

De *Pijlstaart*, een Lemsteraak aan de Middellandse Zee

(DEEL 2)



Door Jan van Wijlen

Pijlstaart in het dok van Monte Carlo, 1936. Foto genomen door Dhr Ch.A. Brugma.

In het eerste deel van het drieluik over de *Pijlstaart* hebben we kennis kunnen maken met deze legendarische teakhouten Lemsteraak. In 1931 werd ze verkocht aan een Engelsman en belandde ze in Monte Carlo aan de Middellandse Zee. In het tweede deel het vervolg: oorlogsgeweld, de zeebodem en de wederopstanding.

Monte Carlo

Het is niet bekend hoe lang Reginald Morpew het schip in bezit heeft gehad, noch aan wie hij het heeft verkocht. Zeker is wel dat het schip enige tijd in Monte Carlo heeft gelegen. De zoon van de opdrachtgever, Ch. A. Brugma, was Luitenant ter Zee 1e klas bij de Marine. In 1937 ging hij met vakantie naar Zuid-Frankrijk. Tijdens een bezoek aan Monte Carlo zag hij tot zijn verrassing de *Pijlstaart* in de haven liggen. Hij vond dat het schip toen een wat

rommelige indruk maakte. Toch maakte hij er een foto van.

Kanon op het voordek

De Tweede Wereldoorlog is voor de *Pijlstaart* een periode van spannende verhalen. Of moeten we het weer sprookjes noemen? De wildste verhalen doen de ronde over deze tijd.

Ze zou hebben gediend als smokkelschip en later zou het schip in handen zijn gekomen van partizanen. Het verhaal gaat dat er in die tijd

zelfs een kanon op het voordek stond. Tijdens de geallieerde landing op Sicilië in 1943 was ze samen met die partizanen aanwezig. Bij deze actie zou ze tot zinken zijn gebracht. Hoe lang het schip op de zeebodem heeft gelegen is niet bekend. Eveneens weten we niet wie de eigenaar toen was of eigenlijk had moeten zijn.

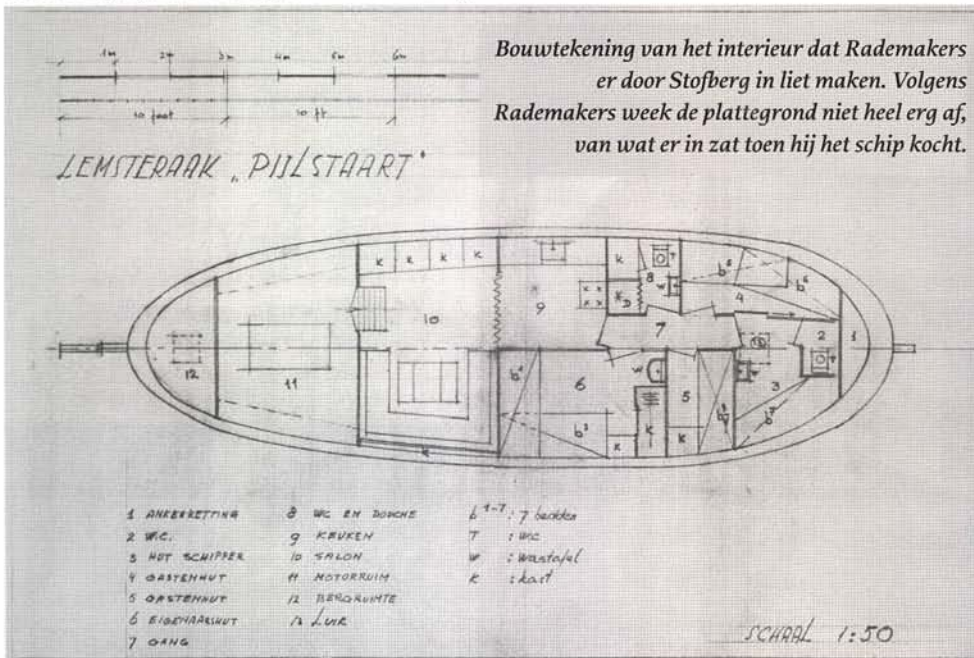
Spannend klinkt het allemaal wel, maar waar ligt de waarheid? Diverse naspeuringen in Italië en Sicilië leverden niets op. Het enige betrouwbare aanknopingspunt van niet al te lang na de oorlog vond ik in het gedenkboek ter ere van het honderd jarig bestaan van Koninklijke Roei en Zeilvereniging De Maas uit 1951: "Zij is aan het buitenland verkocht en kwam aan de Riviera terecht. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd ze gevorderd en zonk bij gevechten op Sicilië. Na de capitulatie door Italianen gelicht, werd zij door hen als smokkelschip gebruikt. Tenslotte is zij weer aan de rechtmatige Franse eigenaar uitgeleverd."



Foto uit begin jaren zeventig, toen Dhr. Erens eigenaar was.

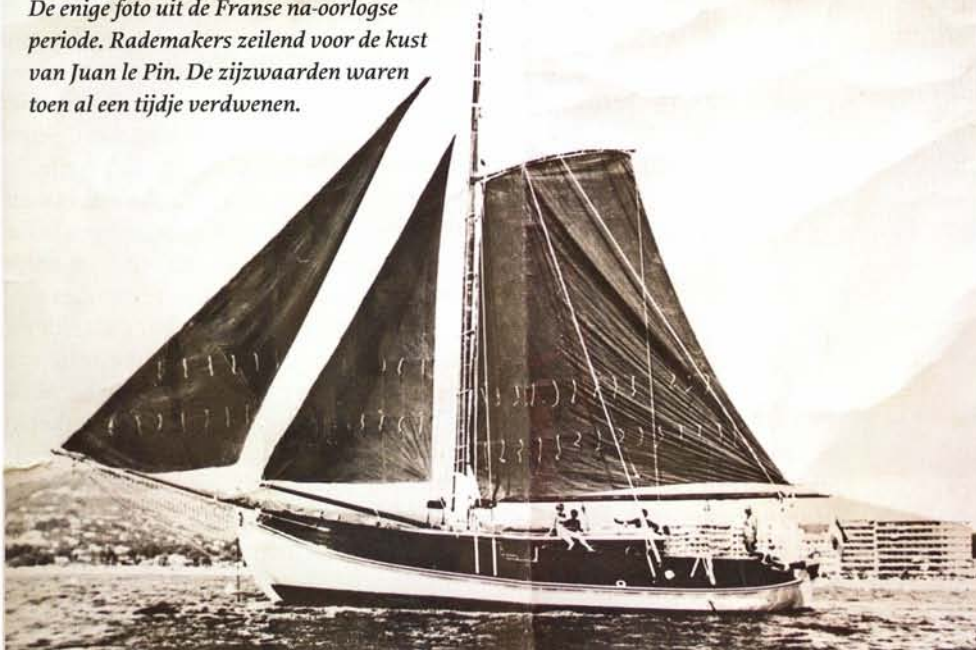


Foto uit begin jaren zeventig, toen Dhr. Erens eigenaar was. Nadat het zeil vervangen was en er elektrische lieren aan boord waren gekomen.



Het paspoort van de Pijlstaart uit de tijd van Rademakers.

De enige foto uit de Franse na-oorlogse periode. Rademakers zeilend voor de kust van Juan le Pin. De zijwaarden waren toen al een tijdje verdwenen.



De Pijlstaart met een artikel in de krant: De kopie van het schip van Prinses Beatrix van Nederland voor anker te Juan Les Pin.

Baglietto

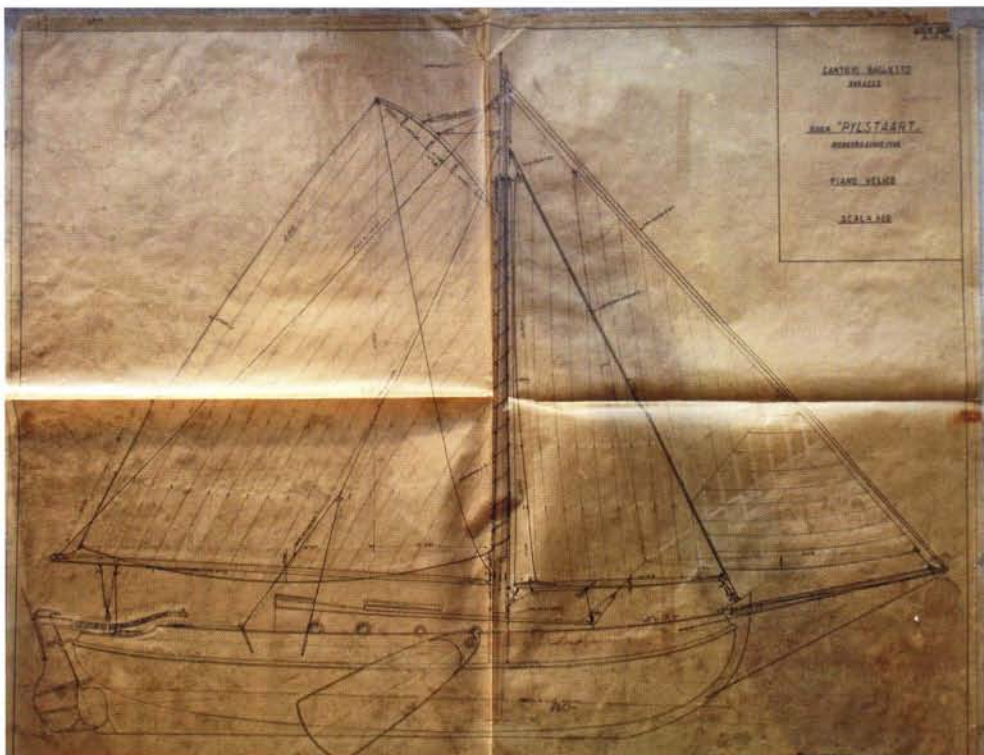
Aan deze onduidelijke periode kwam even een einde, toen de *Pijlstaart* in 1948 op de Werf Baglietto in Varazze verscheen. Lang bleef dit ook allemaal vrij wazig tot de huidige eigenaar een bezoek bracht aan deze werf. Naast een aantal antwoorden en fotomateriaal leverde dit bezoek eigenlijk nog meer vragen op die hoogstwaarschijnlijk nooit beantwoord zullen worden.

De aan de Italiaanse Riviera gelegen Baglietto werf werd in 1854 opgericht door Pietro Baglietto. Al vrij snel werden er ook schepen gebouwd voor de Italiaanse marine. De bouw van marineschepen had uiteraard zijn hoogtepunt rond de twee Wereldoorlogen.

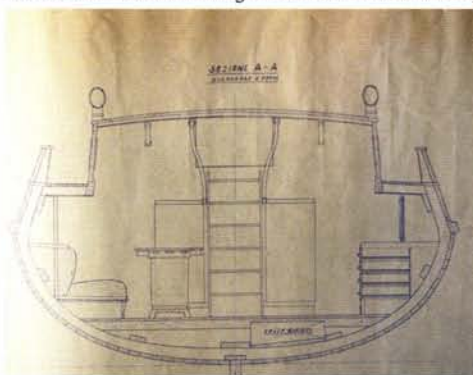
Het zal wel altijd een raadsel blijven, wie opdracht gaf tot de restauratie van het jacht op deze werf. Opvallend is, dat een aantal tekeningen een stempel hebben van het Ufficio Technico Marina Militare. Je zou haast verwachten dat de restauratie op een of andere manier met de Italiaanse Marine te maken heeft gehad. Maar ja, wie zal het zeggen? In de archieven was hiervan niets terug te vinden. Op de tekeningen vinden we wel de naam: *Pijlstaart*, ex *Leo*. Blijkbaar heeft ze ook nog een tijdje *Leo* geheten.

De Voogt

Men ging niet voor half werk. Er werd contact gezocht met de bekende Nederlandse jachtontwerper H.W. de Voogt. Deze leverde een set tekeningen van tuigplan, rondhouten, zwaarden en detailtekeningen van het mast- en zwaardbeslag. In het tekeningenboek van De Voogt, dat zich in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam bevindt, hebben we dit kunnen bevestigen. Vervolgens werden er in Italië, waarschijnlijk aan de hand van deze tekeningen en de opmetingen van het jacht zelf, nog een hele partij tekeningen gemaakt. Uit foto's die Robert ook in het archief aantroef, werd duidelijk, dat de *Pijlstaart* flink onderhanden is genomen. Op een foto is te zien dat de huid aan de bakboord-voorzijde compleet verdwenen is. Zoals te verwachten valt, is het jacht ook iets anders opgebouwd, dan Thiebout dat dertig jaar eerder had gedaan. Zo kwam er een zetboord van zo'n 50 centimeter op. Werden de kajuit en de kuipvloer verhoogd en veranderden de patrijspoot in het boeisel van plaats. Vermoedelijk is toen ook het originele Jugendstil interieur vervangen. Al met al is het een aardig langdurige geschiedenis geweest. De eerste tekening van De Voogt dateerde van 4 augustus 1948. De laatste tekening betrof de elektrische bedrading en dateerde van 11 april 1950.



Italiaanse bouwtekeningen van de restauratie bij Baglietto, eind jaren 40.

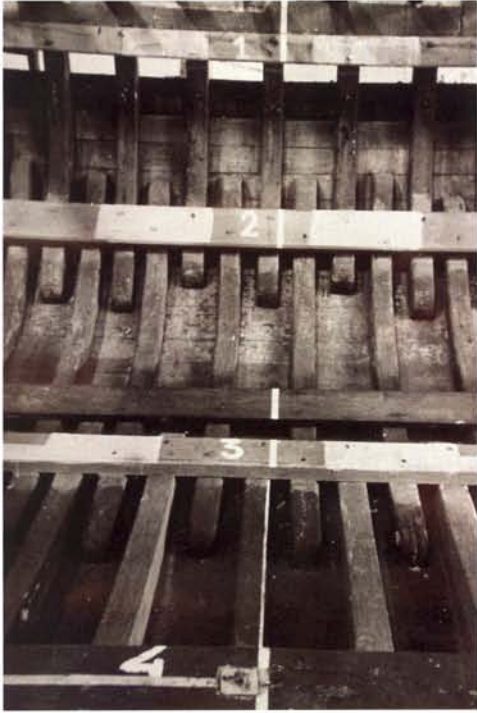


Vela et Motore

In februari 1951 werd in de *Waterkampioen* het volgende vermeld: "Het Italiaanse blad *Vela et Motore* geeft een foto van het boeijacht *Pijlstaart*. Volgens het bijschrift gebouwd door de bekende werf Baglietto, onder toezicht van het technisch bureau van de oorlogsmarine te Genua. Het schip is door Bureau Veritas geïnspecteerd. Het blad schrijft o.a.: Deze karakteristieke bouwwijze

Restauratie bij Baglietto eind jaren 40. Het schip werd hier goed onder handen genomen.





Restauratie bij Baglietto eind jaren 40. Het schip werd hier goed onder handen genomen.

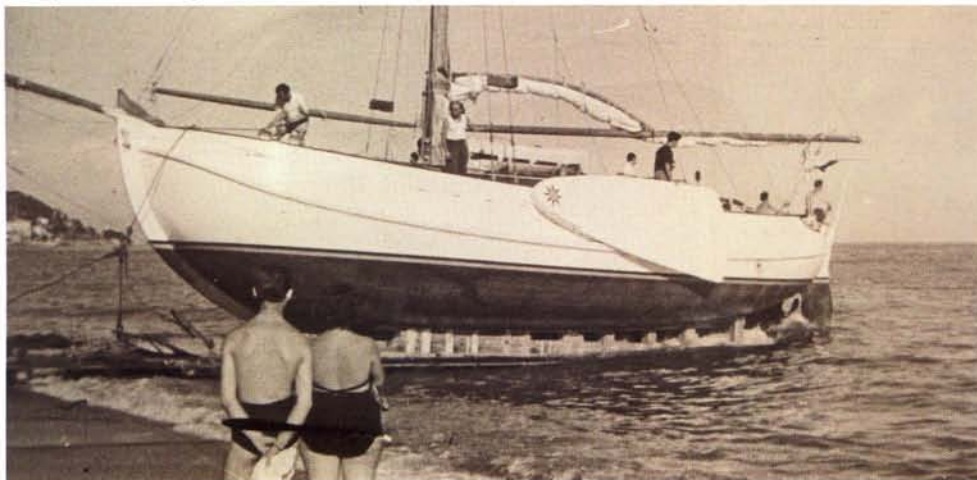


De Pijlstaart na de grote restauratie bij Baglietto.



De restauratie bij Baglietto.

De Pijlstaart na de grote restauratie bij Baglietto, begin jaren 50.



werd voor het eerst in Italië toegepast, naar de vorm van de klassieke Hollandse klompen, die in Nederland in het bijzonder gebouwd worden voor de vaart, behalve op zee, in de talloze kanalen en fjorden van Noord-Europa. Het schip is 15 meter lang en 4,50 meter breed. De zeilen bestaan uit grootzeil, fok, en spinaaker, het zeiloppervlak is 115 m². Met de 70 pk O.M.- Hulpmotor wordt een snelheid van 8-9 knopen behaald. In tegenstelling tot andere jachten met kiel of middenzwaard is dit jacht uitgerust met twee zwaarden, die bevestigd zijn aan de zijden van het schip. Een van deze twee wordt neergelaten aan de kant van de wind. Dit jacht vertegenwoordigt het meest moderne, zeewaardige en luxueuze, dat tegenwoordig gebouwd kan worden, volgens de bouwkunst van Hollandse vaartuigen. Het werd in onze wateren - het bericht komt uit Varazze - nog nooit gezien."

Terecht merkt de Waterkampioen meteen al op dat die bouwerij in Italië een onwaarschijnlijk verhaal is. Men was de *Pijlstaart* die Thiebout gebouwd had nog niet vergeten. Wel een pluim voor Thiebout dat men in de veronderstelling was dat Baglietto het "meest moderne, zeewaardige en luxueuze" schip heeft gebouwd. In feite was dat schip toen al dertig jaar oud!

Het blijft helaas nog steeds gissen naar de opdrachtgever van deze zeer kostbare restauratie en waar de *Pijlstaart* na de restauratie bleef. Misschien was ze wel al die tijd van een zekere Meneer McKitrick geweest. Wie zal het zeggen.

E.C.S. McKitrick de Menton

In augustus 1961 stond er in de Waterkampioen een Engelstalige advertentie waarin de *Pijlstaart* te koop wordt aangeboden door E.C.S. McKitrick. Uit deze advertentie valt op te maken dat deze man aan boord woonde en in de haven van Menton aan de Franse Riviera te vinden was.

Het lijkt erop dat het jacht in handen was van een Engelse eigenaar. Helaas is er niet bekend van wie hij het schip kocht en aan wie hij het verkocht.

Filmster

Het hoe, wat en wanneer is onbekend, maar in de tweede helft van de jaren zestig moet de *Pijlstaart* van een franse filmster zijn geweest. Zo'n glatte strakke jongen met aan elke vinger een vrouw. Helaas was niet meer te achterhalen wie deze filmster was en in wat voor A, B dan wel C-films hij heeft gespeeld.

Het schip zou toen veel in St. Tropez hebben gelegen en voer zonder zijzwaarden. Dhr. Rademakers, een latere eigenaar, heeft daar de

zijwaarden hun laatste jaren zien slijten als tafels in een café. Aan boord woonden in die tijd Taras Bulba en zijn vrouw. Tenminste, zo noemde de zoon van Rademakers hem, vanwege zijn woest uiterlijk.

Taras Bulba was de hoofdfiguur van een gelijknamige film uit 1962. Meneer en mevrouw 'Bulba' waren de bemanning en zorgden tevens voor het onderhoud. Op een bepaald moment vond het schip ligplaats in Juan le Pin.

Deze filmster werd een dagje ouder en daarmee minder aantrekkelijk voor de vrouwen. Zijn inkomen ging achteruit en hij moest de *Pijlstaart* verkopen. Aldus Dhr. Rademakers.

Rademakers

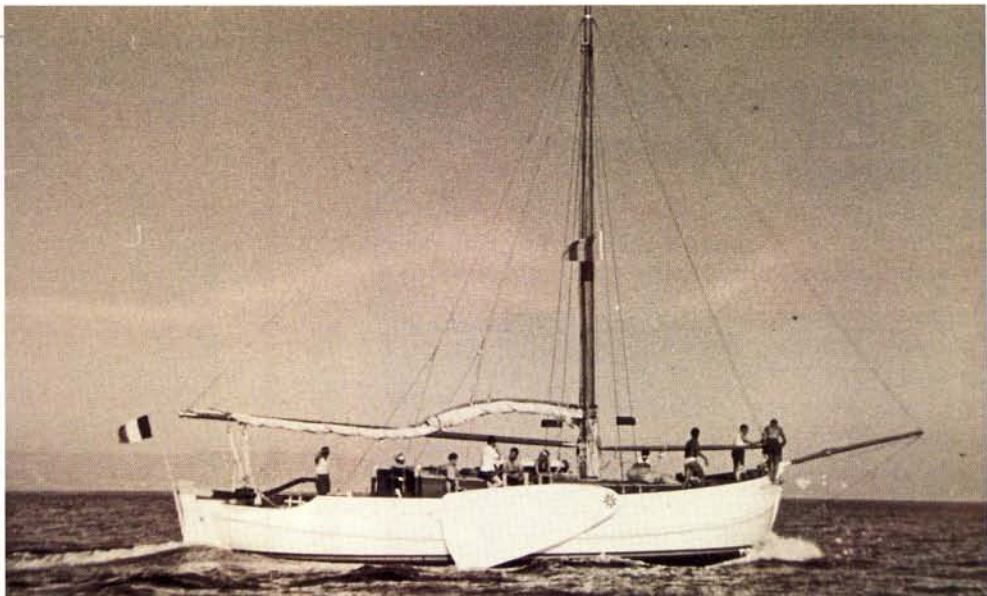
In 1968 woonde Dhr. M. Rademakers in Cap d'Antibes aan de zuidkust van Frankrijk. Op ongeveer een kilometer van zijn huis lag de haven van Juan le Pin. Hier had hij een groot motorjacht liggen, ooit gebouwd door Akersboom. Met dit schip doorkruiste hij een flink stuk van de Middellandse Zee, van Gibraltar tot Sicilië. Het waren reizen van wel enkele maanden. Aan boord had hij een vaste schipper en een kok.

In Juan le Pin was er op een bepaald moment een zeiljacht in de box naast zijn motorjacht komen liggen. Het was de *Pijlstaart*. Het schip was te koop. Rademakers vroeg wat het moest kosten en een dag later was de *Pijlstaart* van hem. Zo ongeveer moet het zijn gegaan. Het schip was in een niet al te beste conditie. De zwaarden waren verdwenen en het interieur was volkomen uitgeleefd. "Als mijn vrouw mee ging varen, deed ze de deur niet eens open. Die ging daar niet naar binnen toe." Dat jaar hebben ze alleen wat tochtjes voor de kust van Juan le Pin gemaakt. "Dat was een hele onderneming.", aldus Rademakers. Taras Bulba was toen nog schipper. Rademakers kan zich nog herinneren dat ze eens zijn uitgevaren omdat er een foto voor de krant gemaakt moest worden. Het bijbehorende verhaal zat er hier en daar wat naast: "Dit Hollandse zeilschip met zijn typische vormgeving is een Lemsteraak gebouwd rond 1898." en "Prinses Beatrix van Nederland heeft voor persoonlijk gebruik een identiek schip laten bouwen."

Terug naar Nederland

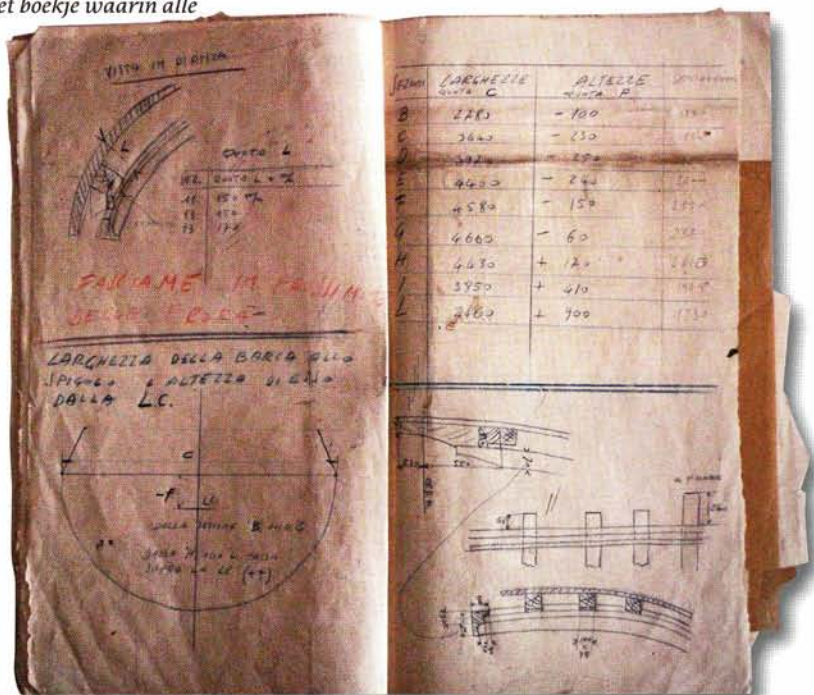
Er moest veel aan het schip gebeuren. Rademakers zag het niet zo zitten om dat in Frankrijk te laten doen en besloot om de *Pijlstaart* terug naar Nederland te brengen. Ze was in zo'n slechte staat dat hij het niet aandurfde om haar buitenom te laten varen.

Voor deze reis trok hij een schipper aan uit Volendam, die wel vaker schepen heen en



De *Pijlstaart* na de grote restauratie bij Baglietto, begin jaren 50.

Abbeelding van het boekje waarin alle maten van de *Pijlstaart* waren opgetekend voor de restauratie bij Baglietto.



weer voer naar de Middellandse zee. Via de Rhône en de Loire ging het via Parijs richting Nederland. Een reis die maanden in beslag nam. Rademakers was nogal een wijnliefhebber. Dit betekende dat langs de Loire het schip werd volgeladen met wijn. Met deze scheepslading is ze, na bijna dertig jaar, Nederland weer binnengevaren. Ze kreeg een ligplaats aan de Kagerplassen.

Restauratie

"Dat gaat je een hoop geld kosten, dat krijg je er nooit meer voor terug.", zei Stofberg tegen Rademakers. "Toen wilde ik het schip nog houden en wat heb je aan een schip zonder zwaarden. In Frankrijk was het schip ten gronde gegaan." Rademakers werd geadviseerd om naar Stofberg te gaan. Hij was 'De Man' voor zo'n klus.

Stofberg nam uiteraard de hele buitenkant onderhanden. Daarnaast kwam er een compleet nieuw interieur in. De indeling hiervan kwam wel ongeveer overeen met wat erin zat. De *Pijlstaart* kreeg weer zijwaarden en de helmstok werd vervangen door een stuurinrichting. De originele helmstok, met het Jugendstil houtsnijwerk, ligt nu nog bij Rademakers in de tuin.

Toen het glimmende nikkel van de patrijspoorten werd afgehaald kwam er messing achter vandaan. De fonkelende Italiaanse kermisattractie veranderde zo langzaam maar zeker weer in een Lemsteraak. Stofberg heeft er zeker een maand of 7 à 8 aan gewerkt.

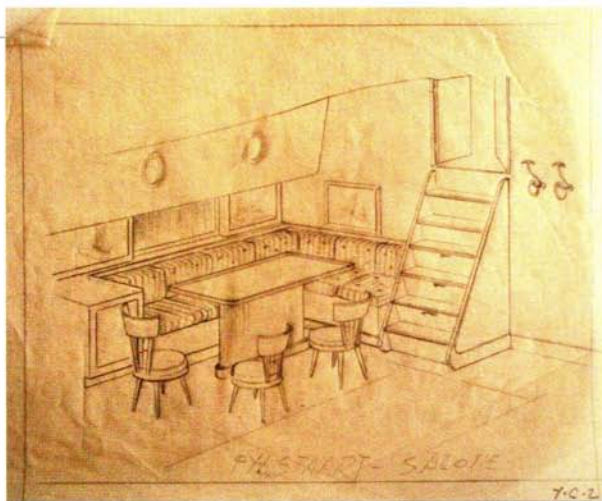
Nadat de *Pijlstaart* weer een fatsoenlijk jacht was geworden, kwam Rademakers tot de conclusie dat hij eigenlijk niet zo'n zeiler was. "Toen ben ik er een paar keer mee gaan varen.

Ja, dat was te moeizaam eigenlijk." De lol was er toen snel af.

Erens

In juli 1972 verscheen er een advertentie in de Waterkampioen: de *Pijlstaart* stond te koop. Dhr. P.P.J.M. Erens uit Hilversum hapte toe. Voordat hij tot de koop overging, liet hij het taxeren door de ANWB. De uitkomst was positief: "Onze conclusie is, dat het schip in een verrassend goede staat verkeerd, uitzonderlijk goed onderhouden is en waaraan vooral de laatste jaren zeer grote kosten gependeed zijn aan de vernieuwing van de totale kajuitopbouw en interieur. Bij goed onderhoud, kan het jacht nog vele tientallen jaren mee." Er waren wel kanttekeningen bij het Italiaanse tuig: "Er is duidelijk afgeweken van het oorspronkelijke tuigplan van dit soort jachten. Evenals bij het eerder vermelde boeisel is ook deze verandering van nadelige invloed geweest op het goede aanzien van het jacht." Ook de motor kreeg wat opmerkingen: hij lekte olie, water en één van de cilinderkoppen lekte: "De motorruimte is bepaald stiefmoederlijk behandeld."

Enige tijd later mocht Dhr. Erens zich eigenaar noemen van de *Pijlstaart*. Hij liet meteen



*Schets van het interieur.
Restauratie eind jaren 40
bij Baglietto.*

knopen. Die zomer werd gelijk een reis ondernomen naar de Oostzee en Denemarken. Erens was blijkbaar geïnteresseerd in de geschiedenis van het jacht. Hij zocht contact met de familie Brugma. Dit resulteerde in een bezoek van Ch. A. Brugma, zoon van de opdrachtgever van het schip. Later schrijft Brugma in een brief hierover: "Het bezoek

de mast en giek vervangen terwijl Molenaar in Grouw een nieuw tuig maakte wat wél bij een Lemsteraak hoorde. Dit keer niet van oranje, maar van wit zeildoek. De oude lekende Perkins van onbestemd type en bouwjaar werd ingewisseld voor een DAF dd 575.

Het schip gaat er met de schipper vandoor

Erens was niet meer een van de jongste en rustte het schip daarom uit met allemaal elektrische lieren. In het voorjaar van 1973 was een en ander gereed en werd er een proefvaart naar Terschelling gemaakt. Ze haalde toen 7

aan de *Pijlstaart*, ex *Justine II*, heeft veel herinneringen aan lang geleden opgeroepen. Ik ben u zeer erkentelijk dat u mij het schip heeft laten zien en ben blij dat het in zo goede handen is gekomen."

Erens werd ouder en ging fysiek achteruit. Op een bepaald moment zei hij tegen Ch.A. Brugma: "Het schip gaat er nu met mij vandoor. Nu wordt het tijd voor een wisseling van de wacht."

Hij was helemaal verknocht aan het schip en met heel veel pijn in zijn hart verkocht hij de *Pijlstaart*.
(wordt vervolgd) 