

# 9 De maidentrip van de boeier „Catharina”

TEKST EN FOTO'S:  
IR. J. HOFSTEDE

Eind april 1990 is de boeier „Catharina” in haar element gekomen en ze voelt zich daar, tot nu toe, duidelijk op haar gemak. In het juli/augustus nummer van Spiegel der Zeilvaart heeft een artikel gestaan hoe de restauratie van de volledig vergane boeier is verlopen. Het schip is op een unieke wijze gerestaureerd en herbouwd. Verschillende geïnteresseerden hebben om reacties gevraagd nu het schip een aantal maanden heeft gevaren en beproefd is geworden.

## EEN DROOG HOUTEN SCHIP

Massief eikehout, gestoomd, gelijmd en gedeuveld, zo zit het hele schip in elkaar. Het is toch wel een sensatie dat wij vrijwel direct na de tewaterlating over een geheel droog schip konden beschikken. Van binnen moet nog wel het een en ander worden afgewerkt en al snel na de tewaterlating veranderde binnen alles weer in een complete timmerwerkplaats. Overal zaagsel en houtkrullen, terwijl om het schip het water klotste. De grote vraag was natuurlijk hoe de verbindingen zich zouden houden. Hout dat nat wordt ontwikkelt door het uitzetten zulke immense krachten, dat daar geen houden aan is. Door de wijze van construeren en vooral ook conserveren mochten dergelijke krachten bij „Catharina” geen kans krijgen.

## NOG VEEL TE DOEN

Tijdens de bouw is er tijd om over allerlei zaken na te denken en te filosoferen. „Catharina” was oorspronkelijk ontworpen om op het ruime water te kunnen varen. Van de eerste eigenaar, jhr. Van Sminia, is bekend dat hij met het schip op de Zuiderzee heeft gevaren, op de Noordzee en op de Zeeuwse wateren. Latere eigenaren hebben op de Aegeïsche Zee, de Ionische Zee en de Middellandse Zee gevaren. Nog weer later heeft het schip dienst gedaan als opleidingsschip voor Engelse zee-cadetten. Die zullen er zeker niet alleen mee op de Thames hebben gevaren.

Als kroon op de werkzaamheden



rijpte het plan om mee te varen met de North Sail Race van Lowestoft naar IJmuiden, een van de drie aanloop-races van Sail Amsterdam 1990. Dit voornemen bleek tevens een goede tweede „deadline” voor alle werkzaamheden die nog moesten gebeuren na de tewaterlating. Nu we toch een volledig wrak gerestaureerd hadden, moest het ook maar meteen goed en volledig.

## HET INTERIEUR

Van het oorspronkelijke interieur was nagenoeg niets meer over. We hebben ons dan ook niet gebonden gevoeld en hebben een geheel nieuw ontwerp gemaakt.

In de eerste plaats moest er een grote tafel in komen waar minimaal tien man omheen kunnen zitten eten en/of borrelen. Van eerdere zeiltochten met ons internaat weten we dat de zithoek altijd te klein is als het gezellig wordt. Over de breedte van het schip hebben we aldus een dubbele tafel geconstrueerd, waar je tussendoor naar het voorschip kan lopen, maar die ook een geheel kan vormen.

Acht kooien werden in het schip gepland alsmede een hondekooi. Een goede kombuis met een dubbele marmeren aanrecht (ons aangeboden door de voorzitter van de Stichting tot Behoud van de boeier Catharina) en

een fornuis. Een royale kaartentafel waar zeekaarten zonder vouwen op kunnen liggen en ook zonder vouwen bewaard worden. Twee watertanks, een warmwaterboiler tezamen goed voor vierhonderd liter water, een tank voor dieselolie van honderdtwintig liter. De tanks zijn van hechthout gemaakt, met epoxyhars aan elkaar gezet en daarna van binnen en van buiten van een epoxycoating voorzien.

## DE VEILIGHEID

Voor de veiligheid aan boord werd het nodige geïnvesteerd. Je moet je toch niet voorstellen dat de lijmconstructies het zouden laten afweten en bijvoorbeeld de kielbalk doodleuk naast het schip zou komen dobberen. Zelf had ik wel vertrouwen in de constructie, maar toch ...!

Allereerst werd er een goede sterke zeemarfifoon aangeschaft. De antenne kon keurig netjes in de holle mast worden weggewerkt. Voor de navigatie werd een Decca Navstar bij de kaartentafel geïnstalleerd, die door middel van een „repeater” ook in de kuip is af te lezen. Verder een log-/dieptemeter, ook afleesbaar in de kuip. Om de stijl van het schip geen geweld aan te doen, is alles keurig weggewerkt. Alleen de gashandel is zichtbaar.

Er werd een extra met de hand te



*De „Tecla” loopt langzaam op ons in. Jammer dat we nog geen kluiver hebben.*

bedienen lenspomp in de kuip geïnstalleerd. Verder zijn er uiteraard reddingsvesten, uitgerust met „flashlights” en „lifelines”, voor de gehele bemanning. Voorts een noodradiobaken (EPIRB), die door contact met het zeewater wordt geactiveerd en dan allerlei reddingsoperaties op gang brengt.

Tot slot werd nog besloten een rubber opblaasboot mee te nemen. De buitenboordmotor hiervoor bleek keurig op het contragewicht van de mast te passen en nam zodoende vrijwel geen extra ruimte in beslag.

We hebben deze keuze gemaakt, omdat een reddingsvlot op de „Catharina” moeilijk plaatsbaar was. We vonden dat we snel en effectief alarm konden maken en ons wel enige tijd drijvende zouden moeten kunnen houden.

Andere nuttige voorbereidingen voor de veiligheid waren het vastzetten van het roer met een tweetal talies, zodat we niet te veel verrast zouden worden door een achterkomende golf en het aanleggen van twee reefталies op de giek en door de ogen van het grootzeil. De schildpadblokken zaten allang op de giek zonder dat we precies wisten hoe deze te gebruiken.

Met hulp van een ervaren rot in het zeilvak, Jan de Vries uit Heeg, die veel voor de tuigage van het schip

heeft gedaan, werd alles goed ingeschoren.

### **KINDERZIEKTES**

Van een nieuw huis wordt altijd gezegd dat je het eerste jaar je vijanden erin moet laten wonen, gevolgd door het tweede jaar je vrienden, waarna je het derde jaar zelf het huis moet betrekken. Voor een boot geldt iets soortgelijks. Zoveel tijd gun je jezelf natuurlijk niet en bovendien moet je toch zelf de ongemakken ervaren en deze ook zelf weer verhelpen. Toen we na de reünie in Heeg weg wilden varen, bleek een gloednieuwe accu niet te worden opgeladen. Twaalf ampère laadstroom van de dynamo verdween spoorloos. Logisch als vergeten was de tweede accu met de massa door te verbinden. Dat kostte een kostbare halve dag vakantie. Onze marifoon bleek onvoldoende vermogen uit te zenden. Ook logisch als iemand in een onbewaakt ogenblik denkt coax-kabel geschikt voor de TV te kunnen gebruiken in plaats van de erbij geleverde hoogwaardiger coax-kabel. Dat probleem was tenminste nog snel te verhelpen. De Decca bleek ook problemen te geven. Elke keer was hij zijn ontvangstsignaal kwijt. Als we onze locatie niet goed wisten hebben we die op zee maar gegist. Zo ver is Engeland nou ook weer niet en

als je naar het westen vaart kun je niet ver verdwalen. Uiteraard hadden we de beschikking over een goed kompas.

Het meest vervelende euvel veroorzaakte de dieselloletank. Geheel gevuld en bij een beetje helling bleek er diesellole in de boot te lekken. Waarschijnlijk lekte de tank bij het mangat, maar om dat te kunnen constateren zou het halve interieur er weer uitgesloopt moeten worden. We hebben dit probleem tijdelijk op kunnen lossen door een eind op de motor te varen en zo het niveau in de tank wat te verlagen. Daarna hebben we het schip met WC-eend goed schoon gemaakt.

Later bij thuiskomst bleek het plastic deksel van het mangat niet tegen diesellole te kunnen. De molecuulstructuur van het plastic was dermate door de olie afgebroken dat het deksel uit de tank was gebroken en op de bodem ervan lag.

### **EINDELIJK WEER ZEEWATER**

Maandagmiddag 30 juli, na de lustrumreünie van rond- en platbodems in Heeg en na een aantal noodreparaties te hebben verricht, zijn we toch uitgevaren, uitgewuifd door vele andere lustrumgangers die ons een behouden vaart toewensten. Via het



Heegermeer, het Gaastmeer naar Workum. In Workum hebben we even stil gelegen, pal voor het sluisje waar „Catharina” vier jaar had liggen rotten. Velen hebben het wrak daar zien liggen. Je kon er toen dwars doorheen kijken en ook dat was indrukwekkend, maar wel triest. Nu voer „Catharina” trots en op eigen kracht voorbij de plaats die haast haar graf was geworden.

Via het IJsselmeer zeilden we naar de sluisen van Kornwerderzand. We hebben de sluiswachter via de marifoon gemeld dat „CATHARINA” eraan kwam. Wist die man veel hoe trots wij wel waren. Dan de Wadden-zee op, zout water! Toch moest het echte werk voor „Catharina” en haar bemanning nog beginnen. Dus op naar de doorgang tussen Vlieland en Terschelling. We konden nog net voor de kentering van het tij naar buiten. En toen was „Catharina” echt op zee, haar element waar ze ongetwijfeld het grootste deel van haar bestaan moet hebben gevaren.

De zee was uiterst kalm. Zeer comfortabel om een beetje in te hobbelen. 's Avonds bij ondergaande zon hebben we onze rubberboot opgeblazen, uitgezet en een aantal schitterende foto's gemaakt.

### NAUWELIJKS WIND

Wind is toch wel een van de noodzakelijke ingrediënten voor een zeiltocht. We waren van plan om, voorafgaand aan de zeilrace, naar Edinburgh te varen. Na drie dagen zeilen waren we door gebrek aan wind nog maar 150 mijl opgeschoten. Woensdagavond werd besloten de koers te verleggen naar Lowestoft, waar we toch zaterdag of uiterlijk zondag 5 augustus zouden moeten arriveren. 's Nachts stak er gelukkig een redelijke oostenwind op en „Catharina” begon te lopen dat het een lust was. Om een uur 's nachts passeerden we een aantal Engelse boortorens. Een ervan was bezig gas af te fakkelen, hetgeen bij volle maan een indrukwekkend gezicht was. We voeren er vlak langs. De bemanning van het booreiland zag ons uit de duisternis opdoemen en moet ongetwijfeld aan de legende van de Vliegende Hollander hebben ge-

dacht. Er werd een „supplier” op ons afgestuurd die middels de marifoon liet weten dat we veel te dicht bij het booreiland zaten en dat er een „prohibited zone” van een 500 meter rond het boorplatform is. We verontschuldigen ons, door te zeggen dat we de motor „stand-by” hadden en dat we het aanzicht zo indrukwekkend vonden dat we per ongeluk iets te dichtbij kwamen. Onze verontschuldigheden werden geaccepteerd en we voeren weer verder in de duisternis.

We maakten die nacht zo'n goede klap dat we eind volgende ochtend reeds in Lowestoft aankwamen. Daar meerden we af als een van de eerste deelnemers. Kort daarna kwam de „Neeltje Jacoba” naast ons liggen, een Nederlandse ex-reddingboot, eveneens geheel gerestaureerd. Hierop bleek de wedstrijdcommissie te zitten.

### OP ZOEK

Van de laatste eigenaar die in 1976 nog met „Catharina” had gezeild, was bekend dat hij nog een prachtig cardanisch kaartentafeltje van het schip in zijn bezit moest hebben en dat hij had beloofd dit terug te zullen brengen als „Catharina” zou zijn gerestaureerd. De Commissaris van de Koningin in de provincie Friesland, de heer Wiegel, had deze belofte nog zo duidelijk gememoreerd in zijn toespraak bij de tewaterlating. De vroegere eigenaar had echter niets van zich laten horen, dus wij op zoek naar hem. Het leek ons daarbij een goed verhaal als we straks in IJmuiden zouden kunnen zeggen: „We hebben het kaartentafeltje even opgehaald uit Engeland.”

Het ons bekende adres en telefoonnummer bleek niet meer te kloppen. Na enig spuurwerk kwamen we toch aan een nieuw telefoonnummer, dat helaas geen gehoor gaf. Dan maar persoonlijk erop af. We hebben een auto gehuurd en zijn naar de plaats behorend bij het ons bekende kengetal gereden. Via de plaatselijke kruidenier met postagentschap, zijn we achter het juiste adres gekomen. Niet thuis maar de bovenramen stonden open en de hond lag in de achtertuin. Ze zouden dus wel niet ver van

huis zijn. We zaten zeker goed, want in de woonkamer, duidelijk zichtbaar, stond een schaalmodel 1 op 10 van „Catharina” op het bewuste tafeltje. We hebben met drie man in de voortuin liggen wachten. De burens zullen wel gedacht hebben. Na ruim een uur arriveerde de vrouw van de vroegere eigenaar, die uiteraard vreemd opkeek, maar ons wel binnen liet. We hebben het model van „Catharina”, gemaakt door Ferwerda uit Sneek, bewonderd en natuurlijk verlekkerd naar het tafeltje gekeken. Het verkrijgen van het tafeltje kon nog wel eens moeilijk worden. De echtgenoot zelf zou laat thuis komen. We hebben een duidelijke hint betreffende de afspraak van het tafeltje achtergelaten en zijn met lege handen vertrokken. Zaterdag of zondag, voor de aanvang van de race zouden ze in Lowestoft langskomen en naar wij dachten met het tafeltje.

Echter helaas, ze zijn zaterdag langs geweest, hebben het schip bewonderd en hebben angstvallig niet gerept over het tafeltje. Na mijn hint heb ik dat ook niet meer gedaan. Het bestuur van de Stichting tot Behoud van de boeier „Catharina” heeft indertijd die afspraak gemaakt en het leek mij meer voor de hand liggend als zij op de gemaakte afspraak terugkomen. Een beetje katterig voelden wij ons wel de rest van die dag.

### GASTVRIJHEID EN ORGANISATIE

We hebben ons in Lowestoft totaal niet verveeld. De „Royal Norfolk and Suffolk Yachtclub” heeft ons gastvrij ontvangen. Ook de Sail-organisatie heeft veel werk verzet ten behoeve van de zeilers. Zaterdag na het officiële welkom was er een uitstekend lopend buffet en kon er worden gedanst bij „live” jazzmuziek. In het casino in de club werd je door allercharmantste dames financieel lichter gemaakt en als je meer geluk had en dacht met de speelwinst de vakantie-kosten te kunnen drukken dan bleek dat misgerekend want de opbrengst was bestemd voor liefdadigheid.

De jachtclub zelf ademt een heel aparte sfeer uit. We hebben twee keer Engels ontbeten, bacon, eggs, sau-



*Averij aan het zwaard.*

sages en slappe koffie. Op het toilet worden zelfs de koperen leidingen gepoetst. Verder zijn er een tweetal bars, een voor het gewone volk en een waar je alleen gekleed met stropdas mag komen. Bill, de liaisonofficier, stond altijd klaar om ergens behulpzaam mee te zijn.

Gaandeweg kwamen er meer schepen in de haven. Allemaal deelnemers aan de North Sail Race. De haven vulde zich met gepavoiseerde schepen, die de rode Sail-vlag in top voerden.

Na drie dagen vonden we dat we lang genoeg stil hadden gelegen en dat er maar eens actie moest komen. De wedstrijdorganisatie begon ook onrustig te worden. 's Zondags sloeg het weer om en wakkerde de wind geleidelijk aan.

## DE START

Maandagochtend 6 augustus was het dan eindelijk zover. Voorbereidingen werden gemaakt, zeilpakken werden tevoorschijn gehaald. Onze bemanning was werkelijk „trigger happy”. Er stond een noordwesten wind, windkracht 5 à 6.

Een aantal schepen werd geadviseerd niet uit te varen. Wij kregen het advies om toch minstens gereefd uit te varen en als het niet vertrouwd zou blijken terug te keren naar Lowestoft. Beide adviezen werden welwillend

aangehoord maar niet opgevolgd. Uit de ervaringen met „Catharina” weten we dat het schip pas lekker gaat lopen bij harde wind. Welnu die was er. Ongereefd zijn we uitgevaren en het schip liep meteen als een speer. Buitengaats hebben we een indrukwekkende „fly-by” gemaakt langs het Engelse marineschip dat als startschip functioneerde. Ook onze start was indrukwekkend. Onze rivalen in de race moeten zeker even geïmponeerd zijn geweest. Als tweede schip passeerden we de startlijn en tot aan het lichtschip „Outer-Gabberd” lagen wij in de voorste gelederen. Wij hadden voor de race het vermoeden dat het schip hard zou kunnen zeilen en nu bleek dat in de praktijk.

## PECH

En daar kwam dan het pechduiveltje. Een ding niet zelf gemaakt aan het schip en dat begaf het. Je zult het altijd zien. De zwaarden, altijd al een zwak punt natuurlijk, bleken niet goed te zijn geconstrueerd. In een paar woorden, geen goed eikehout, geen goede constructie en geen goede lijm. Een schrale troost, maar achteraf bevestigd het incident dat onze wijze van construeren een veel betere is geweest.

Daar lagen we dan met ons goed gedrag, vleugellam. De planken van het zwaard bleken koud tegen elkaar aangeliemd te zijn, zonder dwarsverband. Een slechte plank was er gewoon uitgedrukt en vervolgens werd het zwaard krachteloos dubbelgevouwen om de romp van het schip. Het zwaard functioneerde nog enigszins al trok het behoorlijke draaikolken in het water. We verlijerden natuurlijk enorm. De gehele lange aan-de-windse rak naar IJmuiden was nog te gaan. Gelukkig zijn de restanten van het zwaard blijven hangen. We verspeelden op dit rak onze goede positie maar bereikten behouden IJmuiden.

## EEN GOED SCHIP

Het schip zelf heeft zich uitstekend gehouden. Kennelijk is de lengte van de „Catharina” goed afgestemd op de golfslag van de Noordzee. Het was

opvallend dat bij een redelijke zee-gang het voordek droog bleef. Je zag de neus naar beneden gaan en vervolgens richtte het schip zich weer statig op. De kuip, waar we nog een extra lenspomp in hadden bevestigd, heeft helemaal geen druppel water gezien. Ze wisten vroeger toch wel iets van scheepsbouw. Dat was ons tijdens de gehele restauratieperiode reeds vele keren opgevallen.

Ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp van „Catharina”, hebben we de mast tweeëneenhalve meter langer gemaakt. Berekeningen hebben aangetoond dat een dergelijke verandering alleszins verantwoord is, maar je knijpt hem toch wel even als je die lappen zeil ziet en ervaart wat een gigantische krachten er op de zeilen werken. Het schip is echter uiterst stabiel en ligt goed op het roer.

## COMFORT

In heb 's nachts in mijn kooi liggen luisteren naar de geluiden. De grootste angst was natuurlijk of het zwaard zou blijven hangen. Niet dat het verlies zo rampzalig zou zijn. We zouden altijd door hebben kunnen varen, maar het verlies van het koperen beslag van de zwaarden zou zonde zijn. Gelukkig bleef alles hangen. De romp zelf bleef kurkdroog. Als het schip door de golven werd opgepakt voelde je een siddering door het schip gaan. Alle lijmverbindingen, de gehele constructie is beproefd en alles heeft zich voortreffelijk gehouden. Gewoon een stijf schip dat de krachten goed op kan vangen en waar nergens lekkage is ontstaan. Daarbij de luxe van een ruime roef, waar 's ochtends bij het ontbijt vers gebakken brood werd opgediend en later tijdens de race warme pasteitjes uit de kombuis naar boven kwamen. De „catering” aan boord was meer dan voortreffelijk en de stemming eveneens. Dat alles maakte de reis zeer comfortabel.

## NOG EVEN VOOR-DE-WIND

's Ochtends vroeg doken uit de schemering links en rechts weer een aantal zeilschepen op. Voor ons eerlijk gezegd hoofdzakelijk aan bak-

„Catharina”  
proeft weer  
Noordzeewater.



boord, want door ons kapotte zwaard hadden we veel hoogte verloren. Gelukkig heeft „Catharina” een behoorlijke kielbalk en ook een uitgesproken loefbijter, anders waren we nog veel verder afgedreven.

Sail Amsterdam was toch wel een unieke gebeurtenis. De beroepsvaart hield de vaart in, verlegde de koers enigszins zodat we door konden zeilen en er werd meer dan eens vanaf de brug gezwaaid. Onze houten boeier zal ook best een mooi gezicht zijn geweest op zee vanaf een ander schip.

Aan het einde van de middag kregen we de schoorstenen van de hoogovens van Velzen in zicht. We konden nog een paar mijl met ruime wind varen en zonder de handicap van het kapotte zwaard, begonnen we weer in te lopen op schepen voor ons.

Kwart over zeven 's avonds passeerden we de havenlichten en bij het visrestaurant stond een andere bijzondere vrouw uitbundig te zwaaien en haar rivale op te wachten. Mijn vrouw had veel op moeten offeren tijdens de restauratieperiode, maar nu had „Catharina” toch maar haar echtgenoot, drie zoons en een aantal pleeg-

zoons uit ons internaat behouden teruggebracht.

### NOODREPARATIE

Een zaak baarde nog zorgen. We waren gevraagd om tijdens de Vlootshow op zondag 12 augustus de vloot van traditionele vaderlandse schepen aan te voeren. We hadden duidelijk averij opgelopen. Wat te doen, stel je voor, al die mensen langs de kant maar zeggen: „Zie je nou wel, een boeier is op zee een knoeier, daar gaat het bewijs. Moet je dat zwaard eens zien.” Dat mocht niet, dat zou onze eer te na zijn. Dat moest koste wat kost worden voorkomen.

Al direct in IJmuiden hadden we ons plan klaar. Het zwaard eraf, met een busje snel naar Friesland naar de eigen werkplaats. Woensdag keihard werken aan een noodreparatie van het zwaard, het nette pak mee voor de vlootshow, het gerepareerde zwaard mee, 's avonds weer terug naar IJmuiden en donderdag met de Parade of Sail net doen alsof er niets was gebeurd. Aldus is geschied. Geen mens had meer iets in de gaten.

### VLOOTSCHOUW

's Zondags 12 augustus mochten we met onze boeier de vloot van zo'n kleine zevenhonderd schepen, ons nationale aandeel van Sail Amsterdam, aanvoeren. Alles ging perfect. Boei voor boei werd op tijd gepasseerd en de verschillende eskaders sloten zich achter ons aan. Op de tweede nauwkeurig voeren we voorbij de admiraal en hebben we als eerste de maritieme groet mogen brengen. Ons schoot zeker een brok in de keel toen wij langs het admiraalschip voeren, omgeroepen werd dat het wrak van de „Catharina” geheel vernieuwd was, voor het eerst weer meevoer, er luid applaus opklonk, schepen begonnen te toeteren en kanonsschoten werden afgevuurd. Er gaat dan toch wel wat door je heen.

### NOS

's Avonds hebben we aan de wal nog even naar het nieuws gekeken. Jammer dat de NOS die dag haar huiswerk zo slecht heeft gedaan. Ze waren gewoon te laat met uitzenden. Alsof een blote, althans topless, juffrouw, die wel te zien was en de vlootshow uitzwaaide, het karakter van Sail Amsterdam bepaalde.

Sail Amsterdam appelleert bij zeer velen aan een groot historisch bewustzijn en het is te hopen dat de organisatie ervan mogelijk blijft en in 1995 wederom kan plaatsvinden.

De organisatie van Sail Amsterdam 1990 heeft in ieder geval voortreffelijk werk afgeleverd. In het bijzonder mag wel worden genoemd de organisatie van de Vlootshow. Dankzij een hecht doortimmerd plan was de individuele uitvoering ervan eenvoudig. De eskadercommandanten waren goed op de hoogte gebracht en alles verliep die dag op rolletjes.

De vakantie voor de meeste bemanningsleden van „Catharina” zat er die zondag op. 's Nachts zijn we tevreden en dankbaar naar Friesland teruggevaren met een prachtig schip, waar we trots op zijn en die haar „maiden-trip” na de restauratie meer dan voortreffelijk heeft doorstaan.