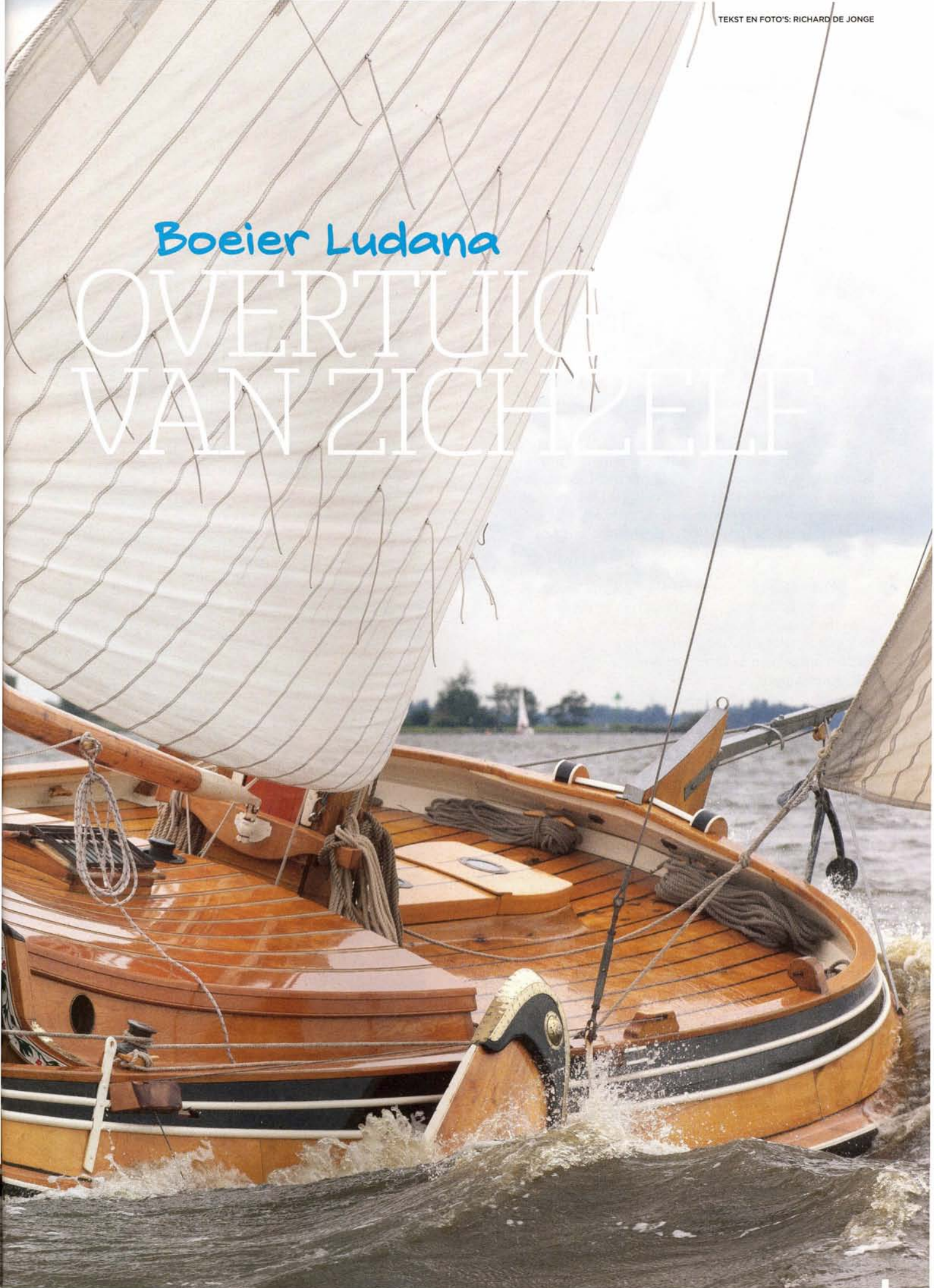


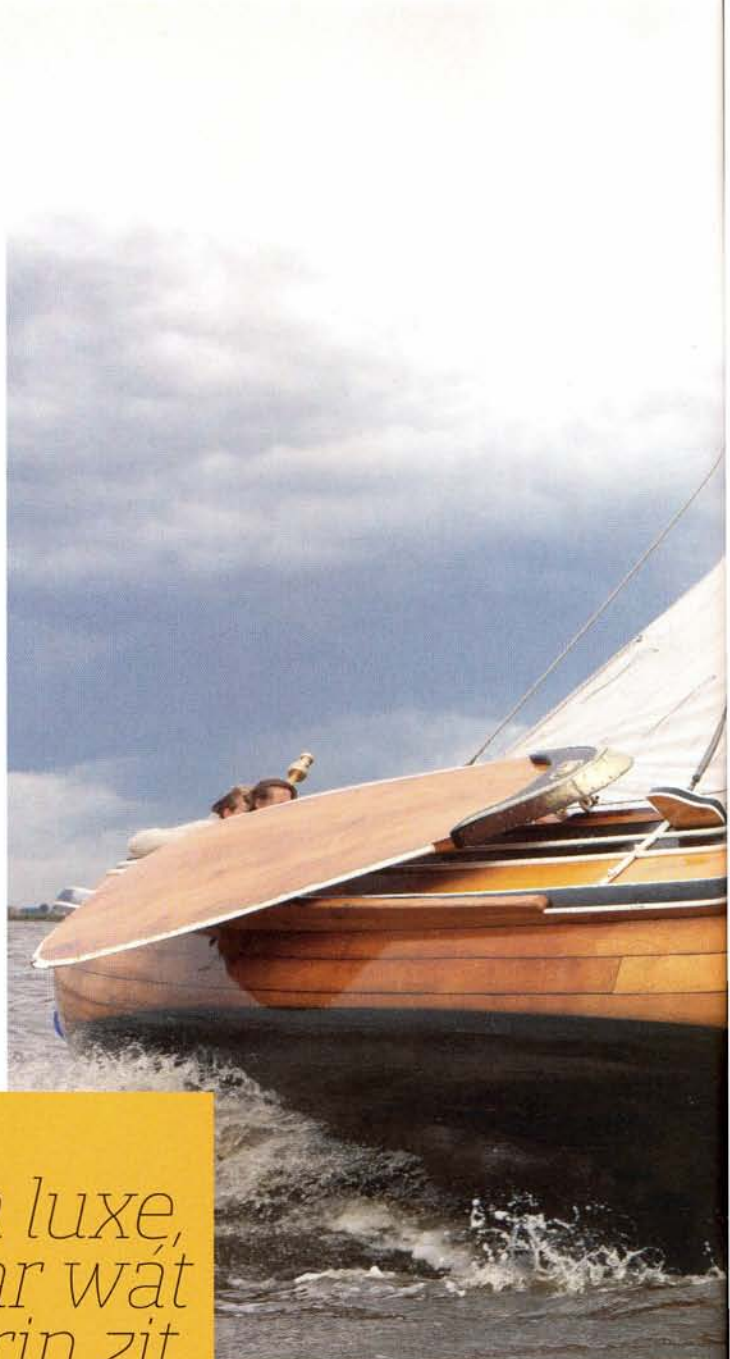
EEN BOEIER WAS IN DE 19E EEUW EEN  
BOOT VOOR NOTABELEN. DAT JE ER OOK  
WAT VRACHT MEE KON VERVOEREN, WAS  
SLECHTS MOOI MEEGENOMEN. OM TE LATEN  
ZIEN DAT HET JE VOOR DE WIND GING, LIET  
JE JE BOEIER RIJKELIJK VOORZIEN VAN  
FRAAI HOUTSNIJWERK EN BLADGOUD.  
ZO NIET DE LUDANA...



Boeier Ludana

# OVERTUIG VAN ZICH ZELF





**D**e *Ludana*, een boeier uit 1893, is wars van protserigheid. Bijna *basic* – zeker in zijn tijd. Toch was de bouwer daarmee zijn tijd ver vooruit. De *Ludana* werd namelijk vooral gebouwd op snelheid. Met meer V-vorm in het onderwaterschip en lood in de kielbalk. De *Ludana* kon daardoor meer zeil voeren dan alle andere boeiers. En daarmee slaagde de opdrachtgever zonder opsmuk aan de boot zelf, tóch in zijn opzet: zich onderscheiden van de rest. Om een mooie lijn te verkrijgen, werden destijds wel concessies gedaan aan het comfort. Zo is de kajuit relatief laag, waardoor je moet bukken om binnen te komen en binnen ook gebukt blijven.

De *Ludana* mag dan relatief eenvoudig zijn, het schip verkeert in showroom-staat. Niet luxe, maar wát erin zit, straalt je tegemoet. Aan bakboord naast de kajuitingang de kombuis, aan stuurboord het toilet. Aan beide zijden twee langsbanken met bergladen. Tussen de banken een tafel. Tegen het schot een potkachel met Delftsblauwe tegels en aan bakboord nog een kastje voor glaswerk. ‘Kruip-door-sluip-door’ kom je in de af te sluiten voorpiek met daarin twee kooien. De eigenaar zeilde zijn boeier namelijk altijd met twee bemanningsleden die in de voorpiek hun eigen verblijf hadden. Op een kooktoestelletje - op het contragewicht van de mast - werd het eten bereid en via een luik doorgegeven. In de kajuit mocht de bemanning namelijk niet komen...

Een van de opmerkelijke punten van de *Ludana* is dat het complete interieur eruit kan, op de toiletpot en de kombuis na dan. Handig, omdat het binnenwerk in de winter goed kan luchten en het met een houtconserveringsmiddel relatief makkelijk tegen schimmels was te behandelen.

#### Oppasser

Dries Verwaaijen is pas de zestiende eigenaar in 120 jaar, al spreekt hij zelf liever niet van eigenaar, hoe gek dat ook mag klinken. “Nee”, zegt hij, “ik mag alleen een tijdje op de boot passen. Natuurlijk ben ik de eigenaar, maar als je je als zodanig gaat opstellen, pas je de boot aan je eigen behoeftes aan. Dan verhoog je de kajuit bijvoorbeeld, zodat je erin kunt staan. Of zet je er misschien een boegschroef

*Geen luxe,  
maar wát  
erin zit,  
straalt je  
tegemoet*





Niet gebouwd op uiterlijk vertoon maar op snelheid.



Weinig koper op de Ludana. Dat staat misschien wat minder luxe, maar scheelt een hoop poetswerk.

Het ijzer rond de zwaarden is er niet rond gevouwen, maar (verzonken) geschroefd.





*Met zijn  
85 m<sup>2</sup> zeil  
is de  
Ludana  
behoorlijk  
overtuigd*



**TECHNISCHE GEGEVENS**

Lengte over de stevens	10,32 m
Grootste breedte over de berghouten	4,12 m
Holte op het grootspant	1,67 m
Diepgang	0,95 m
Zeiloppervlak	85 m <sup>2</sup>



De oude potkachel met daarachter de Delftsblauwe tegels zijn bewaard gebleven.

Om een mooie lijn te krijgen is de kajuit relatief laag gehouden. Je moet bukken om binnen te komen en in die positie moet je je binnen ook bewegen.





in. Ik vind dat je beter kunt zorgen dat je erin kunt varen, dat je je dát eigen maakt. Sterker nog: ik vind dat je ermee móet varen. Een schip als dit moet bewegen, daar houdt hout van.”

#### Vijftien gangen per kant

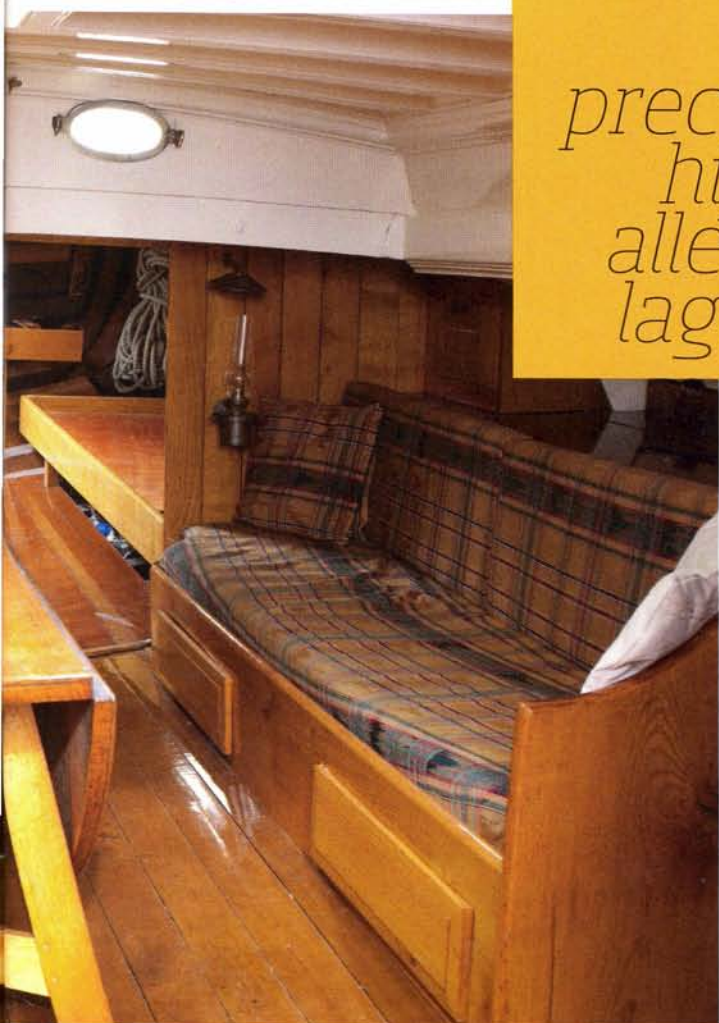
Waar de meeste boeiers eind negentiende eeuw werden gebouwd met tien planken per zijde, heeft de Ludana er maar liefst vijftien per kant. Daardoor is de romp gepieker, snijdt hij beter door het water en is hij sneller. Ook de zwaarden zien er anders uit dan gebruikelijk. Boeiers werden oorspronkelijk gebouwd voor ondiep binnenwater en waren uitgerust met bijna ronde, brede zwaarden. De Ludana moest ook geschikt zijn voor de voormalige Zuiderzee en heeft daarom langere, smallere zwaarden. Een mooi detail is dat het ijzer rondom deze zwaarden - bedoeld om het hout te beschermen tegen schade in ondiep water - niet rond de zwaarden is gevouwen, maar erop is geschroefd. Waarbij de schroeven in het ijzer zijn verzonken.

In vergelijking met andere boeiers uit die tijd die groter zijn dan tien meter, zoals de *Friso* en de *Catharina*, is de Ludana breder. Het schip heeft een relatief vrij vol achterschip en een fraaie zeeg.

#### Veel tuig

Met een masthoogte van zeventien meter boven water bij een scheepslengte van tien meter kun je rustig stellen dat de Ludana met zijn 85 m<sup>2</sup> zeil behoorlijk overtuigd is. Hij is ontworpen om te worden gevaren met een kluiver van 20 m<sup>2</sup>. Het jacht had oorspronkelijk twee tuigages, eentje voor het zeilen met de familie en een wedstrijdtuig. Dat oorspronkelijke tuig was overigens nog eens 15 vierkante meter groter dan de 85 kwadraat die er nu op staat... Oprachtgever tot de bouw was notaris Lette van Oostvoorne uit Amsterdam. Met boeiers als de *Parkeler*, *Regina* en de *Nora* als voorbeeld wist hij niet alleen precies wat hij wilde, hij legde dit ook tot in detail vast op papier. Je bent tenslotte notaris, nietwaar? In het epistel werd vanzelfsprekend ook de prijs afgesproken - 5.300 gulden,

*De notaris  
wist  
precies wat  
hij wilde;  
alle details  
lagen vast*





Dries Verwaaijen voelt zich geen  
eigenaar: "Ik mag alleen een tijdje op de  
boot passen."

Op de Ludana is alles in topconditie.



Met dank aan Hettinga Jacht-  
service voor het beschikbaar  
stellen van de fotoboot.

Het houtsnijwerk komt terug in  
het glas-in-lood in de deur.

Dries: "Hout  
houdt van  
bewegen"



De Ludana heeft geen tien - zoals gebruikelijk - maar vijftien gangen per kant.

een vermogen in die tijd. Maar Van Oostvoorne liet ook een boeteclausule opnemen van 25 gulden voor elke dag dat de boot te laat werd opgeleverd. Overigens heette de boot toen niet Ludana maar *Fenna*.

De notaris heeft de *Fenna* maar vier jaar in bezit gehad. Tussen 1898 en 1931 wisselde de boot zes keer van eigenaar. Drie keer kreeg hij een andere naam. Van *Fenna* naar *Olga*, *Hludana* en het tegenwoordige *Ludana*.

In 1931 stond in de rubriek 'De Uitkijk' van de *Waterkampioen* het bericht dat de *Ludana* was verkocht naar Engeland. Daar is het jacht tot 1983 gebleven. Tijdens de Tweede Wereldoorlog lag de *Ludana* voor anker in de Theems en bood het jacht onderdak aan vluchtelingen.

#### **Uitgezakt**

Dries Verwaaijen kocht de *Ludana* in 1998. De eigenaar voor hem had de boot helemaal opgeknapt en het leek een plaatje. Léék, want eenmaal in bezit van Verwaaijen bleek dat de boot behoorlijk was uitgezakt. Waarschijnlijk veroorzaakt door het verkeerd wegzetten op de wal in combinatie met ondeskundig onderhoud in Engeland. Dries: "Het schip moest terug in model worden gebracht. We hebben het berghout en het boeisel vervangen. We hebben een lier onder de kont gezet en hem elke dag een tikje gegeven. In totaal 30 centimeter. Toen was ook de oude zeeglijn weer terug."

Daarnaast is ook een aantal gangen vervangen en een paar jaar later waren ook de complete kop en de voorsterven aan de beurt. Dries: "We hebben de eerste drie meter van de boot compleet vervangen. Dat was nodig, want de voorsterven was rot. Om de boel voor in model te houden, had er ooit ijzer omheen gezeten. Ik wilde hem weer origineel hebben." Dat was de kajuit nog wel, maar die was volgens Verwaaijen ook behoorlijk 'op'. Dries: "Op twee na hebben we alle dakspanten behouden. De originele spanten hebben we tot het kraaldeel afgezaagd en het oude kraaldeel samen met een nieuw spant gelamineerd.

Zo konden we de oude details behouden."

#### **4.300 spijkers**

De delen van het kajuitdak zijn met kit en lijm aan elkaar verbonden, waarna er presenningband op is gelijmd. Ook weer om het originele karakter te behouden. Vroeger werd het dak waterdicht gemaakt door presenningband te spijkeren en dat in te smeren met lijnolie en teer. Daar waren 4.300

koperen spijkertjes voor nodig... In deze tijd een beetje te veel van het goede, vandaar de 'moderne' touch. Fraai is de vloeiende overgang van het dek naar de opbouw. Die is met een zogenaamde droge naadconstructie, waardoor inwatering wordt voorkomen. Deze constructie is ook toegepast bij het berghout.

#### **Advertentie in de Waterkampioen**

Maar hóe bijzonder een boot als de *Ludana* eigenlijk is, bewijst een opmerkelijke anekdote. Dries kon in Zwartsluis een keer niet verder en moest voor de brug de nacht doorbrengen. "Een vader en zoon tikten op de romp en vroegen of mijn boot de *Ludana* was. Vader had in 1972 belangstelling voor de boot gehad, maar hem uiteindelijk niet gekocht. Hij vertelde dat hij toen wit met groen was. Toen kort daarna de vader kwam te overlijden, stuurde de zoon de originele advertentie uit de *Waterkampioen*. Z'n vader had die al die jaren bewaard. Tja, dat doet zo'n boot met je." 🗣️

"Met een lier brachten we haar terug in model. Elke dag een tikkie"