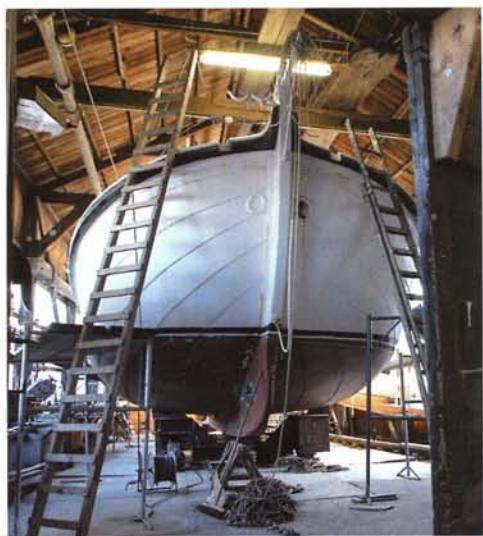
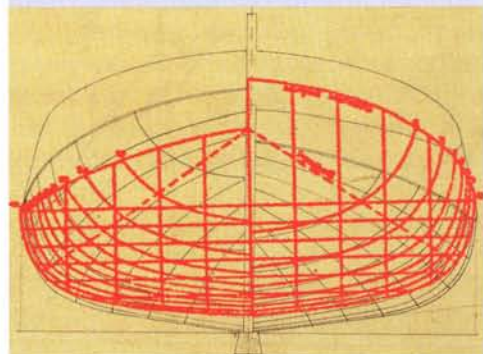


De Brandeman bijna 90 jaar oud



Technische gegevens

Lengte	15,09 m
Breedte	5,25 m
Diepgang	1,05 m
Waterverplaatsing	35 ton
Grootzeil	85 m ²
Fok	42 m ²
Kluiver	28 m ²
Masthoogte	21,70 m
Zeilnummer	VA 26



Spantenraam Zijlstra uit 1922 met er overheen het spantenraam uit De Waterkampioen van 1928. Zou het toch een ander schip zijn?

Tekst: Wim de Bruijn, foto's Theo Kampa, Willem Laros, e.a.

Melis Van Duivendijk op Tholen belde om door te geven dat ze druk waren met de restauratie van de bekende Lemsteraak *De Brandeman*. Theo Kampa en ik reden naar Tholen en zagen een geweldige 15 m aak in de loods liggen, waar al het nodig aan was gerestaureerd. De huidige eigenaar, de familie Laros uit Koudekerke in Zeeland, kocht het schip in 2007. Na een mooi vaarseizoen, o.m. naar de Oostzee, ging het schip naar Van Duivendijk voor een kleine opknopbeurt. Dat het anders zou lopen, daar wil Willem Laros ons deelgenoot van maken. Maar eerst een stukje geschiedenis.

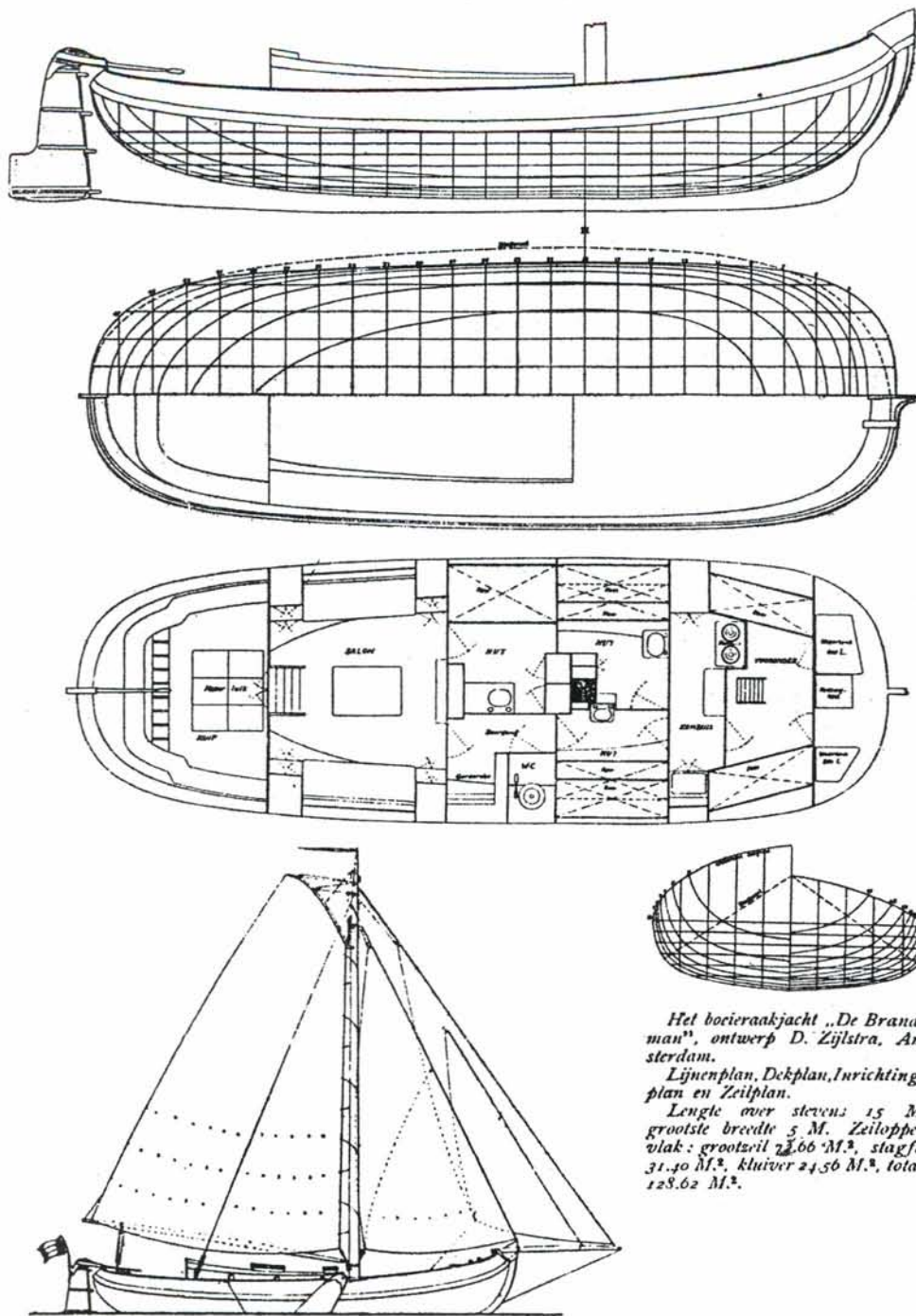
In het gedenkboek van de KR & ZV De Maas staat te lezen dat de bloeitijd van de platbodenvloot onder haar leden tussen 1915 en 1930 lag. De leden hadden in die jaren maar liefst 45 rond- en platbodems, die kortere of langere tijd lid van De Maas waren. Veel namen kennen we nu nog. Ik denk aan de *Wulp*, *Salamander*, *Annie Lavinia*, *Trekvogel*,

Schollevaer en... *De Brandeman*.

In de crisistijd rond 1929 werden veel ronde en platbodemjachten naar Engeland verkocht, in 1923 voer er al een dozijn van onze Nederlandse jachten rond en er werden zelfs wedstrijden voor gehouden. Soms waren het schepen uit de visserij, die werden omgebouwd. Maar meestal werden de grote Lem-

steraken speciaal als jacht gebouwd. De Boer in Lemmer en Akerboom in Boskoop waren bijvoorbeeld bouwers van deze schepen.

Het was 1921 toen de Belgische reder, Arsene van de Gehuchte, met de tekeningen van D. Zijlstra uit Amsterdam in Antwerpen bij de Antwerp Engineering Company kwam en een zeewaardige boeieraak bestelde. Er bestaat een serieus vermoeden dat het schip is gebouwd naar bijgaande tekening uit 1922 met in potlood de aantekening 'Antwerpen'. De tekening is bewaard gebleven en ligt in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek. Als we dit spantenraam vergelijken met dat wat in *De Waterkampioen* van 1928, samen met het lijnen- en inrichtingsplan werd gepubliceerd, dan zijn er maar kleine verschillen. Je zou het huidige schip moeten



Het boeieraakjacht „De Brandeman“, ontwerp D. Zijlstra, Amsterdam.

Lijnenplan, Dekplan, Inrichtingsplan en Zeilplan.

Lengte over stevens 15 M., grootste breedte 5 M., Zeiloppervlak : grootzeil 73,66 M², stagfok 31,50 M², kluiver 24,56 M², totaal 129,72 M².

opmeten om achter de waarheid te komen. De boeieraak van 15 x 5 m kwam in 1922 onder de naam *Argus* in de vaart en werd ingeschreven in het register van de Royal Belgium Yacht Club en een jaar later in het verzekeringsregister van Lloyd's in Londen.

Op het hierbij afgedrukte spantenraam zien we een vol en breed schip met zachte kimmen en een kielbalk. Dat is speciaal gedaan voor het varen op zee. Alseen zwaard, vanwege het slingeren in zeegang, niet omlaag kon, dan kon toch redelijk aan de wind worden gezeild. Ook de *Trekvogel* had een dergelijke kielbalk, maar die is later bij een restauratie verwijderd. Het nadeel van een kielbalk is dat het schip moei-

lijker overstag gaat, maar daar staat een grote koersstabiliteit weer als voordeel tegenover. De *Argus* was zwaar gebouwd en had een ongestaagde mast. Dat had tot gevolg dat het zeilwerk extra zwaar was uitgevoerd.

Tweede eigenaar 1928-1933

In De Waterkampioen van 1928 staat een artikel over het schip. Ik citeer: 'Sedert het begin van dit jaar (1928) is het schip eigendom van Mr. T.A. Waghte, te Rijswijk en heet sinds die tijd *De Brandeman*, naar een gelijknamig vuortorentje op het eiland Tholen, waar de familie van de eigenaar oorspronkelijk thuishoort. Over dezen naam kunnen wij, op gezag

van den Tholensche archivaris, nog mededelen, dat de naam eigenlijk "Verbernde (verbrande) man" reeds voorkomt op een kaartje van Stavenisse uit de 16^e eeuw en wel op de grens tusschen de polders Scherpenisse en Klaas van Steeland, alwaar vroeger een redoute (kleine veldschans, red.) was. De oude kronieken verhalen van bloedige twisten in deze streken, omstreeks het midden van de 14^e eeuw, tusschen de Heeren van St. Maartensdijk en de Van Steelands, waarbij hoeven werden verbrand en menschen vermoord. Een verbrande hoeve (hoeve = mansa of manus) heeft wellicht den oorsprong van de naam geleverd, die thans, bij den steven van Mr Wagtho's nieuwe schip, op onze wateren zal worden rondgevoerd.

De lijnen en de afmetingen kenmerken *De Brandeman* als een breed en zeer logeabel schip. Tusschen salon en mast bevindt zich een ruime eigenaarshut en een gang met garderobe en W.C. Daarvoor bevinden zich, niet meer onder den opbouw, twee tweepersoons hutten. De vloer van deze vertrekken is wat lager gelegd dan die van de ruimte erachter en ervoor, om stahoogte te verkrijgen, niettegenstaande men hier in het bereik is van de zware dekbalken bij den mast. Voor de beide hutten is plaats voor een kombuis en een vooronder met twee kooien.

Wij wensen den eigenaar geluk met zijn nieuwe schip en de Nederlandsche zeilwereld met het feit, dat weer eens een groot jacht van het buitenland naar hier kwam, waar zoovele andere den omgekeerden weg volgden.' Aldus De Waterkampioen uit 1928. Het is ook het jaar dat *De Brandeman* voorkomt in het register van de KR&ZV De Maas.

Derde eigenaar 1933-1948

In 1933 kocht Gerard de Vries Lentsch het schip. Hij had een jachtwerf in Amsterdam en kocht het schip voor eigen gebruik en voor de verhuur. Er is een foto bekend en daarop is te zien dat er zwaardlieden op het voordek staan en dat de mast inmiddels is voorzien van verstaging. De Vries Lentsch bouwde in 1947 drie grote 16 meter aken, waarvoor *De Brandeman* ongetwijfeld model stond. Met een van deze drie Lemsteraken, de *Zeeleeuw*, wordt nog heel actief gevaren. Maar wat er van de andere schepen is geworden, dat willen we graag weten*. In 1968 werd het prinsessejacht *De Groene Draeck* op dezelfde werf gebouwd. Ongetwijfeld zullen de lijnen van *De Brandeman* de ontwerper hebben geïnspireerd.

Vierde, vijfde en zesde eigenaar

Van 1948 tot 1965 was mevrouw A.J. Stork te

Weesperkarspel eigenaar, maar over die periode is weinig bekend. Dan wordt het schip in 1965 verkocht aan E.W. Spears in Bexley in Engeland. In 1973 worden E.P.J. Leitho en R.J. Kimber in Gloucester eigenaar van de Lemsteraak en de thuishaven wordt Bristol aan de westkust van Engeland. Ook van deze periode is weinig bekend. Indien u meer informatie over deze periode heeft, geef het dan even door.*

Zevende eigenaar

In 1978 ziet Gerard de Vries Lentsch jr. het schip in Bristol liggen. Het is niet in al te beste staat meer. De toen jeugdige Pim Stofberg van de Fa. Stofberg, toen nog gevestigd in Leimuiden, ging voor zijn vader naar Bristol om het schip te bekijken en overleg met het thuisfront bracht hij een bod uit. De koop werd door bemiddeling van G. de Vries Lentsch Jr. Jachten BV gesloten en *De Brandeman* werd naar Leimuiden overgebracht. Ook J.L. Landsman in Loenersloot was geïnteresseerd in het schip en was zeer teleurgesteld toen hij vernam dat het schip verkocht was. Net in die tijd speelde ook de verhuizing van het bedrijf van Leimuiden naar Enkhuizen. Toen Stofberg plotseling een bouwvergunning kreeg voor de nieuwe loods, werd *De Brandeman* prompt aan de heer J. Landsman uit Breukelen verkocht. Landsman laat het nodige herstellen aan het schip, zodat er weer mee gezeild kan worden. In 1992 wordt er zelfs een nieuwe motor ingebouwd en wordt het interieur aangepast en in 2002 mast en zeilen.

Huidige en achtste eigenaar

Willem Laros zeilt met zijn gezin al heel lang op zee en maakte lange tochten. Hij wilde echter wat dichterbij huis gaan varen en zocht daar een geschikt jacht voor. Het bedrijf waar hij voor werkt bezat een tijdje de Lemsteraak *Eerstelingen* daarmee zeilde hij regelmatig met relaties. Toen hij in 2007 naar een schip zocht voor het varen in Zeeland, Wadden en Oostzee, kwam hij toch weer op een Lemsteraak uit. Hij belde Dirk Blom in Hindeloopen en gaf zijn verlanglijstje door. Na enkele dagen belde Dirk Blom met de mededeling dat hij een interessante Lemsteraak voor hem had gevonden: *De Brandeman*. De beslissing was snel genomen en de aak werd na zijn winterbeurt in Zaandam overgedragen. Op weg naar het zuiden weigerde de motor te starten. Bij gebrek aan stroom. De enige oplossing voor het probleem was: de gehele elektrische installatie vervangen, want daar deugde niets meer van. De motor kreeg een grote beurt en delen van de tuigage werden vervangen. In de zomer van 2008 werd een reis naar Kopenhagen gemaakt en werden andere Oostzeehavens verkend.



De Brandeman onder zeil.

Vorig jaar bleef *De Brandeman* op haar nieuwe thuiswater in Zeeland en werd een bezoek aan haar eerste thuishaven - Antwerpen - gebracht. De ontvangst was hartelijk.

Onverwachte restauratie

Vorig najaar werd het schip naar de Fa. M. van Duivendijk in Tholen gebracht voor een kleine opknappbeurt. Maar al snel werd duidelijk

dat er heel wat mis was. Op het boeisel was - op het verder geheel geklonken schip - ooit een hoeklijn voor het bevestigen van een potdeksel gelast, maar niet afgelast. Roest had zijn verwoestende werking gedaan en het gevolg was dat het boeisel voor een groot deel moest worden vernieuwd. Daarbij bleef het niet, ook delen van het dek, alle wantputtingen en de zwaardophangingen moesten wor-

Opname uit de periode 1933-1948 met oma, tante, vader en oom van Gerard de Vries Lentsch aan boord van De Brandeman.





1 en 2. Er bleef niet veel over van het boeisel. 3 Het nieuwe boeisel is vastgelast, de steunen kunnen weer worden verwijderd.

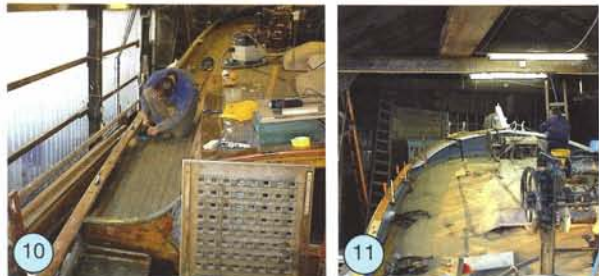


4. Nieuwe wantputtingen. 5. De steunen zijn verwijderd. 6. De eerste lagen plamuur zijn aangebracht.



7. Schuren, plamuren, schuren.

8. Weer als nieuw!



10 en 11. Nieuwe potdeksels worden pasgemaakt. 12. Zo zagen wij De Brandeman in november 2009.



9. De uitlaat is verplaatst (op foto 12 zit hij nog op de oude plek).



12

den vervangen. Tevens moest het potdeksel worden vervangen en werd de motoruitlaat in het achterschip verplaatst.

Daarna kon het staalwerk opnieuw van een verfsysteem worden voorzien.

Willem Laros, zelf een man met een jarenlange ervaring in de scheepsbouw, spreekt vol bewondering over het werk van Melis van Duivendijk. Om een nieuw stuk boeisel onder de goede hoek te kunnen vastlassen aan het bestaande deel, moet je terdege rekening houden met het feit dat bij het lassen veel spanning wordt opgebouwd. Het gevolg is dat plaatmateriaal gemakkelijk onder een andere hoek komt te staan dan je bedoeld had. Van te voren werden er daarom hulprofielen in de juiste hoek gelast en het nieuwe boeisel werd onder een grotere hoek dan nodig vastgehecht. Na het aflassen stond het nieuwe boeisel precies in lijn met het deel dat was blijven zitten. Een puur stukje vakwerk!

Van Duivendijk, niet alleen een telg uit een oud scheeps- en jachtbouwersgeslacht, zeilt zelf heel fanatiek wedstrijden in zijn Vreedburgh schokker. Op de werf zijn, behalve hoogaarden, ook jachtbotters en schokkers gebouwd. De grootste schokker was wel de 23,90 m lange *Margaretha* die in 1895 werd gebouwd en waarop ik nog eens uitgebreid op terug hoop te komen. In 1938 werd nog een 12 meter lang houten botterjacht, de *Fides*, gebouwd. In 1995 zag ik het jacht in een watersportmuseum in Bordeaux (zie SdZ 2003,5). Het museum is inmiddels opgeheven en Van Seumeren kocht het schip onlangs en bracht het naar Friesland. Nu wordt het volledig gerestaureerd door Ivar van Klink in Wons. De eigenaar hoop dat het botterjacht met Sail weer zal zeilen. Binnenkort kunt u ook hier een reportage over verwachten.

Willem Laros had, toen ik bij hem thuis in Koudekerke was, het nodige houtwerk liggen om te schuren en te lakken. Hij vind het leuk om zelf aan zijn schip te klussen. Vandaar dat 'opknappen geen bezwaar' op zijn verlanglijstje had gestaan. Maar dat er zo rigoureus zou moeten worden gerestaureerd, dat had zelfs deze doorgewinterde scheepsbouwer niet verwacht.

De restauratie wordt duidelijk een meerjarenplan. Deze zomer kan in ieder geval weer heerlijk worden gezeild. De komende winters komen de kuip en het interieur aan bod. In ieder geval is wederom een stukje historie behouden, en daar ben ik blij om. 

* Mail informatie of foto's over *De Brandeman* aan de fam. Laros: albertine@zeelandnet.nl