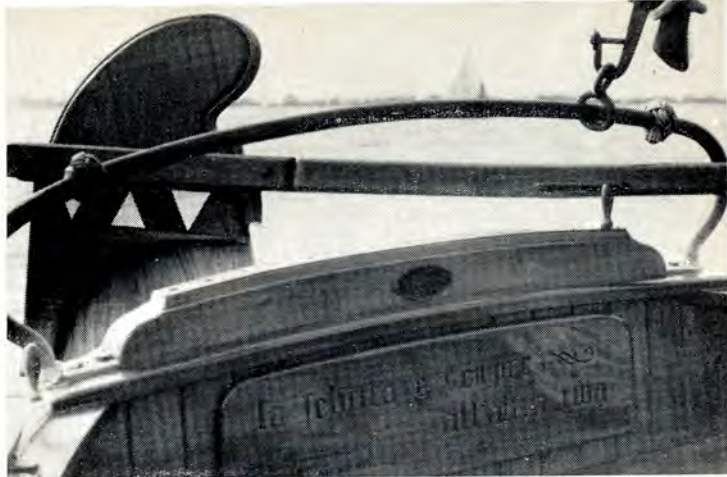
Ook de watervoorziening is wel grappig. Ik wilde zo mogelijk geen kraan, die het noodzakelijk maakt altijd een hand te besteden aan het waterpompen. De hoogte onder de vloerdelen was onvoldoende voor een voetpomp en de normale tandwielpompjes hebben veel te veel opbrengst en nemen vrij veel stroom. Daarom vond ik de oplossing in het gebruiken van een 24 volt Jabsco Waterpuppy aan te sluiten op een 12-volt systeem. De opbrengst liep daarmee terug tot ca. 5 liter per minuut en het stroomverbruik tot ca. 1 amp. De pomp wordt bediend met een voetschakelaartje. Het systeem voldoet uitstekend en is veel minder kostbaar en plaatsroevend dan een druksysteem.

De hoofdverlichting van de kajuit bestaat uit een butagaslamp. Het aanrecht heeft twee butagaspitten met een slingerand, het geheel verzonken, zodat het kan worden afgedekt. De gasfles is ondergebracht in een stalen bak met ontluchting naar de kuip onder de kuipbank aan bakboord. De motorruimte wordt door een ventilator afgezogen.

Als motor koos ik een SOLO H82, 2-cilinder 15 pk benzine-motor. De overwegingen om benzine te kiezen in plaats van dieselolie waren de volgende: In geval van storing kan ik een benzine-motor altijd wel weer aan de praat krijgen, terwijl reparatie en afstelling van een diesel veel meer vakwerk wordt. Dan is bij een diesel de stank van dieselolie in het schip onvermijdelijk, terwijl ten derde de lagere kosten van dieselolie niet veel uitmaken bij gebruik van de motor als hulpmotor in een zeilschip, temeer niet, omdat de aanschaffingskosten van een diesel hoger zijn. Bovendien geloof ik, dat bij een goed onderhouden, goede constructie van de leidingen, alsmede bij een goede afzuiging, de benzinegevaaren niet zo erg groot meer zijn. Maar let wel op de voorwaarden, die ik aan deze uitspraak verbind. . . .

Nu ik een seizoen met het schip gezeld heb, kan ik ook iets meer zeggen over de zeileigenschappen. De eerste opmerking is, dat het schip voortreffelijk is uitgebalanceerd. De plaats van de zwaarden, de stand van de mast, de verdeling van de zeiloppervlakte, al deze factoren blijken zo te zijn uitge-

Enkele beelden van het houtsnijwerk op de Vollenhovense Bol De Vrouwe Elske; boven: het opschrift op het huisje onder de helmstok; midden: de mastplank; onder: de versiering van roef en schuifluik en de naamplaat.



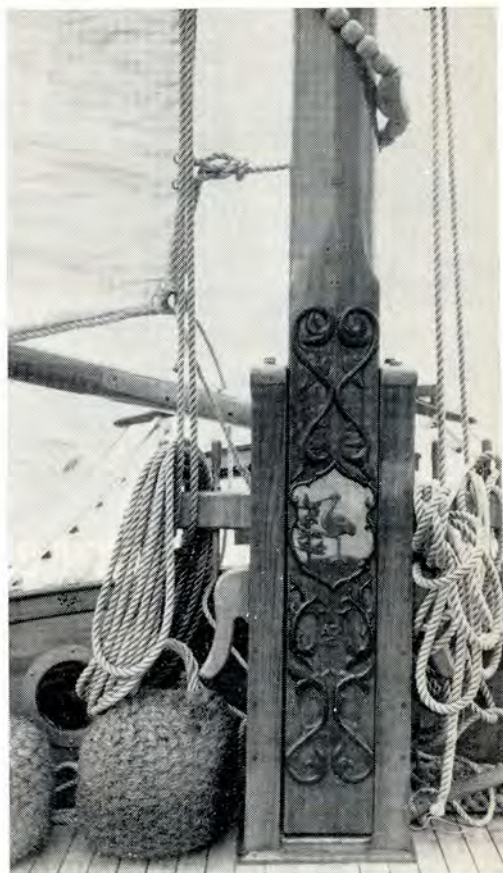
vallen dat ik aan de wind het roer los kan laten — dus ook niet op de pen — en het schip zichzelf op koers houdt. Deze koers is dan te beïnvloeden door de stand van de zeilen iets te veranderen, of het zwaard iets meer of minder te steken. Het schip past zich aan de veranderingen van windsterkte en windrichting keurig aan, als deze niet al te plotseling en al te groot zijn. Van een ervaren platbodemezeiler is de uitspraak, dat dit schip het beste loopt, als je er zo min mogelijk aan doet.

Wat nog niet in orde is, is de ballast. Deze winter moet er zeker 600 kg op het vlak worden aangebracht, want de aanvangsstabiliteit is te gering en met een klein windje, hangt het schip al te veel. Het is nu nog ongeballast, zodat deze constatering niet zo vreemd is, als er aan gedacht wordt, dat deze schepen vroeger met een bun voeren. Ik verwacht dat deze ballast ook op de snelheid als zodanig een gunstige invloed zal hebben.

De naam van het schip hebben wij niet, zoals bij boeiers te doen gebruikelijk boven de stuurbank in het achterschip gezet, maar buiten op het boei-sel. Op de plaats boven de stuurbank hebben wij het schip de spreuk meegegeven, die wij vonden op een mistige morgen, in een mistroostige stemming, stoffig en verkleurd op de muren van een kleine aanlegplaats voor boten aan het Lago Maggiore: la felicità è sempre all'altra riva — het geluk ligt altijd aan de andere oever —. In de ironische zin om de rust van het water te onderstrepen, in de letterlijke zin, opdat dit schip een zwerfziek schip zal zijn, steeds onderweg onder de wijde Hollandse luchten en overal thuis in de havens van de vele kleine oude stadjes die ons land rijk is.

Rest mij een woord van dank aan degenen, die zoveel zorg en moeite hebben opgebracht om van dit schip te maken wat het geworden is. Mijn waardering voor het ontwerp van de heer Gipon heb ik reeds laten blijken, maar degene die wel in de eerste plaats genoemd moet worden is de heer W. Verkuy, Jachtwerf „De Scheepmaker”, aan het Tjotterspad in Amsterdam. Vanaf mijn besluit een schip te willen laten bouwen, tot aan de tewaterlating heeft hij met bijzonder veel toewijding de gang van zaken gevolgd, en mij zijn adviezen gegeven, terwijl hij toen zijn beurt eenmaal was gekomen — hij heeft alle houtwerk aan het schip gedaan — een bijzonder fraai stuk werk

(Slot op blz. 144)



(Slot van blz. 141)

heeft geleverd. Praktisch alle details zijn met hem overlegd, en van vele „spécialités” is hij de geestelijke vader. Voor zijn vakmanschap heb ik groot respect gekregen. De heer C. van Waveren, Scheepswerf „De Leede” in De Lier heeft de romp gebouwd. Hij heeft zich thans zelf als actief scheepsbouwer teruggetrokken en dit schip is de laatste — geheel handgeklonken — platbodem, die hij met veel toewijding en veel vakmanschap tot een fraai werkstuk heeft gemaakt. Een belangrijk man was ook de smid van Sloten, de heer Clay, die tussen alle massawerk door het beslag moest maken, de lier en alle ijzerwerk, dat niet tot het casco hoorde. Het ging niet altijd even makkelijk, maar wel altijd even mooi.

In de eerste plaats vertrouw ik aan dit schip een prettig schip te hebben voor ons eigen gebruik. Maar een heel klein beetje hoop ik toch ook te hebben meegeholpen, tezamen met alle mensen die eraan werkten, om de goede tradities van de oud-vaderlandse schepen te laten voortleven.

Ik ben er inderdaad wel van overtuigd, dat de heer Cramer, wiens bovenstaande uiteenzettingen de belangstelling van de lezers bijzonder verdienen, niet teleurgesteld zal worden in dit vertrouwen in zijn jacht, dat zeker een mooie aanwinst is van onze groeiende platbodemvloot. Het doet een oude liefhebber van deze prachtige schepen deugd dit jonge enthousiasme voor onze mooie oud-Nederlandse jachten te ontmoeten.

J. L.