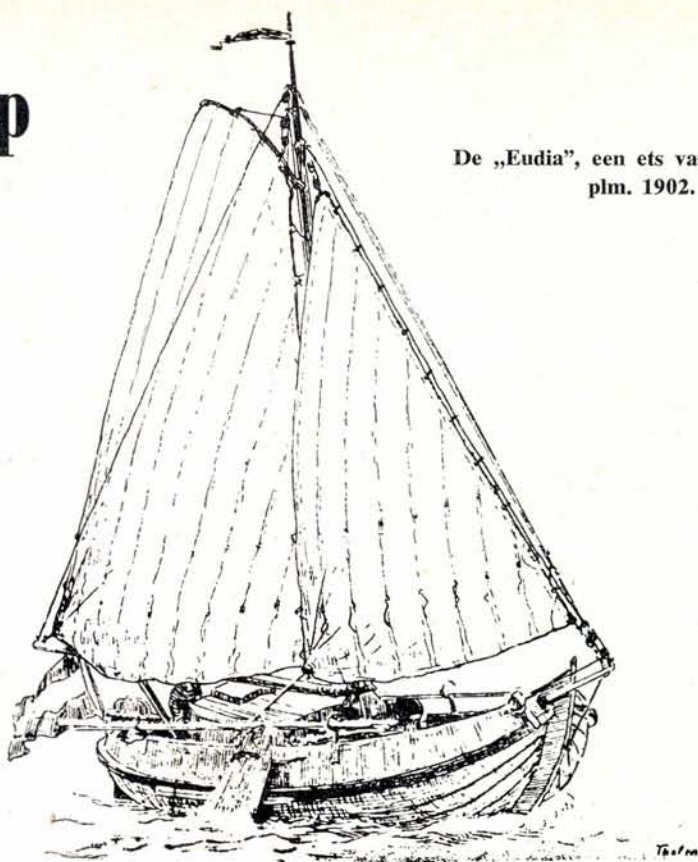


Een oud schip herleeft

De „Eudia”, een ets van Tholen uit
plm. 1902.



„Wanneer men aan Tholen denkt, denkt men aan een schuit”, aldus Mr R. S. Bakels in zijn biografie van de schilder W. B. Tholen (1860—1931). „Jarenlang”, zo vervolgt hij, „ging hij met zijn Lemsteraak uit varen, bleef liggen waar de wind hem van de ene dag op de andere gevoerd had en maakte studies van alles wat hem bekoorde”.

„Hij is een bekwaam schipper. Ge ziet het aan zijn werk, zijn schepen zeilen werkelijk. Ge hoeft niet, zoals zo dikwijls het geval is, te vrezen dat de stand der zeilen op een schilderij niet te rijmen is met de richting van de wind, die in water en wolken zichtbaar is. Want hij kent het vak van zeilen, hij weet alles van het want, de schoten en de zwaarden.”

Deze regels over de zeiler-schilder Tholen mogen als inleiding dienen voor een verhaal over een „schuit”, om met Bakels te spreken, die wij op een koude en gure dag in November 1953 ontdekten in een inham van het Hoornsche Diep bij Groningen. Na een bezoek aan de werf van Visser in Paterswolde zagen we terzijde van de verkeersweg plotseling in het land de mast van een, naar we vermoedden, rond jacht omhoog steken en dat was „uiteraard” voldoende reden om eens poolhoogte te gaan nemen. We vonden een oude boeier, of althans iets wat er erg veel op leek, want de kop was hoger dan gebruikelijk bij boeiers van het Friese model en ook waren lange zee-zwaarden aangebracht. De boot lag half op het droge, scheef en zag er miserabel en triest uit. Maar... we vonden de lijnen mooi en er hing een bordje aan een der zwaarden met: TE KOOP. We waren al half verleid...

Terug in Wassenaar werden die lijnen natuurlijk steeds mooier en die slechte toestand, ach, dat zou misschien wel meevallen. Zo'n rond jacht laat je niet los en twee maanden later besloten we — om aan de eindeloze discussies over het voor en tegen een eind te maken —

Zo vonden we de „schuit”.



nog eens te gaan kijken, dit keer met een vakman als expert erbij. Welnu, de expertise viel weliswaar niet bepaald mee, de prijs van het schip echter wel. De boot werd gekocht en besloten werd haar in de Joure bij de Gebr. van der Meulen op de oude werf van „Eeltjebaas” te laten opknappen.

De tocht van Groningen naar de Joure, direct na de strenge winter van 1954, is een roman op zichzelf. Schipper Klinkhammer uit Friesche Palen zou voor de reis zorg dragen. 's Ochtends om 4 uur vertrok hij per fiets naar Groningen, waar volgens een zorgvuldig gemaakte afspraak de boot bij de spoorbrug in Hoogkerk zou liggen. Afspraken worden echter niet altijd nagekomen, zo ook hier en de boot bleek nog onveranderd op de oude plaats aan de andere kant van de stad Groningen te liggen. Maar Klinkhammer, al is hij dan ook 72, is een man, die zich weet te redden. De boot werd losgetrokken en — warempel — bleef drijven. Een lek bij de achtersteven moest weliswaar worden dichtgestopt met een paar oude zakken, maar op zo'n kleinigheid let je niet.

In Wassenaar zaten we intussen vol spanning. Om half acht rinkelde de telefoon al vanuit Café de Slingerij (quel nom!) om van Klinkhammer's eerste tegenslag (het niet aantreffen van de boot op de afgesproken plaats) kond te doen. Zou 't hem verder lukken? Over het antwoord op zo'n vraag kun je geen uur in het onzekere blijven en een griep, die me te bed hield, gaf gelegenheid om alle telefonisch aangesloten kantoren van Rijk- en Provinciale Waterstaat, brug- en sluiswachters langs de route te vragen of ze „ook een oude boeier met een oude schipper aan boord hadden zien passeren”. De Westersluis in Groningen eerst, toen de caféhouder van de Slingerij en daarna om

5 uur 's middags de sluiswachter van de Gaarkeuken (bij Grijpskerk in het vaarwater Delfzijl - Groningen - Friesland), zij allen wisten te vertellen, dat de boeier achter een „vertrouwde” motorboot, de Veendam VIII, hing en alles wel aan boord was. We namen — vanwege de griep — een Bokma. De brugwachters van Schuilenburg en Bergummerdam gaan door met het doorgeven van het goede nieuws en de volgende morgen om 10 uur vertelt de sluiswachter van Terhorne, dat hij de boeier ziet zeilen op de meer, op weg naar de Joure! Einde van de avonturen van kapitein Klinkhammer.

Toen de boot eenmaal veilig voor de werf lag, begon de spuitocht naar bouw- en bouwjaar. Je wilt toch weten waar je schip vandaan komt.

De meest voor de hand liggende manier is, aan de laatste eigenaar te vragen van wie hij het schip heeft gekocht, etc. Dit bracht me evenwel niet ver, of eigenlijk toch wel, want via Groningen, Goes, Kampen, Deventer en Den Haag kwam ik in Australië terecht! De daarheen emigreerde eigenaar, die eerst notabene met dit schip had willen emigreren en er mee tot in Midden-Frankrijk was gekomen, had echter kennelijk alle belangstelling voor het schip verloren en, toen ik eindelijk zijn adres had gevonden, schreef hij dat hij zich niets wist te herinneren.

Na enige maanden zoeken waren we aldus niet verder dan 1948 gekomen en de boot was toch beslist wel iets ouder. Wat nu?

Nieuwe hoop ontstond zodra we uitvonden, dat het nummer A 13522 N, dat op het hakkebord stond, op een officiële meetbrief van de scheepsmetingsdienst in Amsterdam moest slaan. Maar ook dit werd een desillusie, deze meetbrief was



Dit is Klinkhammer.

in 1948 afgegeven in verband met de hiervoor genoemde tocht naar Frankrijk. Maar we wisten nu althans de officiële maten van het schip: 7.58 × 3.14 m, holte 1.20 m.

Gelukkig bracht daarna het grootzeil uitkomst, waarin met keurige, met de hand geborduurde, rode letters stond: Molenaar-Grouw. Dit met de hand borduren gebeurt uiteraard allang niet meer en Molenaar Sr. was zo geïnteresseerd, dat hij in z'n oude boeken ging snuffelen en spoedig ontdekte dit zeil in 1924 aan een industrieel in Bussum te hebben geleverd.

Dat was al een hele sprong en het werd nog beter toen bleek dat de boot van 1909 tot 1930 in het bezit van deze familie was geweest. Maar daarna scheen meteen alles weer vastgelopen te zijn, omdat met geen mogelijkheid te weten was te komen van wie de boot in 1909 was gekocht.

We gingen het over een andere boeg gooien. De boot léék wel veel op een boeier, maar was het toch eigenlijk niet. Maar wat dan wel? Een Blokzijler jacht, zei de een, een Lemsteraak, zei een ander en weer een derde meende, dat het toch wel erg veel weg had van een Wieringer bol of aak, zij het ook dat de afmetingen niet klopten, omdat een Wieringer aak gewoonlijk ongeveer 12 m lang is. Men wist me echter te vertellen, dat de schipper van de reddingsboot Zeemanshoop in Hindelopen een expert is in het herkennen van dit soort schepen en van de werven waar ze gebouwd zijn. Een brief met foto ging naar Hindelopen, en als antwoord kregen we dat de boot waarschijnlijk gebouwd zou zijn op de werf van Zwolsman in Workum, die vroeger heel wat Wieringer aken heeft afgeleverd.

Dus naar Workum ('t ligt tenslotte vlak bij Wassenaar). Geheel parallel aan de ontwikkeling van het stadje zelf, heeft deze oorspronkelijk belangrijke werf veel van zijn betekenis verloren door het verzanden van de Workumer haven en de afsluiting van de Zuiderzee.

De huidige eigenaar, de heer W. Zwolsman, is een enthousiast man, die prompt met ons mee ging naar de Joure om de

boot te bekijken en, hoewel niet helemaal zeker, toch wel dacht dat de boot indertijd door zijn vader gebouwd zou kunnen zijn voor Enkhuizer vissers, naar het model van Wieringer aken, maar kleiner en aangeduid als Enkhuizer Bollen. Uit de werfboeken wist hij na enig zoeken de namen van 5 Enkhuizer vissers te halen aan wie in de jaren 1908—1915 deze aakjes geleverd waren.

Van deze vijf kwamen slechts twee in aanmerking als mogelijke vroegere eigenaars van mijn boot, en beiden waren inmiddels overleden. Het toeval kwam echter te hulp. Eens op weg naar Friesland stonden we op de, overigens hartgrondig verw.... Amsterdamse pont achter de vrachtwagen van een Enkhuizer vishandel. Vis en water gaan samen, dus wie weet? De man achter het stuur werd aangeklampt en bleek een onzer bekendste sharpie-zeilers te zijn, die direct bereid was na te gaan welke van de twee vissers het meest in aanmerking kwam. Na enige tijd komt bericht, dat de boot toch nog van een derde visser geweest moet zijn (die overigens net als een van de twee vorige van der Heiden heet) en zo goed als zeker in Makkum gebouwd moet zijn bij een werf die ook Zwolsman heette. 't Verhaal wordt zo langzamerhand een puzzle.

We besloten om naar Enkhuizen te gaan om te trachten bij nog levende tijdgenoten der van der Heiden en bij hun kinderen iets te weten te komen. Spoedig bleek echter dat zowat half Enkhuizen



Boven links:

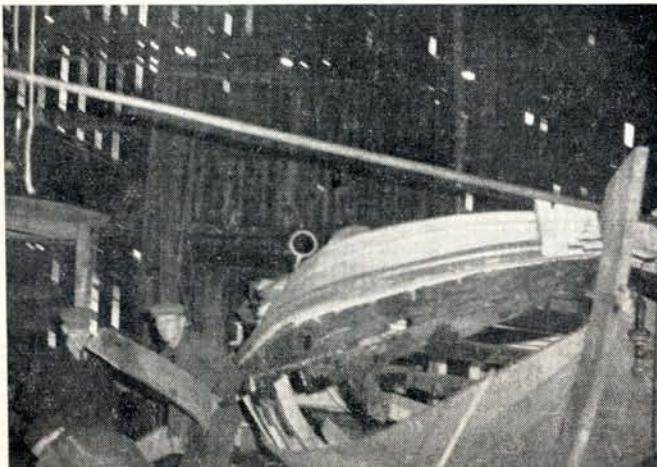
Op de werf van Gebr. v. d. Meulen worden de boegen „gebrand”: de plank is hier nog bijna recht.

Boven rechts:

Boegen branden: de plank is gedeeltelijk al gebogen. Op de voorgrond het gewicht, dat ter belasting van de plank dient en verschoven kan worden.

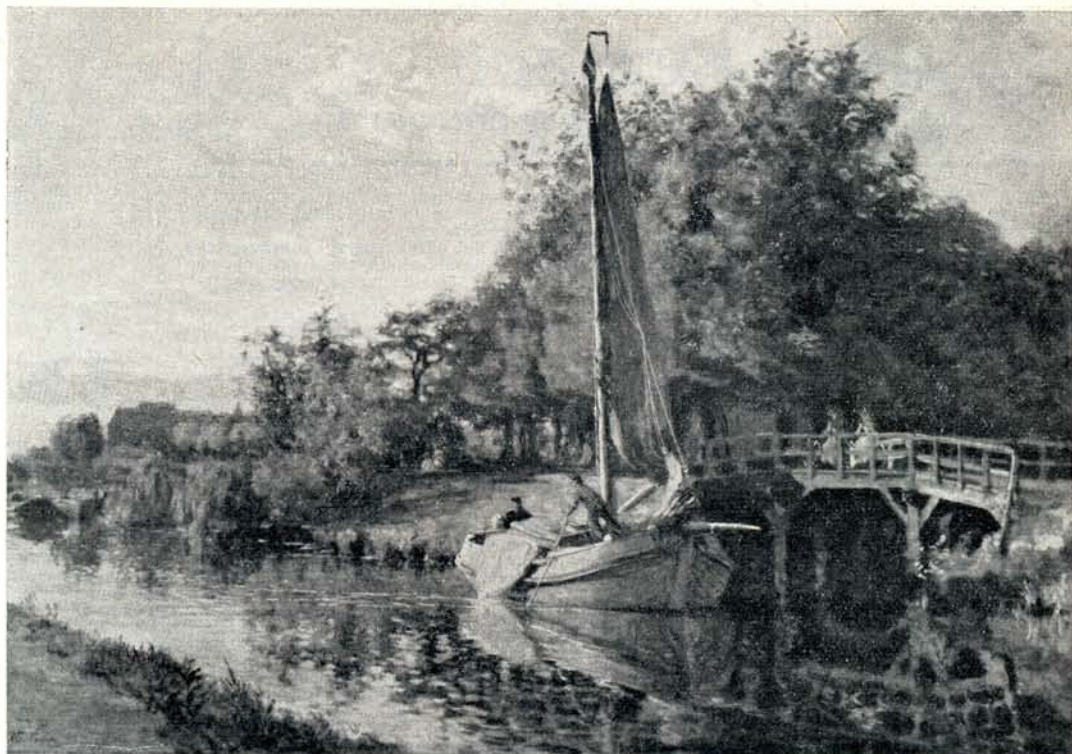
Hiernaast:

De huid is gedeeltelijk vernieuwd. Links de hierboven gebrande boeg in zijn uiteindelijke gebogen vorm.



Een schilderij van Tholen uit de jaren 1901/1905: de „Eudia” in het Kanaal te Scheveningen.

(Foto Dingjan. Collectie P. A. Scheen)



van der Heiden heet en op de een of andere manier familie van elkaar is, zodat heel wat adressen op een Zaterdagmiddag moesten worden afgewerkt.

Deze „aanval” op rustige Enkhuizer ingezetenen leverde ons als beloning een juweel van een Sinterklaas-rijm op, waarin o.a. deze strofe voorkwam:

„als jullie tweeën in Enkhuizen
gingen prompt de luiken voor de
[kwamen
[ramen!”

Hiertegen „past een woord van ernstig protest”, omdat ons steeds weer bleek, dat wie we ook benaderden (en dat zijn er inderdaad heel velen geweest, van sluiswachters tot de Commissaris voor de Emigratie en de kosten van de Hervormde Kerk toe), iedereen steeds weer bereid bleek zoveel mogelijk te helpen en van advies te dienen en niemand zich afsloot, laat staan de luiken....

Maar dit terzijde. Het resultaat van het bezoek aan Enkhuizen was helaas volstrekt negatief. De foto's, die ik liet zien, klopten niet met de herinneringen van de zoons en dochters der diverse van der Heiden's, terwijl overigens die herinneringen ook maar magere waren, temeer daar zij zelf bij gedane navraag bij tijdgenoten van hun vader te horen kregen: „je vader was een goeie man, maar hij vertelde niets”. En de werfboeken van de werf in Makkum, thans bewaard in Zaandam, bleken onvolledig te zijn en althans in ons geval geen hulp te bieden.

Zo langzamerhand — u zult het begrijpen — waren we werkelijk ten einde raad. Maar ziet, een der enthousiaste leden van de Stamboekcommissie voor Ronde Jachten belt plotseling op en vertelt dat hij, na avonden geduldig zoeken, heeft ontdekt dat in het Gedenkboek, dat de huidige Verbondsvoorzitter E. Crone in 1903 voor de zeilvereniging „Het Y” heeft geschreven, een opsomming voorkomt van de jachten, die in dat jaar in

de jachthaven van „Het Y” lagen, en daarbij staat: boeier EUDIA van de heer W. B. Tholen. Nu wist ik dat mijn boot vroeger Eudia heette, een zelden voorkomende naam, zodat de kans bestond, dat het hier hetzelfde schip betrof. En W. B. Tholen kon niemand anders zijn dan de schilder Tholen, die in het bijzonder de Zuiderzee met haar havens en schepen geschilderd heeft. Dit was snel uitgezocht. Een tijdgenoot-schilder en zeilvriend van Tholen leeft nog in Den Haag en inderdaad bleek ons schip Tholen's Lemsteraak EUDIA te zijn, „een kleine vissersboot in 1901 gebouwd onder zijn persoonlijk toezicht te Enkhuizen”. „Geen plank werd gemaakt, geen spijker ingeslagen zonder zijn goedkeuring”.

De boot is dus terstond als jacht gebouwd, maar een getrouwe copie van het model, dat toen door de vissers in Enkhuizen werd gebruikt, zij het dat de bun werd weggelaten en een kajuit opgebouwd. De bouw vond plaats op de velen uwer ongetwijfeld bekende werf achter de Drommedaris, die thans niet meer als werf wordt gebruikt, doch in 1901 eigendom was van Lastdrager. De werfboeken zijn helaas in de oorlog bij een brand tengevolge van een bombardement verloren gegaan.

Het is begrijpelijk dat de „Eudia” heel wat keren geschilderd, getekend of geëst werd. Zowel o.a. het Haags Gemeentemuseum als het Zuiderzeemuseum bezitten enkele schilderijen of tekeningen, terwijl Mevrouw Tholen-de Ranitz ons met enkele etsen vereerde.

Ruim een maand geleden exposeerde de Haagse Kunsthandel Pieter Scheen het hiernaast gereproduceerde schilderij van Tholen, met de Eudia liggende aan het Kanaal te Scheveningen, op de plaats waar thans het KLM-gebouw staat.

Een jaar ruim gezocht en tenslotte gevonden. Mooier beloning was niet denkbaar. De naam „Eudia” is thans weer in

ere hersteld voor het schip dat deze winter door de beide gebroeders van der Meulen in de Joure met van vader op zoon overgeërfd vakmanschap en met grote liefde voor deze ronde schepen onder handen is genomen en dat, als Enkhuizer van geboorte, dit jaar de feesten ter herdenking van het 600-jarig bestaan van deze stad hoëpt bij te wonen.

Moge het bovenstaande „tot leringhe ende vermaeck” strekken van die eigenaren van oud-vaderlandse ronde jachten, die ook naar de oorsprong van hun jachten zoekende zijn.

H.

De Uitkijk

Het Friese watersportecentrum Eernewoude krijgt een nieuw recreatiecomplex in de jachthaven. De gemeenteraad van Tietjerksteradeel stelde voor de aanleg hiervan een bedrag van f 140.000 beschikbaar. Daarbij zijn niet de gelden begrepen, die de provincie voor de ophoging van het acht hectare grote terrein ter beschikking zal stellen.

Het terrein komt vlak bij het hotel Princehof en het natuurreservaat van die naam te liggen. In de buurt van het hotel zal nog een parkeerplaats worden aangelegd. Op het nieuwe terrein komt onder meer een speelruimte, een kampeerterrein en een ruimte voor de bouw van enkele zomerhuisjes.

d. B.

De capaciteit van het verleden jaar gereed gekomen jachthavencomplex in de Galle te Grouw wordt opnieuw vergroot. Ten Noorden van de bestaande boothuizen laten de heren Wester en Molenaar thans nog een boothuis bouwen voor zestien flinke jachten. In totaal kunnen er na de gereedkoming van dit werk ongeveer 150 schepen in dit complex een overdekte ligplaats vinden.

d. B.

Het Finse blad „Frisk Bris” nam uit De Waterkampioen een foto over van zeilen op de schaats, die verleden jaar werd geplaatst.

De Kung. Svenska Segel Sällskapet verwacht bij de jubileum-wedstrijden te Sandhamn naar aanleiding van zijn 125-jarig bestaan de deelneming van 20 Amerikaanse jachten. Een zestal hiervan neemt deel aan de Trans-Atlantische wedstrijd Newport (R.I.)-Marstrand. Verder zal de „Bluebottle”, het Draakjacht van de Duke of Edinburgh, naar Zweden komen voor deze wedstrijden.