





*Erfgoedtopper Gudsekop*

# Natuurlijk emissievrij

Geluidloos glijdt de *Gudsekop* door de schemer over het Kruiswater terug naar de thuishaven in Akkrum. Het laatste restje wind brengt haar bijna weer thuis. Bijna, want in het zicht van de haven worden de vaarbomen gepakt voor een allerlaatste zetje. Al meer dan een eeuw wordt het scheepje voortbewogen door wind en spierkracht en als het aan de stichting ligt die het scheepje beheert, blijft dat ook zo.

Fotografie en tekst: Bertel Kolthof







**H**et is 1908 en aardappelhandelaar Cornelis (Knealles) Walma uit Joure was het zat dat de aardappels die hij vervoerde voor de zoveelste keer nat werden. Zijn houten scheepje lekte als hij onder helling zeilde omdat de gangen boven de waterlijn droog stonden. Daarom geeft hij werfbaas Auke Holtrop van der Zee, ook uit Joure, de opdracht een fraai gelijnd, klein beurtscheepje te bouwen dat de naam *Friesland* zal dragen. Met een lengte van 13,15 m bij 3,02 m breed is het een klein skûtsje. Met opzet, want Cornelis Walma kiest ervoor om in de kleine vaarten tot bij de boerderijen te kunnen komen. Zo hoeven de aardappelen niet eerst overgeladen te worden via handkar of paard en wagen, wat beschadiging van de lading voorkomt.

Om de concurrenten voor te zijn moest het scheepje ook een beetje snel zijn zodat de nieuwe oogst vlug bij de afnemers kon zijn die een wintervoorraad aan het aanleggen waren. Het skûtsje loopt in 1909 van de helling. Zonder zeilen, rondhouten en zwaarden moet Cornelis Walma 1450 gulden afrekenen. Zeilmakerij Molenaar uit Grou maakt de eerste (uiteraard nog katoenen) zeilen.

### Primitief

Anno nu telt het skûtsje veel meer dan 1 schipper. 'We hebben een bestand van zo'n 15, 16 schippers', zegt Ijsbrand Zwart, die zich al

sinds 1987 schipper mag noemen. Het schippersbestand mocht dan groeien, anders dan de meeste skûtsjes die meestal met een meter of vier werden verlengd, groeide dit beurtscheepje nooit. 'Het blijft een klein scheepje en ook de holte houdt niet over. Als ik op mijn knieën zit, pas ik nog niet onder de luiken. En in het roefje kun je wel zitten, maar met z'n tienen zit je dan wel schouder aan schouder. Op zich een voordeel, want zo krijg je het wel lekker warm.'

Het moge duidelijk zijn, het leven aan boord is nog steeds primitief. ('De toiletpot is een emmer met een brede rand.') Een beetje zoals in 1919 toen Tjeerd Doevedans uit Sneek de *Friesland* van schipper Walma overnam voor 3000 gulden. Maar jagen en bomen raakten al uit de gratie omdat er stoomscheepjes klaarlag om te slepen. De *Friesland* vaart vooral van Sneek naar de veiling in Berlikum en weer terug.

### Padvinders

De vraag naar motorloze vrachtschepen loopt vervolgens hard terug door de concurrentie van de vrachtwagen. In 1934 wordt de *Friesland* dan ook voor 600 gulden verkocht aan de waterpadvinders in Sneek. Het geld wordt bijegebracht door verschillende ouders. De zeeverkenner geven de *Friesland* een nieuwe naam: *Gudsekop*.

In de beginjaren wordt de *Gudsekop* vooral

vorige pagina's: De *Gudsekop* schuift in de avondzon over het Friese thuiswater

rechterpagina, boven: Dit is waarvoor de eerste eigenaar het skûtsje bedoeld had. Als aardappelhandelaar wilde hij in de kleinste vaarten kunnen komen, tot bij de boerderijen

onder: Helemaal zonder butsen is de scheepshuid er in 113 jaar niet vanaf gekomen

deze pagina linksboven: Een blik in het kleine roefje waar uiteraard geen stahoogte is. Koken doe je op een kruk en de watertanks zijn drie melkbussen, en, o ja, een gootsteen is er ook niet. Het primitieve varen oefent echter een grote aantrekkingskracht uit

als moederschip gebruikt voor de activiteiten van de Greate Pier Groep, zoals de zeeverkennergroep heet. Tijdens de bezetting van 1940-'45 is de padvinderij verboden en vindt de *Gudsekop* een schuilplaats bij een oudschipper in een sloot bij de Witte en Zwarte Brekken, die vervoert er nog wat bieten en aardappelen mee. Na de oorlog is het schip zo goed als gestript, het hout dat nog aan dek lag is als brandhout gebruikt en de katoenen zeilen zijn vergaan.

Met vereende krachten wordt *Gudsekop* aangepakt. Er wordt een nog bruikbaar zeil gevonden en een te korte mast, maar met wat kunst en vliegwerk kan er weer gezeild worden. De romp wordt van binnen in de afgewerkte olie gezet, geslapen wordt er op zeildoek met daaronder een stro-bed. Maar er







is altijd geldgebrek voor het onderhoud aan de *Gudsekop*. Er is enige sponsoring van de lokale verf fabriek in de vorm van resten verf, wat ertoe leidt dat het skûtsje nog wel eens van kleur wisselt.

### **Niet om den brode**

Als we IJsbrand Zwart spreken blijkt die wat armoeiige tijd volledig omgedraaid. Gisteren was Zwart nog op de werf in Oppenhuisen. 'Die doet al het onderhoud, dus ook het schilderwerk. We hoeven er als stichting niet van te leven en al het geld gaat terug in het schip. Vandaag wordt de *Gudsekop* getuigd, wel door onze eigen mensen en dan wordt-ie naar z'n zomerligplaats in Akkrum gebracht.' Als er grote uitgaven zijn, zoals een nieuwe mast, dan kan de stichting terugvallen op een behoorlijke club van betrokkenen. 'Bij een lustrum verschijnen er driehonderd mensen die we op kunnen roepen om een donatie te doen.' In het geval van de nieuwe mast werd gekozen voor een creatieve vorm van crowdfunding: 'We hebben bijvoorbeeld de oude mast in plakjes gezaagd en die bij opbod verkocht.' IJsbrand herinnert zich dat zelfs een oud apenvuistje (een dik soort knoop voor aan het eind van een werplijn - red.) driehonderd euro opbracht.

Terug naar de padvinders. Die verhuren hun

**onder: De meeste skûtsjes zijn tegenwoordig ver-  
lengd, maar zo horen ze er dus echt uit te zien!**

*Gudsekop* af en toe om wat inkomsten te genereren. Een van de vaste huurders is de VCJC (Vrijzinnig Christelijke Jeugd Centrale), toen nog, aldus Zwart, inclusief predikant die meeding op de zeilweken. 'In het midden van het verder lege ruim werd dan een deken opgehangen om jongens en meisjes gescheiden te laten slapen.' Als de beroepsschipper, waarvan de padvinders gebruik maken, een hartaanval heeft gekregen kan de VCJC de *Gudsekop* kopen, wel met een hoop achterstallig onderhoud.

### **Geoliede machine**

Maar ook bij de VCJC klopt de moderne tijd aan de deur; de kampen raken in de versukkeling hoewel het skûtsje is ondergebracht bij Stichting Kamp en Reiswerk die als een soort reisbureautje gaat fungeren en het drie decennia uitbaat. Dankzij de grote groep mensen die er zo bij betrokken is kan het mooi gelijnde skûtsje in 1998 overgaan in de Stichting *Gudsekop*, die het ook aan buitenstaanders kan verhuren. 'Maar mensen die denken "we gaan mee op een charterschip" komen van een koude kermis thuis', glimlacht Zwart. 'Want het blijft fanatiek varen, een motor is er niet, dus als we vertrekken gaan we eerst bomen.' En dat is weleens een uitdaging als je als schipper te maken hebt met een groep nieuwelingen. 'Het gaat echter meestal om een lang weekend en op zondag is er dan vaak al sprake van een geoliede machine.'

### **Next level**

Zonder twijfel brengt het zeilen op een groter schip een groep mensen dichter bij elkaar, maar aan boord van de *Gudsekop* wordt dat dankzij de primitieve manier van varen naar een "next level" getild. Zelf maakt IJsbrand Zwart bij voorkeur weektochten omdat die voor echte verdieping zorgen, maar helaas, zelfs bij de *Gudsekop*-bemanningen heeft het tot norm verheven 'geen tijd' toegeslagen, de trips zijn nu vaak beperkt tot lange weekenden.' De eerste avond slaapt natuurlijk niemand op de vloer van het ruim, maar de volgende nacht slaapt iedereen als een roos.' Het intensieve zeilen is daar zeker debet aan. Maar hóe zeilt de *Gudsekop* eigenlijk? 'Denk aan een Valk en combineer die eigenschappen met die van een groot schip', zegt Zwart enthousiast, 'en het is natuurlijk een onwijs mooi scheepje. Het klopt helemaal, alles zit op de juiste plek. Het is ook helemaal toegespitst op het Friese vaargebied. Bijzonder dat ze dat in het computerloze tijdperk al wisten te maken.'

Liefst houdt het stichtingsbestuur de *Gudsekop* zo origineel mogelijk, maar dat blijkt lastig. 'We hebben in 2003 flink gediscussieerd of we een nieuw vlak moesten laten klinken of moesten laten lassen. Het werd het laatste. En ook de katoenen zeilen zijn inmiddels verdwenen. 'Manillatouw, dat is nog wel te krijgen', zegt Zwart. En vaarbomen, die natuurlijk ook. ⚓







rechtboven: IJsbrand Zwart zet de vaarboom tegen de schouder

rechtsonder: Een kettingvoorloop voor het zwaardval, maar op dit kleine scheepje heb je geen zwaardliër nodig, je kunt het met de hand af

linksonder en linksboven: Aan het begin van het seizoen tuigen de schippers en maten het scheepje zelf op. 'Erg belangrijk om weer even alles door je handen te laten gaan.'

midden: De Gudsekop heeft een vaarkalender waarop men kan intekenen. Zin om betrokken te raken? Kijk op: [www.gudsekop.nl](http://www.gudsekop.nl)

#### OPLEIDING

Om goed en veilig met groepen te kunnen varen zijn er op de Gudsekop altijd een schipper en maat aan boord. Schippers worden klaargestoomd via een interne schippersopleiding. Er wordt vooral de nadruk gelegd op het instrueren van de gasten omdat er nooit de achtervang van een motor is. 'We trainen op het vinden van de balans tussen strak de leiding nemen en gezelligheid', aldus IJsbrand

Zwart. En veel is nog ouderwets schipperen. Altijd de mast laten zakken bij tegenwind bijvoorbeeld. 'Want zo'n mast is al snel 7 tot 8 vierkante meter oppervlak en dat scheelt de wereld met bomen. In m'n eentje heb ik die in twee minuten naar beneden.' Wie de bemanning van de Gudsekop zelf aan het werk wil zien kan ze vaak op zondagmiddag op het Sneekermeer treffen.