





Erfgoedtopper

Boeier *Ludana* wordt elegante Zwaan

Recent lieten de eigenaren van de *Ludana* een lang gekoesterde wens in vervulling gaan. Het in polyester gehulde achterschip van de boeier plus de kielbalk werden op de werf van Peter Schouten geheel vernieuwd. Nu verkeert de 131 jaar oude *Ludana* weer in topconditie en zeilt zij beter dan ooit.

Fotografie **Bertel Kolthof** Tekst **Elisabeth Spits**



Op een dinsdag begin oktober de hoofdredacteur aan de lijn: 'Donderdag wordt er met de *Ludana* op het Pikmeer bij Grou gevaren en Bertel Kolthof gaat foto's maken. Voor de rubriek Erfgoedtoppers. Jij zou hier toch een verhaal over maken? Dus kun je donderdag, er wordt ideaal zeilweer verwacht, zon en zo'n 3 Beaufort.' Ook al had mijn agenda vol gestaan, ik had alles afgezegd, want voor een mooie middag zeilen met de *Ludana* laat ik graag al mijn andere plannen varen.

We spreken af bij de steiger van het Theehuis. De dag wordt door de vrijwilligers goed besteed om ook een aantal nieuwe schippers met de boeier vertrouwd te maken. Aan boord zijn Oscar van Lent, Reinier van der Post en Piet Hein Dankelman. Het enthousiasme spat van hun gezichten af. Niet alleen vanwege het feit dat Peter Schouten fantastisch werk heeft geleverd – trots wordt mij de vernieuwde motorkamer getoond – de heren jubelen vooral over de zeileigenschappen. Zowel Van

Lent als Van der Post varen al jaren met het schip en kunnen de nieuwe situatie dus goed beoordelen.

Niet alleen

Scheepstimmerman Peter Schouten vertelt: 'De Stichting Behoud Boeier, die eigenaar is van de boeier, nam in 2022 contact met mij op. Het schip weegt leeg 7,5 ton en is iets te groot voor mijn loods, dus ik was het eigenlijk een beetje aan het afhouden. Maar door hun enthousiasme werd ik ook steeds enthousiaster. Ik had wel eens kleinere ronde jachten gedaan, ook hoogaarden, maar vond het heel leuk om ook de restauratie van een boeier op mijn cv te kunnen zetten.'

Hij realiseerde zich dat hij zo'n groot karwei niet in zijn eentje zou kunnen uitvoeren. Gelukkig kreeg hij hulp van collega's. Via Ivor van Klink uit Workum kwam Erik Diekerhof drie dagen per week naar Kortenhoeft en Mees van der Ham – onderhoudsman bij de Koninklijke Watersport-Vereeniging Loos-

boven: Na de restauratie restte er nog één wens: nieuwe zeilen. Ook die zijn inmiddels besteld

drecht – sprong een dag per week bij. Lang voordat de *Ludana* de loods in Kortenhoeft werd binnengerold, begon de zoektocht naar geschikt hout. Peter: 'Gelukkig had Houtcompagnie Almenum in Harlingen een lange balk liggen die groot genoeg was voor de kiel en bovendien al enige jaren lag te drogen. Het hout voor de krommers komt bij Ivor van Klink vandaan. Hij had nog een stam liggen die voor hem te krom was en die hebben we er ook bij gekocht.'

Zwaar eikenhout

Wat ik me niet voldoende had gerealiseerd was het gewicht en de omvang van de nieuwe kielbalk van 35 x 50 cm met een lengte van 9,5 meter en een gewicht van 1,5 ton. Ik vroeg me af hoe krijg ik dat ding er ooit onder? Daar heb ik wel eens van wakker gelegen. Maar gelukkig was Erik hier. Hij had lang bij Scheepswerf

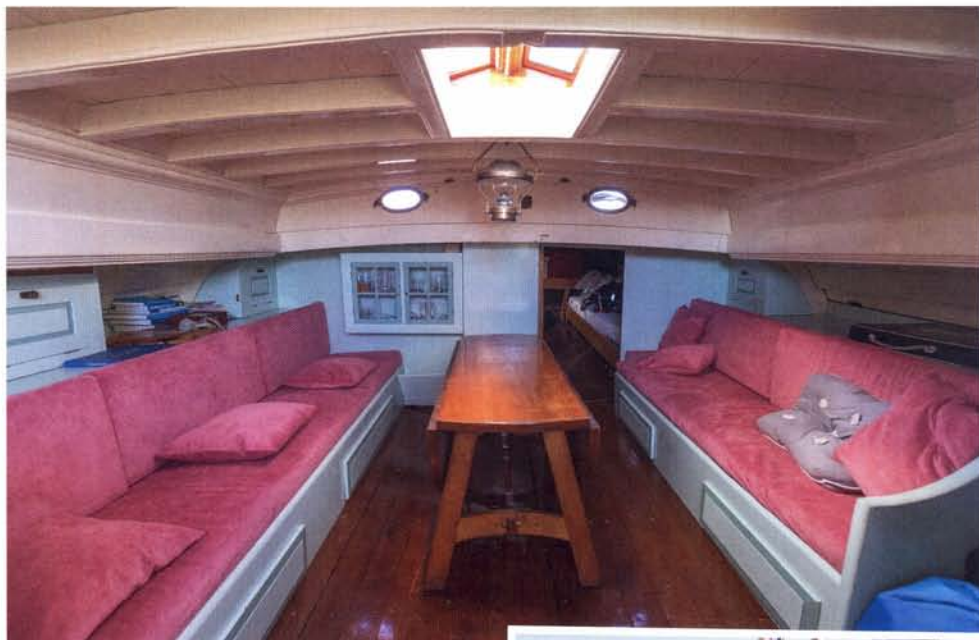
Nieuwboer in Spakenburg gewerkt en was gewend aan grote stukken zwaar eikenhout voor de botters die daar gerestaureerd werden. Hij had er dus ervaring mee en pakte door waardoor het veel makkelijker ging dan ik ooit gedacht had. Los van de omvang was het vervangen van de kielbalk het ingewikkeldste onderdeel van de restauratie. Normaal zet je een schip op de kielbalk, maar omdat die er juist uit moest, hebben we het schip helemaal op een andere manier moeten ondersteunen voordat we de oude kielbalk konden verwijderen en de nieuwe konden monteren. Het was ook een belangrijk moment omdat de Stichting van mening was dat het achterschip ingezakt was en dat dit dus opgekrikt



UITGEBREIDE HISTORIE

De *Ludana* (ook *Fenna*, *Fortuna*, *Olga* en *Lhudana*) is in 1893 gebouwd door H. Bernhard op zijn werf "Het Jacht" aan de Lijnbaansgracht in Amsterdam. Tussen 1884 en 1895 zijn daar 10 houten boeiers gebouwd met een lengte tussen 8,06 m en 10,57 m. De *Phoenix* (lengte 8,96 m, bouwjaar 1898) en de *Ludana* zijn als enige overgebleven. De lengte over alles van de *Ludana* is 10,35 meter met een breedte van 4,30 meter.

Heel veel meer over de bewogen geschiedenis van de *Ludana* kun je vinden op de onvolprezen website van de SSRP. Daar is bijvoorbeeld de bouwopdracht te lezen met alle details, zoals dat alle hang- en sluitwerk van koper diende te zijn. Ook vind je op de site de (zeer eenvoudige) ontwerptekening terug, afkomstig uit het archief van nazaat Jaap Bernhard. Spiegelauteur Klaas Smit schreef daarnaast in 2018 het boek *Boeier Ludana, Deining rond een dame van hout* (2018). Zie ook www.boeier.org en www.ssrp.nl



zou moeten worden. Toen de oude kielbalk verwijderd was zagen we hoe fijn recht het schip eigenlijk nog is.'

De ruim tien meter lange boeier heeft maar liefst 18 eigenaren gehad voordat de Stichting Behoud Boeier het schip in 2018 onder haar hoede nam. Tussen 1931 en 1983 was de *Ludana* in Engelse handen. Vermoedelijk is er in die tijd een stuk lood onder het achterste deel van de kiel gezet, om het schip beter geschikt te maken voor het zeilen op zee. Of die extra 800 kilo een zeevaardige boeier heeft gemaakt van een schip voor het binnenwater, daar kun je aan twifelen, maar het aangezicht veranderde wel sterk. De kont kwam dieper in het water te liggen waardoor het eigenlijk leek alsof het gehele achterschip onderuit was gezakt.

'Wat ze ooit gedaan hebben is de vorm van de kielbalk naar beneden laten lopen, alsof er een knik in zit. Ik had dat al eens eerder gezien bij de *Vabel*, een boeier die ook in Engelse handen is geweest. Bovendien was de *Ludana* nog verrassend stijf, dat merkten we bij het naar binnenrijden hier op de werf. Dus het lood is verwijderd, maar het opkrikken is niet gebeurd omdat het niet nodig was.'

Meer werk?

Op mijn vraag of het uitgevoerde werk en de offerte uiteindelijk klopten, pakt hij de offerte erbij en loopt de punten langs. 'Het eerste wat we gedaan hebben toen de *Ludana* in de loods lag, was het ontmantelen van het polyester achterschip.' (Dit corset was al in 1997 aangebracht als tijdelijke oplossing voor de noodzakelijke restauratie, waarvoor op dat moment het geld ontbrak, ES) 'Het opkrikken is dus niet gebeurd, het aantal spanten



boven: bestuurslid Suzan Out ontfermde zich over de kleurstelling van de kajuit, na advies van kenner Theunis van der Meer

links: Foto van Elfrinkhof genomen op de Amstel

is wel wat meer geworden en alle leggers zijn vernieuwd, 14 nieuwe gangen aan beide zijden zijn vervangen, gebreeuwd en gerubberd en de kielbalk laten aansluiten op de voorsteven uiteraard ook. Er zijn nieuwe tanks voor water en voor brandstof ingebouwd, gelukkig is de *Ludana* vanwege haar ouderdom vrijgesteld van het gebruik van een vuilwatertank. De Stichting wilde graag een elektrisch toilet, vond ik een beetje onzin, maar die zit er dus in. Je ziet natuurlijk dat veel eigenaren moeite hebben met het onderhoud van een houten schip, dus is het belangrijk om het zo onderhoudsvriendelijk mogelijk te maken. Dat is

Bevrijd van honderden kilo's overgewicht ligt de *Ludana* nu óp het water in plaats van er in







rechts: Bloemendetail van de fraaie gebrandschilderde kajuitdeurtjes

links: Altijd bukken bij de boeier, want er is geen schuifluik naar de roef

dan tegelijkertijd het behoud van je schip. Zo heb ik bijvoorbeeld gekozen voor PP-lak van Epifanes. Daarmee kun je snel lagen opbouwen en in het nog vochtige voorjaar hoef je dan geen week te wachten voordat de volgende laag aangebracht kan worden. Dat is ook later bij het uitvoeren van reparaties wel zo praktisch. Al met al zijn er dus geen grote tegenvallers opgedoken.'

Vrijwilligers

De Stichting Behoud Boeier is in 2016 opgericht met het doel de boeier *Ludana* te behouden voor de toekomst. 'De Stichting wil zich

verbinden met iedereen die varend cultureel erfgoed – en in het bijzonder de prachtige *Ludana* – een warm hart toedraagt', zo staat te lezen op de website. De bij de Stichting betrokken vrijwilligers, rentmeesters genoemd, zorgen ervoor dat er met het schip gevaren wordt. Tevens is de Stichting verantwoordelijk voor het jaarlijkse onderhoud en de stalling van het schip. Peter Schouten: 'Ik vind het knap dat ze dit voor elkaar hebben gekregen, financieel gezien dan. Het is wel iets boven de begroting uitgekomen, maar ik heb iedere dag onze uren genoteerd en als we iets tegenkwamen dat tegenviel dan heb ik ze erbij gehaald.' Tijdens het zeiltochtje op het Pikmeer wordt mij ook enthousiast verteld wat de rentmeesters van de Stichting zelf allemaal gedaan hebben. Peter noemt op: 'proppen schoongemaakt zodat ik ze goed zichtbaar kon uitbo-

ren, doppen gelijmd, onderwaterschip in de primer gezet, mast kaal gehaald, blokken kaal gemaakt en gelakt, ook de deurtjes. Binnenkant geïmpregneerd met een mengsel van petroleum met een beetje lijnolie en de boel goed schoonmaken.' De meeste lof van Peter gaat uit naar bestuurslid Suzan Out: 'Suus is een kei, ze heeft heel veel aan de betimmering van de kajuit gedaan en alle panelen geschilderd. De oorspronkelijke kleuren zijn onbekend, maar na een inspirerend gesprek met Theunis van der Meer (Kenner van oude schildertechnieken uit Terherne, ES), heeft ze deze kleuren voorgesteld. Niet alle betrokkenen waren meteen enthousiast, maar Suus en ik hebben iedereen kunnen overtuigen.'

De toekomst

Het schip is nu weer toekomstbestendig en er zijn zelfs nieuwe zeilen besteld. Peter Schouten verwacht dat de *Ludana* vaker voorin het wedstrijdveld te zien zal zijn: 'volgens mij heeft het schip best wel potentie'. Wij zeilden nog met het oude tuig, maar zelfs die ervaring was veelbelovend. Behalve dat de *Ludana* van honderden kilo's overgewicht is bevrijd, draagt het aanpassen van het roer ook bij aan de verbeterde zeil- en vaareigenschappen. In de oude situatie zat er voor het schroefraam een uitsparing in zowel het roer als de scheg. Peter Schouten maakte het roer dicht en verplaatste het schroefraam in zijn geheel naar de scheg. De boeier ligt nu weer op het water in plaats van er diep in, manoeuvreert op de motor veel makkelijker en stuurt onder zeil veel minder zwaar. Tijdens de vaartocht op het Pikmeer ontlokte dat laatste aan de heren de uitspraak dat de *Ludana* nu geen logge Bessie Turf meer is, maar een dansende zwaan! 🦢

LOOD OM OUD IJZER

Op de ontwerp-tekening van de boeier uit 1892 staat in het midden van de kielbalk de tekst 'Loodenkiel ± 1500 kg.' Hier is iets bijzonders aan de hand. Het dagblad *De Tijd* dat bij de tewaterlating op 25 februari 1893 aanwezig was, schreef er dit over: 'Zaterdagmiddag had op de werf van den heer H. Bernhard een eigenaardige plechtigheid plaats. Er werd namelijk een boeier van 10 meter lengte voor het eerst voorzien van een looden kiel, te water gelaten.' In de opdracht voor de bouw wordt de loden kiel ook genoemd, met de aanvulling dat de kiel 'met koperen bouten van voldoende sterkte [zal] worden bevestigd.'

De vraag rijst hoe Bernhard op het idee

gekomen is om geen broodjes lood in het schip te leggen, maar het schip op deze manier te ballasten. De werf van Bernhard was voor die tijd een modern georganiseerde werf. Behalve bedrijfsvaartuigen en ronde jachten, hadden ze eind negentiende eeuw ook tal van moderne kiel- en midzwaardjachten gebouwd. Een kieljacht heeft lood in de kiel, dus waarom niet bij een boeier?

Toen de *Ludana* in 1983 vanuit Engeland naar Nederland terugkeerde, bleek al dat de oorspronkelijke kielbalk niet meer aanwezig was. De 1500 kilo lood ontbrak en bovendien bleek de kielbalk niet van eiken, zoals gebouwd door Bernhard, maar van iroko. Het lijkt dus aannemelijk dat de kielbalk in de Engelse jaren van de boeier al een keer



vervangen is en dat toen een minder zwaar stuk lood, circa 800 kilo niet in het midden van de kielbalk is aangebracht, maar onder het achterste gedeelte is bevestigd. Op de foto van het onderwaterschip is te zien dat dit deel van de kielbalk dieper steekt dan het roer.