

Æbelina, pronkjuweel van het Skûtsjemuseum te water



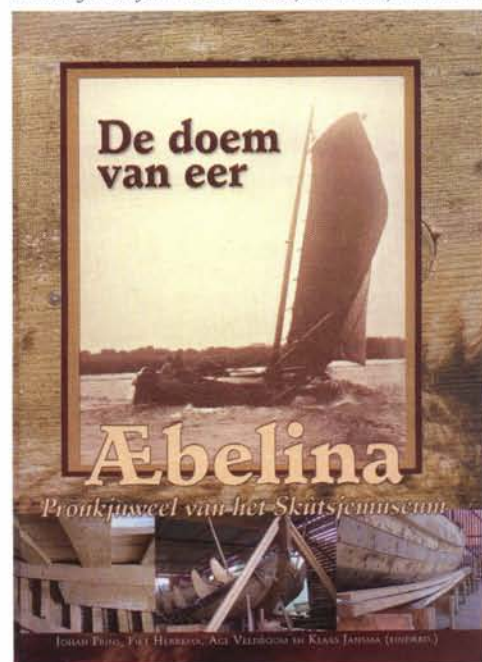
Terwijl deze Spiegel wordt bezorgd, glijdt een nieuwgebouwd houten skûtsje ofwel veerscheepje in Earnewâld van de helling. Eerder, in SdZ 2004.10, 2007.4 en 2007.8, schreven we al over de historie en de herbouw van dit snelle scheepje. We zijn regelmatig bij de bouw gaan kijken en genoten niet alleen van de originele bouwmethode die werd nagestreefd, maar ook van het bijzondere Skûtsjemuseum. Johan Prins heeft zes jaar lang, vooral 's zomers, vier dagen per week de weg van Workum naar Earnewâld gereden. Hierbij drukken we een aantal foto's af van de bouw. Inmiddels kunt u scheepje zelf in het water bekijken.

Eeltje Holtrop van der Zee bouwde in 1861 op zijn werf in Joure voor eigen rekening een veerscheepje met een lengte van 12,21 m. Hij werd in de vorm en uitvoering niet gehinderd door wensen of eisen van opdrachtgevers, dus maakte hij er iets heel moois van. Het scheepje werd tijdens de bouw al verkocht. Onder de naam *Æbelina* en later *Dorp Grouw* werd tot 1910 de veerdienst tussen Grouw en Leeuwarden onderhouden. In dat jaar werd een ijzeren *Dorp Grouw* ingezet. Belangrijker voor de verschillende eigenaars waren de opbrengsten van het hardzeilen met dit snelle, bijna onverslaanbare scheepje. Het is ongelooflijk wat de opbrengsten van het wedstrijdzeilen in die tijd waren. In ieder geval veel meer dan met de veerdienst was te verdienen. De gehele geschiedenis en de bouw staan overigens beschreven in het zojuist verschenen boekje "De doem van eer. *Æbelina*. Pronkjuweel van het Skûtsjemuseum", geschreven door Johan Prins,

Piet Herrema, Age Veldboom en Klaas Jansma. De hoofdtitel slaat vooral op de narigheid die de verschillende eigenaren overkwam en de jonge leeftijd waarop ze stierven.

In het kader van De Driewerf, de bouw van een Wierumer Aeck in Paesens Moddergat en de Palingaak *Korneliske Ykes II* in Heeg is de *Æbelina* het laatste schip van dit drietal dat in de vaart komt. In de nazomer van 2004 kon Johan Prins aan de slag. Op 17 september werd de kiel formeel gelegd. Het plan was dat het schip in mei 2008 te water moest, maar uiteindelijk werd dat augustus 2009. Veel tijd werd overigens besteed aan het informeren over de bouw aan de tienduizenden bezoekers die bij het Skûtsjemuseum langskwamen om tevens de bouw te volgen. Er waren dagen dat Johan en zijn ploeg nauwelijks aan werken toekwamen vanwege de vele vragen en verhalen. Maar dat paste ook in het beleid van

De berghouten zijn aangebracht. De gangen moeten nog worden geschaafd. Wel is de mooie lijn al duidelijk zichtbaar.



Het boek over de *Æbelina* is te bestellen bij de Lezersservice van Spiegel der Zeilvaart. De prijs bedraagt € 18,50 + € 3,- verzendkosten. De bestelling wordt toegezonden met een nota. Mail uw bestelling aan spiegelderzeilvaart@gmail.com of bel met 023 5341801

Replicabouw



subsidiegevers zoals provincie en gemeente. Het bouwteam bestond uit Johan Prins en Siemen Groenhof uit It Heidenskip, als het ware werfbaas en meesterknecht. Gebouwd werd naar de aantekeningen van Eeltsjebaas die bewaard zijn gebleven. Het was een Bouwbestek van een Fearskipke voor Tichelaar uit Bolsward uit 1859, eigenlijk een zusterschip van de *Æbelina*. Daarnaast haalde Jelmer Kuipers, voormalig conservator van het Fries Scheepvaartmuseum, veel informatie uit de archieven van het museum. De Koophandel die in 1875 door Eeltje Holtrop v.d. Zee was gebouwd, was tijdens een hellingbeurt in Monnickendam door scheepsbouwer De Haas opgemeten en in tekening gebracht. De tekening lag nog in de kelder van het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Jachtontwerper Heine Deelstra heeft deze tekening toen gedigitaliseerd.

Vroeger werden de houten schepen veelal gebouwd van hout uit de omgeving. Voor de *Æbelina* werden Friese eiken uit de provincie Friesland gekocht. Toen alle gemeenten op de hoogte waren werd hout van stormschade,

De knieën kunnen soms een grillige vorm hebben. Wel zijn alle contacten tussen huid, knieën, spanten en liggers met een schimmelwerend middel behandeld. Daarna werd op het contactvlak met de huid een hechtpriemer aangebracht en vlak voor het definitieve vastzetten van de verstevigingen kwam er een bitumenpasta tussen.

Onder: Zo kijkt de schippers vanuit zijn bollestal straks over de luikenkap naar voren.





Ook de boeïseln zijn aangebracht, nu worden de lijnen goed zichtbaar.

Onder: De luiken liggen los op wegneembare houten goten (merkels). De gasten kunnen dan, tijdens het zeilen, vrij in het ruim rondlopen.

gerooide bomen, enz. vervoerd naar de bouwplaats. Ook van het landgoed Twickel bij Delden kwamen veel eiken. Een aanzienlijke partij krommers kwam uit de tuin van de Koninklijke houtvesterij Het Loo in Apeldoorn. Een unieke gebeurtenis! Ook kwam veel eikenhout uit de bosopstanden in Denemarken die nog voor de VOC-schepen waren geplant. Houthandel Almenum van de familie Faber haalt daar veel en mooi eiken weg. Dat gebeurde ook voor de andere twee projecten van De Driewerf. Een deel van het hout werd eerst naar Houtzaagmolen De Rat in IJlst vervoerd om daar op de gewenste dikte te worden gezaagd. Een belangrijk uitgangspunt bij subsidiegevers was dat het project moest zorgen voor re-integratie van werklieden die door een of andere reden hun baan hadden verloren en maar moeilijk aan de slag konden komen. Uiteindelijk heeft het skûtsjeproject vier mensen weer aan een baan





Een kijkje in het nog lege ruim van de Æbelina. Wat een prachtig stukje vakwerk!

kunnen helpen. Uiteraard waren er dagelijks ook altijd vrijwilligers aan het werk.

Onder water is alles met houten pennen vastgezet. Boven de waterlijn werden rvs schroeven gebruikt. Wel werden de schroefgaten, net als vroeger, met stopverf in kleur afgedicht.

Het staat er allemaal zo simpel. Maar voordat de romp zover was dat de berghouten konden worden aangebracht was de ploeg enkele jaren verder. En niet te vergeten de bochtstukken in de voor- en achterboegen. Deze onderdelen zijn ontzettend belangrijk voor de definitieve vorm van het schip. Als de lijnen niet mooi verlopen, dan krijg je ze nooit meer goed. Johan en zijn team zijn er in geslaagd om een prachtig scheepje te bouwen waar zelfs Eeltje Holtrop van der Zee zijn goedkeuring aan zou hebben gegeven.

Nu het schiphuis nog, dan kan de Æbelina na een dagtocht met gestreken mast naar binnen worden gevaren. Dat scheelt een stuk in het onderhoud. De mast strijken is geen probleem, dankzij het contragewicht en het ontbreken van zijstagen. Uiteraard is een heel zwaar zeilwerk aangebracht. Voortdurend is bij de bouw rekening gehouden met het feit dat het schip gemakkelijk onderhouden zou kunnen worden.

Precies honderd jaar nadat de Æbelina als veer-

schip werd afgedankt, komt er weer een nieuwe Æbelina in de vaart! We hopen u binnenkort te kunnen berichten over de vaareigenschappen van de Æbelina. Daar verwachten we heel veel van. In

ieder geval, alvast een Behouden Vaart Æbelina!

Kijk voor meer info op www.houtenskutsje.nl

TEKST: WIM DE BRUIJN

FOTO'S THEO KAMPA

De romp is glad geschaafd en kan worden afgewerkt. Foto Johan Prins.

