

De historie van de jachthoogaars Alcyon

Peter Hamer en Jan Hendriksen

Wie zich verdiept in de historie van de hoogaarzen en hengsten, komt twee verschillende tradities tegen. De eerste is die van de Zeeuwse vissers die met deze schepen eeuwen lang met bloed, zweet, tranen, vaak in kou en armoede de vis en schelpdieren aan de Zeeuwse wateren ontrukten. Maar er is een tweede lijn en die is veel jonger. Die van de hogere standen (het oude geld) en de nieuwe welgestelden van na De Eerste Wereldoorlog in Antwerpen – het ging de haven voor de wind – die zich een hoogaars, hengst, tjalk of Lemmeraak aanschaffen of lieten bouwen om daar plezierig mee te gaan spelevaren en onderlinge wedstrijden mee te varen. Een ontwikkeling die al aan het eind van de negentiende eeuw was begonnen. Dat is meer de sfeer van dames die aan boord beschaafd aan een kopje thee of een koel glaasje Sherry nippen terwijl de heren, getooid met witte zeilklakken elkaar bestrijden op zeil en zwaard. De wereld van de Alcyon, De Windroos, De Jetty, De Turc, De Thistle III, De Aladdin. Beide lijnen komen samen in de Stichting Behoud Hoogaars die zich immers bekommert om alle oude hoogaarzen en hengsten van de Delta. Het is eigenlijk heel symbolisch dat de twee hoogaarzen die in bezit zijn van de stichting de twee hierboven geschetste tradities vertegenwoordigen. De YE 36, een 101 jaar oude zwoeger-visserman. De Alcyon, een beschaafde oude dame uit 1928, die rechtstreeks uit de Antwerpse traditie stamt. Omdat dit laatste schip op 16 juni 2001, na een volledige restauratie door de SBH, in Vlissingen weer majestueus te water is gelaten, wordt het hoog tijd om eens haar doopceel te lichten.

De Alcyon is gebouwd in 1928 op de werf van Meerman in Arnemuiden. Het schip is volgens de beschikbare informatie op stapel gezet in opdracht van



De familie Boumans met vrienden op de Alcyon, ca 1936. Rechts met witte rok mevrouw Boumans

Jan de Nooijer als de toekomstige visserman ARM 42. Te oordelen naar de gaafheid van de kepen in de spantkopen in het voorschip, is de lage vissermanvoorplecht nooit gelegd. Het schip is nog maar gedeeltelijk afgebouwd als begin oktober 1928 de opdracht wordt gewijzigd en besloten wordt tot afbouw als jacht. Ze wordt door Maurice Pauwaert in 'Sur l'Eau' van Oktober 1928 beschreven als "Un Hoogaars beau entre tous. Large d'épaules et relevé de l'arrière il sera sans aucun doute un fameux yacht" (Een schoonheid onder de hoogaarzen, met brede schouders en een geveegde kont, die zonder twijfel een beroemd jacht zal worden.) In november van dat jaar 1928 wordt Albert de Hemptinne (1893-1970) de nieuwe eigenaar. Albert en zijn twee broers Raymond en Lucien, telgen uit een oud adellijk geslacht, zijn enthousiaste platbodemzeilers en krijgen van

hun vader allemaal een platbodemjacht. Dat zijn de hoogaarzen Goëland, de Courlis en een onbekende boeier. Albert de Hemptinne is prominent lid van de Royal Sailing Club (RSC) te Gent, en is in het najaar van 1928 gekozen tot vice-voorzitter van Fédération du Yachting Belge. Hij doopt zijn nieuwe hoogaars "Goëland". Het is niet onwaarschijnlijk dat bij de afbouw als jacht ook de opdracht is gegeven een strijkbare mast te installeren, omdat het schip zal worden ingeschreven in Gent (veel vaste bruggen). In de winterperiode is de thuishaven bij de Royal Sailing Club te Langerbrugge, maar in de zomermaanden is de ligplaats in Philippine. Er is een vaste schipper, Theophile van Hurke, die helaas droevig aan zijn eind komt doordat hij overboord valt, wanneer bij het bomen zijn vaarboom breekt. Hij kon, zoals zoveel schippers in die dagen, niet zwemmen. Hij was overigens, volgens de informatie van Eugène, de zoon van Albert, een strenge meester, die de kinderen van de eigenaar aan boord speciale schoenen



aan liet trekken om de dekken niet te beschadigen.

In juli 1929 neemt de "Goëland" deel aan de "Coupe van Gysel" van Doel naar Walsoorden, een wedstrijd met 16 platbodems, waaronder 12 hoogaarsen. De eigenaar, Albert de Hemptinne, die – wanneer je een verslag uit "Sur l'eau" uit die tijd moet geloven – bekend staat als iemand die niet van platbodem-wedstrijden houdt, staat aan het roer! Ze eindigt in het middenveld als achtste. Er zijn dan de volgende jaren geen verdere vermeldingen van deelname aan wedstrijden.

De Ailsa-Craig, 4 cilinder, 12 pk, gloeikopmotor die er bij de bouw in was geplaatst, voldoet niet echt, omdat het opstarten en het geklier met gloei-pitten een hele operatie is, zo zelfs dat Eugene de Hemptinne, toen nog maar een jochie, zich de spanningen nu nog herinnert. Nadat dan in 1932 een nieuwe motor (Volvo Penta MD 21A.) is ingebouwd, wordt de "Goëland" toch te koop aangeboden, zoals blijkt uit advertenties in 1932 en 1933. De reden van deze vroegtijdige verkoop is dat er veel tijd is gemoeid met een nieuw huis, en dat mevrouw de Hemptinne vanwege de drukte van een huishouden met vijf kinderen niet zo vaak meer meevaart. Henry Beyer (1882-1944), koopt het schip, vermoedelijk in 1934. Dat heeft na een verblijf van twee jaar op de wal een grote beurt nodig. De romp wordt helemaal kaal gehaald, en in 1935 wordt ze onder de naam Alcyon ingeschreven in Lloyd's Register of Yachts. Ook wordt ze ingeschreven bij de Royal Antwerp Yacht Club in de klasse OB, nummer 8. Omstreeks die tijd trouwt de dochter, Paulette Beyer met Pierre Boumans

Herinneringen aan de Alcyon van de familie Boumans

Mevrouw Boumans-Beyer (89) vertelt; "De hoogaars was een belangrijk stuk van mijn leven. U moet bedenken dat De Alcyon in de familie kwam toen ik 23 was. 't Was zo'n prachtig zicht, als dat schip zeilde. Ik had alleen maar gezeild op open boten, dus ik vond het geweldig, al die ruimte aan boord. Tot 1972, meer dan vijftig jaar heeft de Alcyon ons leven bepaald. Alle weekeinden gingen we zeilen, altijd op

de Schelde, maar hadden we meer dan twee dagen dan gingen we naar het Veerse Gat en de Oosterschelde, naar Veere en Zierikzee. We voeren vaak buitenom Walcheren. En in de vakanties van twee of drie weken zijn we ook wel naar Holland geweest. Ik herinner me een prachtige tocht over de Vecht, wat een mooie rivier. We waren toen op weg naar Medemblik waar mijn zoon Jean Pierre meedeed aan de wereldkampioenschappen in de Finn,

toe, ik herinner me een loefgevecht tussen de Turc en de Karekiet, waarbij ze elkaar de plaat op loefden en samen twee dagen vastzaten. Bij bakboordstuurboordsituaties ging er af en toe een kluiverboom dwars door een raampje van een kabien van een ander schip. Men liet zich ook wel eens een paar honderd meter meeslepen door een lichter om stiekem hoogte te winnen. De Alcyon had een lage mast, de Aladdin bijvoorbeeld had een holle



Mevrouw Paulette Boumans en haar zoon Jean Pierre, januari 2001 in Antwerpen

maar dat was natuurlijk al ver na de oorlog."

Mevrouw Boumans geniet vooral na van het vaarplezier in al die jaren, zoon Jean Pierre ging het meer om de wedstrijd.

"Ik ben van 1939 dus mijn eerste herinneringen aan de hoogaars zijn van net na de oorlog. De wedstrijden werden meteen na de oorlog weer opgepakt. Wat was dat een prachtig veld van schepen. Behalve de Alcyon had je de Tenace, min of meer het zusterschip van de Alcyon, de grote hoogaars Thistle III, de Jetty natuurlijk met de beroemde Leon Huybregts aan het roer, de Pax dat was een grote hengst, de Kieviet trouwens ook, de Turc, enfin noem ze maar op, de Aladdin, de Blinkert dat was een boeier, de Karekiet een grote lemmeraak, de Windroos natuurlijk maar die heette toen nog "I'm Alone." Het ging er fanatiek aan

gelijmde mast die was zeker twee meter hoger dan de onze, die hing bij een beetje wind al op één oor. Mijn vader zeilde voorzichtig, reefden de andere schepen dan deed hij het ook, maar je begrijpt dat was nog lang niet nodig. Mijn moeder en ik wilden wel zo hard mogelijk gaan. Bedenk dat we alle weekeinden gingen varen, je keek niet naar het weer, maar alleen naar het tij. Je vertrok met hoogwater, zo werkt zeilen vanuit Antwerpen nu eenmaal. Dus hadden we het zaterdagochtend om vijf uur hoog, dan was gewoon iedereen er en maakte de hele vloot snel los. Het was dan vaak wedstrijd tot Hansweert of Terneuzen. En dat van april tot oktober."

Aan de gastvrije tafel van de familie Boumans in hun appartementen in Antwerpen zijn inmiddels de glaasjes gevuld met "Elixir d'Anvers", worden de verhalen steeds levendiger en komt aan de orde hoe het allemaal begon. De eerste Alcyon was een 2 tons Noorse jol die in 1919 door Henri

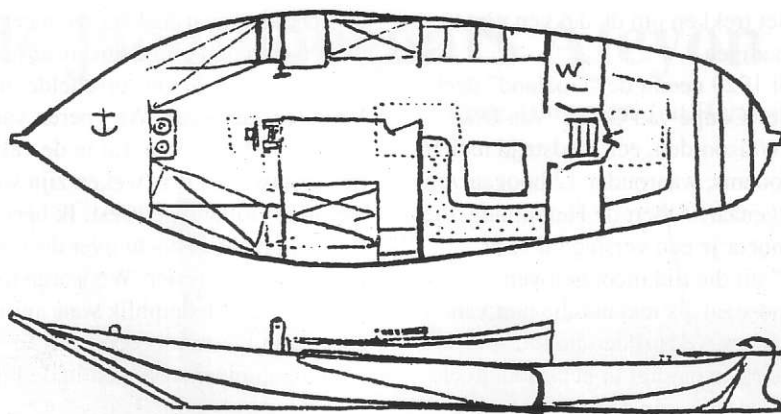


Beyer was gekocht. De Franse familie Beyer was een aantal jaren daarvoor vanuit Parijs naar Antwerpen verhuisd, waar de heer Beyer een assurantiebedrijf begon. De jol lag voor anker op de rivier, zoals de meeste schepen. De hoogaarzen lagen voor de oorlog al aan een steiger aan de Schelde, die steiger is er nog steeds. De jachthaven; "het bassin" is pas van na de oorlog. Er was voor de oorlog al wel een jachtclub maar die stond meer stroomopwaarts dan het huidige gebouw.

Dochter Paulette Beyer trouwde in 1934 met Pierre Boumans (1905-1989), net in de periode dat de hoogaars ook in de familie kwam. "Zij werd Alcyon (ijsvogel) gedoopt. We hadden een mooie wimpel met een ijsvogel erop, daar moet nog ergens een foto van zijn. Ik was meer een zeiler dan mijn man, ik kwam immers uit de 12-voetsjol. Dus al snel stond ik veel aan de helmstok"

In de jaren 1937 en 1938 neemt de Alcyon regelmatig deel aan de grote evenementen in Antwerpen, maar nooit met veel succes. Na het overlijden van Henry Beyer in 1944 wordt de Alcyon eigendom van schoonzoon Pierre Boumans.

In de oorlog is het op last van de bezetter afgelopen met het spelevaren

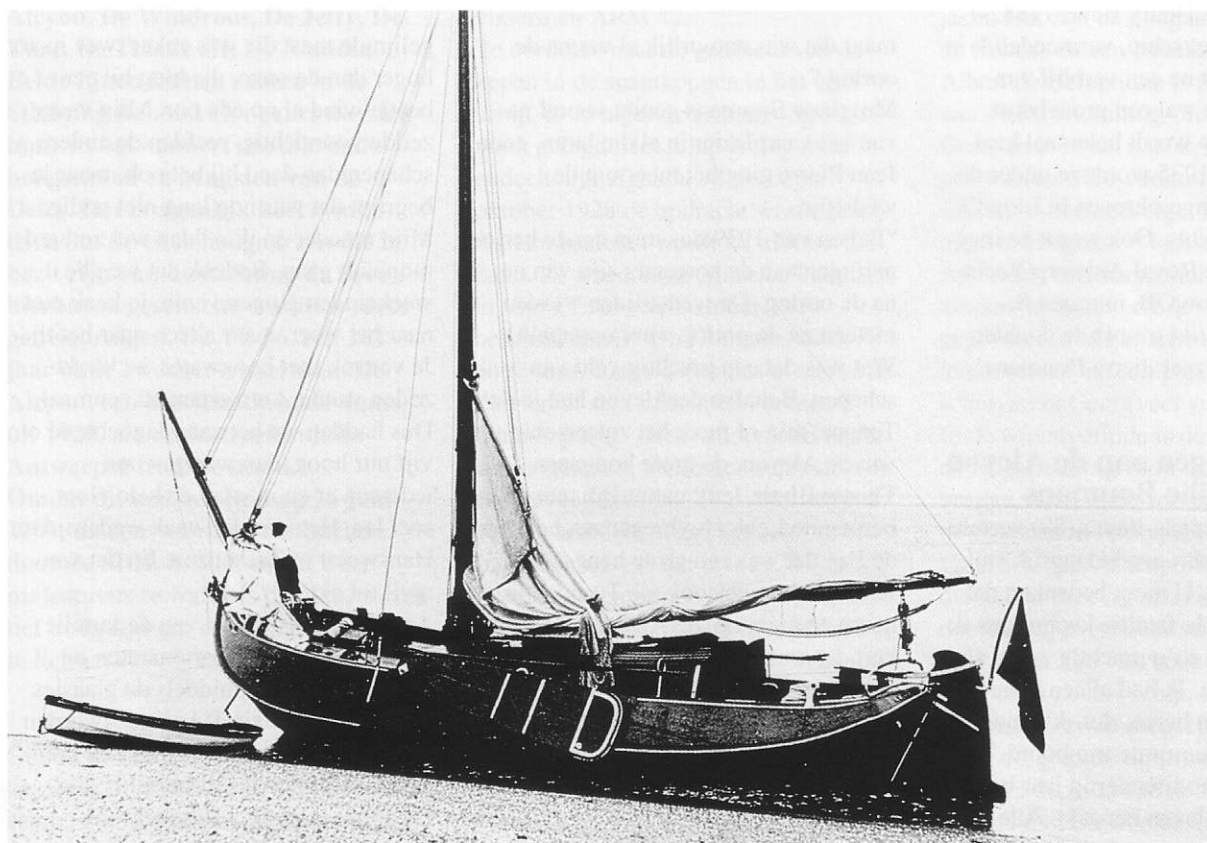


U mercredi 16 octobre. Annemuiden est un bien joli village près de Middelbourg. On y fait de très beaux hoogaers et celui que nous allons voir est beau entre tous. Large d'épaules, relevé de l'arrière, il sera sans aucun doute un fameux yacht. Car, à la dernière minute sa destination a été changée et le bateau qui allait devenir l'"ARNA.42", devient le "GOELAND II".

Het "geboortekaartje" van de Alcyon in "Sur l'eau" oktober 1928.

op de Schelde. Tijdens de oorlog is de familie, die van Franse afkomst is, uitgeweken naar Frankrijk. Een relatie heeft geprobeerd het schip ook naar Frankrijk in veiligheid te brengen.

Achterhaald door de vijandelijkheden is de Alcyon ergens aan de Frans-Belgische grens blijven liggen. Toen het jacht na de oorlog werd teruggevonden was de gehele inventaris ver-



De Alcyon tegen een plaat op de Schelde

dwenen, maar het schip was in essentie intact. Het is direct nadien teruggevaaren naar Antwerpen. Tijdens een bijna stranding in 1946 in slecht weer bij het invaren op de motor van de haven van Kruiningen (er waren toen nog geen zeilen, die waren in de oorlog verloren gegaan) is het schip beschadigd en is een zwaard verloren gegaan. Reparaties zijn toen uitgevoerd bij van Duivendijk in Tholen, waar ook het nieuwe zwaard is gemaakt. De Alcyon is tot die tijd voornamelijk in onderhoud geweest bij de werf van Charles Meert in Boom, maar ook is eraan gewerkt bij Van Heygen in dezelfde plaats.

Mevrouw Boumans vertelt dat haar zoon Jean Pierre de liefde voor het zeilen na de oorlog snel oppakte, ook hij stuurde de Alcyon graag. Die liefde leidde ertoe dat Jean Pierre een fanatiek wedstrijdzeiler werd in de Finn en twee keer deelnam aan de Olympische Spelen. In 1972 en 1976. Hij heeft 15 jaar lang gezeild met, en getraind tegen Jacques Rogge, die een belangrijke rol speelt in de Olympische beweging en zich recent kandidaat heeft gesteld voor de opvolging van Samaranch. Jean Pierre: "We waren er helemaal gek van. Het ene weekeinde trokken we met onze boten naar de Oostzee en het weekeinde daarop naar de Middellandse Zee om je maar te kunnen meten met het internationale veld. Op maandagochtend moest ik dan zo nu en dan wel de tol betalen."

Staf de Lee

Terug naar de Alcyon. Vanaf 1955 was deze hoogaars de trots van de haven van Lillo. De bekende "Koning van Lillo" Staf de Lee werd de vaste schipper. Dat was zeer tot genoegen van Jean Pierre Boumans, want Staf liet, dankzij zijn grote kennis van het zeilen, het trimmen van de zeilen en het vaarwater de Alcyon voor het eerst zeilen op het scherp van de snede. Staf is tot zijn tragisch overlijden in 1971 schipper op de Alcyon geweest. De familie komt voortaan per auto naar Lillo om vandaaruit te zeilen. Het wedstrijdzeilen tegen de rest van de vloot komt daardoor in het gedrang. In de jaren zestig wordt het wedstrijdvaaren ook minder. Naarmate de jaren verstrijken, wordt er minder met de



Jean Pierre Boumans, ca 8 jaar oud met zijn vader en moeder op de Alcyon, vlak na de oorlog

Alcyon gezeild. De gezondheidstoestand van vader Pierre Boumans – hij kan slecht tegen vocht – leidt er uiteindelijk toe dat het schip in 1972 verkocht wordt.

De Alcyon is al dertig jaar lang geen eigendom meer van de familie Boumans. Maar hun herinneringen zijn zo intens, alsof ze er gisteren nog op gezeild hebben.

Periode Dedecker

Het schip wordt in 1972 voor BEF 700.000 verkocht, aan de familie Dedecker uit 's Gravenwezel. Ze krijgt een ligplaats in Bruinisse, op de kop van steiger 'K', en er wordt mee gevaren met relaties van de firma Desco, het bedrijf van de heer Frans Dedecker. Dirk van Duivendijk wordt de officieuze zetschipper, er wordt zonder hem niet of nauwelijks gevaren. Dirk van Duivendijk jr. herinnert zich nog goed de tochten met zijn Ome Dirk om het schip te halen in Bruinisse voor de winter en in het voorjaar weer weg te brengen. De ophaaltochten waren het gezelligste, dan was ook het weer gemiddeld genomen veel beter. De van Duivendijken gingen dan met het veer Anna Jacoba Polder – Zijpe over en lopend naar Bruinisse waarbij op allerlei vast adressen werd aangelegd om "het laatste nieuws te bespreken." Na de sluiting van de Oesterdam aan

het eind van de tachtiger jaren verhuist het schip definitief naar Tholen.

Er wordt in die jaren door de eigenaar Dedecker weinig mee gezeild. In 1990/91 wordt de Alcyon naar de jachthaven van Schoten bij Antwerpen gevaren en er wordt in eigen beheer enig onderhoud uitgevoerd. Wanneer ze weer wil vertrekken uit de Schotense Vaart, worden er afspraken met de jachtclub gemaakt om te schutten, maar de officiële sasmeeester voelt zich daardoor gepasseerd. Op het cruciale moment blijkt er volgens de sasmeeester "te weinig water in het kanaal" te staan. Na een goed gesprek waarbij er diverse "argumenten" over tafel gaan, blijkt er opeens wel genoeg water en kan de tocht naar Tholen volgens plan worden volbracht. De wijze les hieruit is dat men een ambtenaar altijd in zijn waarde moet laten!

Een dispuut met de verzekeringsmaatschappij over een gebarsten bakboordzwaard resulteert in een inspectie, waaruit blijkt dat de algehele conditie van het schip na 60 jaar te wensen overlaat. De Alcyon wordt in 1990 door de familie Dedecker ondergebracht in een VZW (Vereniging zonder Winstoogmerk). Er wordt van tijd tot tijd gevaren met gasten, en af en toe door de familie, maar het schip ligt toch veel voor de wal.

In 1993/94 volgt dan een restauratie bij van Duivendijk, waarbij erg veel geld in het schip wordt gestoken. In 1989 was al een nieuwe mast geïnstalleerd,





De Alcyon in de Schotense vaart bij Antwerpen, tijdens de periode Dedecker, 1991. Foto: B. Thiels

in 1992 wordt het bakboordzwaard vernieuwd voor een bedrag van 7500 gulden. In de daarop volgende jaren wordt er het nodige houtwerk, waaronder de boeisel, vervangen. Opvallend is dat op een van de facturen naast ruim 1000 gulden eikenhout ook voor f 19,15 riet voorkomt, waaruit blijkt dat de gangen nog echt op de ouderwetse manier gebrand werden. Echter, de kosten lopen dermate hoog op dat de eigenaar in overleg met de werf besluit het schip te verkopen.

Er wordt een advertentie geplaatst, maar er zijn weinig reacties. De Alcyon, een groot schip, dat ondanks constante zorg en onderhoud toch de sporen van haar leeftijd draagt, is na 68 jaar duidelijk toe aan een echte grote restauratie. In 1996 wordt de Alcyon dan na uitgebreide onderhandelingen voor Fl 65.000 gekocht door de Stichting Behoud Hoogaars.



De SBH-periode

Een nieuw hoofdstuk gaat in, waarvan de grote lijnen bij de meeste medewerkers en donateurs van de SBH bekend zijn. Er wordt het nodige werk verzet om het schip in de vaart te houden tot er geld beschikbaar zal zijn voor de grote restauratie. Er wordt wat hout vernieuwd, de dekken en het roefdak worden opnieuw gelegd, respectievelijk opnieuw gedicht, en het interieur wordt aangepast aan de nieuwe bestemming: het varen met groepen. Daarbij wordt zoveel mogelijk van het oude interieur bewaard, om de unieke sfeer te behouden. Begin 1999 komt ze in de vaart, maar in augustus slaat het noodlot toe, als tijdens de tocht naar Small Sail Vlissingen op het kanaal door Walcheren motor en achterstevan het begeven en het schip ernstig begint te lekken. Gelukkig is de stoomsleper "Hercules" in de buurt, die de Alcyon op sleeptouw neemt, en in Vlissingen afmeert waar ze dan toch nog haar representatieve plicht kan vervullen. Op 5 september 1999 ligt de vleugellamme Alcyon nog één keer mooi te wezen tijdens Kunst op de Kaai in Middelburg waar haar zeilen beschilderd worden. En dan gebeurt het wonder. Op 5 december krijgt de SBH een fantastisch Sinterklaaskadoetje. Brussel levert een bijdrage van 200.000 Euro (440.000 gulden) in het kader van het Euregio project "Scheldemond Maritiem". Dat opent de weg naar een volledige restauratie, die in januari 2000 begint en resulteert in de feestelijke tewaterlating op 16 juni 2001. Voor deze restauratie, getrokken door een paar professionele scheepstimmerlieden, ondersteund door een grote groep vrijwilligers van de SBH, heeft onze stichting in allerlei opzicht zijn mouwen zeer fors moeten opstropen. Het resultaat is een zeer nieuwe oude dame die zelfverzekerd op weg gaat naar haar honderdste verjaardag in 2028. ■

Zeilende Alcyon in de jaren dertig van de vorige eeuw

