

# De laatste hoogaars

De historie van de Atalante



Atalante op de werf te Tholen 1954

## Crisistijd

In 1938 ontving Melis van Duivendijk opdracht van de gebroeders Rem en Co van Tijen voor de bouw van een hoogaarsjacht. Het was crisistijd, en om zijn zoons Simon en Dirk aan het werk te houden nam vader Melis genoegen met een bouwsom van f 3500, zeilklaar, zonder motor. Dit was niet meer dan de kostprijs. Tijdens de bouw wist Co nog f 200 af te dingen, maar dit bedrag werd later alsnog door Rem betaald. In 1981 herinnerde zoon Dirk zich de bouw van het schip nog goed. Het benodigde eikenhout voor het zeilwerk werd door Simon en Dirk met de hand uit een stam gezaagd met een kraanzaag: één man boven en één onder (de slechtste plaats vanwege het zaagsel). Een zware klus. Het teakhout dat werd verwerkt was afkomstig van afgedankte marine-sloepen die werden gekocht van Domeinen. Dirk maakte hiervan het schuifluik, een moeilijk karwei vanwege de uitlopende vorm en

de ronding. Hij was er aan bezig op zijn trouwdag en wilde om twaalf uur naar huis. Maar vader vond één uur vroeg genoeg!

Rem van Tijen, die verantwoordelijk was voor de betonning van de Zeeuwse wateren, gebruikte de Remcoline voor controlevaarten. Zijn broer Co was verkoopdirecteur bij Fokker en bekend geworden door een solovlucht naar Nederlands-Indië omstreeks 1936. Geen van beiden heeft de oorlog overleefd.

## Bezettingsjaren

Tijdens de bezetting is de Remcoline gevorderd door de Duitsers. Zij gebruikten het schip als betonningsvaar-

tuig op het Hollands Diep, of als visserij-inspectieschip op het Ysselmeer; hierover bestaat geen zekerheid.

## De Marijke

De eerst bekende eigenaar na de oorlog was Hans de Koster, broer van de minister van defensie en eigenaar van meelfabriek "De Sleutels" te Leiden. Hij noemde het schip de Marijke en voer meest op de Kagerplassen. Rond 1950 is volgens Simon op de werf een 4-cilinder Albin bezinemotor ingebouwd, door de heer Joosten uit Dordrecht 'gekleed in een bruine stofjas'.

## De Atalante

In 1954 wordt het schip verkocht aan de heer Beckering uit Slikkerveer, die haar waarschijnlijk de naam Atalante heeft gegeven. Op 12 oktober 1959 gaat het eigendom over naar S.L. Mansholt, commissaris voor de landbouw te Brussel. Nieuwe ligplaats wordt de haven van Breskens en het onderhoud gebeurt jaarlijks op de werf te Tholen. De heer Mansholt laat het interieur grondig wijzigen. Het toilet wordt verplaatst van het vooronder naar de kajuitingang aan stuurboord. Er komen vijf kooien in het vooronder en de vaste tafel met bank aan bakboord komen nu aan stuurboord. In zijn schaarse vrije tijd snijdt hij zelf voor de kajuit een bijzonder fraaie versiering in houtsnijwerk..



In verband met de voorgenomen tochten op de Noordzee (de Atalante maakt driemaal een tocht naar Wight) wordt de (steek-)mast voorzien van zijstagen. De zwaarden worden iets verlengd en krijgen een holler profiel ('er moet een puts water in kunnen staan'). De motor wordt vervangen door een BMC Commander Diesel. In 1973 verkoopt Mansholt de Atalante aan J. Aakster te Amsterdam, die er slechts twee seizoenen mee vaart.

### Huidige eigenaar

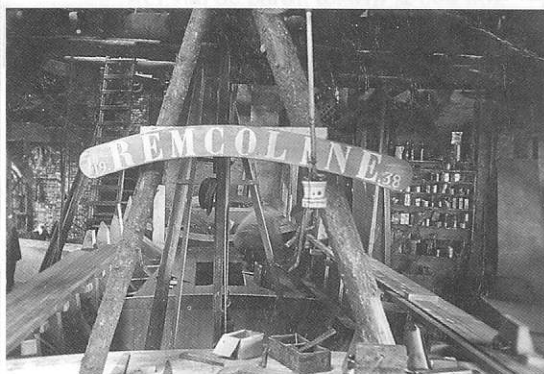
In 1974 ligt het schip te koop in Den Oever. Als gegadigde meldt zich A.A. Eecen, eigenaar van een vliegtuig-onderhoudsbedrijf op Schiphol. Bij Hakvoort te Monnikendam wordt de koop gesloten en de Atalante overgevoerd naar de Westeinder. Enkele jaren later wordt een ligplaats gevonden aan het IJsselmeer bij de zeilvereniging Het IJ; daarna twee seizoenen in Marken en vervolgens in Durgerdam. In de winter verblijft het schip bij jachtwerf Aldert Been te Aalsmeer. Er wordt gevaren op de Westeinder, het IJsselmeer, Friesland en de Zeeuwse wateren. Aan wedstrijden als de Flevorace en de 24-uurs op het IJsselmeer wordt regelmatig deelgenomen, evenals aan de Westeinder platbodewedstrijden en diverse Sails.



1981 Groot onderhoud op de overdekte helling. Links de BRU 24 welke nu bij het museum te Antwerpen staat



Melis Szn. bezig met het dichten van de kajuitnaad met de vuilnis



De Remcoline in aanbouw



### Van Duivendijk

In de periode 1981-1985 worden enkele seizoenen doorgebracht op Tholen, en van daaruit tochten gemaakt op de Oosterschelde en naar Veere. Dit mede in verband met groot onderhoud bij van Duivendijk, waar de zoons Melis en Dirk van Simon, en Melis van Dirk inmiddels de werf hebben overgenomen.

Er worden o.a. reparaties uitgevoerd aan het onderbord (stuurbord voor), en op diverse plaatsen halfhoutjes

aangebracht met vulstukjes van hecht-hout, teer en mos. Alleen mos uit de Brabantse vennen mocht hiervoor gebruikt worden. In 1981 zijn op het kajuitdak de afdichting van de deknaden met presenning op de originele manier vervangen, d.w.z. met papier, linnen en 55 meter (!) keperband en gekookte lijnolie.... Verder is alle breekwerk vernieuwd. In 1985 wordt bij van Duivendijk de motor vervangen door de huidige Peugeot Diesel.



Foto: P. Luijendijk

## Grote restauratie

In de seizoenen 1992-1993 is een grote restauratie uitgevoerd. Begin jaren 80 was aan het licht gekomen dat een voorgaande eigenaar ooit cement en grind als ballast in het achterschip had gestort, hetgeen verstikking van het hout tot gevolg had. Begin '90 bleek dit niet meer met plaatselijke reparaties te verhelpen. Omdat er op dat moment goed eikenhout beschikbaar was, werd besloten tot een complete restauratie van de Atalante, die uiteindelijk anderhalf jaar zou duren. Hierbij werd 60% van al het hout vervangen. Het roer werd vernieuwd en het interieur gedeeltelijk teruggebracht naar de oorspronkelijke indeling. Ter verhoging van het comfort werd een hethellichtverwarming en een nieuw keukensblok met koelkast en oven geïnstalleerd. In de kuip werd een kompasstand geplaatst met daarin weggewerkt een snelheids- en dieptemeter. Bij de restauratie is getracht de authenticiteit van het hoogaarsjacht en de mooie lijnen van het schip te bewaren. Aldert Been die het werk heeft uitgevoerd is



hier wonderwel in geslaagd en de Atalante is nu mooier dan ooit! Om het silhouet te bewaren is er niets aan het tuig veranderd (gouden regel: hoogte van de mast = lengte van het schip) in tegenstelling tot de huidige mode bij sommige platbodemschepen.

## Naschrift (van de redactie)

Speciaal voor dit themanummer over Tholen hebben wij de heer Eecen verzocht de geschiedenis van de Atalante op schrift te stellen. Aanleiding hiertoe was niet enkel de reden dat de Atalante de laatste hoogaars was van van Duivendijk. Ook menen wij dat dit schip bij uitstek een representatief voorbeeld is van een goed gelijnde Zeeuwse jachthoogaars! Na een vakkundige restauratie, welke met veel zorg, en respect voor de originele lijnen werd uitgevoerd, mag deze zestigjarige dame weer aan een nieuw leven beginnen. Moge zij als inspiratie dienen voor nog vele nieuw te bouwen Zeeuwse jachten!

