

De geschiedenis van de Friese schouw Nootedop – voor zover bekend.  
Door Hans P. Nootboom

Allereerst: Wat zijn Friese schouwen? Het zijn vrij smalle schouwen met weinig zeeg of zelfs een katterug. Er bestonden vroeger twee wedstrijd klassen, de kleine schouw van 4,75 m, met een sprietzeil en de grote of zes meter schouw, 6,20 m lang en 1.80 m breed met een gaffelzeil. De Nootedop is een zes meter schouw. De scheepjes werden door de week gebruikt voor het vervoer van allerlei zaken, in het weekend werd er vaak wedstrijd mee gezeild. Daarvoor was het niet ongewoon als een schip drie masten had, en drie verschillende tuigen, die gebruikt werden al naar gelang de hoeveelheid wind. Ook was het toegestaan om, in de totale bemanning van maximaal 5 mensen, twee betaalde krachten te hebben die tot taak hadden om bij het overstag gaan de zakken zand die als ballast dienden naar loef te sjouwen. Toen mijn vader de schouw kocht waren de haken waaraan de ballast werd opgehangen in ieder boord nog aanwezig.

Het vlak en de spanten van het schip waren van eiken, de boorden van grenen. Bij restauraties in de jaren 60 is het vlak in het blik gezet en zijn de boorden (in 1967-68) na de dood van mijn vader) vervangen door eiken. Het schip was toen formeel eigendom van mijn moeder, mevrouw C.M. Nootboom- Teljeur.

Mijn vader kocht de schouw in 1950 in Zevenhuizen bij de Kaag. De vorige eigenaar had het schip vlak na de oorlog in Urk gekocht van een visser die het als nettenlichter gebruikte. Het schip was toen van buiten geteerd en van binnen met kalk behandeld. Al vóór de oorlog was het voorzien van een verhoogd voordek voor het gebruik op de Zuiderzee. Het zeilnummer was UK 84 van de familie Kramer. Met behulp van modelbouwer en oud schipper Hazenberg (van de Hazenberg modellen), een werknemer van mijn vader, toen directeur van het o.a. het maritiem museum Prins Hendrik, haalden wij het schip op en brachten het naar de Kralingse plas. Zonder motor hadden we daar inclusief de reis per trein en bus heen een hele lange dag voor nodig.

In de eerst jaren voeren we zonder motor: mijn vader vond dat we eerst moesten leren varen voordat we een motor mochten gebruiken. Ik, de oudste, en mijn tweede broer (de andere broer en mijn zusje waren nog te jong) hebben in die tijd heel goed geleerd om te bomen en jagen (en sleepjes te krijgen). Daarna heeft hij een oude, bronzen, 4 pk Penta buitenboord motor gekocht die waarschijnlijk nog bij de invasie in Normandië gebruikt was.

In 1950 gingen we met vakantie naar de Kaag en de Braasem (fg. 1.). Zoals ook later bij elke vakantie ging mijn vader af en toe een paar dagen naar het museum waar hij directeur was, omdat hij dat niet goed alleen kon laten. Dat gaf een beetje rust, want met zijn zessen slapen aan boord van een scheepje van 6 m lengte en 1.80 breedte is wel heel erg krap!

Snel bleek er wel het één en ander aan het schip te mankeren. Vooral het boeisel was nogal rot. Dat hebben we eerst gerepareerd met vuren hout, omdat in die tijd er nog vrijwel geen grenen te verkrijgen was. Die reparaties moesten binnen tien jaar opnieuw uitgevoerd worden, omdat het vuren snel verrotte. Voor de tweede reparatie hadden we wel de beschikking over grenen, afkomstig van een sloopbedrijf.

In de eerste jaren voeren we ook veel op de grote rivieren; de Biesbos, toen nog een getijdengebied, was een goede bestemming. We voeren ook de Maas op tot Heusden, en zelfs tot 's-Hertogenbosch. Ook op de Oude Maas was er toen nog een groot verschil tussen eb en vloed. We hebben een keer inde haven van Heinenoord overnacht en moesten toen om 3 uur 's-nachts op om naar buiten te bomen waar we voor anker der rest van der nacht doorbrachten, anders zouden we zijn droog gevallen. Ook Loosdrecht was een bestemming. Met een broer en een vriend gingen we er in 1952 heen. Heen gingen we daarbij via de Nieuwkoopse plassen en het Woerdens verlaat, terug via het Amsterdam-Rijn kanaal waarbij

we grote delen hebben gejaagd. Daarvoor hadden we een dunne jaaglijn van 60 m lang aan boord.

In 1953, het jaar waarin ik eindexamen deed, brachten we de vakantie door in Friesland. Toen hadden we een buitenboord motor. De waterstand was in die zomer bijzonder laag, waardoor er geen vrachtverkeer was. Op een avond hebben we het laatste stuk voor de grift (langs de Grebbeberg) geboomd. Het was daar 1m 20 diep! Heen gingen we over de Lek en de Neder Rijn. Ergens vóór Arnhem, waar een engte was omdat er een brug gebouwd werd, was de stroom te sterk, maar daar lag een sleepboot die schepen stroomopwaarts door een engte onder een brug heen sleepte. Op de rivier werd er, als er vrachtvaart was, - tegenstroom - regelmatig gebruik gemaakt van een sleepje door een vrachtschip met een vriendelijke schipper. Die kreeg dan bij het afscheid van mijn vader een paar gulden voor de kinderen. Na Arnhem gingen we de IJssel af, om bij Zwolle af te slaan en via Zwartsluis naar de Beulakker te gaan. In Zwolle ging mijn vader van boord om het museum een week te besturen. Ik was intussen de schipper. We sliepen die nacht ergens in Zwolle langs de kant. 'S-ochtends maakte mijn moeder gebakken eieren met spek, voor het eerst in mijn leven dat ik die proefde – het was heerlijk. Voor dat we in Giethoorn waren kwam mijn vader weer aan boord. Op een nacht was er een lek ontstaan doordat een gang in het vlak was doorgerot. Mijn ouders, die op de bodem sliepen, dreven op hun luchtbedden omhoog. In Giethoorn zijn we toen naar de punterwerf van Wildeboer gegaan, waar een plaatje ijzer over het lek geslagen werd. (In de winter daarop is het rotte stuk vervangen door een nieuw stuk eikenhout. Dit is in de jaren daarna verscheidene malen gebeurd). Ondertussen liet mijn vader een punter op voor het maritiem museum. Door Giethoorn varen kon niet zomaar, zelfs om naar een werf te gaan. We moesten de belasting betalen, die voor andere toeristen bij het ticket voor een rondvaart was inbegrepen.

In Friesland is mijn vader weer een tijdje naar huis gegaan. Toen hebben wij een oudtante in Leeuwarden bezocht in zulk slecht weer dat mijn moeder daar een nacht is blijven slapen. Ergens in Friesland scheurde de achterste baan van het zeil, dat nog van vlasdoek was gemaakt. Bij Molenaar in Grouw is er een nieuwe achterste baan, nu van katoen in gezet. Molenaar vertelde ons dat het oorspronkelijke zijl nog door hun was gemaakt vóór 1880 en dat het schip door Postma in Grouw gebouwd was. Dat laatste werd later door Heppie Stam, directeur van de Eerste Friese zeilschool bevestigd. Ik kende hem doordat ik op zijn zeilschool instructeurs examen had gedaan (in 1956), en omdat ik als examiner voor de ANWB vaak op diens zeilschool ben geweest.

In 1954 scheurde het oude zeil uit zijn lijken. Mijn vader bestelde toen een nieuwe mast, van 9 meter (2 meter langer dan de oude), en een daarbij behorend zeil. In die tijd zeilden we af en toe een wedstrijd (vanaf 1950 elk jaar de WZW op de Westeinder), maar ongemeten. Met het oude zeil ging dat niet hard genoeg! Toen ik, samen met een collega officier (ik zat toen in militaire dienst) met harde wind in het voorjaar van 1955 ging zeilen sloegen we, hoewel geheel dicht gereefd, meteen om met de zeilen geheel gevierd!

Daarop werd er een paar honderd kilo ballast in de vorm van oud ijzer, op de bodem gelegd, waarna we nooit meer zijn omgeslagen. Toen ik later het schip heb laten meten was al dat zeil niet meer nodig, en heb ik de mast weer twee meter korter gemaakt en de ballast weer verwijderd..

Na het overlijden van mijn vader in 1967 heeft eerst mijn broer Janjoost Nooteboom met het schip gevaren tot hij ongeveer 1970 een groter schip kocht en ik met de Nootedop ging varen. In die tijd is door mij, in eigen beheer, een groot deel van het vlak vervangen nadat het blik er af gesloopt is.

Het varen met een aan de spiegel hangende buitenboord motor had een paar nadelen. Allereerst was de motor niet alleen lelijk, maar ook erg kwetsbaar als er in smal vaarwater gekruist werd. Dat heeft er wel eens in geresulteerd dat ik, omstreeks 1957, nadat ik de

zomermaanden met het schip op de Nederlandse Zeilschool les had gegeven, van de Kaag naar Rotterdam ben gevaren zonder de motor waarvan de schroef een aanvaring met een stenen wal niet had overleefd. Ook bleek het op groot water niet mogelijk op de motor te varen als er hoge golven waren,. Dan kwam de schroef boven water.

Daarom heb ik een plaatstalen bun aangebracht voor een nieuwe motor. Terwijl we eerst een buitenboord motor met een lange staart hadden, kocht ik voor in de bun als opvolger van de nog uit de oorlog daterende Penta een 3,5 pk Yamaha. Hoewel een kortstaart, stak de motor toch onder het diepste punt van het vlak uit, om welke reden er een verdiepte scheg moest worden aangebracht die ik toen naar voren heb doorgetrokken. Het schip was toen nog niet ingeschreven in het stamboek, en criteria waren er ook nog niet. Bovendien wist ik dat andere schouwen in die tijd soms ook een doorlopende scheg hadden. Later krijg ik daar wel spijt van omdat het opkruisen in smal vaarwater, door het langzamere draaien, veel moeilijker geworden was. In 1974 heb ik het schip aangemeld bij het stamboek waar het meteen ingeschreven werd en het plaquette nummer 790 kreeg.. Ook is het schip toen gemeten voor het zeilen van wedstrijden, en kreeg het zeilnummer 126 GD. Onmiddellijk daarna heb ik meegedaan aan de reünie in den Helder (1974); vervolgens ook in Sneek (1975) en Dordrecht (1976), en vele Friese reünies. Bij het formeren voor het admiraalzeilen op het Sneker meer sloeg een ander schip met zijn giek door onze voorstag, wat een gebroken mast tot gevolg had. Gelukkig had Pier Piersma in Heeg een passende mast te leen, zodat we toch weer terug naar Holland konden zeilen. Het schip lag toen op Het Vennemeer. In de winter heeft Pier een nieuwe mast gemaakt, die door een bode is omgeruild voor de geleende mast.

Toen ik in 1986 een Boeier kocht ging mijn jongste Broer Sibout Nootboom met schip varen. Op 21 december 2000 is het schip geregistreerd als varend monument onder nummer 1904. Er heeft in de winter 2001-2002 ook een restauratie plaats gevonden (beide berghouten en de gangen daarboven vervangen voor fl. 13.000,-). Toen is ook de scheg, die verrot bleek, vervangen, nu door een gelamineerde scheg. Helaas zag ik dat pas het jaar daarop toen ik het schip op de kant zag, want ik had de scheg er anders laten afhalen. In de zomer van 2002 heb ik mijn boeier verkocht, om die i.v.m. mijn leeftijd, te groot was geworden. Daarna heb ik weer in de Nootedop gevaren, waar ik vervolgens samen met mijn broer Sibout voor gezorgd heb.

Het onderhoud lieten we nu doen. Al enige jaren klaagde de firma Molenaar, waar het schip in onderhoud is, over de staat van het vlak. Toen er uiteindelijk ook een rotte plek ontstond in het neerbord aan de bakboordszijde heb ik gevraagd het vlak kaal te halen om de kijken hoe het er uitzag. Dat was niet zo best. Uiteindelijk moest bijna het hele vlak vervangen worden. Op aanraden van Alexander de Vos heb ik daarvoor subsidie aangevraagd bij het FONV. Dat was ook de reden om in de historie van het schip te duiken. Ook was dat een goede gelegenheid de scheg voor zover die naar voren liep weer te laten verwijderen.

## Onderschriften

Fig. 1. 1950, in Alphen a.d. rijn op weg naar de Braasemermeer. Zoals meestal waren we met zijn zessen aan boord.

Fig. 2. 1952. Breeuwen van het onderwaterschip. Dat werd toen nog gedaan met werk en pek.

Fig. 3. 1953. Het zeil was van een nieuwe achterste baan voorzien bij Molenaar in Grouw.

Fig. 4. c.1951. Duidelijk is er nog geen buitenboordmotor aanwezig.

Fig. 5. Op de wal vóór het te water laten, 1953. De oude toestand zonder bun voor de buitenboordmotor.

Fig. 6. 1955. Het schip is omgeslagen nadat we voor het eerst met het grote zeil in harde wind voeren.

Fig. 7. 1953. Mijn vader aan het werk vlak na het te water laten.

Fig. 8. Restauratie in 1974. Duidelijk is de bun te zien die enige jaren daarvoor is aangebracht.

Fig. 9. Op de Westeinder plas, in de aanloop van de jaarlijkse WZW wedstrijden.

Fig. 10. De Kaa9 1975.

Fig. 11. Wedstrijd in Heeg (Friese Reünie). Op de achtergrond de boeier Kleine Beer.

Fig. 12. Restauratie in 2009. Duidelijk is de bun te zien. De scheg naar voren is verwijderd.