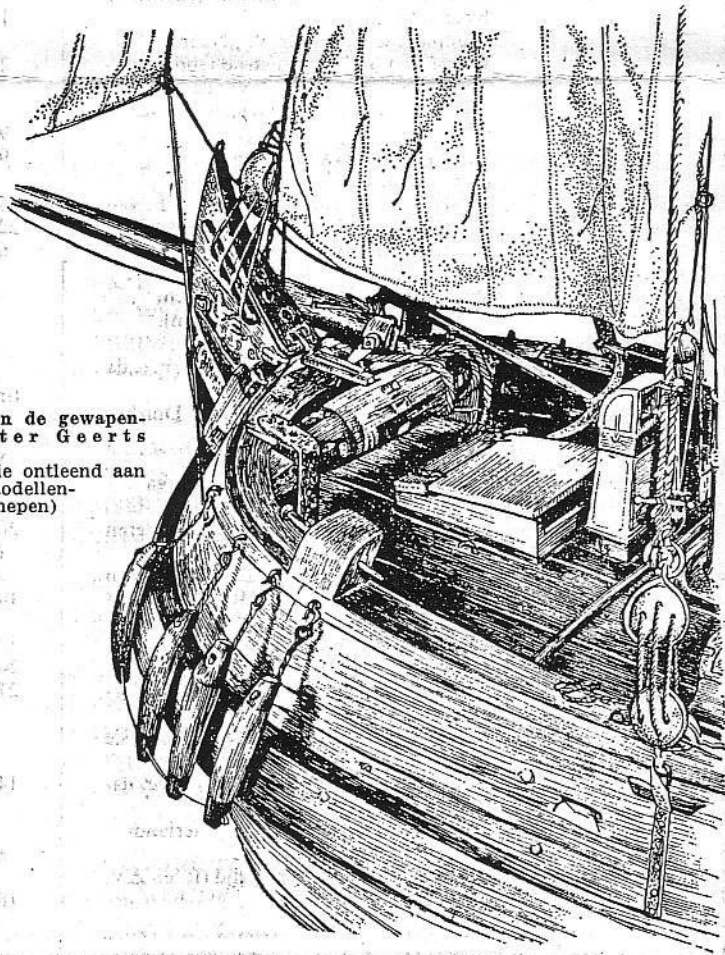


Zeiltekening van een Zeeuwse poon uit de negentiende eeuw. Naar W. K. Versteeg. (Illustratie ontleend aan Scheepsmodellen-Binnenschepen)

W IJ hebben eens door een stom gelukje de originele tekening — in potlood — van het poonjacht Ouderhoek voor de neus van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten kunnen weggapen en daarover later wel enig berouw gekregen. Onze moeilijkheid nu is echter aan wie wij deze tekening namens de oorspronkelijke eigenaar — een leerling van wijlen de bekende ontwerper Thiebout, aan wie wij haar bij verrassing ontfutselden — zullen cadeau doen; aan de Stichting voornoemd of aan het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam. Ons dilemma doet hier echter niet terzake. Wij hebben het over de poon en niet over een poon.

De poon behoorde eertijds naast de tjalk tot de in ons land meest verbreide typen van binnenschepen, dat vooral in het zuidwesten, de provincies Zeeland, Brabant en Zuid-Holland werd gebruikt als beurt- en vrachtvaarder. Kortere, gedrongener en met veel meer zegg dan de tjalk waren het zwaargebouw-

De poon



Voorscheip van de gewapende poon Peter Geerts uit 1808. (Illustratie ontleend aan Scheepsmodellen-Binnenschepen)

**SCHEPEN-
SCHOUW**

De eerste spade voor een roei-academie

In de roeiwereld is het stadje Ratzeburg in Sleswijk-Holstein door het baanbrekende werk, zowel op praktisch als op theoretisch roeigebied, van Dr. Karl Adam langzamerhand tot een begrip geworden wat betreft de nieuwe continentale roeistijl en de moderne trainingsmethoden en -opvattingen. En het zal dit in de zeer nabije toekomst nog meer worden door de opening van zijn nieuwe Roeiacademie.

Met de bouw daarvan is thans een begin gemaakt en na jarenlange voorbereidingen en het overwinnen van zeer vele weerstanden is deze droom van Karl Adam thans werkelijkheid geworden. De vorige maand hebben de werkzaamheden met veel officieel vertoon een aanvang genomen. Het gebouwencomplex in deze mooie waterrijke omgeving — een echt roei- en zeildomein — bestaat uit een botenhuis, een trainingshal, een gymnastiekzaal voor conditietraining, leslokalen en een logiesruimte die plaats biedt aan een veertigtal „leerlingen”, roeitrainers uit alle delen van de wereld, die gedurende enige tijd een leergang kunnen volgen aan deze eerste internationale roeiacademie.

Overigens was dit vormend onderrecht door Dr. Adam op bescheidener schaal al verscheidene jaren aan de gang. En hij zal daar met zijn assistenten mee doorgaan in de hem door de stad Ratzeburg ter beschikking gestelde lokaliteiten tot de herfst van 1967, wanneer zij kunnen overstappen naar de nieuwe inrichting, waarvan de bouw ruim anderhalf miljoen gulden zal gaan kosten. De totstandkoming van deze groots opgezette academie in een vrij onbekende en afgelegen streek van West-Duitsland is niet alleen aan het vele voorbereidende werk van Adam en de zijnen te danken, maar daartoe hebben ook enige schokkende gebeurtenissen in de Duitse sportwereld bijgedragen, waardoor aan de aanvankelijk wat onverschillige houding van de bondsrepubliek (die nu 70 pCt. van de bouwkosten bijdraagt) ten aanzien van de prestatiesport een einde kwam. Dit was in 1964 bij de voorbereidingen tot de Olympische Spelen, toen bij de beslissingswedstrijden voor de uitzending naar Tokio de Oostduitse atleten verreweg de meerderen bleken te zijn. Zo ontstond er onder andere in de Duitse Roeibond enthousiaste medewerking voor dit bouwproject en waren de lang voordien geopperde plannen om de roeicursussen aan de Keulse sporthogeschool onder te brengen (door Adam steeds als ontoereikend gekenschetst) van de baan.

Nu is dan door de president van de Duitse Roeibond, Dr. Wülfing, de „eerste spade” voor de aanleg van deze grootse onderneming feestelijk en plechtig in de grond gestoken, zoals dat heet, maar dan op zeer moderne en welhaast symbolische wijze door een bulldozer in beweging te zetten. Er zal vermoedelijk nogal wat grond moeten worden verzet op het vrij uitgebreide terrein aan het water, waar de gebouwen elk afzonderlijk zullen verrijzen.

de schepen met platte bodem en enigszins invallende zijden. Het opvallendste kenmerk van de poon is echter wel de puntig eindigende voorstevens, die boven sterk naar binnen valt. Zoals reeds gezegd, was het type eertijds zeer verbreid. E. W. Petrejus twijfelt er zelfs niet aan in zijn bijzonder interessante boekje *Scheepsmodellen* (binnenschepen) — dat als wij in de tijd van de opstand tegen Spanje lezen over „kromstevens” in de smalle vlote van de Prins, deze verwanten van de latere poon zijn. De poon was hecht gebouwd en lag — zo zegt Petrejus — vast op het water, waardoor hij bij een aanwinnende koelte lang van top kon zeilen en een weerbaarheid bezat, die die van de meeste schepen overtrof.

Uit eigen aanschouwing kennen wij slechts één poon, namelijk de *Ouderhoek*, en een — hedendaags — jacht, dat door zijn ontwerper een poon wordt genoemd en dat — hoewel ongebruikelijk klein — inderdaad aan het type doet denken. Oorspronkelijk waren de ponen getuigd met een spriettuig, maar — als eerste, zegt Petrejus — reeds in de 17-de eeuw gingen zij tot het bezaanttuig over, waarbij de mast op die exemplaren die geen vaste bruggen behoeften te passeren een steekmast was, en op de andere een strijkbare. Welgestelde schippers voerden het zeil met een kleine gebogen gaffel, minder welgestelde met een eenvoudige rechte gaffel. Crone — in *Nederlandsche Jachten* — zegt, dat men

tegen het einde van de 19-de eeuw de ponen naar verhouding wat langer en gestrekter maakte. Petrejus vermeldt, dat hij nog in 1944 een ijzeren poon zag aan de kade te Arnhem. Dit moet een lang behouden exemplaar zijn geweest, want bij ons weten zijn er geen ponen meer op onze wateren of tot woonschip gedegradeerd langs onze wateren te vinden. Willen wij ons tegenwoordig een beeld van de poon vormen, dan zijn wij aangewezen op modellen, die onder andere te vinden zijn in de scheepvaart-musea te Amsterdam en Rotterdam, en aan de hand van tekeningen.

Gezien het feit, dat de zeegaandheid van de poon geroemd wordt en dit type kennelijk ook van ijzer werd gebouwd, lijkt het ons geen slechte keuze indien een liefhebber van ronde en platbodemjachten er toe zou besluiten een poonjacht te laten bouwen. Moeilijker dan bij een Lemsteraak zal de bouw niet zijn.

Evenals bij de tjalken onderscheidde men paviljoenponen, staatsieponen en gewone ponen. De grootte varieerde volgens Crone in het hierboven aangehaalde werk tussen de 16 en de 60 ton.

Het achterschip van het poonjacht *Ouderhoek*.
(Foto G. van Riemsdijk)

