

De VB 24: van Remcoline naar Atalante

Rens Schot

Mijn zoon Daniël en ik zagen de hoogaars voor het eerst in de herfst van 2011.

In de Museumhaven van Zierikzee. Maar daarover later.

We beginnen in Tholen. In 1938. Bij Van Duivendijk. De scheepswerf van Melis van Duivendijk, aan de Contr' Escarpe in de stad Tholen.

Weet iemand nog wat dat is, een contr'escarpe? Ik heb het opgezocht: een verdedigingswal. Ik vermoed zomaar dat Napoleon deze benaming heeft aangebracht.

We kennen wel meer van die Franse militaire termen: ravelijn, glacis, bastion, lunet, traverse, en zelfs een compleet dorp in Zeeuws Vlaanderen: een retranchement. En menig chique badplaats is trots op haar 'boulevard', dat op zijn beurt weer afgeleid is van ons 'bolwerk'.

Maar dit verhaal gaat niet over aanval en verdediging.

Het gaat over die merkwaardige passie voor een houten schip. We beginnen dus nog een paar jaar eerder. Bij de broers Van Tijen.

Remmert van Tijen is officier bij de marine. Van 1919 tot 1922 woont hij met zijn in gezin in Vlissingen, aan de Dokkade 35.

Na die drie jaar in Vlissingen, waar Remmert werkzaam is bij de onderzeebootdienst, verhuist het gezin naar Den Haag.

Van Tijen werkt dan bij de Dienst Hydrografie, eveneens een onderdeel van de Marine. Deze afdeling houdt zich niet direct bezig met defensie, maar richt zich op het in kaart brengen van watergangen: water in en rond Nederland,

logischerwijs, maar ook in Nederlands-Indië.

Het gezin Van Tijen verblijft om die reden enige jaren op Ambon, komt in 1928 terug en woont wederom in Den Haag, aan de Waalsdorperweg. Daar worden twee dochters geboren: Joan en Remcoline.

Die laatste naam zullen we regelmatig tegenkomen.

Rem van Tijen

In september 1934 is Remmert van Tijen werkzaam op Terschelling, waarschijnlijk op Hare Majesteits Hydrograaf, en hij signaleert in de haven aldaar een platbodem, de TS.6, **Zwagerstrouw**. Deze Vollenhovense Bol, gebouwd in 1925 bij Kroeze, ligt daar kolen te laden voor de Hydrograaf. Het schip is eigendom van de heren Starrenburg en Kuiper, die er van alles mee transportereren om aan wat geld te komen in deze crisistijd.

Remmert is blijkbaar gecharmeerd van de TS.6 en neemt het schip over voor een bedrag van 800 gulden. Op 26 oktober 1934 vindt de overdracht plaats bij Kornwerderzand en Van Tijen stationeert de TS.6 in Schiedam. Ergens in die periode ook laat de nieuwe eigenaar een motor inbouwen. Zijn passie is zeilen, maar een motor is op getijdewater geen overbodige luxe.

En Van Tijen zeilt volop. In de zomer, maar ook 's winters. Er staat een kachelkje aan boord, en als het voordek bevroren is en spekglad, gooit Remmert daar as van die kachel op. Varen zal hij!

In de werfboeken van de firma Van Duivendijk te Tholen van 1936 tref ik een overzicht aan van kosten die de werf gemaakt heeft ten bate van een schip van de heer 'R. van Tijen, Waalsdorperweg 285 te Den Haag'.

De werkzaamheden lopen van 12 tot en met 27 november en behelzen arbeidsloon ('gewerkt Simon 3 Dirk 3 en Jakob 3 uur'), verf, pek, katoen, carbolineum en teer. Het lijkt erop dat de firma Duivendijk een zwakke plek aan het onderwaterschip heeft aangepakt.

De betaling wordt door Melis van Duivendijk geregistreerd op 27 november 1936: "voldaan fl 50,40." De naam van het schip, waar de werkzaamheden betrekking



Remmert van Tijen



T.S. 6



op hebben, wordt niet vermeld. Het kan echter niet anders dan dat het hier om de al genoemde TS.6 gaat.

In 1937 namelijk plaatst Van Tijen een advertentie, waarin hij die Vollenhovense Bol te koop aanbiedt. In datzelfde jaar nog gaat het schip over in handen van een leraar aan de zeevaartschool in Delfzijl.

In 1936 was er dus al onderhoud aan een schip van Van Tijen in Tholen. En het zou dus zomaar kunnen dat vanuit die kennismaking het oog van deze fanatieke zeiler gevallen is op de hoogaarzen, die bij Van Duivendijk aan de lopende band gebouwd werden, in onderhoud waren of langs kwamen voor een snelle reparatie.

Wellicht is van daaruit bij Remmert van Tijen de gedachte ontstaan zijn hoogaars aan te schaffen: de latere *Remcoline*.

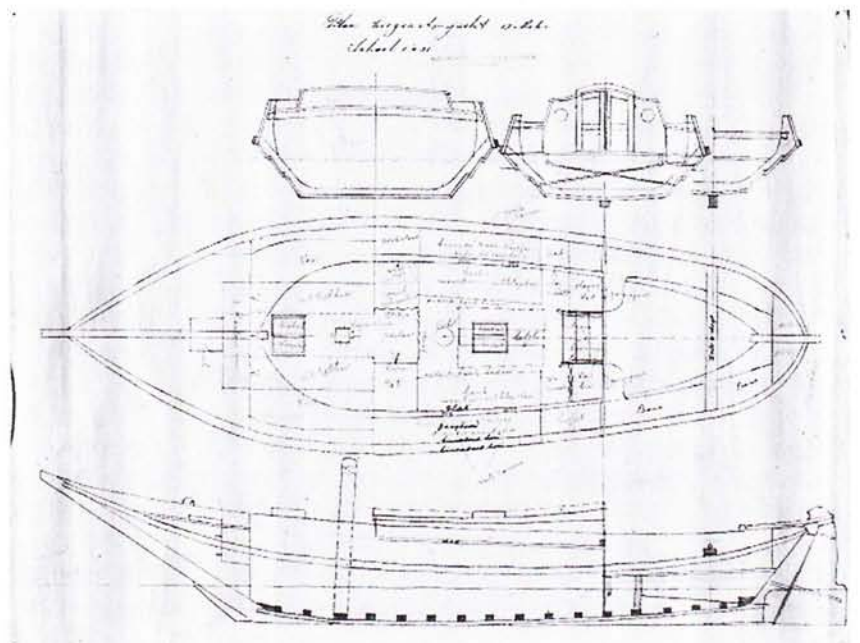
Remcoline

Remmert polst zijn broer, Co van Tijen, en ze besluiten samen de firma Van Duivendijk de opdracht te geven een hoogaars voor hen te bouwen.

De werfboeken van Van Duivendijk illustreren duidelijk dat Remmert keurig zijn betalingsverplichtingen nakomt. Op 24 november 1937, 5 maart, 20 mei en 21 september 1938 betaalt hij respectievelijk 900, 875, 875 en 875 gulden. Najaar 1938 gaat de *Remcoline* te water, gebouwd voor de somma van 3.525 (zegge: drieduizend vijf honderd vijf en twintig gulden). Volgens de dochter van Remmert, *Remcoline* – naar wie het schip dus is genoemd – tekende de werfbaas een schets op een plankje en deelde mee dat het schip ongeveer 12 meter lang zou worden, overeenkomstig de lengte van de mast. Summiere informatie bij een toch ingrijpende aankoop!

Het is zeker mogelijk dat in eerste instantie dat plankje in beeld brengt wat de opdrachtgever zo ongeveer te wachten staat, een soort preview.

In een later stadium is er van de *Remcoline* een officiële bouwtekening gemaakt, nog terug te vinden in het gemeentelijk archief van Tholen.



In fraaie gekalligrafeerde letters is boven de afbeelding te lezen:

*Plan Hoogaarts-jacht 12 Meter.
Schaal 1 à 20*

SCHIEPWERF DE VRIJ VAN DUIVENDIJK
THOLEN

Een t teveel? Vergissing van de schrijver? Dacht ik ook in eerste instantie. Naspeuringen tonen aan dat geruime tijd zowel de aanduiding hoogaars als hoogaarts gebruikt werd.

Over de mast, en met name over de lengte ervan, is nog wel wat onduidelijkheid. Volgens Dirk, de kleinzoon van opa Dirk van Duivendijk, en vandaag de dag chef van de firma, is er op een gegeven moment zeker 2 meter van de mast afgehaald. De steekmast zou te hoog zijn voor de Hollandse brug bij Muiden en om die reden moest de mast ingekort worden.

Volgens de 'jonge' Dirk was zijn grootvader daar nogal verbolgen over: "staat er zo'n mooie paal op, korten ze hem in!"

Je hoort het hem zeggen! Daar aan de Contr'escarpe.

Het verhaal van Dirk wordt door een tweede bron bevestigd, en wel door Jenne Aakster, zoon van de eigenaar na Sicco Mansholt. Jenne weet te melden dat Beckering, eigenaar tussen 1954 en '59, de mast twee meter korter heeft gemaakt. Volgens hem echter niet vanwege de Hollandse brug, zoals Dirk van Duivendijk meldde, maar om onder de brug over de Noord te kunnen varen.

Twee meter is geen kleinigheid – en dan nog het beslag aanpassen?

Aad Eecen, die samen met zijn vrouw de Atalante 40 jaar in bezit had, het langst dus van alle eigenaren, is zeer pertinent.

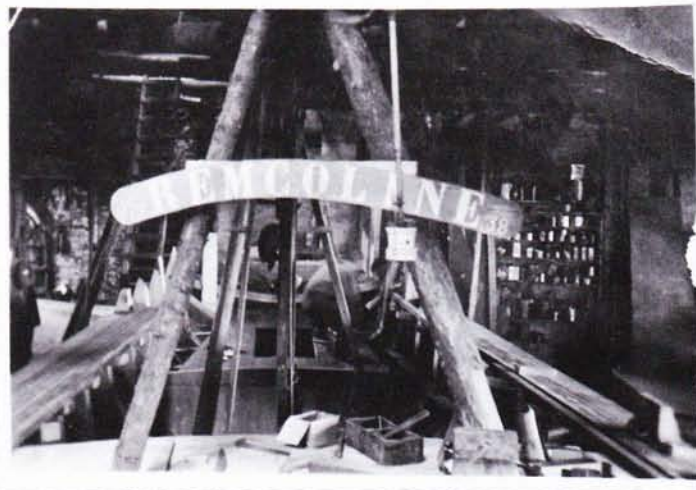
"Ik zat vaak in de woonkamer van de werf op Tholen.

Bij die bedstede, waar verf en vernis in was opgeslagen.

Tijdens de koffie met bolussen of moorkoppen in die huiskamer, is daar nooit over die mast gesproken. 't Is een verhaal, dat een eigen leven is gaan leiden, van mensen langs de kant die het allemaal zo goed weten. Nonsens, die verkorte mast! Het mooie van deze hoogaars was juist dat die niet overtuigd was."

Oorlog

Een prachtig model hoogaars, een uitgekiend interieur, ontworpen door Wim van Tijen, broer én architect te Rotterdam! Wat willen Remmert en Co nog meer?



De Atalante in aanbouw

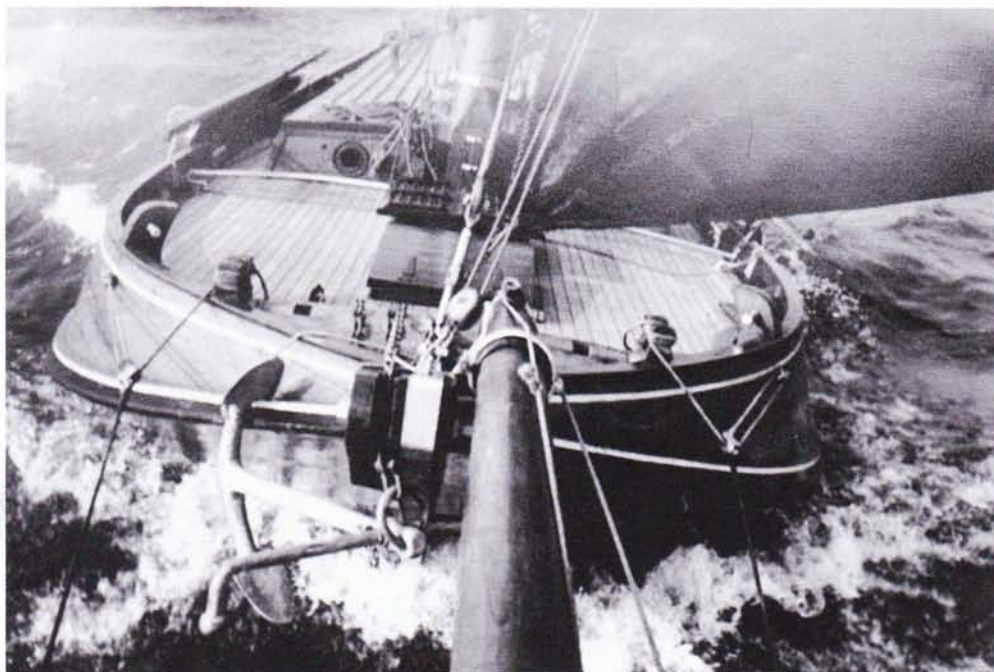


De broers zullen niet veel zeilen met hun fraaie *Remcoline*. De zomer van 1939 hebben ze waarschijnlijk nog volop benut, maar het jaar daarna is Nederland bezet gebied en het is zeer onwaarschijnlijk dat de broers zich in deze turbulente tijden op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren veelvuldig konden of wilden ontspannen. De wereld is in rep en roer.

Remmert moet als marineman de loyaliteitsverklaring afleggen en dat doet hij. Het is overduidelijk dat die stap gepaard gaat met gewetensnood. Maar hij doet het wel, zoals ongeveer al zijn collega's.

Broer Co is niet zozeer een avonturier, maar hij is wel zeer avontuurlijk ingesteld. Hij is dol op zeilen, maar ook dol op vliegen. Begin 1930 onderneemt Co een geslaagde zweefvlucht, in de duinen bij Noordwijk.

In 1935 wordt hij onderdirecteur van de Nederlandse Vliegtuigfabriek, beter bekend onder de (enigszins besmette) naam Fokker. Co weigert in 1940 om werkzaamheden te laten verrichten voor de Duitsers en wordt dus meteen tot aftreden gedwongen.



Soepel en snel

Hij sluit zich aan bij de illegale verzetsgroep van Koos Vorrink, wordt om de tuin geleid door de grootste dubbelspion in de Tweede Wereldoorlog, Anton van der Waals en wordt in 1943 via Sint Michielsgestel naar Buchenwald getransporteerd, waar hij tot 1945 verblijft.

Co is daar, blijkt later, redelijk goed vanaf gekomen, maar hij besluit zich definitief te wapenen tegen een volgende bezetting door een vreemde mogendheid. Hij laat een groot, stalen schip bouwen, neemt als ligplaats de Six-haven bij Amsterdam, richt het schip in als woning en bezweert dat als de Russen komen, (want dat was zijn nieuwe angst) hij onmiddellijk naar de Verenigde Staten zal vluchten.

De Russen kwamen niet. Co is niet meer gevlucht.

Er is die machtige foto van de *Remcoline*: waarschijnlijk staat Remmert aan het roer, maar die zien we niet. De fotograaf is broer Co, en die heeft de foto gemaakt vanaf de punt van de kluiverboom. Het schip maakt, gelet op de boeggolf, behoorlijke snelheid en dan gaat zo'n rondhout toch altijd behoorlijk op en neer en Co had niet een lullig fototoestelletje, maar fotoapparatuur van de duurste soort. Remmert en Co hadden het er blijkbaar voor over.

Als de oorlog uitbreekt ligt de *Remcoline* in Hoek van Holland. Een Duitser signaleert het schip en is er zo van onder de indruk dat hij kenbaar maakt zich het schip toe te willen eigenen. Remmert hoort van dit voornemen en vaart het schip in allerijl naar Hoorn, waar het de gehele oorlog blijft liggen. Zonder schipper.

Jacobus Elise van Tijen, Co, zit in het verzet, en wordt uiteindelijk afgevoerd naar Buchenwald; Remmert weigert in 1942 de – hernieuwde – loyaliteitsverklaring te ondertekenen en wordt prompt afgevoerd naar Neurenberg-Langwasser. Hij wordt daar ondervraagd, verhoord, en wellicht is de druk zo groot, is de aanwezige informatie waarover Remmert beschikt zo belastend voor anderen, dat hij uit een raam springt – en omkomt. Of hebben zijn ondervragers hem het raam uit gesmeten, kwaad over zijn halsstarrige weigering informatie te verschaffen?

Co is nooit getrouwd geweest, heeft geen kinderen; de zoon van Remmert, Willem Frederik emigreert naar de Verenigde Staten, dus in 1947 zijn er geen 'zeilende mannen' meer.

"Kimmie," de vrouw van Remmert en dan eigenaresse van de *Remcoline*, besluit het schip te verkopen.

Liefhebbers

De hoogaars gaat over in handen van Don de Koster, broer van Hans, de latere minister van Defensie en goede vriend van Prins Bernhard.

Don - verkorte versie van Donald - heeft op dat moment drie dochters en hij besluit het schip Maryja te noemen, naar de beginletters van hun respectievelijke namen: Margreet, Ybel-tje en Janneke.

Een van hen, de jongste, Janneke, schrijft mij in september 2015 het volgende:

"Dit is zo'n beetje wat ik me herinneren kan. Ik loop zelf tegen de tachtig dus het is erg lang geleden!"

Misschien zijn de feitelijke herinneringen niet meer zo scherp, de emotie kan ze nog heel goed verwoorden:

"Mijn vader was verknocht aan het schip, hij kon hem in z'n eentje over het IJsselmeer zeilen. Van zijn dochters heb ik denk ik het meest meegezeild. Wij waren vaak in Zeeland toen er nog overal eb en vloed was. Droogvallen bij een zandplaat waar mijn vader dan meteen de zijkanten van de boot even kon schoonborstelen en wij de zeehonden beslopen. Het was ook heerlijk om op het anker te zitten wanneer er flinke golven waren zodat je benen in en uit het water plonsden, We vingden vaak de vis voor het avondeten, vooral van die heerlijke dikke zeepalingen. Interessant was ook het uitkijken wanneer er gevaren kon/moest worden met het oog op eb en vloed. De kaarten werden bijna jaarlijks bijgewerkt zodat we konden zien waar de ondiepten waren.

Het was wel hard werken, de zwaarden optrekken een hele klus en ook het roer houden was zwaar."



Mansholt aan het roer

Het is mooi te weten om welke reden een schip wordt aangekocht, het is ook interessant te achterhalen waarom het van de hand gedaan wordt. Ook hierover geeft Janneke de Koster uitsluitel:

"In de periode dat mijn vader de hoogaars had, zijn mijn ouders gescheiden. Het schip is door hem verkocht omdat zijn tweede echtgenote niets aan het zeilen vond en eigenlijk niet mee wilde."

Een bekend verhaal, evenals het vervolg: "Hij kocht toen een motorjacht waar hij zelf niet veel plezier aan beleefde."

Don de Koster verkoopt het schip in 1954 aan de heer Beckering, werkzaam bij de firma Smit Slikkerveer.

Over de periode 1954 tot en met 1959 is zeer weinig bekend, noch omtrent de *Remcoline*, noch over de eigenaar Herman Willem Beckering. We weten dat hij de naam *Atalante* aan het schip gaf. Daar houdt het ongeveer mee op.

De volgende eigenaar, Sicco Mansholt deelt later, in een brief aan Greetje Eecen-Schermerhorn mee dat hij het schip van Beckering gekocht had – voor 20.000 gulden – en dat ook die 'node afstand kon doen' van de hoogaars. Ikzelf vermoed dat aan dat afscheid nog een wrang kantje zat, hoewel directe gegevens daarover ontbreken.

Mansholt koopt de *Atalante* van Beckering op 12 oktober 1959. Op 19 november van datzelfde jaar, dus nog geen anderhalve maand later, overlijdt Beckering. De man is dan 57 jaar oud.

Is het denkbaar dat Beckering, gezien zijn gezondheidssituatie, min of meer gedwongen was het schip van de hand te doen? Het lijkt erop.

De informatie komt pas weer los over de periode na 1959, als Sicco Mansholt eigenaar is van de *Atalante*. Hij schrijft ook over de plek waar hij de hoogaars aantrof: "in een loods in Warmond."

Sicco schrijft in een brief, gedateerd 24 augustus 1978 over de periode "broers Van Tijen" en vervolgt dan met:

"Daarna is het schip gekocht door De Koster. Broer van het huidige eerste Kamerlid Hans de Koster (oud-Minister van Defensie) en toenmaals eigenaar van de meelfabriek "De Sleutels" in Leiden. Daarna gekocht door de heer Beckering."

En elders in dezelfde brief schrijft Mansholt nog:

"Ik meen dat De Koster het schip *Atalante* heeft gedoopt." Aad Eecen, eigenaar van de *Atalante* van 1974-2014 houdt het erop dat Beckering de naam *Atalante* heeft ingevoerd.

Na de Van Tijens, Don de Koster en Beckering, komt de *Atalante* in handen van Sicco Mansholt. Over de situatie uit dat tijdvak kunnen we hem het beste zelf aan het woord laten. In de hierboven genoemde brief van 24 augustus 1978 aan Greetje Eecen-Schermerhorn schrijft hij:

"We waren erg gehecht aan het schip en hebben er heel veel plezier van gehad."

Mansholt koesterde een grote passie voor het schip. Dat blijkt ook wel uit de fictieve 'advertentie' die door het gezin van Mansholt werd samengesteld, als ironische weergave van zijn bemoeienis met de hoogaars, ten opzichte van zijn betrokkenheid bij zijn gezin:

Enige en algemene kennisgeving.

Getrouwd:

Sicco L. Mansholt

En

Atalante Hoogaars

Geén receptie wegens voortdurende afwezigheid.

Toekomstig adres: Sardinië

In plaats van kaarten.

De familie bezat een vakantiehuis op Sardinië.

De gehele familie Mansholt was betrokken bij de *Atalante*. Op talloze foto's staan Sicco's echtgenote, zijn dochter Theda en zijn zoon Jan afgebeeld. Jan werd trouwens ook ingeschakeld bij het onderhoud, zoals blijkt uit een ontroerende brief aan de firma Van Duivendijk, gedateerd 17 juli 1967:

"In de haast om de bus te halen ben ik vergeten nog even te bespreken wat er nog aan de *Atalante* moest gebeuren behalve het lak en schuurwerk. Mijn vader heeft dit jaar

niet veel tijd voor de boot, dus zal ik maar als spreekbuis optreden."

Jan informeert dan naar de reparatiemogelijkheden van drie patrijspoorten, het ruitje van de koekoek, de klauw van de gaffel, een pikhaak. En hij besluit:

"Dan heb ik nog vergeten te zeggen dat er bij het aanbrengen van de onderwaterverf aan gedacht moet worden dat het element van de dieptemeter schoon moet blijven. Ik hoop dat ik niet te laat ben.

Wanneer het lukt komen vader en ik a.s. vrijdagavond aan boord om hem in het weekeinde naar Breskens te zeilen.

Tot ziens

Jan Mansholt".

Mansholt meldt dat hij aan het interieur behoorlijk veel veranderd heeft:

"We hadden een gezin van zes personen en dus besloot ik tot ombouw. Dat heb ik zelf gedaan in onze Brusselse tijd.

Het schip lag 's winters in de jachthaven van BRYC (Brussels Royal Yachtclub) bij Laken en 's zomers in Breskens."

Mansholt meldt nog dat hij het houtsnijwerk in de kajuit gemaakt heeft gedurende de drukke jaren in Brussel als geestelijke ontspanning en hij besluit zijn brief met:

"Schiet me te binnen: Helmstok is nieuw en ook de zwaarden, gemaakt door Simon van Duivendijk, uit prachtig eikenhout dat hij speciaal voor me bewaard had. Ze zijn belangrijk groter dan de oorspronkelijke. In verband met het grotere tuig hebben we de mast gestaagd. Oorspronkelijk stond de mast "los."

In 1972 verkoopt Mansholt het schip aan de heer Aakster. Directe informatie van hem over deze transactie, of schriftelijke bronnen van Aakster ontbreken, maar de zoon van Aakster, Jenne, schrijft in 2015 een kort artikel dat geplaatst is op de website van de SSRP, Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten:

"Mijn familie heeft het schip maar kort in eigendom gehad. We hebben groot onderhoud uit laten voeren bij de Drie Duivendijkers, die zich nooit aan de afgesproken prijs hielden."

Nogal een uitspraak, lijkt me.

En Jenne Aakster vervolgt:

"Een fijn scheepje, een snelle zeiler. We hebben scherpe jachten vaak het nakijken gegeven."

En over de vorige eigenaar, en over het schip nog:

"Mansholt was een goede zeiler, met feeling. 'Je moet het schip voelen', zei hij tegen mij, en inderdaad: de Atalante leefde *onder je voeten*."

En Mansholt zelf heeft ook nog het een en ander mee te delen over het schip en over zijn zeilcapaciteiten:

"Varen in rond- en platbodemjachten is echt zeilen. Totaal verschillend van de moderne zeilerij. Je speelt met je zeil, de stand van de gaffel en de broek en natuurlijk je zwaard. Eén van de belangrijkste punten. Met het zwaard laat je je schip zeilen zodat je je roer er niet bij nodig hebt. De Hoogaars kon zeilen op het zwaard. Je trok 't wat naar voren of naar achter. Het zwaard was 3,60 meter lang; dat betekent dat je ook bijna zo diep steekt. Daar zeilde je op. Met name aan de wind speelde je met je zwaard. Het schip liep er mijlen op door. Ik had er geen lieren op. Alles deed ik met het derde handje. En dan ook je fok en kluiver. De stand ervan is belangrijk. Zet je je kluiver voor op de boom of meer naar achter. Het gaat om de spleetwerking; die moet je regelen. Ronde- en platbodems, dat is hét varen.

Ik zeilde met de hoogaars vanuit Breskens. Op een foto uit 1960 zie je nog waar we lagen. In de vissershaven. Een jachthaven was er nog niet.

Het Breskens van nu herken je niet meer terug. Neem ook Veere, dat was leuk in die tijd, open, stromend water. Het was meer kustzeilen wat we deden. Zeeuwse wateren, Oosterschelde, Westerschelde. Niet zo vaak op het IJsselmeer al staat een foto van het schip wel in het boek van Huitema terwijl we op het Hoornse Hop varen. Ik ben boer geweest in de Wieringermeer, ik hou van de polder, maar ik ben toch geen liefhebber van het IJsselmeer en ook de Markerwaard hoeft voor mij niet. Het is erg jammer dat die dijken daar zijn aangelegd. Op het IJsselmeer loopt het schip minder goed op door die kortere golfslag."

Tot zover de grote meester zelf.



Aad Eecen en
Aldert Been aan
boord van de
Atalante

Mansholt was niet slechts een goed zeiler. Hij was ook EEG-commissaris. En dan was je wat, toch?

Hans Jongepier was 20 in 1965 en zijn ouders voeren op een Scheldeschouw, genoemd naar de zus van Hans. Cara Ellen had een ongeluk gehad, lag een week in coma, en haar herstel was kantje boord. De ouders van Hans en diens zus bezaten een schip, genoemd naar Cara Ellen. Het gezin Jongepier voer op de Zeeuwse wateren, en dan was een bijkomstig pluspunt altijd als de *Atalante* van Mansholt voor hen uitvoer. *Carelle* hoefde nooit te wachten bij bruggen en sluizen. Voor Mansholt ging alles open!

Aakster heeft, zoals omschreven, twee seizoenen met de *Atalante* gevaren. In 1974 dus stond er een advertentie in de Telegraaf, die gelezen werd door Aad en Greetje Eecen, die op dat moment op zoek waren naar een platbodem.

Een heldere annonce op 4 oktober.

Te koop zeer mooie houten
hoogaars
in prima cond., recent geh. gerest. bij de orig. bouwer, 12 x 3.90 m. Telef. 020-719421. C38

Misschien kwam er geen respons op, zodat de advertentie herhaald werd, maar toen met iets meer 'franje'.

Aang. hoogaars, een van de mooiste houten schepen, gebouwd in 1936 als JACHT. Het schip verk. in uitst. cond. Zeer goede en snelle zeiler, ruime accomm., 6 sl.pl. L. 12 m, br. 3.90 m, diepg. 1 m. Zeer gesch. v.h. ruime water, heeft in het verleden div. malen de oversteek n. Engeland gem. 020-719421, alleen tijd. kant.uren. S.v.p. alleen serieuze gegadigden. C38

De *Atalante* lag in een noodhaventje bij Den Oever. Aad Eecen, gesecondeerd door Aldert Been, gingen gezamenlijk die kant op om het schip te aanschouwen: november 1974. Ze troffen de *Atalante* aan, afgedekt met wat stukken bouwplastic, klotsend water onder de vloerdelen en daarin onder andere twee badpakken en een handdoek. Been was van mening dat het een mooi schip was, maar dat Eecen na aankoop er onmiddellijk werk aan moest verrichten, anders zou het te laat zijn! En zo gebeurde.

Voor onderhoud deed ook Eecen vaak een beroep op de firma Van Duivendijk, en ook de jonge Dirk herinnert zich nog wel dat de *Atalante* daar lag. Hij weet nog goed dat Eecen – afkomstig uit de luchtvaart – vaak boven de werf vloog en dat er dan vanuit die positie foto's genomen werden.

Ook herinnert hij zich dat er wat zand nodig was voor de werf: er moesten wat drempels gemetseld worden. De jonge Dirk mocht met Eecen mee, ze voeren de Oosterschelde op, naar de zandplaat De Vogel, waar ze twee zakken zand van mee namen en terug voeren.

"Natuurlijk," zei Dirk, "was dat zand zout, maar dat was alle zand uit de omgeving. En zo wist je in elk geval zeker dat er geen onkruid uit zou groeien."

Je hoort het hem zeggen! Daar aan de Contr'escarpe.

Ook de familie Eecen was trots op de *Atalante* en ook Aad en Greetje hebben genoten van haar vaarcapaciteiten. Net als Mansholt waren ze veelvuldig te vinden tijdens zeilwedstrijden, met name op het IJsselmeer. Eecen heeft niet alleen zelf heel veel onderhoud aan het schip verricht, in de periode 1974-2014 zijn een aantal ingrijpende herstelwerkzaamheden uitgevoerd, waarvan de belangrijkste de grote restauratie van 1992-93: het gehele achterschip werd in wezen vernieuwd door Aldert Been, evenals het interieur.

Het zeilgebied van de *Atalante* verschoof steeds meer van Westeinder Plassen, IJsselmeer en Wadden naar de Zeeuwse wateren, zodat uiteindelijk ook gekozen werd om het schip te herbergen in de Museumhaven te Zierikzee.

Hier zag ik de *Atalante* voor het eerst.



Aad Eecen aan het roer

Een briefje met een 06

September 2011 dronk ik op de werf van Meerman in Arnhem, een kop koffie met Julian de Jonge, scheepstimmerman uit Sint-Annaland. We praatten over platbodems, maar met name over die merkwaardige passie die er voor die vaartuigen is. En ik herinner me dat nog goed, juist omdat ik voor mijn Sondij hoogaars die ik toen bezat, dat gevoel niet had. Dat stalen schip was een gebruiksvoorwerp: je kon er mee varen, je moest het onderhouden, en als die elementen in balans waren, was het net goed. Julian kon zich dat goed voorstellen, en liet plots vallen dat hij wel eens had horen waaien dat de *Atalante* te koop zou worden aangeboden. En naast die feitelijke mededeling bespeurde ik enige sensatie in zijn stem: "Dat is een mooi scheepje."

Daar hield het gesprek ook eigenlijk op: ik ging verder met schuren en schilderen aan mijn stalen schip en zowel voor Julian als voor mij was duidelijk dat filosoferen over dat mooie scheepje bij gedachtes zou blijven. Bovendien had ik al een schip en volstrekt geen middelen om een houten hoogaars, een monument nota bene, aan te schaffen. Ook was er op dat moment op geen enkele wijze nog sprake van verkoop door de toenmalige eigenaar.

In de middag vertrok Julian, maar voor hij in zijn auto stapte, drukte hij me een papertje in de hand met daarop een naam

en een telefoonnummer. "Hier," zei hij, "Zie maar wat je ermee doet."

De papiersnipper, met daarop de naam A.A. Eecen én een 06-nummer, verdween in mijn bureaula. Daar bleef het liggen, want de *Atalante* was, om het zo maar uit te drukken, volstrekt niet aan de orde. Ook niet voor mijn vrouw, aan wie ik natuurlijk verslag uitbracht van het gesprek met Julian.

Op een maandagmiddag – eind oktober, begin november (?) – heb ik toch gebeld. En ik weet niet wat daartoe de aanleiding was. Verveling? Zocht ik iets in mijn bureaula en trof ik het briefje van Julian aan? Was het slecht, mistroostig weer, scheen de zon? Geen idee.

"Ja," was het antwoord, "Met wie spreek ik?"

"Schot uit Vlissingen."

"Ja. En?"

Er zat veel ruis op de lijn, veel wind en dat kon kloppen want Aad Eecen stond bovenop het MAS in Antwerpen. We konden elkaar niet eens goed verstaan.

"Mijnheer Eecen, je hebt een mooi schip, heb ik gehoord."

"Klopt."

"En dat verkoop je niet?"

"Klopt."

"Dat is mooi, want ikzelf heb ook al een schip. En dat verkoop ik ook niet."

"Mooi," antwoordde Eecen. "Maar waarom belt u dan eigenlijk? Ik zei hem eerlijk dat ik dat eigenlijk niet goed wist.

"Juist," zei Eecen.

"Maar," kon ik nog uitbrengen, "Ik zou toch wel graag kennis-
maken, met het schip. En met u."

Ik meende te horen dat Eecen overlegde, ik vermoedde met
zijn vrouw, en zijn reactie luidde:

"Dan moet je zaterdag naar de Museumhaven in Zierikzee
komen. Daar ligt de *Atalante*. De laatste kans om het schip nu
te bekijken, want wij maken het die middag winterklaar – en
als dat gebeurd is, zit er een winterkleed over en dan is het
schip voorlopig uit beeld."

"Ik ben er," riep ik.

"En niet te laat komen, want we blijven niet wachten."

Rond half 3 waren mijn zoon Daniël en ik, in Zierikzee. Het
was zuur weer, het leek zelfs al enigszins donker te worden.
De *Atalante* lag al half onder het winterkleed, het achterschip
was nog onbedekt. Aad Eecen hing half over het motorblok
en Greetje was benedendeks.

Het werd een uitermate vriendelijke, maar ook merkwaardige
ontmoeting. Boven de markt hing natuurlijk steeds de vraag:
waarom zijn vader en zoon Schot hier?

Eecen vertelde van alles over het schip, Greetje voegde daar
even zoveel wetenswaardigheden aan toe en het was natuur-
lijk toch enerverend te beseffen dat vanaf 1938 zoveel handen
deze helmstok vastgeklemd hadden.

We zagen het houtsnijwerk, door Mansholt aangebracht, de
kooien in het vooronder, de intimiteit van de kajuit – maar
vooral zag ik de zeeg van het schip. Het begon inderdaad,
naarmate het gesprek vorderde, te schemeren – maar zelfs in
deze omstandigheden zag ik de lijn van Van Duivendijk.

Ik kreeg een foto mee, om "thuis te laten zien" en Eecen en ik
maakten de afspraak dat hij me zou waarschuwen als er iets
'ingrijpends' met de *Atalante* zou gebeuren.

"Waarom" vroeg Daniël, "zijn we hier nou wezen kijken?" "Tja,"
antwoordde ik. "Soms doe je gewoon wel eens wat." Hij keek
alsof hij het begreep.

Mei 2012 was ik bezig een nieuwe mast voor mijn stalen
hoogaars te schuren, toen Ria Geluk, momenteel voorzitter
Platform Maritiem Erfgoed Zeeland, passeerde, mij bemoe-
digend toesprak omtrent het werk aan de mast en terloops
vroeg of ik nog wel eens bij de *Atalante* was gaan kijken. Blijk-

baar was bij haar bekend dat ik daar contact mee zocht of had
gezocht. Ik vertelde hoe een en ander erbij stond en ze riep
enthousiast uit dat als ik het schip goed wilde zien, ik nu naar
Zierikzee moest rijden, want daar stond de *Atalante* op de
kant, in de loods van Mulder.

Natuurlijk hoort een schip in het water. Maar als het op de
kant staat, zie je, voel je, hoe grandioos zo'n platbodem
gebouwd kan zijn. De kromming in het hout, de kont – die
volgens Julian "mooi opgebrand" is – het berghout: een en al
schoonheid.

"Wel," zei Eecen, "binnenkort zullen we wel een dag of zo
op het Veerse Meer varen. Dan bel ik je op. Kun je een dagje
meezeilen."

"Graag," antwoordde ik. Maar ik kreeg geen telefoontje. Niet
dat voorjaar, ook niet die zomer.

"Hoor je nog wel eens wat over die boot?" vroeg Margot, mijn
vrouw. "Nee," zei ik.

"Nou, dat is mooi. Je zou alleen maar in de verleiding komen."
En dat was ook zo. Maar wat is er mooier dan verleiding?

De overdracht

Eecen belde op en vertelde me dat het moment voor hem en
zijn vrouw was gekomen om afstand te doen van het schip.
Of we naar Zierikzee wilden komen, natuurlijk in de Gekroonde
Suikerbiet.

"Maar wat gaan we daar dan doen?" vroeg mijn vrouw, "We
hebben al een boot."

We gingen toch.

We maakten Eecen duidelijk dat we vereerd waren dat
we in aanmerking kwamen om zijn prachtige hoogaars
over te nemen, maar dat we ons dat financieel niet konden
veroorloven.

En bovendien hadden we al een boot.

Wij gingen weg met de belofte dat we er nog eens over
zouden nadenken.

Ik dacht niet na, maar schreef een brief. Een herhaling van de
argumenten.

Hij belde en zei, met teleurstelling in zijn stem: "Dan komt hij
in de vrije verkoop."



De VB24 voor de restauratie

"Inderdaad," was mijn antwoord, "en ik hoop echt voor je dat het lukt."

Het lukte niet, althans niet op de manier die Aad Eecen voor ogen had.

"Er zijn alleen maar charlatans op afgekomen," zei hij, "Louche kerels die er handel mee willen drijven."

Wederom een overleg, in de jachtclub te Veere.

Daar werd duidelijk dat Eecen én afstand van het schip wilde doen én dat het in vertrouwde handen terecht moest komen – blijkbaar dus bij ons.

Op een zaterdagmiddag, in de kuip van de *Atalante* werd de overdracht bezegeld: er was een financiële overeenkomst, uiteraard, maar veel belangrijker waren twee duidelijke condities van Eecen: we moesten beloven zorgzaam met de *Atalante* om te gaan, en we mochten er geen handel mee gaan drijven.

Drie seizoenen hebben we voluit met de hoogaars gevaren. Maar al snel bleek de conditie niet optimaal te zijn. Het schip had lange tijd stil gelegen en nu, bij het varen, werden de zwakke plekken zichtbaar. Tussentijdse reparaties gaven enig soelaas, maar toen het schip nauwkeurig geïnspecteerd werd door scheepsrestaurateur Cees Droste, was zijn reactie min of meer identiek aan die van Aldert Been richting Aad Eecen: "je kunt kiezen: of je vaart de hoogaars op, dan is ze met 3 jaar weg. Of je pakt het grondig aan."

De *Remcoline/Atalante* staat nu op de kant, op de Historische Scheepswerf Meerman in Arnemuiden. De werf stelt ruimte

en faciliteiten beschikbaar, Cees Droste vertelt ons wat we moeten doen (en wat we moeten laten) en regelmatig krijgen we assistentie van handige lieden. Mannen die het gewoon leuk vinden een dag mee te sjouwen, mannen die hoofdschuddend naar ons kijken én dan toch maar hun handen, met een meewarige blik in de ogen, uit de mouwen steken. En natuurlijk de passanten met en zonder advies.

Met steevast dezelfde vraag: wanneer moet dit klaar zijn? Een vraag waar mijn zoon Daniël en ik het antwoord dus niet op weten. Wat we wel weten is dat elke dag een plezierige dag klussen moet zijn, zonder ingebouwd resultaat, zonder tijdsdruk. Alleen dan kunnen amateurs – want dat zijn we – er voor zorgen dat het laatste 'hoogaars-jacht' van Van Duivendijk bewaard blijft.