

*De Pijlstaart onder vol tuig
tijdens de Jan Haringrace 1999.
Foto Hajo Olij.*



De Pijlstaart,

(3, slot)

Door Jan van Wijlen



een schip met een ziel

Een snel wedstrijdschip, landing op Sicilië, een kanon op het voordek, restauraties. Het kwam allemaal al voorbij.

De laatste van het drieluik over de Lemsteraak *Pijlstaart* behandelt de meest recente periode. Toch was deze tijd niet echt minder roerig dan hetgeen ze in eerdere jaren meemaakte.

In november 1975 ging het jacht over in handen van Johannes Boel uit Kraggenburg. In die periode stak een typisch Thiebout probleem de kop op. J. Boel wilde het jacht inschrijven in het stamboek voor ronde en platbodemjachten. Ondanks dat het jacht al ruim 65 jaar als een Lemsteraak door het leven ging, vond de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten de *Pijlstaart* geen Lemsteraak, omdat haar kop wat anders van vorm was. Maar goed, dat was niets nieuws: Schepen van Thiebout geven vrij veel aanleiding tot discussies. En dat is nu juist het mooie van een Thiebout schip: De schepen zijn zo uniek dat geen behoudsorganisatie weet wat ze ermee moeten. Uiteindelijk werd het een voorwaardelijke inschrijving. Deze hield stand tot 1990. Door een document uit 1925,

waarop het schip als Lemsteraak staat vermeld, werd besloten dat ze toch als Lemsteraak door het leven mag. Vanaf die tijd is ze definitief ingeschreven in het Stamboek.

De vorm van het Wad

In de winter lag de *Pijlstaart* doorgaans in Amsterdam terwijl in de zomer Harlingen de thuisbasis was. Van hieruit werden ook verdere reizen ondernomen zoals naar Denemarken. Regelmatig werden er reparaties uitgevoerd. Eerst bij werf Het Kromhout, maar nadat Bas van Meer, die daar werkzaam was, voor zichzelf begon, werden deze door hem uitgevoerd. Zo zijn er een aantal nieuwe gangen in gezet en diverse spanten in gelamineerd. Reparaties werden uitgevoerd in eiken. Op een bepaald



De Pijlstaart op het Wad 2005.



Wedstrijd diploma van Koninklijke Roei en Zeilvereniging De Maas. Hier werd de Pijlstaart als Lemsteraak vermeld. In 1990 was dit document doorslaggevend om een definitieve inschrijving in het Stamboek Ronde en Platbodem schepen te verkrijgen.

moment bij het droogvallen op het wad, nam de onderkant van het schip de vorm van het wad aan. Alle deuren en kastjes wilden niet meer open. Er is toen een stalen dooskiel onder gezet. Dit zorgde voor veel extra stijfheid. Door deze kiel zeilde het schip ook scherper aan de wind.

Brandmerk

In 1978 liet Johannes Boel het schip opmeten door het KNWV en de Scheepsmetingendienst. Daarna werd ze te boek gesteld op naam van Stichting Directie Pensioenfonds Ir. J. Boel, adviseur spuurwerkaangelegenheden B.V. Hiermee kreeg ze een brandmerk: 7913B Amst 1978.

Scheepsschroef terecht

Ooit werd de scheepsschroef verloren op het wad bij Holwerd. Bij het achteruitslaan vloog

De redding van de Pijlstaart 1990.



Averij, jaren negentig.

de schroef eraf. Er is toen nog wel naar gezocht, maar de schroef werd niet gevonden. Twee tot drie jaar later kwam er een schip de haven van Harlingen binnen. Hij had een schroef gevonden op de strekdam bij Holwerd op het wad. De havenmeester vroeg: "waar heb je die gevonden?", "Op de strekdam" was het antwoord. "Nou dan is hij van de Pijlstaart." Hij had precies dezelfde maat als de schroef van de Pijlstaart!

Deplorabele toestand

Na relationele problemen en een scheiding voer Johannes Boel nog veel met zijn zoon. Toen deze bij een auto ongeluk om het leven kwam, werd het allemaal erg moeizaam. Enige tijd later werd hij ook nog ernstig ziek. In 1989 overleed Johannes Boel. Het jacht had ondertussen al aardig wat te lijden gehad van het achterstallig onderhoud. Bij Werf Het Kromhout bleef de Pijlstaart liggen en ging erg hard achteruit. De eens zo stoere Lemsteraak gleed weg naar een deplorabele toestand.

Wie redt de Pijlstaart?

Op de HISWA tentoonstelling van 1990 konden bij de stand van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten een aanplakbiljet vinden met het opschrift: "Wie redt de Pijlstaart?" Door omstandigheden is het sterk verwaarloosd. De tegenwoordige eigenaar, een particuliere pensioenstichting, ontbreekt het aan middelen om het schip te restaureren." Ivon en Rob van Leyenhorst hadden het schip jaren eerder al in Harlingen zien liggen. Ze waren er helemaal weg van. Al kwijlend hadden ze rond het schip gelopen. Toen ze op de HISWA het biljet "Wie redt de Pijlstaart" zagen, hadden ze niet direct door dat het om hetzelfde schip ging. Toen ze dat eenmaal door kregen, was er eigenlijk geen weg meer terug. Op Koninginnedag 1990 bezochten ze de Pijlstaart. Het was wel schrikken. Overal op het schip groeide gras, plantjes en algen. Boven de waterlijn hing op veel plaatsen het breekwiel eruit. Maar zoals gezegd, een weg terug was er niet. Ze kochten de Pijlstaart, al was het maar om te redden wat er te redden was. Op 19 mei werd het schip bij Nicolaas Witsen in Alkmaar op de wal gezet en kon de klus beginnen. Maar ja, hoe pak je zoiets aan als je een gezin en een baan hebt?

Potgrond

Er werd gezocht naar vrijwilligers om te helpen met deze monsterklus. Deze werden gevonden in een ploeg vrienden van de kinderen. Met een groep van al met al zo'n veertig jongelui in de leeftijd van 14 tot 26 jaar werd het hele schip van voor tot achter onder handen genomen. Het schip werd bijna helemaal blank gehaald en alle spijkergaten, enkele duizenden, werden blootgelegd, voorzien van menie en weer dicht geplamuurd. Naden werden opengefreesd, gebreeuwd en gerubberd. Bij het afsputten werden een aantal huiddelen boven het berghout weggeblazen. Deze werden vernieuwd. Bij de stagputtings was veel stophout gebruikt, dit was helemaal verrot. Een jongen kroop met een vuilniszak achter het WC-schot en kwam terug met een zak vol turfmoel. "Is dit wel de bedoeling? Ik durf eigenlijk niet meer. Straks kom ik buiten uit." Toch was het de bedoeling en de ene zak turfmoel, na de andere zak potgrond werd achter de WC vandaan gehaald. De schroef was zo dun als een potlood, deze moest dus ook worden vervangen.

Zo werd in drie maanden tijd een gigantische hoeveelheid werk verzet. Op 16 augustus voer de Pijlstaart weer uit. Met een boot vol jongelui die op een camping in Heeg werden afgezet voor een welverdiende vakantie. In die drie maanden was er meer dan 2000 uur aandacht aan de Pijlstaart besteed. "Zonder de hulp van al die jongelui was het ons nooit gelukt", aldus Ivon.



Drie maanden heel hard werken: de Pijlstaart weer onder zeil, augustus 1990.

Kruisjes

Rob en Ivon voeren veel met het jacht. Ze maakten veel verre reizen en hebben erg veel met het schip meegemaakt. Ivon van Leyenhorst: "In Denemarken voeren we voor de wind, vol tuig windje 5, een haven uit. Ik was binnen de kaart aan het lezen en de koers aan het uitzetten. Er stonden allemaal kruisjes op de kaart. Toen ik buiten kwam om de juiste koers door te geven, was het al te laat. Ik vroeg mij af wat er in het water lag. Keien zo groot als een huis, glimmende oranje-kleurige bovenkant, dertig centimeter onder water. We konden zo van het schip afstappen. Met een gang van 7 knopen vlogen wij er overheen en tussendoor. Eventjes ging het schip iets omhoog, doordat ze er een raakte. Het is onvoorstelbaar dat er niets gebeurd is. Op dat moment heb je geen keus, het schip heeft snelheid en het zeil ligt ook niet binnen een minuut beneden. Bidden dus... en het heeft geholpen."

Mayday

Het kan nog spannender: "In 1998 waren we weer onderweg naar Denemarken. Varend tussen de Waddeneilanden besloten wij vanwege het mooie weer buitenom te gaan. Tussen Schiermonnikoog en Ameland gingen we de Noordzee op, met de te oude Waddenkaart nog op de kaartentafel. Bij boei 13, daar waar de Nederlandse boeien overgaan in de Duitse, was de vaargeul erg veranderd. Het was niet goed zichtbaar hoe de route te volgen naar het eiland Borkum. We voeren weer vol tuig, voor de wind. Er stonden hoge golven en met windkracht 5-6 navigerend, raakten we tien meter naast de geul. Hier stond nog maar dertig centimeter water. Het schip werd in de lucht gegooid door de golven, klapte op haar stuurboordkant. Door de patrijspoorten kon je het zand zien. Rob klom, met de 14 jarige Tijn, op de heupen in de mast om het grootzeil naar

beneden te sjoeren. Dit hees zichzelf steeds weer omhoog, doordat wij voor de wind voeren. Het stuurwiel ging een eigen leven leiden en was niet meer te houden. Elmar nam het roer en werd in een hoek van de kuip geslingerd. Ik graaide, na het starten van de motor, alle lijnen en schoten binnenboord, die als een soort spaghetti om het schip heen drevan. Daarna vol in zijn achteruit om van de Hubertusplatte af te komen.

Na het zenden van een Mayday, kwamen er twee reddingsschepen van Borkum en een Engels schip reageerde via de marifoon. Zo moest ik in het Engels, Duits en Nederlands onze positie doorgeven. Het was op die plaats voor de te hulp schietende schepen te ondiep. Uiteindelijk is de *Pijlstaart* er zelf achteruitvarend weer afgekomen. Ik heb het schip zien indeuken. Ik heb over de kastdeurtjes moeten lopen om bij de marifoon te komen. De kachel stond door de klap tien meter verder in de voorste hut. Veel serviesgoed stuk en een grote ravage, maar iedereen was nog aan boord en wij zijn op eigen kracht onder begeleiding van de Borkumse Reddingboot naar de haven gevaren. Daar hoorden wij, dat er in het voorjaar al drie schepen op die zandbank waren vergaan, waaronder een houten visserman uit Greetsiel, die daar dagelijks viste. De geul was enorm veranderd." Aldus Ivon van Leyenhorst

Een schip als missie

Elke twee jaar ging de *Pijlstaart* voor een maand of vier op de kant. Steeds werd er een

Vastlopen vlak naast de geul leverde angstige momenten op. Aan bakboord een bult zand, aan stuurboord een gat van 2 meter diep!

deel van het schip gerestaureerd. Alles werd door Rob en Ivon zelf of in eigen beheer gedaan. Zo werd er door de jaren heen zo'n 20% van de eiken spanten en wegeringen vervangen, 60% van het eiken berghout en 40% van de huiddelen boven het berghout. De motorkamer werd helemaal onder handen genomen, nieuwe tanks en uitlaatsysteem gemonteerd. In 2001 kreeg ze nieuwe zeilen, in 2004 nieuwe zwaarden.

Ivon en Rob deden alles zelf. Om op deze manier een houten schip van ruim 15 meter en 80 jaar oud in de vaart te houden, moet je wel heel erg veel van het schip houden. Soms kreeg ik het idee dat ze volledig met de *Pijlstaart* vergroeid waren. Hun hele leven draaide zo'n beetje rond het schip. De *Pijlstaart* begon op een bepaald moment toch zijn tol te eisen. Nadat Ivon een hartinfarct achter de rug had, werd het langzaam maar zeker duidelijk dat het zo niet tot in lengte der dagen door kon blijven gaan. Na veertien jaar moesten ze besluiten om afstand te doen van hun zo geliefde schip. Echter, de *Pijlstaart* zelf was het hier blijkbaar niet mee eens. Toen ze hun besluit tijdens een zeiltocht aan de kinderen bekend maakten, viel precies op dat moment de grote lamp in de kajuit naar beneden!

Naar Heeg

En zo gebeurde het dat de *Pijlstaart* in 2004 overgaat naar Karen en Robert Adrichem uit Heeg. Ze waren helemaal weg van het schip en de koop was dan ook binnen mum van tijd rond. Een van de eerste tochten ging naar Vlieland.





Na de onfortuinlijke aanvaring op het Snekermeer. November 2004.
Het grote gat uit Sneek werd met teak hersteld, mei 2005.



Droogvallen op het Wad,
Augustus 2005.



Rob van Leyenhorst wist dat ze naar Vlieland gingen en hem schoot te binnen dat het schip bij het binnenvaren van de haven wat lastig is te manoeuvreren met de stroming. Snel wilde hij Robert Adrichem daar even over bellen. Deze nam niet op, maar enkele minuten later belde hij terug: "Sorry, ik kon even niet opnemen, ik voer juist de havenmond van Vlieland binnen."

Schipbreuk

In datzelfde jaar werd Karen haar vader 65 jaar. Hij woonde aan het Snekermeer en ze hadden het idee om er een familiedag van te maken aan boord van de *Pijlstaart*. Na een bezoek aan het Kameleon-eiland en een etentje in Terherne waren ze op de terugweg. Het was een druilerige dag in november en het waaide windkracht 5-6. Het was door de week en er was helemaal niemand op het water. Met een aardige gangetje ging het vol tuig met ruime wind over het Snekermeer. Totdat plotseling het 27 ton wegende schip met een daverende klap stillag. Midden op het Snekermeer staat een lichtmast met aan beide kanten zeeën van water. Toch hadden ze om een of andere duistere reden kans gezien om tegen het ding te varen. Toen Karen over de rand van de rechterboeg keek, leek alles wel mee te vallen. Robert was er toch niet gerust op en keek ook eens over de linkerboeg. Hier bleek een gat van een meter doorsnee te zitten. Gelukkig was het wel boven de waterlijn, maar enige haast was geboden. Bij het Sneeker paviljoen werden de gasten van boord gebonjourd en kon de redding van het schip beginnen. Robert ging het water in en heeft het gat met kussens en slaapzakken zo goed mogelijk dicht gestopt. Ondanks al het pompgeweld wat voor handen was, konden ze het water niet voor blijven. Uiteindelijk werd de brandweer gebeld. Met de brandweer in de buurt bleek het mogelijk de *Pijlstaart* boven water te houden. Ondertussen was er een kraan gevonden die 30 ton kon tillen. Met de brandweer langszij is het onfortuinlijke schip naar die werf gevaren en om 12 uur 's nachts hing ze veilig in de takels.

Fris en fruitig

Aan een flinke reparatie viel natuurlijk niet te ontkomen. Al de zaken die op de planning stonden om in de daarop volgende jaren opgeknapt te worden, werden toen ook maar meteen aangepakt. Zo gebeurde het dat de *Pijlstaart* compleet onderhanden werd genomen en eind 2005 weer fris en fruitig te water ging. Sindsdien zijn Karen en Robert Adrichem met de familie regelmatig te vinden op de Friese meren, de Nederlandse en Duitse Wadden.



Legendarisch

Hiermee zitten we in het heden en hebben we het verhaal van dit bijzondere schip van begin tot eind gehad. Zoals Ivon van Leyenhorst het samenvatte: "je zou er een film van kunnen maken." Een aantal keren was ze op sterven na dood en toch was er altijd iemand, die haar weer wilde redden. Dankzij iedereen die aan het leven van de *Pijlstaart* heeft bijgedragen, kunnen wij nu nog steeds genieten als deze verschijning voorbij zeilt.



De Pijlstaart, al bijna negentig jaar een echt familie schip, augustus 2005.



De Pijlstaart, jaren negentig.

Bronnen:

Waterkampioen, Watersport, Spiegel der Zeilvaart, Wikipedia, Gedenboek De Maas uit 1951, Archief Baglietto, Nederlands Scheepvaart Museum, met dank aan mevr. E.K. Spits, Archief *Pijlstaart*

Mondeling en archiefmateriaal: D.J. Brugma, J. Pieters, Fam. van Leyenhorst, Dhr. Rademakers, B. van Meer, L. Scheepstra, S. Kroes, N. Bakker, Fam. Stofberg, J. Brilleman, Fam. Adrichem.

