

De



In 1950 kocht mijn vader een Friese schouw voor het toen niet geringe bedrag van zeshonderd gulden. In zijn studententijd, in de jaren twintig, was hij actief als bemanning en als restaurateur van tjotters en Friese jachten in Rotterdam. Hij was lid van de Rotterdamse Zeilvereniging, waar toen een grote vloot tjotters en Friese jachten lag. Het lag dus voor de hand een tjotter of Fries jacht te kopen. Op praktische gronden, hij moest zijn hele familie in het schip onderbrengen, is het een Friese schouw geworden.

het oorspronkelijke type Friese schouw vrijwel geheel vervangen. In de laatste schepenlijst van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten (1997) staat bij de Friese schouwen een foto, met daaronder in de tekst: "Het boeisel staat vrijwel verticaal en is aan de bovenzijde recht en horizontaal". De Van der Meulen schouw die het onderwerp van de foto is, voldoet duidelijk niet aan dat kenmerk. Wel de daarachter varende schouw, de 'Nootedop', het onderwerp van dit artikel.

'Nootedop'

Toen wij het schip kochten lag het in Zevenhuizen, bij de Kaag. Mijn vader heeft het samen met de modelbouwer van het museum, vroeger schipper op zeilvrachtschepen, en mij opgehaald. Dat was, in 1950, een hele belevenis. Achter het schip hing een oude bronzen Seagull buitenboordmotor, die uit de LDK kwam, en waarschijnlijk nog dienst had gedaan bij de invasie in Normandië'. Landingsvaartuigen waren toen voorzien van een groot aantal van deze motoren. Eenmaal in Rotterdam, bij de RZV, bleek het schip niet in erg goede staat te verkeren. Het was al een oud schip. Het enige wat wij met zekerheid erover te weten kwamen, was dat de vorige eigenaar het in Urk had gekocht, waar het als nettenlichter dienst deed en dat het (voor de oorlog) uit Friesland kwam. Een originele Friese schouw heeft geen vast voordek, dat was er mogelijk in Urk opgezet om het schip zeewaardig te maken.

Al in de eerste jaren gingen we met het schip naar Friesland. Over de Rijn naar Arnhem, waar de stroom onder de bruggen in die tijd zo sterk was dat er

Mijn vader was toen directeur van Het Maritiem Museum Prins Hendrik en het Museum voor Volkenkunde in Rotterdam. Omdat hij de laatste jaren niet met vakantie was geweest en de dokter hem had gezegd dat een vakantie noodzakelijk was voor zijn gezondheid, kocht hij een schip. De Toxopeus-ronde was er nog niet geweest en een museumdirecteur verdiende toen een karig salaris. Zeshonderd gulden was zo'n groot bedrag dat hij er een verzekering voor moest afkopen.

De Friese zesmeter schouw, ooit een wedstrijdklasse (de grote schouwen), is 6,20 m lang en 1,80 m breed. De neer-

boorden zijn bijna verticaal en de bovenkant van het boeisel is vlak of met een lichte kattenrug. De schepen werden als werkschip gebruikt, waarmee in het weekend tevens wedstrijden gevaren kon worden. De fanatieke wedstrijdzeilers hadden voor het schip drie masten, ieder met zijn eigen tuig, voor verschillende windkracht. Het schip mocht gevaren worden met vijf man, waarvan maximaal drie betaalde krachten. Die werden voornamelijk ingehuurd om de zakken ballast (zand) bij het overstag gaan naar loef te sjouwen, waar ze aan haken aan de spanten werden opgehangen.

De Van der Meulen schouwen, die men tegenwoordig vaak ziet, hebben

een sleepboot stand-by lag om schepen stroomopwaarts te slepen. Wij vervolgden onze reis over de IJssel naar het Noorden. Via Zwolle de binnenwateren op en daarna naar de Beulakker en de Beker Wijde. Vlak bij Giethoorn ging het schip lekken. Mijn vader wist, door zijn ervaring met rond- en platbodempjachten, dat er een punterwerf in Giethoorn was. Hij had ook ooit een punter opgemeten en daar de tekeningen van gemaakt voor het Maritiem Museum. Hij wilde met de schouw naar die werf voor de noodzakelijke reparatie.

Er moest echt iets gebeuren. Om een uur of drie, midden in de nacht, werden degenen die op de vlonders sliepen drijfnaat van het lekwater. De luchtbedden gingen drijven! We sliepen normaal met zijn zessen aan boord, en soms met zijn zevenen. Mijn ouders op de grond in de kuip, soms met mijn zusje tussen hen in, twee kinderen in het vooronder, dat geenszins horizontaal was, en twee kinderen op het voordek. Overdag lagen al de slaappullen in het vooronder. 's Nachts moest je je kleren bij je houden. Ik lag altijd op het voordek en niet zelden raakte er een kledingstuk te water.

In Giethoorn aangekomen moesten we gemakkelijksbelasting betalen, omdat we het dorp bekeken! Groot was de verontwaardiging, we gingen immers alleen voor reparatie naar een scheepswerf. Er viel echter niet aan te ontkomen. Op de werf aangekomen, werd het schip uit het water gehaald en op de rotte plek werd een stuk blik gespijkerd met karton eronder. Het hielp. In later jaren hebben wij deze manier van repareren nog veelvuldig toegepast.

Daarna zijn we verder gevaren naar Friesland, waar we bij de firma Mole naar in Grouw de achterste baan van het grootzeil lieten vervangen, dat ingescheurd was. We vernamen toen dat het zeil door hen gemaakt was vóór het jaar 1880! Het bestond uit vlasdoek. In Urk had men er het zeilteken UK 84 op gezet. Verder inlichtingen inwinnend bij onze uitgebreide tocht door Friesland (Grouw, Heeg, Leeuwarden, waar een oudtante van mij woonde, Sloten, waar je toen nog doorheen voer), kregen we van verschillende kanten te horen dat ons schip een 1³611e-schouw was, gebouwd op de werf de P611e in Grouw, gezien de vorm en de bouwwijze. En bovendien dat het een echte zesmeter schouw was. Hierbij dient aangetekend te worden dat volgens de huidige criteria deze bouwwijze, eiken spanten, een eiken vlak en een grenen

huid, niet is toegestaan. Eiken is verplicht voor de hele romp, naar de (eigen)wijze beslissing van het vorige stamboekbestuur.

De terugweg ging naar de Lemmer, en vervolgens met de Lemmerboot naar Amsterdam. In andere jaren hebben we ook de heenweg met de Lemmerboot afgelegd.

Het lek was duidelijk een rotte plek, die moest gerepareerd worden. Hout was duur, en de eerste reparatie werd met vurenhout uitgevoerd. In de jaren dat we het schip hadden, werd de huid enige malen vervangen, eerst door grenen dat van een sloop kwam.

Later, nadat mijn vader in 1967 overleden was, hebben wij de erfenis besteed aan een grondige restauratie. Daarbij werden de neerboorden (onder het berghout) door eikenhout vervangen, het opboeisel was nog redelijk en kon toen in stand blijven. Het is nog steeds van grenen, althans voor zover het blank gelakt is. Het geverfde deel zou best wel eens mahonie kunnen zijn. Later heb ik zelf het vlak nog in zijn geheel vervangen (met eiken). Mijn vader had vele kleine stukken vervangen, zodat het geheel een lappendeken was, dat door de vele naden overal begon te lekken en te rotten.

Het schip werd ieder jaar de gehele zomer gebruikt. De eerste paar jaar met het hele gezin, daarna om de beurt. Zo heb ik in 1956 met de 'Nootedop' lesgegeven op de Nederlandse Zeilschool op de Kaag. Niet alleen op de Kaag zelf, ook enkele weken lang toertochten met leerlingen, waarbij we voor de meisjes 's nachts een onderkomen op de wal zochten. We hebben tochten gemaakt op de rivieren, een paar keer naar de Biesbos en later heb ik met mijn zoons ook verschillende tochten gemaakt, zowel naar Friesland als op de grote rivieren. Mijn oudste zoon heeft met zijn vrienden ook een tocht naar Friesland gemaakt.

Een keer, tijdens een wedstrijd op de Westeinder (de traditionele jaarlijkse WZV-wedstrijden, waar het schip vanaf 1953 tot enkele jaren terug vrijwel jaarlijks aan meedeed) trok een van de wanten het opboeisel er aan de stuurboordzijde uit. De mast ging niet overboord. Ik heb toen het opboeisel vervangen en de wanten afgedankt.

Na mijn vaders overlijden is het schip eigendom gebleven van mijn moeder. Mijn vader had overdag nog aan het schip gewerkt, hoewel het al Hemel-



Normaal werd er met zijn zessen aan boord geslapen.

vaartsdag was. Die nacht kreeg hij, zestig jaar oud, een fataal hartinfarct. Eerst heeft mijn tweede broer, Jan Joost, er jaren mee gevaren, tot hij een groter schip kocht. Vervolgens heb ik er jaren mee gevaren. Ik denk dat ik het schip heb aangemeld bij het stamboek. Mijn vader wilde niets van de stichting weten, omdat zij het Maritiem Museum nergens in gekend hebben (voor zover ik weet). De Reunie van 1974 in Den Helder was, denk ik, de eerste reunie waar het schip aan meedeed. Met een harde noordenwind zijn we vanuit Muiden eerst naar Volendam gelaveerd. Op het stuk om Marken heen stonden er zoveel golven, dat er continu gehoosd moest worden. In Den Helder heb ik dan ook een lenspomp geïnstalleerd. In 1975 heb ik de reunie in Sneek meege maakt en daarna nog vele malen de regionale reunie in Heeg. In 1986 kocht ook ik een groter schip, een boeier. En nu vaart mijn jongste broer met het schip, voor zover hij er tijd voor heeft.

Het grootzeil was 1880! door Mole naar in Grouw gemaakt.

