



Historische aak *Brandaris* terug op eigen bodem

Na de crisis van de jaren '30 begon G. de Vries Lentsch Jr. op de N.V. Amsterdamsche Scheepswerf aan een ambitieuze serie van vier grote Lemsteraken. Twee ervan werden voor eigen rekening gebouwd. Van die twee verdween de *Brandaris* naar Amerika voor een leven aan de Amerikaanse oostkust. Nu is dit schip weer op Nederlandse bodem om het naar zijn oude glorie te restaureren. Door: **Peter Tolsma**

De *Brandaris* was de tweede in een serie Lemsteraken die, bijna geheel volgens hetzelfde ontwerp, door de N.V. Amsterdamsche Scheepswerf van G. de Vries Lentsch Jr. werd gebouwd. De eerste was de *Flevo* van 1937, daarna in 1938 de *Breeveertien* (thans de *Zeeleeuw*, het schip van Reinout Oerlemans) die overigens pas veel later werd afgebouwd. In 1938 volgde de *Brandarisen* weereen jaar later de *New Horizon*. In een artikel in *The Yachting Montly* van augustus 1938 wordt vermeld dat de *Brandaris* het eerste jacht is dat De Vries Lentsch afbouwt op de door hem overgenomen werf van Pannevis te Alphen aan den Rijn. Het werd een flink schip van 16,08 m lengte over de stevens (op de waterlijn 15 m),

met een breedte van 5 m en een diepgang van 1,12 m. *The Yachting Montly* zegt over de grootte van het schip: 'The plan shows what good use has been made of the enormous space inside the hull, and two views below (er zijn twee foto's bijgevoegd - p.t.) give a good idea of how easy it is to get about and work on those broad decks'. Kennelijk zijn de schepen uit deze serie ook voor die tijd spraakmakend, want een jaar eerder al verschijnt er over de *Flevo* een uitgebreid artikel in de *Waterkampioen* (WK 1937, no 537). De auteur is laaiend enthousiast over het ontwerpen en het feit dat er door een Nederlandse werf weer een groot schip wordt gebouwd. Het artikel ademt de sfeer van optimisme vanwege het mogelijke einde van de

boven: Eén van de vier vooroorlogse G. de Vries Lentsch jr. aken is terug in Nederland

crisis in de jaren dertig van de vorige eeuw. Het volgende schip, voor eigen rekening en risico gebouwd, heeft tijdens de afbouw aanvankelijk nog geen naam, maar wordt onder een werfnummer (No. 1356 volgens het werkboek) verder ingetimmerd. Volgens hardnekkige geruchten koopt een van de beide broers Doeksen (Gerrit of Volkert) van Terschelling de aak al voor die te water gaat en doopt hij haar *Brandaris*. Het schip wordt, volgens het gerucht, gebruikt door de familie Doeksen, tot het moment in 1942 waarop het algemene zeilverbod door de bezetter wordt afgekond-

digd. Naar verluidt wordt de *Brandaris* dan bij een houthandelaar te Harlingen verstopt, en komt ze pas na de oorlog weer tevoorschijn. We hebben nooit een bevestiging van dit verhaal kunnen krijgen, noch door verhalen van anderen, noch door feiten. Wat er ook van waar moge zijn, in elk geval draagt het schip bij de tewaterlating al de naam *Brandaris* en die heeft altijd gedragen, zelfs in haar Amerikaanse periode.

De *Brandaris* duikt op in Amerika

Van 1939 tot en met 1951 staat de *Brandaris* ingeschreven in de Lloyd's Registers, het schip wordt daar als volgt omschreven:

No.: 871: "Brandaris"; Aux. Boeier; TM: 50; OA: 53; WL: 49 gebouwd bij G. de Vries Lentsch; eigenaar: G. de Vries Lentsch Jun.

Als zeilmaker wordt opgegeven: Molenaar en er staat een benzinemotor in van het merk Thornycroft. Opmerkelijk genoeg staat het schip als "Boeier" geregistreerd. De lengte over alles (OA) en de waterlijn lengte (WL) worden in (Engelse) voeten en inches gegeven. In datzelfde jaar staan ook de andere schepen ingeschreven met exact dezelfde omschrijving op die van de motor na. De *Breeveertien* (de latere *Zeeleeuw* onder no: 879 en de *Flevo* no: 2311). Behalve de *Flevo* (eigenaar K. Hertel te Amsterdam) staan de *Breeveertien* en de *Brandaris* op naam van G. de Vries Lentsch jr. Er is sprake van nog een derde schip op naam van G. de Vries Lentsch, dat is de *Brandeman* onder no: 872.

Over de *Brandeman* schreven we al eerder uitgebreid in SdZ 2010.4, pag. 7 e.v. Werfbaas De Vries Lentsch kocht dit schip in 1933 voor eigen gebruik en de verhuur. De *Brandeman* stond ongetwijfeld model voor de serie aken die De Vries Lentsch daarna zelf bouwde. In 2009 startte Van Duyvendijk in Tholen met een meerjaren restauratie van dit schip.

In 1952 duikt de *Brandaris* plots in de V.S. op en staat ze geboekt met als eigenaar L.C. Harkness uit West Town, PA (Philadelphia). We weten dat hij het schip in Engeland koopt en naar Amerika zeilde, maar niet hoe en waarvoor het schip dan gebruikt wordt. Het verhaal wil dat De Vries Lentsch (of Doeksen) het na 1942 naar Engeland heeft overgezeild en het daar is verkocht aan de Amerikaanse luchtmachtofficier Luitenant Colonel Harkness. Bevestiging van die verkoop hebben we gekregen door een artikel in het blad *Summer in South County* van juli 2005.

De volgende eigenaar is in 1958 ene George H.

rechts: *Full power* op het water van Rhode Island, met als schipper Doug Somers

inzet: In de VS vaart de *Brandaris* als charterschip

Cook uit New York. Hij heeft het schip slechts twee jaar, want in 1960 gaat het alweer over in handen van Mrs. Virginia C. Bininger uit New Londen, Connecticut. Tien jaar later, in 1970 is het schip overgedragen aan Alan E. en Patricia V. Symonds in Providence, Rhodes Island. Van deze perioden onder Amerikaanse eigenaren is helaas weinig bekend. Uiteindelijk koopt dan in 1985 Capt. Douglas Somers of Wickford, Rhodes Island haar voor het bedrag van \$ 40.000,-.

Doug Somers zeilt er een flink aantal jaren mee in Narragansett Bay en omgeving, en woont met zijn gezin daarna ook aan boord, in Wickford. Het schip wordt een vaste bezienswaardigheid voor toeristen en krijgt een plekje in een hoek van de haven naast het dok. Erg trots op de Nederlandse afkomst van het schip richt hij het in met allerlei "typisch" Hollandse spulletjes, die doen denken aan souvenirs.

Het schip van de kerstman

Doug tracht met het schip genoeg te verdienen om de nodige restauraties te kunnen bekostigen. Helaas bestaat er sinds 1920 een federale wet (The Jones Act) die het verbiedt te charteren met in het buitenland gebouwde schepen. Na veel soebatten en lobbyen weet hij toch een ontheffing te krijgen. Hij vaart vervolgens met groepen en geeft les aan zee-kadetten. En ieder jaar reist hij in december af naar de Noordpool om Santa Claus voor Wickford op te halen.

Op een dag treft Doug een man die in de jaren zestig nog aan de *Brandaris* heeft gewerkt. Hij vertelt over het loodzware gietijzeren bad dat zich aan boord bevindt. Toen er een reparatie aan de leidingen moest worden uitgevoerd en

het bad daarvoor gelicht moest worden, werd onder het bad een krant gevonden met de tekst: 'Duitsers vallen Polen binnen!' Het is een van de vele romantische verhalen die de ronde doen over het schip en waarvan het maar de vraag is of deze op waarheid berusten. De inval in Polen was immers in september 1939 en toen was het schip reeds lang afgebouwd. Zou die krant later onder het bad zijn geschoven?

Dat het schip inderdaad al in 1939 klaar was, kunnen we afleiden uit de *Yachting World* van 21 april 1939. Daarin adverteert "The Amsterdam Shipyard Ltd", G. de Vries Lentsch Jr., Grasweg 60-62 Amsterdam, Holland, Branche at Alphen on Rhine:

"Why not buy a floating home?", For sale: New Steel Aux. Boyer Yacht "Brandaris", shown at the Cadogan Pier during the 1938 Motor Show in London. Designer and builder G. de Vries Lentsch Jr.. Built in 1938.

Daarmee staan bouwjaar en naam van het schip wel vast.

Een ander verhaal dat over het schip de ronde doet is, dat het met kinderen die moesten vluchten voor de Duitse overheerser, is overgevaren naar Engeland en vandaar uit later heeft meegedaan aan de evacuatie van Engelse troepen uit Duinkerken in 1940.

'One day she made her getaway, escaping the Ger-





man occupation while carrying refugee children to the safer ground of England, which would become the boat's new home.'

In 1939, het jaar waar het artikel naar verwijst, was er echter nog geen echte noodzaak om vluchtende kinderen met gevaar voor eigen leven te vervoeren naar Engeland, en de hulp bij de evacuatie komt op losse schroeven te staan als we de lijst nakijken van schepen die daarbij zijn ingezet. Mogelijk is er wel een coaster met de naam *Brandaris* ingezet geweest, maar ook dat is niet bewezen. Een andere Lemmeraak is overigens wel voor één evacuatiereis naar Duinkerken ingezet, dat is de *Chantecler* (zie SdZ 2010.10). De Amerikaanse media maken de werkelijkheid soms wat mooier dan ze is geweest. Dat bewijst ook het artikel van 7 juni 2012 in *South County Life Magazine* over het vertrek van de *Brandaris* uit Wickford:

'Named after a Dutch seagod, the Brandaris was first launched in 1938 as the private yacht of shipyard owner and famous Dutch designer William De Vries Lentsch Jr. Her storied history over the last 75 years includes serving as an escape vessel used to smuggle refugee children out of German controlled Holland from Nazi imprisonment during World War II, as well as transporting hundreds of British soldiers during the evacuation of Dunkirk in 1940.'

Brandaris is een zeegod, Gerard de Vries

Lentsch heet opeens William, de vluchtelingen zijn kinderen die uit nazi-gevangenschap uit het bezette Holland worden gesmokkeld met dit ontsnappingsschip, en er zijn kennelijk honderden Britse soldaten door dit schip vanuit Duinkerken naar Engeland geëvacueerd in 1940...!

Twée platbodems in de VS

Na een paar jaar meert naast de *Brandaris* in Wickford de Gildeboeier van Maarten de Ruiter af, een Nederlander die in Amerika een containerlijndienst op de Bermuda's exploiteert. Maarten is helemaal weg van de aak en staat eigenaar Doug Sommers met raad en daad bij in zijn plannen om het schip te restaureren. Maar de benodigde financiële middelen zijn uiteindelijk het struikelblok en Doug wil het schip dan wel kwijt. Er wordt zelfs een poging gedaan om het schip met Amerikaanse sponsoring over te doen aan Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, maar ook dat ketst af.

Pieter Kaptein die een aantal keren per jaar naar Amerika ging om daar als schipper op een klassiek Camminga Motorjacht te varen, hoorde al een aantal jaren van een Lemmeraak die gered zou moeten worden. Voorjaar 2012 vraagt Maarten de Ruiter of Kaptein de *Brandaris* wil bekijken om te zien of redding mogelijk is, en deze denkt dat een dergelijk schip in Nederland goed gerestaureerd kan worden. Hij spreekt met Maarten af dat de *Brandaris* naar Nederland gaat en dat hij zelf zal kijken hoe die restauratie zorgvuldig kan worden uitgevoerd.

Dan komt alles in een stroomversnelling: omdat er op korte termijn transport naar Europa mogelijk is op de *Sampogracht* van de rederij Spliethof via de Sevenstarline. Alleen moet de *Brandaris* eerst nog wel dichtgelast,



De aak was een bezienswaardigheid in Wickford en werd voor allerlei gelegenheden ingezet

links: Het berghout was vervangen door een zwarte rubber stootrand

inzet: In Amerika deed het verhaal de ronde dat de aak gevangene kinderen uit bezet Holland had gered

te watergelaten en binnen drie weken langszij het transportschip afgeleverd worden. Dit lukt dankzij de inspanningen van Doug, Maarten en vele helpers. Tijdens deze hectische dagen besluit Maarten de aak aan Pieter Kaptein over te dragen. Dit gebeurt in april 2012. De *Sampogracht* met een lading erts onderin het schip en een deklast met onder meer de Lemmeraak vaart naar Cuxhafen en lost daar de *Brandaris*. Het laatste stuk gaat over de weg naar Harlingen en na 60 jaar in de VS is de aak uiteindelijk teruggekeerd op vaderlandse bodem.

Pieter en Agnes Kaptein

Pieter Kaptein en zijn vrouw Agnes zijn in het wereldje van de chartervaart en bruine vlootvaarders geen onbekenden. Als jongetje, met broers die ook allemaal gek van zeilen waren, begon hij in een sloepje, *De Prik*. Vanuit Hoorn maakte hij daarmee het IJsselmeer onveilig. Zo gauw hij het geld er voor had werd de botter *Sapper van Zilt* (HK 37) aangekocht en opgeknapt, en niet lang daarna verkoopt hij de botter om weer een ander, maar wel groter schip terug te kopen. En dat is niet de laatste verkoop in een trend van "steeds weer een groter en mooier schip".

We zien hen op een Baltic trader *Cecile*, vervolgens op de topzeilschoener *De Eenhoorn*, de *Ariel*, een groot jacht van de ontwerper Dick Zaal; de *Senator Brockes*, het ex-lichtschip dat nu bekend staat onder naam *Europa*, op de *Jaguaren* ga zo maar door. Kortom, zowel Pieter als Agnes kennen een werkzaam leven aan boord van allerlei schepen die ze opknapt en waarin ze met gasten de zeeën bevoeren. Het is hun levenswerk geworden. Dankzij hen is in elk geval een flink aantal van deze schepen bewaard gebleven en gerestaureerd of weer geheel opgeknapt. Ook als Pieter het

wat rustiger aan gaat doen knapt hij nog steeds bakdekkruisertjes en notarisbootjes op. Totdat de *Brandaris* op zijn pad kwam en opeens te koop was.

Friesland restauratieland

Inmiddels ligt het schip in Harlingen in een loods. Allereerst werd het hele schip gestript en van alle losse onderdelen ontdaan. Daarna zijn er een aantal platen in de kimmen en het vlak gezet, daar waar het schip ooit gedubbeld was, en is de binnenkant van de huid helemaal ontroest en schoongemaakt en in de epoxyverf gezet. Vervolgens is de huid verder onder handen genomen.

Bij het schoonkrabben van de bovenkant van de achtersteven, vindt Pieter een merkteken, waarvan hij niet weet wat het inhoudt: A 10301 N. Het blijkt het officiële ijkmerk te zijn zoals door de Metingsdienst op 14 augustus 1939 aan dit schip werd gegeven op grond van de meting die is uitgevoerd in Alphen aan den Rijn. Naam van het schip is dan al *Brandaris*, bouwnummer: 1355 volgens deze omschrijving. (Terwijl de werfboeken bouwnummer 1356 geven; misschien een verschrijving als gevolg van een slecht handschrift van deze of gene?) Lengte 16,25 m.; breedte 5,30 m.; inzinking 1,18 m (De maten verschillen vanwege een andere meetmethode). Omschrijving: Boeierjacht met hulpmotor. Deze hulpmotor is een Thornycroft benzinemotor van 24 pk. Eigenaar Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch. Op het bouwnummer na, wat mogelijk verkeerd is overgenomen,

klopt dit allemaal precies met de gegevens die wij al hadden. Opvallend is dat in de laatste helft van 1939, maar ook daarna tot in 1951, de werf nog steeds eigenaar is. Kennelijk is het dus niet gelukt het schip in Engeland te verkopen op de beurs in 1938 of in de daarop volgende jaren.

Een groot deel van het houtwerk dat nog in een goede staat verkeert, is schoongemaakt, geschuurd en weer in de lak gezet. Bij het schrijven van dit artikel ging Pieter eerst van achter- tot voorsteven alle potdeksels eraf halen, schoonmaken, boord ontroesten en dan weer het (eventueel nieuwe) potdekselhout terugplaatsen. Daarna is het 4 cm dikke teakdek aan de beurt, en zo verder. Het vervangen van de vreemde in Amerika aangebrachte dikke rubber stootrand als berghout, is als een van de latere klussen aan de beurt. De restauratie is helemaal gericht op het in stand houden van de situatie die het schip in 1938 had. Zo blijven de zwaardliertjes op het voordek, worden de bakstagen weer aangepast aan de originele uitvoering, et cetera.

Uniek interieur

Het is opmerkelijk hoe goed het schip zich in al die jaren heeft gehouden. Natuurlijk is er hier en daar roest en zijn sommige delen van beslag en houtwerk aan vervanging toe, maar grote delen zijn nog helemaal goed. Alle beslag is bijvoorbeeld uitgevoerd in messing en daarna dubbel verchromd, omdat in die tijd roestvrijstaal nog niet van een zodanige kwaliteit was dat De Vries Lentsch dat wilde toepassen. En het beslag heeft zich heel goed gehouden in al die jaren. Het voert te ver om hier nu de hele restauratie te gaan beschrijven, maar zowel exterieur als interieur worden weer helemaal opgeknapt en zo gemaakt als ze in 1938 zijn opgeleverd.



De *Brandaris* behield alle jaren het interieur zoals het er bij de tewaterlating uitzag

Over het interieur moet beslist iets gezegd worden, omdat ook dat zo is gebleven als het er bij de tewaterlating heeft uitgezien. De elektriciteitskast, de lampen, de toiletten, de badkamer en de prachtige salon, de kamerbetimmeringen en ga zo maar door!

In de salon valt meteen het wortelmahonie van de deurtjes op, en de rest van de mahoniebetimmering met hier en daar (precies op de goede plek) een accent van wengéhout. Helemaal in de trend van de ontwikkelingen van de "Amsterdamse School-stijl" aan het einde van de jaren dertig.

Een uniek varend monument en een cultuurhistorisch belangrijke vertegenwoordiging van de internationale scheepsbouwkunst uit ons land in de vorige eeuw. Zelfs de stoeltjes die in de roef staan zijn helemaal origineel en van een prachtige schoonheid, alsof het moderne fauteuils van Italiaans ontwerp zijn. We gaan proberen u op de hoogte houden van de vorderingen van deze grote restauratie door particulieren en wensen Pieter en Agnes heel veel succes. 🍷



De werf van G. de Vries Lentsch Jr. die in Amsterdam Noord aan de Grasweg lag

inzet: Internationaal werfplaatje, in Nederland heette de werf N.V. Amsterdamsche Scheepswerf

DE BOEIERAKEN VAN DE VRIES LENTSCHE

Tot nog toe werd er steeds van uitgegaan dat G. de Vries Lentsch een drietal Lemsteraken (boeiers zegt hij zelf, boeierjacht, of boeieraak) had gebouwd. Uit de werfboeken blijkt echter dat er reeds in 1929 een Lemsteraak van 18 meter is gebouwd voor de Spaanse Marquis d'Olaso, genaamd *Petronilla*. Die is blijkens een bericht in de *Waterkampioen* van 1939 (594) in dat jaar is gezonken na een vliegtuigbombardeement op de haven van Bilbao. Volgens diezelfde werfboeken bouwde G. de Vries Lentsch vervolgens een viertal aken van allen 16,08 m; de *Flevo*, de *Brandaris*, de *Breeveertien* (thans *Zeeleeuw*) en de *New Horizon*. Verder wordt er meteen na de oorlog (1946) een tweemast Lemsteraak gebouwd van 21,50 m, genaamd

Pious Puffin, voor Amerikaanse rekening, en

natuurlijk in 1957 voor onze kroonprinses *De Groene Draeck*. De *Brandaris* en de *Breeveertien* zouden beide voor eigen rekening en risico zijn gebouwd. De *Flevo* in opdracht van dhr. K. Hertel en de *New Horizon* in opdracht van mr. J. Campbell. De *Flevo* vertrok in 1953 naar Amerika, de *New Horizon* ging al eerder richting Middellandse Zee. In de *Yachting World* van 1953 staat op een van de voorplaten het roer van een Lemsteraak. Binnenin het blad een grote foto met het onderschrift: *The "Flevo" owned by Charles Wacker III of Chicago, Illinois. This fifty two footer was built in Holland by "Amsterdam Shipyard, Inc." and is picturesque as well as extremely comfortable. The rudder of the "Flevo" is shown on the cover.*