

### 3.1. 'CADANS'

#### Kerngegevens

Ontwerper:	J.K. Gipon.
Werk:	Kooijman Jachtbouw, Zwijndrecht; casco gebouwd door W. v.d. Torre (Jachtwerf Delta) te Brielle.
Bouwjaar:	1965.
Maten:	Lengte over stevens: 7,00 meter; breedte: 2,60 meter op het grootspant, 2,72 meter over de zwaardklampen; waterlijnlengthe 6,11 meter; diepgang 0,54 meter. Waterverplaatsing 3,35 ton.
Bouwwijze:	Gladboordig. Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten. Doorlopende kajuitopbouw. Stalen kajuitdak met spanten. Grote ramen in peesrubber. Doorlopende kielbalk. Geen loefbijter.
Motor:	Aanvankelijk een Albin, 2 cylinder benzinemotor met een elektrische afzuiginstallatie. In 1991 is deze vervangen door een Yanmar, 2-cylinder 16 Pk dieselmotor.
Zeilen:	Witte katoenen zeilen, bestaande uit grootzeil en stagfok (zeilmaker: Molenaar, Grouw). In 1993 zijn deze vervangen door witte dacron zeilen (zeilmaker: De Boer, Oud-Beyerland). Geen kluiver.
Zeilnummer:	110 VD (thans geen vermelding).
Kleur:	Witte romp, zowel boven als onder het berghout; aanvankelijk witte kajuitopbouw, in 1990 is deze groen geschilderd. Donkergroen berghout, potdeksel en bolders.
Interieur:	Vooronder: 2-persoons dwarskooi, aan bb-zijde afgesloten toiletruimte en aan sb-zijde een bergkast. Kajuit: twee langsbanken en bij de ingang (tegenover elkaar) aanrecht en kookhoek.
Stamboek:	Plaquettenummer 420.
Eigenaren:	1965 - 1965 : familie Kooijman te Zwijndrecht. 1965 - 1972 : familie Vegter te Groningen. 1972 - 1983 : familie de Looff te Groningen. 1983 - 1990 : familie Prager te Heemstede. 1990 - heden : familie Kooijman te Wijk bij Duurstede.
Benamingen:	1965 - heden : Cadans

1964: Voor dit schip geldt een start van haar kronieken, welke een jaar eerder is dan de daadwerkelijke bouw ervan: het ontwerp van de stalen Enkhuizer bollen.

In dit jaar werd door Kooijman Zwijndrecht, die sedert 1960 grondeljachten bouwde, aan de ontwerper J.K. Gipon gevraagd een klein platbodemjacht met ronde boegen te tekenen. Het moest aan de volgende eisen voldoen: geschikt voor een bemanning van vier personen, bijvoorbeeld een gezin met twee kinderen; de indeling zou moeten zijn: een apart vooronder, een afgesloten toiletruimte, een kajuit met twee langsscheepse kooibanken en een eenvoudige kookhoek met gootsteen en kooktoestel; de kuip zou zelflozend moeten zijn, met onder de kuipvloer een hulpmotor. Stahoogte werd niet gevraagd.

Gipon kwam met het ontwerp van een 7-meter Enkhuizer bol, een type dat hij door eigen aanschouwen goed kende.

Het ontwerp voldeed in alle opzichten aan de wensen van de opdrachtgever, zodat het eerste exemplaar - de 'Cadans' - al in datzelfde jaar werd gebouwd: het casco bij Van der Torre in Brielle, de afbouw bij Kooijman Zwijndrecht.



1965: In maart 1965 wordt de 'Cadans' op de Hiswa in Amsterdam tentoongesteld; het is het eerste naoorlogse 'ronde' vaartuig dat wordt geëxposeerd en ondervindt grote belangstelling. Er worden tien exemplaren van verkocht, waaronder de 'Cadans' zelf; dit laatste echter onder het voorbehoud van levering na het einde van de geplande vakantie van de familie Kooijman.

Die vakantie wordt doorgebracht in Zeeland, waar het schip wordt overgedragen aan de nieuwe eigenaar, de familie Vegter uit Groningen. Zij varen het schip naar het noorden.

1966 - 1972:

Gedurende een zevental jaren vaart de 'Cadans' in Friesland, op het IJsselmeer en de Wadden, met als bemanning Koen en Margreet Vegter en hun twee zoons en twee dochters.

In 1971 wordt deelgenomen aan de Stamboekreünie te Enkhuizen. De Vegters willen op den duur een groter schip; dit om twee redenen: meer binnenruimte en meer geschiktheid voor groter water.





- 1973: De 'Cadans' wordt verkocht aan de familie De Loeff, die het schip overvaart van Groningen naar Langweer. In dit jaar krijgt de 'Cadans' een teakhouten dek. Dat gebeurt door hechthouten platen aan te brengen waarop teak-stroken worden gelijmd.
- 1974: Er wordt dit jaar gezeild vanuit de ligplaats Woudsend.
- 1975: Opnieuw wordt Langweer de ligplaats van waaruit de diverse zeiltochten worden ondernomen. Tevens wordt deelgenomen aan Sail 700 in Amsterdam.
- 1976: Dit jaar zijn de hoogtepunten de Pinksterfeesten in Delfzijl en de Stamboekreünie te Dordrecht. Daarna gaat het terug naar Friesland via de Rijn en de IJssel.
- 1977: De 'Cadans' ligt dit jaar stil omdat de eigenaar - die kapitein is op de zeevaart - langdurig in het buitenland verblijft.
- 1978: Vanuit Friesland wordt een zeiltocht ondernomen naar Rotterdam en terug. Verder wordt deelgenomen aan de Stamboekreünie te Medemblik.
- 1979: Opnieuw ligt de 'Cadans' stil wegens verblijf in het buitenland van de schipper.
- 1980: Belangrijkste hoogtepunt is dit jaar de deelname aan Sail 80 in Amsterdam.
- 1981: Dit jaar blijft de 'Cadans' opnieuw aan de wal.



1982: Ook dit jaar is er rust voor het schip.

1983: In april wordt de 'Cadans' verkocht aan de familie Prager te Heemstede. Peter Prager zegt in zijn kroniek: De geschiedenis van een schip is meer dan de droge opsomming van wat feiten. Vandaar de uitvoerige informatie.

De 'Cadans' is ons tweede schip; het eerste - een grasbootje - was ons wat klein geworden.

De lijst van wensen voor ons volgende schip ziet er dan als volgt uit:

1. een platbodem met een stalen romp;
2. meer comfort, met een kajuit en voldoende ruimte voor een gezin met twee kinderen;
3. een binnenboordmotor;
4. een aparte toiletruimte, met liefst een onderwatertoilet;
5. binnen de grenzen van ons budget.

Inspectie van een aantal aangeboden schepen leert ons dat de keus beperkt is. Tenslotte vinden we in Groningen de 'Cadans'. Deze voldoet het meest aan ons wensenlijstje. Alvorens we het schip naar Aalsmeer brengen, wordt in Sneek het onderwaterschip geïnspecteerd en geconserveerd.

De rest van het seizoen blijven we op de Westeinder Plassen om het schip te leren kennen en het noodzakelijke onderhoud uit te voeren.

1984: In de winter worden zwaarden, roer en rondhouten zorgvuldig gerestaureerd - een hele klus! Ook in dit zomerseizoen blijven we op de Westeinder en omgeving.

1985: Dit jaar wordt besteed aan het opknappen van het verfwerk, waaronder het afsteken en opnieuw plamuren van losse plekken. In de zomer worden IJsselmeer en Westeinder gekozen als vaargebied.

1986: Helmstok, nagelbalk en schuifluik worden nu vernieuwd. Verder wordt een kluiverboominstallatie toegevoegd. Naar het Markermeer en het IJmeer worden tochten ondernomen.

1987/1988:

In deze jaren zijn er weinig vermeldingswaardige feiten. Wel worden de rubber raamspanningen vernieuwd. Een goede raad aan diegenen, die ook deze operatie willen laten uitvoeren: een autocarosseriebedrijf is dan een goede keuze!

1989: De 'Cadans' is de huwelijksboot voor onze dochter. Ze hebben er ook mee 'voor Pampus' gelegen.

1990: We gaan een groter schip varen: een zeeschouw. De 'Cadans' wordt verkocht aan Jan en Ank Kooijman. Het verheugt ons te kunnen melden: dezelfde die het schip al eerder - in 1965 - hebben gevaren. Over de toekomst van de 'Cadans' zijn we gerust!

Het overvaren van de 'Cadans' van Aalsmeer naar Wijk bij Duurstede gebeurt door Jan Kooijman samen met zijn dochter Riet, thans een dame van 36 jaar, die als kind van elf ook al aan de helmstok heeft gestaan. Een emotionele gebeurtenis.

Ank en Jan maken later samen een tocht naar Zeeland - dezelfde route, die zij vijftig jaar geleden met het scheepje ondernamen!

1991: De oude 2-cylinders benzine motor wordt vervangen door een 2-cylinders Yanmar diesel. Verder wordt het teakhouten dek verwijderd. De slechte staat ervan was al bij de aankoop bekend. Doordat er onderplaten van hechthout zijn gebruikt, is de beschadiging van het dek door boorgaten gering. Op sommige plaatsen komt het hechthout er als bruine natte pulp onderuit. Wonderlijk genoeg is het staal echter nog geheel intact en er is geen roestplekje te zien. Na het overschilderen wordt het dek behandeld met dekkenverf.

Door de verwijdering van het teakdek past het voorluik niet meer. Er komt dus ook een nieuw voorluik. Het motorluik wordt eveneens vernieuwd. Dit geldt ook voor de electriciteits- en de butagasinstallatie en - heel belangrijk - er worden nieuwe afsluiters en huiddoorvoeringen aangebracht. De oude huiddoorvoeringen zijn destijds nog gemaakt van gewone 4 mm. pijp, de nieuwe zijn van dikwandige pijp van 8 mm..

In het zomerseizoen wordt het weer Zeeland. In één woord: heerlijk!

1992: Het onderwaterschip wordt helemaal kaal gehaald en opnieuw geconserveerd. We varen veel op de rivier en maken tochten naar de Biesbosch en naar Zeeland.

1993: Dit jaar worden nieuwe dacron zeilen besteld. Gevaren wordt er weer in Zeeland. We nemen deel aan een leuke najaarsbijeenkomst van de SKV in Lage Zwaluwe.

Het is altijd een genoegen om met gelijkgestemde schippers en schippersen, die houden van het varen met platbodems, zo'n evenement mee te maken. Er wordt een vriendschappelijke wedstrijd gezeild, het admiraalzeilen wordt geoefend en er is een gezellige maaltijd. Zo gebeurt dat al jaren in de regio's Zuid, Midden en Noord van de Schipperskring. En als de tekenen niet bedriegen zal dat nog lang zo doorgaan.

In ditzelfde jaar voeren wij ook een dag met Peter en Anna Prager, die het plezierig vonden weer aan boord van hun oude scheepje te zijn.

Wat de "Cadans" zelf betreft is er na al die jaren van zijn bestaan best het een en ander te vermelden. In de eerste plaats moet ik zeggen dat het voor mij persoonlijk een bijzonder schip is. Het is immers het eerste uit een reeks, waar allerlei herinneringen aan verbonden zijn.

Als ik aan boord ben moet ik vaak denken aan die begintijd. De gesprekken met de ontwerper Jaap Gipon komen mij voor de geest, bijvoorbeeld als ik kijk naar de indeling van de plattegrond, hoe wij daarover hebben beraadslaagd. De diverse details van de staalconstructie roepen gesprekken op met bouwer Willem van der Torre. Over het algemeen ben ik nog steeds tevreden over de beslissingen, die wij toendertijd voor de eerste maal moesten nemen. Een voorbeeld daarvan was de kuip. De kuipvloer werd zo hoog gelegd, dat de kuip zelflozend kon worden en dat de motor onder de vloer kon blijven. En dat had weer tot gevolg dat de bankzittingen zo hoog kwamen te liggen dat men zittend over het kajuitdak kon heen kijken wat een heerlijkheid is op lange tochten. Om te voorkomen dat de geopende deurtjes het zicht zouden belemmeren werd de bovenkant neerklapbaar gemaakt. Natuurlijk waren er ook zaken, die ik tegenwoordig anders zou uitvoeren. De kuip kreeg uit overwegingen van traditie geen kuipreling. Gelukkig heeft de "Cadans" die tegenwoordig wel. Het is een gemakkelijke steun in de rug, vooral vanwege die hoog gelegen bankzittingen. Destijds dacht ik blijkbaar nog te traditioneel en minder gericht op de praktijk. Ik zou die kuipreling nu niet meer willen missen.

Een ander voorbeeld van overleg was de vraag of de romp gladboordig of overnaads zou moeten worden gebouwd. We hebben daar uitvoerig over gesproken en vonden tenslotte dat de romp gladboordig moest worden omdat de vissersschepen van de Zuiderzee immers karveel en niet overnaads waren gebouwd. Bovendien was de methode van lassen van de huidplaten tegen elkaar en niet over elkaar de meest geeigende methode. Later is de gewoonte ontstaan de stalen romp van de platbodems overnaads te maken, althans voor schepen met gebogen zijden.

Behalve de toevoeging van de kuipreling is er in de loop der jaren nog meer veranderd: de petroleum voor verlichting en koken werd vervangen door electriciteit en butagas. Alleen voor de buitenverlichting heb ik nog petroleum. De weinige keren dat ik in het donker vaar, hijs ik een petroleumlantaarn met fresnelglas in de mast. Die geeft een

heel helder licht, dat van ver wordt gezien. Ik ga er trouwens van uit, dat de “Cadans” vanwege zijn lengte van zeven meter mag volstaan met een rondschijsnend wit licht. Een rood en groen licht (twee in een) heb ik wel aan boord, maar wordt praktisch niet gebruikt.

Het emmertollet is vervangen door een pomptollet (met de rand van de toiletput boven de waterlijn). Het gootsteenpompje is vervangen door een voetpomp en tenslotte is er tegenwoordig ook een kacheltje.

Een punt apart vormen de grote ramen. Sommigen hebben die vervangen door ronde lichtranden omdat die mooier zijn. Ik geef dat toe en heb ook wel eens overwogen hetzelfde te doen. Maar, als mijn vrouw Ank en ik ons realiseren hoe heerlijk licht ons scheepje van binnen is, dan komen we daarvan weer terug. Voor de “Cadans” zelf komt daar nog een overweging bij, namelijk deze, dat het schip nu eenmaal in 1964 zo werd gemaakt volgens de opvattingen, die toen golden. Wij vonden dat het zo moest. Voorlopig moet het dan ook maar zo blijven.

Het verblijf aan boord van de “Cadans” roept voor mij niet alleen herinneringen op aan de techniek van de bouw, maar ook aan alles wat in de daarop volgende jaren met de uitoefening van het beroep van jachtbouwer gepaard ging, speciaal wat de menselijke contacten betreft. Er komen dan namen naar voren van de eerste opdrachtgevers en vervolgens ook van hun opvolgers, waarvan ik er velen heb leren kennen.

Met de “Cadans” geef ik tegenwoordig instructie in de kunst van het Platbodemzeilen. Het blijkt een bijzonder plezierige bezigheid, die mij niet alleen verbonden houdt met het verleden, maar die mij via dit schip ook deelgenoot maakt van het actieve heden. Trouwens de “Cadans” zelf heeft er kennelijk ook plezier in. Hij is er door zijn afmetingen en handzaamheid geknipt voor.