

Vrouwe Anna Margaretha, een Staverse jol van Huisman

Tegenwoordig geniet Royal Huisman wereldwijde bekendheid vanwege de zeilende superjachten die er worden gebouwd. Maar ooit begon de werf met de bouw van heel andere scheepjes: bokken en punters voor de boeren in de omgeving. Er hing echter al verandering in de lucht toen Wolter Huisman sr. in de jaren '30 van de vorige eeuw de eerste jachten ging bouwen. De Staverse jol *Vrouwe Anna Margaretha* (1936) van Jan en Greet Both is daar een mooi voorbeeld van.

Door: **Wim de Bruijn**



De heer A. van Wely uit Coevorden gaf in 1936 aan Wolter Huisman sr. opdracht om een Staverse jol te bouwen, maar dan groter dan de in 1931 gebouwde *Bolster* (die overigens nog steeds vaart). Huisman bouwde zijn jachten naar ontwerp van Henk Tingen van smalle eikenhouten gangen die de fraaie lijnen van de jol accentueren. Er kwam een teakhouten opbouw en dek op de romp. Indertijd werd er linnen over het kajuitdak gespannen en dat werd waterdicht gemaakt met loodwit. Een verfsoort die al heel lang niet meer mag worden gebruikt. Na 22 jaar, in 1958, verkocht Van Wely, die de jol *Amnicolist* had gedoopt, het schip aan B. van Hees uit Heemstede. Hij gaf het jacht de naam *Holle Bolle Gijs*, in het dagelijks leven HB Gijs. Van Hees woonde vlak naast het ouderlijk huis van de latere eigenaar van de jol, Jan Both, aan de Glijpperdreef.

Jan zeilde in zijn jongensjaren in BM's en een Tornado. Ook zijn verloofde Greet, was een enthousiast zeilster. De jol van de buurman had een mooie ligplaats achter het huis aan de Van Merlenhaven zodat Jan er regelmatig naar kon kijken. 'Als wij rijk genoeg worden,' had Jan zijn toen nog aanstaande echtgenote beloofd, 'dan kopen we die Staverse Jol en vernoemen we het schip naar jou.' In 1969 kwam die droom uit en nog altijd is de *Vrouw Anna Margaretha* in het bezit van Jan en Greet Both. Ze wonen inmiddels zelf al jaren in Jans ouderlijk huis, waar de jol achter de tuin kan worden afgemeerd.

Nieuw hout

In de oorlogsjaren was de jol 'ondergedoken' in de rietlanden achter Vollenhove. Het scheepje was afgezonken, zodat de Duitsers het niet konden vinden. Na de oorlog werd het weer leeggepompt en nadat alle modder eruit was geschept en na goed drogen kon er weer worden gezeild. Helaas had het vlak te lijden



gehad onder die onderduik, daarvan was Jan Both voor de aankoop al op de hoogte. Tijdens de eerste zomervakantie met de jol klonk er al vanaf de zwemtrap: 'Papa, er drijven stukjes uit de boot...' Snel werd naar de werf van De Vries in Aalsmeer gevaren en daar werd duidelijk dat het vlak en een groot deel van de huid moest worden vernieuwd. Dat werd geheel in dezelfde stijl gedaan als bij Huisman. Deze grote restauratie was voor Jan Both meteen aanleiding om het schip bij de tewaterlating het volgend voorjaar om te dopen tot *Vrouw Anna Margaretha*. In alle jaren nadien is er beslist nog wel eens een deel vervangen, maar de romp in haar geheel is nog steeds in een prima conditie.

De jol ligt nu al vele jaren in Heeg, vaak afgemeerd aan de tuin van Pier Piersma, die het schip al die jaren in onderhoud had. 's Winters stond de jol binnen en Jan en Greet verzorgden zelf het schilderwerk. Vele jaren zwoer Jan bij het toepassen van D1 en D2 olie op al het houtwerk. Een prima product voor het hout, maar je mist de glans van lakwerk. Jan begon vervolgens met lak door de D2 olie te mengen en de laatste jaren is er alleen nog Epifanes blanke lak op al het houtwerk aangebracht.



boven: Historische foto's uit de beginjaren

links: Afgemeerd aan een eilandje op het Heegermeer

HUISMAN WERF

Al vanaf circa 1830 had Jan Peters Huisman naast zijn veehouderij in Blauwe Hand een werfje voor de bouw van houten punters voor het vervoer van melkbussen, hooi en vee. Het familiebedrijf ging over van vader op zoon en verhuisde naar Ronduite. In 1884 schreef de scheepstimmerman Jan Jans Huisman zich in bij de Kamer van Koophandel in Meppel. Deze Huisman is de overgrootvader van de latere directeur van de Royal Huisman Shipyard: Wolter Huisman. Wolter overleed in 2004, de werf is nu alweer een aantal jaren eigendom van Doeksen.

In de jaren '30 en '40 bouwde Huisman vele houten zeiljachten, waaronder circa 70 Beulakermeerkruisers. Na nog enkele jaren aan staalbouw te hebben gedaan, ging de werf, die inmiddels verhuisd was naar Vollenhove, in 1964 met veel succes over op de bouw van schepen van aluminium. Dit kwam mede door de aansprekende resultaten van het wedstrijdship *Running Tide* gebouwd voor de Amerikaanse scheepsmagnaat Isbrandtsen. Er volgden jachten voor o.a. baron de Rotschildt en Herbert von Karajan. In 1981 werd voor Connie van Rietschoten de beroemde *Flyer II* gebouwd, waarmee hij de Whitbread Race om

de wereld won. In 1998 werd de bekende J-Klasse *Endeavour* (1934) waarmee de America's Cup werd gezeild, geheel geres-taureerd. (Zie SdZ 1988.3 en 4). Door al haar successen is de Huismanwerf met inmiddels een dependance aan het Noordzeekanaal uitgegroeid tot een bedrijf met 280 medewerkers en bedraagt de werkvloeroppervlakte ruim 20.000 m². (Kijk voor een indruk op www.royalhuisman.com) Op de site van de SSRP staat de tekst die Gait Berk in zijn uitverkochte boek *De Punter* schreef over de punterwerf van Wolter Huisman sr. De moeite waard om dat eens na te lezen.

De Staverse jol

Jan en Greet zijn echte toerzeilers, waarbij ze, als ze lange ruime rakken konden zeilen met niet te veel wind, graag de uit 1936 stammende grote katoenen halfwinder hesen. Als het even kon waren ze van de partij in het jollenveld van de Friese Reünie in het eerste weekend van augustus. In 2005 werd door Zeilmakerij Molenaar in Grouw nog een nieuwe zeilgarderobe geleverd.

De *Vrouwe Anna Margaretha* staat sinds de oprichting van het Stamboek Ronde en Platbodemjachten ingeschreven en heeft pla-

boven: Let op de smalle gangen, kenmerk van Huisman. In de winterberging in Heeg (onder) met het een jaar oude roer naast de jol. (Foto Theo Kampa)

quettenummer 167. Het jacht werd op 30 juli 1990 gemeten en kreeg JC 16 als zeilnummer. De jol is 8,5 m lang en 3,5 m breed bij een diepgang van 1,10 m. Als de mast is gestreken bedraagt de kruiphoogte 2,20 m. In 2008 werd de oude motor vervangen door een 29pk Nanni diesel. Voorafgaand aan de bouw van de jol werd het ontwerp ervan besproken in *De Waterkampioen*. Naast het lijnenplan drukken we hier ook het algemeen plan af. Daarin zien we een grote kuip, een toilet aan SB en een kombuis aan BB, daarvoor twee sofabanken en in het vooronder kasten en twee kooien, nog een toilet en veel ruimte. Staan kun je in het vooronder alleen als je het mastluik op het dek legt. Maar in de kajuit heb je stahoogte tot

1,90 m. De jol heeft een goede eindstabiliteit, mede dankzij de 850 kg ballast die in de kielbalk is verwerkt.

Maritiem erfgoed

Zoals gezegd namen Jan en Greet Both deel aan vele evenementen en daarvoor voeren ze overal naar toe. Het maakte niet uit of er een reünie in Zierikzee of in Lemmer was: ze gingen erheen. En ze waren bijvoorbeeld van de partij toen het vertrek van de Pilgrimsfathers in Delfshaven werd herdacht - een herdenking die overigens volgend jaar opnieuw zal plaatsvinden. Een van de eerste reünies die nog vers in het geheugen ligt, speelde zich af in Monnickendam eind jaren '60. Voor die gelegenheid was een aantal schepen omgebouwd tot een vloot 'oorlogsjachten' om deel te nemen aan een spiegelgevecht, compleet met "kanonnen". Zowel Jan als ikzelf herinneren ons nog de enorme kruitdampen die er op en rond de deelnemende jachten hingen, vanwege de vele afgevuurde rotjes. Na het spiegelgevecht moest iedereen liters melk drinken om weer op adem te komen.

Aanvankelijk voeren Jan en Greet met hun drie dochters, maar toen die waren uitgevlogen, ging er vaak een vaste fokkenmaat mee. Na de vele reünies en evenementen fungeerde de *Vrouwe Anna Margaretha* vorig jaar tijdens de Friese Reünie zelf al admiraalsschip met Sybrant van der Werf als admiraal. Jan Both en Andries van der Werf met hun dames waren eregasten, terwijl Pier Piersma de jol schipperde.

Hoewel dochter Inga ook behept is met het zeilvirus, beschikt ze over te weinig tijd of mogelijkheden om echt met de jol te varen, terwijl haar ouders door hun hoge leeftijd niet meer actief aan het varen kunnen deelnemen. En hoewel zowel Jan als Greet het er moeilijk mee hebben dat ze na vijftig jaar afscheid moeten nemen van hun geliefde jol, wordt er nu toch serieus gezocht naar een of meerdere (bootdelende) gezinnen die de traditie voortzetten en dit belangrijke stukje maritiem erfgoed voor het nageslacht willen bewaren. De jol is in het Nationaal Register Varende Monumenten ingeschreven in categorie A onder nummer 0354.

Toekomst?

We hebben het schip in Heeg serieus met Martijn Perdijk, de opvolger van Pier Piersma, bekeken. Wil je onbezorgd vele jaren met de *Vrouwe Anna Margaretha* varen, dan zou je eigenlijk alle lakwerk een keer kaal moeten halen en opnieuw moeten opbouwen. De naden moeten worden leeggehaald en opnieuw gebreeuwd en gerubberd, want hier

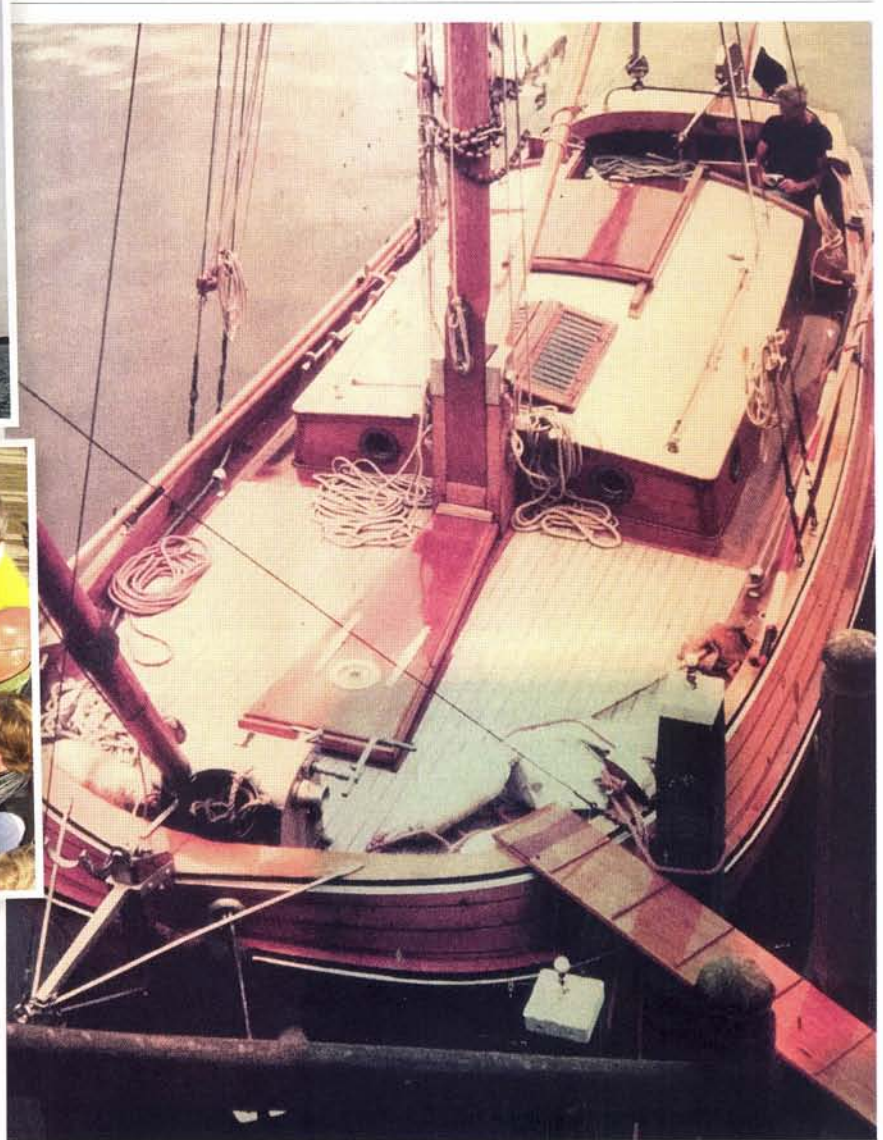




Een van de weinige foto's van de jol onder kluiver, fok en met gereefd grootzeil bij de Zeelandbrug na deelname aan een zomerreünie

Met twaalf man/vrouw in de kuip borrelen, tijdens een van de vele reünies. Alles is mogelijk!

De jol heeft een heel ruim voordek, met daaronder een voor- onder met veel ruimte. De mast heeft een contragewicht



EIGENAREN VAN HOUTEN HUISMANBOTEN

In het voorjaar van 1992 wilden Coby en Pieter Lindenberg de zestigste verjaardag van hun Staverse Jol *Bruintje Beer* feestelijk vieren. Zij zochten daartoe contact met de Huismanwerf die *Bruintje Beer* gebouwd had. Wolter Huisman delegeerde de medewerking aan zijn dochter Alice, die dat soort dingen professioneel aanpakt en, als adviseur van de werf annex manusje-van-alles, werd dhr. Jacobs aangetrokken als verbindingsman. De twee organiseerden vervolgens een vlekkeloze reünie van ooit door Jachtwerf Huisman gebouwde houten zeilboten. Naast de jarige *Bruintje Beer*, verschenen ook de eveneens 60-jarige grondel *Windekind*, de inmiddels 90-jarige zeepunter KU(inre) 11, zes Beulakermeerkruisers, twee andere Staverse jollen en een origineel skûtsje. Wolter Huisman werd benoemd tot admiraal en, in bijpassend uniform, nam hij stand op de *Bruintje*

Beer op een zonovergoten Beulakerwiede een vlootshow af van alle in kiellinie varende en officieel groetende jachten. Een daverend feest besloot de reünie. In het Slotbericht werd terecht geschreven over 'een dag met een gouden rand'. Direct ontstond de gedachte om een dergelijk festijn nog eens te organiseren. Wat ligt er dan meer voor de hand dan het oprichten van een vereniging? Op 23 april 1994 volgde een eerste vergadering en werd een voorlopig bestuur gevormd, de contributie werd vastgesteld, er werd een verenigingswimpel (met gouden kroontje!) ontworpen en er werd - veelbetekenend - een activiteitencommissie ingesteld. Ook werd een "botenpaspoort" ingesteld om het cultuur-historische belang van de boten te onderstrepen. De *Vrouw Anna Margaretha* kreeg bij deze gelegenheid paspoortnummer 01. Met dit paspoort werd (en wordt) de authenticiteit van de door Jachtwerf Huisman gebouwde boot vastgelegd, inclusief afmetingen en kenmerken. Een foto



Beulakermeerkruiser onder zeil

van de boot completeert het paspoort. Doel van de Vereniging van Eigenaren van Houten Huismanboten (VEHH) is de inventarisatie en het gezamenlijk in de vaart houden van de door Huisman in de Ronduite gebouwde houten boten. Deze doelstelling geldt ook voor enkele stalen boten die daar destijds door de werf zijn gebouwd. De vereniging organiseert jaarlijks een evenement op het water.



Het achterschip van de *Vrouw Anna Margaretha*

en daar laten de oude rubbernaden los van het hout en dan heb je kans op inwatering. Ook het onderwaterschip moet kaal en in een goed verfsysteem worden gezet. Het linnen op het kajuitdak moet worden verwijderd en vervangen door bijvoorbeeld een glasmat met epoxy, die weer wit kan worden geschilderd. Aan het interieur moet je vooral niets veranderen, want dat maakt dit jacht zo authentiek. Dit is een van de weinige rond- en platbodems, waarbij het originele, vooroorlogse, interieur nog aanwezig is. Het werk hoeft natuurlijk niet in een jaar gedaan te worden, je kunt met de werf ook een meerjarenplan opstel-

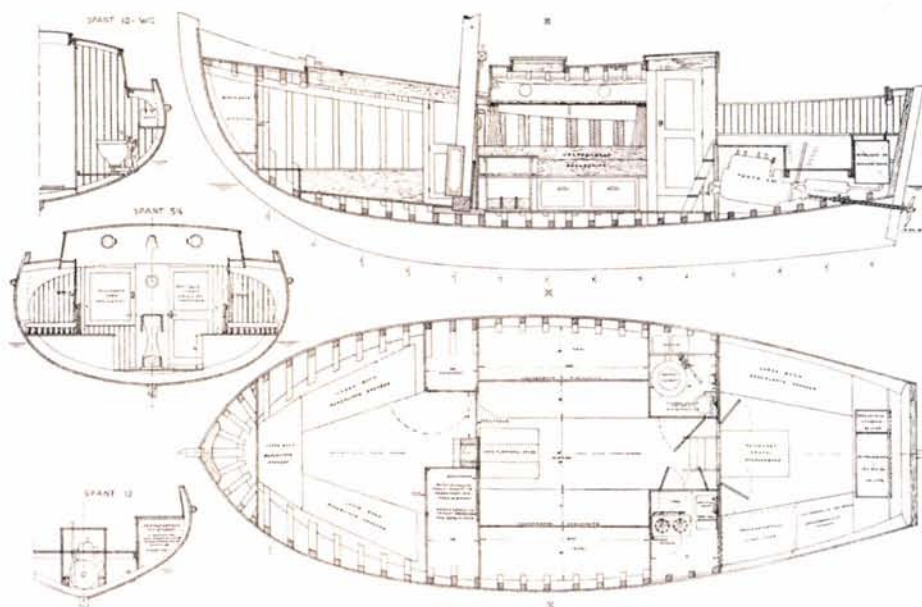
len. Maar als alles eenmaal is uitgevoerd, heb je alleen nog het jaarlijkse onderhoud en dat valt dan reuze mee omdat je geen last hebt van inwaterende naden. Een schiphuis is vervolgens ideaal als je voor minimaal onderhoud kiest. Zeker omdat de mast, met contragewicht van 270 kg, 'met een pink' te strijken is. Wat zou het mooi zijn als bijvoorbeeld de eigenaar van Royal Huisman Shipyard, zelf liefhebber van klassieke jachten, deze fraaie jol aanschafte en met potentiële opdrachtgevers een stukje zou varen rond Vollenhove. Zo zou hij laten zien dat Huisman schepen, ook na ruim 80 jaar, nog in prima staat verkeren. Voor alle geïnteresseerden, neem contact op met: ingaseversboth@outlook.com 📧

ONTWERPER HENK TINGEN

Henk Tingen, de ontwerper van de *Vrouw Anna Margaretha*, is relatief onbekend in ons land. Toch zijn er zeker tweehonderd zeil- en motorjachten naar zijn ontwerpen gebouwd. Al in 1930 was hij de huisontwerper van Wolter Huisman sr. voor diens werf in Ronderd. Aanvankelijk werden daar veel punters en bokken gebouwd, maar toen Tingen de Beulakermeerkruiser ontwierp, werd dat een succes. Nog steeds varen er veel van deze zeiljachten rond. De meeste eigenaren zijn lid van de Vereniging Eigenaren Houten Huisman boten (VEHH).

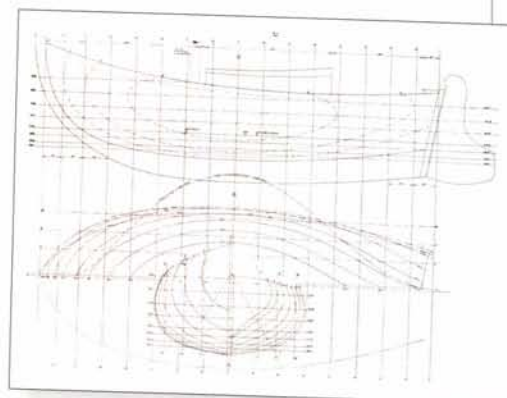
Aan de hand van bestaande vissersschepen tekende Tingen ook Stavense jollen en Vollenhovense bollen als jacht. Dat was eerder al door De Boer in Lemmer gebeurd (zie o.m. SdZ 2019.7) en ook door De Vries Lentsch maar dan ging het meestal om grote Lemsteraken. Henk Tingen paste ook kleinere vissersschepen aan voor het gebruik als jacht. Het hier afgebeelde lijnenplan van de Stavense jol van 8,50 m dat in april 1936 in *De Waterkampioen* werd afgedrukt laat een stoer scheepje zien met mooie zeeg. Het onderwaterschip laat elegante waterlijnen zien en een geveegd achterschip. In het spantenraam, met rechts het achterschip en links het voorschip zien we een bolle spantvorm met weinig uitgesproken kimmen. Door deze 'weke' kimmen kon Tingen de aansluiting van de spanten op de kielbalk wat lager maken, zodat er meer stahoogte in de romp kwam. Toch behield hij zo dezelfde waterverplaatsing als bij een hoekiger kim en hogere aansluiting op de kiel. In de kajuit is nu 1,90 m stahoogte!

Het nadeel van een weke kim is dat de spantvorm veel ronder is en het jacht het minder van zijn vormstabiliteit moet hebben, maar



meer van zijn gewichtsstabiliteit. Vandaar ook de 850 kg ballast in de kiel. De jol zal onder zeil al snel een hellingshoek van een graad of tien krijgen, maar het voordeel is dat die hellingshoek vrij lang constant blijft. Omdat een Stavense jol een lange doorlopende kiel heeft, dient die tevens als een goede slingerdemper. Bovendien heb je geen zijwaarden en dat is voor vele rond- en platbodemeizilers best wel een voordeel.

We drukken hierbij ook het goed gedetailleerde algemeen plan af. Niet alleen vanwege het fraaie tekenwerk uit die tijd, maar ook omdat het interieur nog hetzelfde is als bij de bouw in 1936. Omdat de jol als jacht is gebouwd, tekende Tingen ook een berghout aan de romp. In de visserij kon dat niet, anders zouden de dunne ansjovisnetten gemakkelijk beschadigen.



Algemeen en lijnenplan, zoals gepubliceerd in *De Waterkampioen* van april 1936

Maar zonder berghout heb je al snel beschadigingen aan de romp bij het aanleggen en dat wordt zo voorkomen.