

DE ANNA

een nieuw gebouwd skûtsje

Voor de chartervaart worden nog steeds klippers, tjalken en andere traditionele schepen gerestaureerd en in de vaart gebracht. Nieuwbouw van een tjalk is uniek in Nederland, en zeker als blijkt dat zo'n schip gebouwd wordt op een werf waar vroeger houten tjalken vervaardigd werden en door iemand die eigenlijk geen fanatiek zeiler is, maar zijn plezier haalt uit het bouwen en het vakmanschap dat daarin tot uiting kan komen. Met zijn jarenlange ervaring in de scheepsbouw ging hij aan het werk. We hebben het dan over Simon Beffers van scheepswerf Beffers aan de Wittenburgerdwaarsstraat in Amsterdam. Hier op Wittenburg en Kattenburg, op een steenworp afstand van het scheepvaartmuseum en de museumwerf het Kromhout, worden al eeuwenlang schepen gebouwd.



De Anna met haar sierlijke rondingen.

De werf die haar vroegere naam Het Groenland te danken had aan het feit dat ze tussen de moestuinen lag, is al sinds 1890 in handen van de familie Beffers. In die tijd was het een scheepstimmerwerf want de betovergrootvader van de huidige eigenaar geloofde niet in al dat moderne spul, ijzer dreef niet, punt uit. Ooit werkten er vijftien man aan houten dekschuiten en pramen, maar ook zijn er nog wel houten tjalkjes en andere zeilscheepjes voor gebruik in de polder gebouwd. Daarna ging de werf, nood-

gedwongen en met veel minder mankracht over op staal en ijzerwerk. De vader van Simon zette samen met zijn twee broers de overgang volledig door en legde zich toe op de nieuwbouw en onderhoud van dekschuiten voor de cacaovaart naar Zaandam, constructie van dekhuizen voor visserijschepen en het onderhoud van de Amsterdamse woonschepen. Vijftien à twintig jaar geleden kwamen de zeilschepen weer terug naar de werf, nu om geschikt te worden gemaakt voor de chartervaart. Zeker door de nieuwe eisen die door

Door: Miel Sarneel

de scheepvaartinspectie gesteld worden, leveren die samen met de woonschepen het leeuwendeel van het werk op de werf.

Nieuwbouw

Tussen al dat werk door besloot Simon in 1980 zelf een zeilscheepje, de Anna, te gaan bouwen omdat hij in de bestaande casco's niets kon vinden dat zijn oog of beurs kon behagen. Wel heeft hij lang getwijfeld over een prachtig skûtsje. „Als je zo'n mooi skûtsje gezien hebt dan heb je verpest, dan pik je geen ander meer.” Dus moest hij, omdat er niets mooiers te vinden was, zelf aan het bouwen. De eisen waren een traditioneel schip, platbodem zodat hij heel Nederland zou kunnen bevaren, het scheepje moest goed te bemannen zijn, dus klein, maar het gezin moest wel in redelijk comfort mee kunnen varen.

In 1980 begonnen de voorbereidingen. Er werden tekeningen gemaakt waarbij het skûtsje van Grouw dat afgebeeld staat in het boek *Ronde en Platbodemjachten* als uitgangspunt diende. Op tekening werd het verkleind tot 13,30 m lengte, 3,30 m breedte (een oude sluismaat) met een diepte van 45 cm en een laadvermogen van twintig ton. De lijnen van het schip werden aan de kleinere afmetingen en de persoonlijke voorkeur van de bouwer aangepast. Zo kwam er een iets hogere boeg om het buiswater van dek te houden en kreeg het schip extra veel zee omdat de eigenaar dat mooi vindt. De opvatting was dat het schip in de contouren zo veel mogelijk traditioneel moest zijn maar wel aangepast aan de mogelijkheden van vandaag. Zo is het schip gelast, niet geklonken en staat er een motor in omdat dat in de drukte van de havens tegenwoordig onontbeerlijk is en het schip niet in eerste instantie bedoeld is om wedstrijden mee te varen maar om met het gezin tochten te maken.

De bouw, die in 1981 begon, vond op traditionele wijze plaats. Dat wil zeggen het is vanaf de vlakplaten van 5 mm en kielplaat 6 mm rond de spanten opgetrokken. De spanten werden dus niet zoals tegenwoordig gebruikelijk is in het vlak geplaatst. De spantafstand is traditioneel voor zeilschepen 33 cm. Daarna werden de stevens geplaatst en werd het boeisel eromheen getrokken, en volgde de opbouw. Er werd een prachtig met de rondingen van het schip meelopend roefje geplaatst. De roef staat ietsje scheef naar voren, met de zeeg mee, zoals dat ook op oude scheepjes het geval was. Daarna werd de ronde stalen luikenkap geplaatst. De hoogte van roef en luikenkap waren een compromis tussen de lengte van de gebruikers en de bruggen die genomen moeten worden. Met een kruiplijn van twee meter en een door een contra-gewicht gestreken mast zal de Anna nauwelijks door brughoogtes gehinderd worden.

De afwerking

In 1983 was het meeste ijzerwerk klaar en kon begonnen worden aan de be-timmering en de afwerking waaraan ook de vader van Simon zijn steentje bijdroeg. Door de andere werkzaamheden op de werf vordert dit werk maar langzaam. Inmiddels zijn het roer en de zwaarden af, deze zijn gemaakt van oud steigerhout uit de Amsterdamse haven en zullen met de hand bediend worden. Het hout voor de helmstok werd gevonden in een oude dukdalf, zelfs de kromming die daarin zat bleek passend. De ankerlier, met dubbel werk en verhaalkoppen, werd van een hagenaar gesloopt. Helaas laten mast en tuig nog op zich wachten maar Simon hoopt het hele schip over twee jaar onder zeil te hebben.

Dit voorjaar werd het schip te water gelaten en werden de eerste tochten op de motor gemaakt. Het scheepje voldeed volledig aan de verwachtingen. Het maakt een veelbelovende snelheid, trekt nauwelijks golf en laat, omdat ze zo geveegd is, het water prachtig los. Simon is zelf ook tevreden over het geheel. Acheraf zou hij de kop graag iets voller gezien hebben maar dat zou ten koste gegaan zijn van de snelheid,



Anna: kromme tjalk met een volle kop.

en misschien had de mastvoet iets verder naar voren geplaatst kunnen worden.

Bij de bouw blijken moeilijke en tijdrovende constructies niet uit de weg gegaan te zijn. Zelden is er gekozen voor snelle rechte constructies. Zo loopt het vlak ietsje op zodat er een vlaktiling van vijf centimeter ontstaat, wat de zeewaardigheid ten goede komt. Behalve aan de prachtige rondingen van de romp maar ook van de opbouw, blijkt ook aan de minder in het oog



Duidelijk zichtbaar is de in breedte verlopende stevenbalk.



Achterdek waarbij opvalt dat er veel aandacht is besteed aan details, met veel mooi siera-smeedwerk en de uit een dukdalf gemaakt helmhout.

springende details veel aandacht en vakmanschap besteed te zijn. In plaats van een recht luikje op het vooronder is die taps uitgevoerd, de stevenbalk loopt naar onder in een druppelvorm uit. Het deurtje en de luiken van de roeframen zijn geklonken en voorzien van smeedwerk. De ovale patrijspoortjes in de roef en achterstevan blijken antiek te zijn. In de intimmering blijkt hetzelfde oog voor detail. Zo werd er gekozen voor schroten, en niet voor de sneller te verwerken platen



DE ANNA



Het voordek wordt gesierd door een taps toelopend voorpiek luikje en de traditioneel uitgevoerde bolders.



De oude naam van de werf, uit de tijd dat er nog moestuinen in de stad waren.



Een nieuw maar origineel aandoend roefje.



Werfbaas
Simon Beffers.

omdat die vroeger ook niet gebruikt werden, en is er veel eigen draaiwerk gebruikt voor deurknoppen en stuurknop. Natuurlijk staat er een ouderwetse potkachel in de roef. Over de aandacht voor het detail zegt Simon: „Ik heb net dat aparte erin willen leggen, een klein beetje onderscheiden van andere schepen.” Daar is hij dan ook meer dan „een beetje” in geslaagd.

Toch is Simon Beffers geen zeilfanaat. Een van de redenen dat de bouw de laatste tijd wat langzamer gaat is dat hij ook nog tijd over wil houden voor zijn gezin en andere hobby's. Hoewel hij graag mag zeilen is het toch vooral het plezier van het bouwen dat hem in het hele project heeft aangetrokken. Zijn vrouw Anna is eigenlijk de echte schipper met de zeilervaring zegt hij zelf. Hij zou er nu, na negen jaar, ook niet meer aan beginnen zegt hij: „Ik ben er wat naïef aan begonnen en dat is maar goed ook, anders was het nooit gebeurd.”

Als het scheepje helemaal onder tuig is hoopt hij zich ook af en toe te meten met de andere bolkoppen op de Nederlandse wateren. In de verre toekomst, maar daar durft hij nog nauwelijks over te denken, behoren tochten op het Duitse wad en Denemarken misschien tot de mogelijkheden. Maar in ieder geval vaart er dan een schip dat opvalt als een van de mooiste in haar soort.