Pegasus, een hengst met vleugels

Peter Hamer

Pegaasjen, hou' eens stil!
Ik ben geen vriend van vitten;
Ik zuiver slechts, uit goeden wil,
Uw schoone manen van de klitten
En lees de noppen uit uw staart;
Laat Pluto 't haavloos kinhaar zitten
Apollo scheert zijn baard.

A.C.W. Staring, verzamelde gedichten, 1869

Pax, OC 5. Start van de Internationale wedstrijd op 16 september 1923 Antwerpen.

Voor veel lezers zal de Griekse mythe van Pegasus een vage herinnering aan de schooljaren oproepen - het verhaal van het gevleugelde paard dat, door de god Poseidon verwekt bij Medusa, tevoorschijn sprong toen Perseus haar onthoofdde. Het paard speelde een belangrijke rol in diverse, soms gruwelijke, avonturen. Maar toen zijn eigenaar probeerde zelfs de hemel te bestormen schudde Pegasus zijn berijder af en kreeg een plaats onder de sterren.

We kenden het schip natuurlijk. Het was immers aanwezig geweest bij de van Loon wedstrijd in Veere in 1996. Op de terugweg na de wedstrijd begaf de motor het op het Volkerak en moest het worden gesleept door de stoomsleepboot Hercules. Niet lang nadien had de eigenaar Cor Drijver haar aangeboden aan de Stichting Behoud Hoogaars ter overname. Hij had het schip 20 jaar naar beste kunnen onderhouden en drijvende gehouden, maar voelde zich te oud worden om dat nog lang vol te houden. De SBH zag er van af. Er stonden nog een hoogaars (Alcyon) en een hengst (Drie Gebroeders) te wachten op restauratie. Nog een extra schip zou een te zware wissel trekkende op de capaciteiten van de vrijwilligers van de stichting. Bovendien zou het een grote restauratie vergen om het schip weer vaarklaar te maken.

Niet lang daarna, in 2001, nam de eigenaar contact op met de Tolerant vzw. Die organisatie bekommerde zich bij voorkeur om de nog bestaande hengsten zoals de Pegasus. Na rijp beraad en de nodige briefwisseling tussen Katwijk en St. Job in 't Goor werden ze het eens. Tolerant zou het schip overnemen en ophalen in Katwijk. De jaren daarna bleek de Pegasus terecht die naam te voeren: hij liet zich niet vangen. Steeds als we zicht leken te krijgen op de geschiedenis ontstonden er nieuwe vraagtekens en ontsnapte hij weer. Maar van lieverlee kwam er meer duidelijkheid en ontrolde zich het volgende verhaal, dat begon met de tocht van Katwijk naar Steenbergen en Baasrode.

Een reisverslag

Toen de vzw Tolerant in het voorjaar van 2001 de Pegasus kocht had Cor Drijver sinds 1980 al heel wat aan dit scheepje gesleuteld, waarbij een groot deel van de leggers en de spanten werd vervangen. Dit deed hij grotendeels alleen, en met zijn 76 jaren werd dat alles een beetje te zwaar. Zijn grote wens was dat deze hengst behouden zou worden en terug zou gaan richting Scheldedelta. De Pegasus is één van de laatste overgebleven houten hengsten en dateert naar alle waarschijnlijkheid van voor 1900. Het plan was dat het schip naar Steenbergen te varen, in afwachting van verdere plannen en uiteindelijk restauratie. De vraag was hoe het schip daar te krijgen. Het dreef nog, maar er was enige onzekerheid over de zee (rivier) waardigheid.
In augustus voer de stalen hengst Tolerant, een replica van de voormalige CL 1, naar Leiden om de Pegasus op te halen. Die zou op eigen kracht met zijn 8 PK motortje vanuit Katwijk naar Leiden komen. Op 13 augustus ging het met twee opstappers van het station te Leiden per bus naar de Valkenburgse weg in Katwijk, de illegale (maar gratis) ligplaats van de Pegasus.
Ter plaatse werd geprobeerd de motor aan te zwengelen. Starten wilde die wel, en vol gas lopen ook, maar stationair draaien ho maar. Toen na enig gesleutel Cor Drijver aan boord kwam loste die het probleem op zoals gewoonlijk: starten,

In Katwijk, 2000.

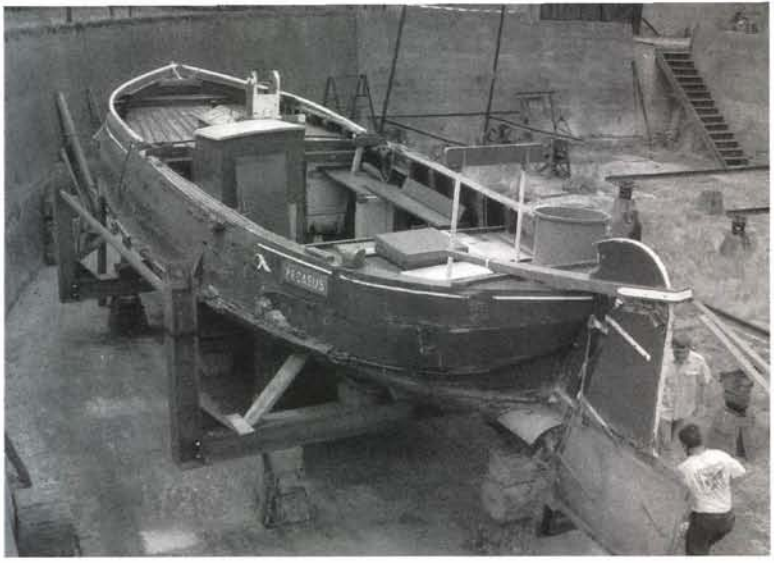
volgas geven en vervolgens de tros kappen. Het scheepje spoot vooruit, weg van de ligplaats waar het zolang een vertrouwde verschijning was geweest en waar het, als alles volgens plan verliep, niet meer terug zou keren. Rond de middag werd de tocht naar Leiden aangevangen. Begeleid door de ketelmuziek van een lekke uitlaat, een vette zwarte rookwolk en een roetspoor op het water nalatend ging het richting Leiden. Cor als een admiraal aan het roer, het leek Leidens' ontzet wel.

Op sleep achter de Tolerant.

Op veel plaatsen langs de vaart werd schielijk de was binnengehaald en onze trots kreeg helemaal een knauw toen we werden ingehaald door twee jongetjes met een ijzeren roeibootje. Even na zessen lagen we gemeerd achter de Tolerant, met een gevoel als de jongens van de "Kameleon". Er werd wat te eten gehaald bij een plaatselijke chinees en intussen deden de eenden zich tegoed aan de lange baard van de Pegasus.

De volgende dag werd onderweg aan de motor gesleuteld; het bleek dat er na een service beurt enige onderdelen niet, en andere niet correct waren gemonteerd. Het resultaat van de inspanningen was bevredigend: een beter geluid en geen zwarte rook meer. 's Avonds de bruggen bij Gouda gepasseerd en achter de sluis afgemeerd.
In verband met de stroom weer voor dag en dauw op. Alles liep vlot: de motor van de Pegasus pruttelde mee. Rond de middag te Dordrecht misten we net de brug. Na overleg werd besloten dat de Pegasus op eigen kracht verder zou tuffen (stroom mee) om tijd te winnen. De Tolerant zou een uurtje wachten en nadien weer vastmaken. We moesten voor 20u00 de sluis van Benedensas (Steenbergse Vliet) passeren. Een paar honderd meter na de brug van Dordrecht begaf de motor van de Pegasus het weer in wat volgens de Wateralmanak het drukste vaarwater van Europa is. Konvooien duwbakken voor en achter. Een passerende sleepboot, bemand door een maat van stuurman Marijn, was zo vriendelijk een sleepje te geven naar het remmingwerk. Van je vrienden moet je het hebben.
Doordat de sluis bij Benedensas niet meer schutte waren we pas de volgende dag in Steenbergen, waar bij aankomst in de haven vooral bedenkelijke blikken ons deel waren, wat moet dat met dat wrak? Om het schip tot zo goed mogelijk te conserveren werd overwogen het naar Brecht te slepen en daar met een speciaal geconstrueerd juk uit het Kempisch kanaal te hijsen en op de kant te zetten. Er werd zelfs gedacht om het af te zinken in een bassin met zout water. Voor een grondige restauratie ontbraken de nodige middelen.

In overleg werd besloten de hengst naar Baasrode te brengen. Voorjaar 2003 werd de expeditie voortgezet, onder begeleiding van de Tolerant. Door de havens van Antwerpen en de Rooyersluis de Schelde op en tegenstrooms afgemeerd achter het ponton bij St. Anneke. De stroming daar is nogal fel en het advies aan de bemanning van de Pegasus was het roer goed in de middenstand vast te binden voor als het tij zou keren. Zo gezegd zo gedaan. De volgende morgen stond de helmstok nog steeds midscheeps, maar het roer was afgebroken en stond dwars. Dat gaf te denken over het vervolg van de tocht. Desalniettemin kwamen we aan het einde van de middag veilig aan in Baasrode. Daar stond een grote kraan te wachten die met behulp van het juk van Michiel Verras het scheepje in het dok plaatste.

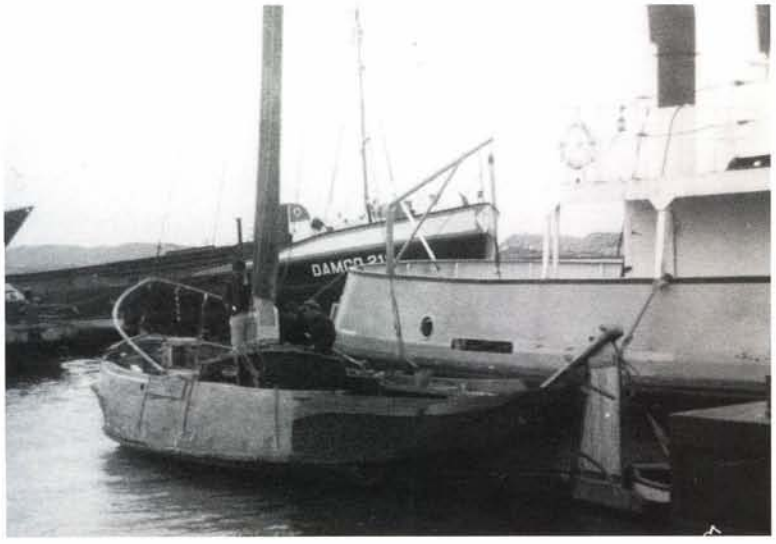


In 2001 ligt de Pegasus in het dok van het museum te Baasrode, het toilet is duidelijk zichtbaar.

Niemand realiseerde zich op dat moment dat de oude Pegasus zijn laatst reis had gemaakt. Maar het zou ook het begin van een nieuw leven blijken te zijn.

De geschiedenis van de Pegasus

Terwijl de restauratie nog op zich laat wachten wordt een begin gemaakt met het nazoeken van de geschiedenis. Dat blijkt niet eenvoudig, maar stukje bij beetje begint zich een verhaal af te tekenen. Het is dan nog steeds niet duidelijk of de geruchten juist zijn dat de Pegasus werkelijk de voormalige hengst Pax is, die in de jaren voor 1940 furore gemaakt heeft in Antwerpen.

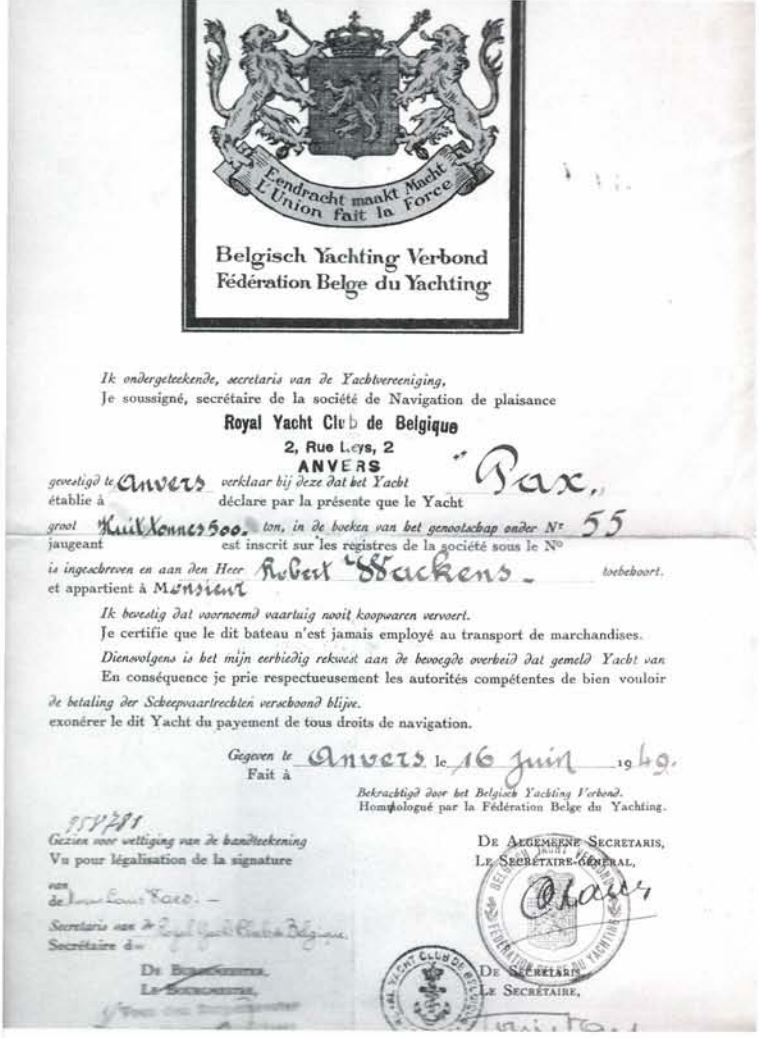


1965 Hellevoetsluis, klaar voor vertrek naar Friesland.

We besluiten te beginnen bij de aankoop in 2001 en vandaar terug te werken. Cor Drijver had verteld dat het achterschip van de hengst ooit was uitgebrand. Hij had het schip ontdekt in een sloot bij Leiderdorp en, omdat hij als oud visser bekend was met het type, besloot hij te zien of hij het terug in de vaart kon brengen. Hij sloopte de roef eraf en bouwde een volwaardig toilet in het ruim. Comfort is belangrijk, je wilt na je zestigste niet meer op een emmer. Het vooronder werd bewoonbaar gemaakt. Uit verhalen van diverse scheepjesmensen blijkt dat het schip ooit door een drietal vrienden vanuit Zeeland naar Heeg in Friesland was gevaren om het te gebruiken als moederschip bij een plaatselijke zeilschool. Tijdens de Klassieke Schepen Beurs in Enkhuizen raken we in contact met Peter Tolsma, die vertelt dat een van de vrienden een bekende van hem is en een aantal foto's aanlevert. Onverwachts komen ook foto's tevoorschijn van de Pax op de wal en in de haven van Lillo. Die zijn van Maurice Pauwaert, destijds hoofdredacteur van het watersporttijdschrift "Wandelaer et sur l'Eau". Ook horen we dat de Pegasus eind jaren 1950 is aangekocht door Jan B. Overwijn uit Dordrecht. Volgens informatie van de heer Bouw van Wijk was de Pax in slechte conditie en heeft Overwijn in die jaren diverse reparaties aan het schip laten uitvoeren bij hun scheepswerf te Woubrugge.

In 1962 wordt het schip verkocht aan ene Diderich, een aannemer werkzaam bij de aanleg van de Haringvliet dam bij Hellevoetsluis. Omdat het schip in slechte conditie is besluit Diderich het te laten herstellen door timmerlieden van zijn bedrijf, in de bouwput van de dam. Maar scheepsreparatie is niet ieders werk, wat blijkt tijdens de proefvaart: doordat de droge uitlaat van de motor zonder isolatie door de huid is gevoerd raakt het achterschip oververhit en brand volledig uit. Het schip wordt op het strand bij Hellevoetsluis gezet om te voorkomen dat het zinkt. Het is dan 1964. Dan komen de vrienden uit Friesland in beeld, Joop Adema, Tom Pollman en Frits Wieck. Adema heeft een zeilschool in Heeg en ziet er wel wat in de Pegasus als moederschip te gebruiken. De mannen reizen naar Hellevoetsluis en graven het schip uit, dichten het achterschip zo goed zo kwaad als mogelijk met zeildoek en varen naar Friesland. Dat het een spannende reis heeft opgeleverd laat zich raden, maar de details ontbreken helaas. Het schip wordt geparkeerd bij een boerderij, maar spijtig genoeg ontbreekt het aan fondsen om de restauratie uit te voeren. Twee jaar later blijkt het plotseling verdwenen. Het wordt nog een keer gespot achter een sleepboot op het Heegermeer, daarna ontbreekt ieder spoor. Na tien jaar wordt nog een zwaard gevonden in Sneek dat herkenbaar afkomstig is van de Pegasus, maar verder blijft het stil. Tot Cor Drijver de hengst terugvindt in Leiderdorp. Wat er in de tussenliggende jaren is gebeurd, wie het schip uit Friesland heeft gehaald en waarom, het zal wel altijd een raadsel blijven. En daarmee is de recente geschiedenis min of meer duidelijk. Maar wat is er

1964 Hellevoetsluis, gered na de brand.



Eendracht maakt Macht
L'Union fait la Force

Belgisch Yachting Verbond
Fédération Belge du Yachting

Ik ondergeteekende, secretaris van de Yachtvereeniging,
Je soussigné, secrétaire de la société de Navigation de plaisance

Royal Yacht Club de Belgique
2, Rue Leys, 2
ANVERS

gevestigd te Anvers *verklaar bij deze dat het Yacht* "Pax,"
établie à déclare par la présente que le Yacht

groot Huit Tonnes 500. *ton, in de boeken van het genootschap onder N°* 55
jaugeant est inscrit sur les registres de la société sous le N°

is ingeschreven en aan den Heer Robert Wackens *toebehoort.*
et appartient à Monsieur

Ik bevestig dat voornoemd vaartuig nooit koopvaren vervoert.
Je certifie que le dit bateau n'est jamais employé au transport de marchandises.

Dienovolgens is het mijn eerbiedig rekwest aan de bevoegde overheid dat gemeld Yacht van
En conséquence je prie respectueusement les autorités compétentes de bien vouloir

de betaling der Scheepvaartrechten verschoond blijve.
exonérer le dit Yacht du payement de tous droits de navigation.

Gegeven te Anvers le 16 juin 1949.
Fait à

Bekrachtigd door het Belgisch Yachting Verbond.
Homologué par la Fédération Belge du Yachting.

Gezien voor vetiging van de handteekening
Vu pour légalisation de la signature

De Algemeene Secretaris,
Le Secrétaire-Général,

De Secretaris,
Le Secrétaire,

Registratie van de Pax als jacht.

waar van het gerucht dat de Pegasus de voormalige Pax is? Het onderzoek dreigt vast te lopen.

Ondertussen zijn we een paar jaar verder. In verband met de grote restauratie van de scheepswerven in Baasrode moet het dok worden vrijgemaakt en het wrak, want dat is het intussen, van de Pegasus wordt van Baasrode naar Rupelmonde gebracht. Over de weg dit keer. Daar wordt het op het terrein van de werf Centrum Nautisch Rupelmonde (CNR) bijgezet. Ko Ruissen († 2011), die inmiddels heel wat ervaring op dit gebied heeft opgedaan, meet het schip op en maakt de tekeningen aan de hand waarvan in een later stadium de restauratie zal worden uitgevoerd. Maar het duurt allemaal langer dan verwacht, en in 2008 is restauratie van de 'Pegasus' een gepasseerd station: het schip is niet meer te redden. Daarom wordt besloten een replica te bouwen. De eerste nieuwe hengst die in 82 jaar aan de Schelde zal worden gebouwd. Zodoende kan het scheepsbouwersambacht beter worden gevolgd dan met een restauratie. Ook brengt de bouw van de replica nieuwe inzichten. Om het verloop van het berghout in het voorschip strokend te krijgen moet een kunstgreep worden toegepast. Dat vereist de nodige studie, en aan de hand van foto's van de 'Pax' en het verloop van het berghout in het voorschip van de 'Pegasus' wordt duidelijk dat het inderdaad om hetzelfde schip gaat.

Pax te koop in 1958

Toen de naam nog Pax was

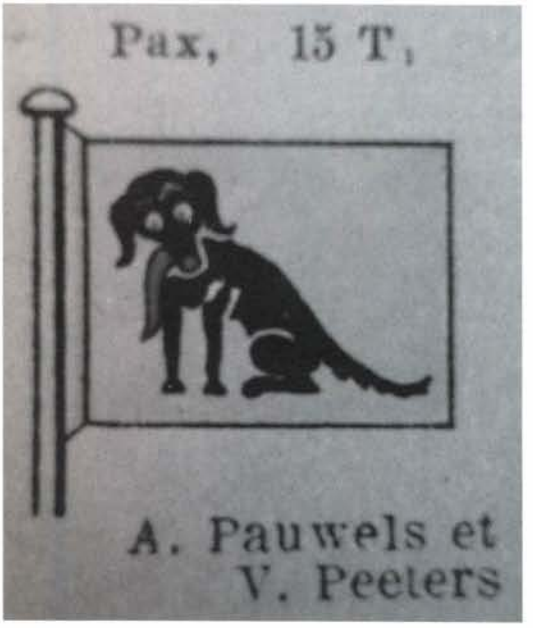
In de schepenlijsten van de Royal Yacht Club de Belgique (RYCB) te Antwerpen wordt de Pax vanaf 1920 regelmatig genoemd. Het schip vaart met zeilnummer OC 5. De eigenaren zijn de heren V. Peeters en A. Pauwels, ook wel bijgenaamd 'de Loebassen'. De oorsprong van die bijnaam wordt duidelijk uit een wedstrijdverslag uit het tijdschrift 'Ons Element' uit 1920: "een van de deelnemers is de kleine platbodem 'Loebos', een hengst van 8 ton van het syndicaat Loebos". In een later verslag van een onderlinge nachtwedstrijd worden de heren Carels en Pauwels als eigenaren genoemd. Tijdens deze laatste wedstrijd was er heel weinig wind, maar "door direct de roeiboot voor het schip te leggen en handig gebruik te maken van de stroom zag de bemanning kans in zes uur tijd naar Hansweert te varen, waar zij om 01.04 uur als eerste aankwamen". Het verslag vervolgt: "Het schip is niet snel, maar de fanatieke bemanning van 8 amateurs wist toch de zege te behalen. De 'Jetty' van Leon Huybrechts volgde op tien minuten". Vermoedelijk heeft de heer Carels in die tijd zijn deelname in het syndicaat overgedaan aan de heer Peeters en is de naam van het schip gewijzigd in Pax. Alles bij elkaar genomen is het schip vermoedelijk al voor 1914 tot jacht omgebouwd. Als het daarvoor een twintigtal jaren als vissersschip heeft gevaren zou het al voor 1900 zijn gebouwd. Of we daar ooit confirmatie van krijgen is een groot vraagteken.

De Loebassen stonden bekend als 'vieze mannen'. Ze hoorden niet tot de zeilende elite en deugden alleen daarom al niet. Maar kennelijk hielden ze er ook andere normen op na dan de meesten. Het verhaal gaat dat, toen kort na WO II voedsel schaars was, ze op een dag een kat hadden geslacht voor het avondmaal. De kat stond op het vuur toen meneer pastoor kwam vragen wat de pot schafte. Konijn was het antwoord, en de eerwaarde was welkom aan tafel. Om te voorkomen dat deze in de kombuis zou gaan zien wat er kookte werd hij aan de pomp gezet om het water in het schip kwijt te worden 'voor stabiliteit tijdens het avondmaal'. De Loebassen gingen aan wal voor nog wat boodschappen. Na een uurtje in de kroeg was het water zo ver uitgepompt dat het schip weer aan de grond lag en er kon worden gegeten. De pastoor liet

zich het maal goed smaken, tot het moment dat na het eten de kop van de kat op tafel werd gezet…..

Via de archivaris van de RYCB komen we in contact met de heer Patrick Wackens en zijn broer Yannick. Hun vader, Robert Wackens, heeft de Pax gekocht in de lente van 1947. Het schip was in slechte conditie. Na de eerste twee jaar in Antwerpen te hebben gelegen, kreeg het schip Lillo als thuishaven, terwijl alle zomers twee maanden in Veere werden doorgebracht. Daar bivakkeerden onder andere de Jetty, Tenace, en de Karekiet op het kanaal binnen de sluis. De vissershaven was immers te onrustig vanwege het getij en het beweeg van de vissersschepen. Yannick herinnert zich de eerste tocht naar Veere, die nogal stormachtig verliep en waarbij verscheidene tonnen water aan boord waren geraakt. Het schip was daardoor vrijwel onbestuurbaar en verlijerde steeds meer naar de Neeltje Jans, toen nog een zandplaat. Vanwege het vele water startte de motor ook niet. Uiteindelijk lukte het om te gijpen en koers te zetten richting Veere, waar de kletsnatte bemanning werd opgevangen door de familie Van Cranenburg, uitbaters van de Campveerse toren.
De Pax werd na die eerste tocht naar Veere in de winter van 1947/48 gerestaureerd bij Van Duivendijk in Tholen. Bij die gelegenheid werd door Dirk van Duivendijk een blokmodel van het schip gemaakt. Ook de natte bun werd verwijderd. Na de restauratie was de Pax een stuk sneller en won, met de beroemde Staf de Lee als navigator, in 1950 het scheldejuweel voor platbodems. De trotse schipper kocht een bronzen buldog (Loebas) die hij op het eind van de helmstok monteerde ter herinnering aan de voorgeschiedenis van het schip. Wackens is eigenaar van de Pax tot 1958, wanneer het met pijn in het hart wordt verkocht. Daarmee zijn we weer aangekomen bij Jan Overwijn. Wat nog ontbreekt is het stuk voor WO I. Maar dat zal vermoedelijk wel duister blijven.

Eigenaars/wedstrijdvlag van de Pax.



Eén vraag blijft knagen: of Phoenix niet een betere naam voor het schip zou zijn geweest. Het is immers meerdere malen verdwenen om vervolgens, soms zelfs letterlijk, uit zijn as te herrijzen. Maar mogelijk kan een gevleugelde hengst zo'n kunstje ook wel uithalen?

Blik op de toekomst?