

3.3. 't SWARTE SKIED'

Kerngegevens

Ontwerper:	J.K. Gipon.	
Werf:	Kooijman Jachtbouw, Zwijndrecht; casco gebouwd door W. v.d. Torre (Jachtwerf Delta) te Brielle.	
Bouwjaar:	1966.	
Maten:	Lengte over stevens: 7,00 meter; breedte: 2,60 meter op het grootspant, 2,72 meter over de zwaardklampen; waterlijnlengthe 6,11 meter; diepgang 0,54 meter. Waterverplaatsing 3,35 ton.	
Bouwwijze:	Gladboordig. Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten. Doorlopende kajuitopbouw. Stalen kajuitdak met spanten. Grote ramen in peesrubber. Doorlopende kielbalk. Teakdek.	
Motor:	Albin, 2 cylinder benzinemotor van 10 Pk. met een elektrische afzuiginstallatie en gas/benzine detector. In 1993 koelsysteem aangepast.	
Zeilen:	Witte katoenen zeilen, bestaande uit grootzeil, stagfok, stormfok en kluiver (zeilmaker: Molenaar, Grouw). In 1985 aangevuld met bruin katoenen grootzeil (ook van Molenaar). Kluiverboom aanwezig.	
Zeilnummer:	112 VD.	
Kleur:	Aanvankelijk witte romp, zowel boven als onder het donkergroene berghout; thans zwart met een bruin berghout en een bruine kajuitopbouw.	
Interieur:	Vooronder: 2-persoons dwarskooi, aan bb-zijde afgesloten toiletruimte en aan sb-zijde een bergkast. Kajuit: twee langsbanken en bij de ingang (tegenover elkaar) aanrecht en kookhoek.	
Stamboek:	Plaquettenummer 481.	
Eigenaren:	1966 - 1971	: familie W.H. Verloop te Velp.
	1971 - 1977	: familie J.C. Brakelé te Almelo.
	1977 - heden	: familie G. Spoelstra te Grou.
Benamingen:	1966 - 1971	: Neeltje Hendrika
	1971 - 1977	: Swarte Schaep
	1977 - heden	: 't Swarte Skiep

- 1965: De Nederlandse handelsgeest heeft altijd oplossingen weten te vinden en compromissen weten te sluiten om de beoogde doelstelling(en) te realiseren.
Zo ook in de volgende situatie:
- a. Je wilt met een rond- of platbodemjacht gaan zeilen.
 - b. Je primaire vaargebied is uit oogpunt van bereikbaarheid de Reeuwijkse Plassen.
 - c. Je secundaire vaargebied (voor de vakanties) is in principe geheel Nederland.
 - d. Het schip zou een 'Lemsteraak-achtig' type moeten zijn.
- De complicerende factoren zijn in dit geval het sluisje en de vaste brug bij de Reeuwijkse Plassen; deze beperken de breedte en de doorvaarhoogte van een schip nadrukkelijk.
Hoe lossen we - in casu de familie Verloop - dit op?
Wel, je ontmoet Jan Kooijman, die je het casco van de 'Cadans' laat zien en dat leidt tot de vaststelling dat een Enkhuizer bolletje de oplossing is, welke leidt tot de realisatie van de voornoemde doelstellingen.
Ten tijde van de Hiswa (van 12 t/m 21 maart 1965) - waar de 'Cadans' wordt tentoongesteld - wordt de overeenkomst formeel gesloten. Met de bouw van een luxe uitgevoerde Enkhuizer bol kan een aanvang worden genomen.
Dertig jaar later is het nog een genoeg de correspondentie, die zich hier omheen ontwikkelt, nog eens door te lezen. Neem alleen al het vaststellen van de naam van de bol. De creativiteit van de hele familie in het bedenken van een naam - en in het bijzonder op het begrip 'bol' - is welhaast onbegrensd. Uiteindelijk is de geboorte van een nichtje bepalend voor de definitieve, maar toch geheel andere, naam: 'Neeltje Hendrika'.
Dit jaar worden vele bezoeken afgelegd aan de Deltawerf van Van der Torre en aan Zwijndrecht.
- 1966: Dan verschijnen begin 1966 aan de Reeuwijkse Plassen een dieplader en een hijskraan. De 'Neeltje Hendrika' is vanuit Zwijndrecht over de weg naar Reeuwijk gebracht voor de tewaterlating.
Goed voorbereid gaan we aan de slag. Onze schipper is een man, die ten zeerste gesteld is op orde. Vandaar het slogan, dat nog jaren zal gelden: "Een plaats voor alles, alles op zijn plaats!". Onder dit motto staat op papier vermeld, waar alles moet worden opgeborgen. Op een bolletje van 7 meter, waar vijf mensen op gaan vertoeven, zeker geen overbodige luxe.
Na een aantal verkennende tochten verlaten we op 1 juli de Reeuwijkse Plassen. Door de hoge waterstand gaat dat niet zonder problemen en varen we uiteindelijk via Gouda, Weesp en Muiden het IJsselmeer op met als doel Enkhuizen. Daarna via Hoorn naar Monnikendam, waar de reünie van het Stamboek van Ronde en Platbodemjachten wordt gehouden. Een fantastische belevenis om zo'n evenement mee te maken.
Daarna via Enkhuizen naar Lemmer. Alhoewel: als je de verkeerde kustlijn volgt, blij je ook in Urk uit te kunnen komen! Op zich is dat niet zo erg, maar wel bijzonder vervelend als je vrouw en dochter na een lange trein- en busreis in Lemmer staan te wachten om aan boord te stappen. Een aardige chauffeur uit Urk brengt uitkomst.
Daarna alsnog richting Friesland: een schitterende zeilprovincie, die we uiteindelijk via Stavoren weer verlaten. De terugreis gaat via Hoorn, Volendam en Muiden.
- 1967: Dit jaar wordt een aantal aanvullende werkzaamheden uitgevoerd, zoals een teakdek en teakhouten kuipbanken. Hetzelfde geldt voor een aantal garantiezaken.
Ook deze zomer gaat het weer richting Friesland; opnieuw over het IJsselmeer. Lemmer is nu beter te vinden.



- 1968: Het eerste doel van deze vakantie is de reünie van het Stamboek, welke dit jaar in Blokzijl wordt gehouden. We verlaten Reeuwijk en varen via het Braassemer Meer en Muiden en vervolgens het IJsselmeer richting Vollenhove. Vandaar varen we achter de 'Spinaway C' de havenkom van Blokzijl binnen. Op de Beulaker Wijde nemen we ondermeer deel aan de wedstrijd. Dat het Enkhuizer bolletje een snel schip is blijkt wel uit het feit dat we de 2e prijs behalen tijdens de wedstrijden.
Hierna vervolgen we onze vakantie, die ons opnieuw richting Friesland brengt.
- 1969: Dat een Enkhuizer bol een familieschip is, moge blijken uit het feit dat, als de schipper geen gelegenheid heeft om te zeilen, de zoon er wel gebruik van maakt.
In dit jaar zwerft hij met een stel vrienden door Friesland.
- 1970: Ook dit jaar is het de zoon en niet de schipper, die de 'Neeltje Hendrika' bevaart. Ditmaal zijn de Wadden het doel van de tocht.
- 1971: Zoals meer mensen is overkomen, is het liefde op het eerste gezicht geweest, dat bij ons - de familie Brakelé - leidt tot de koop van dit Enkhuizer bolletje.
Op de Reeuwijkse Plassen ligt ze te koop. Na enkele onderhandelingsgesprekken wordt de koop gesloten en varen we de bol, welke door ons wordt omgedoopt tot het 'Swarte Schae'p' (met een knipoog naar de 'Groene Draeck'), naar Wanneperveen in de Kop van Overijssel. Dit is voor ons de thuishaven. We ondernemen de tocht via de Randmeren en dan blijkt dat er zusterschepen bestaan: we ontmoeten in Harderwijk de 'Kantje Boord'. Gezamenlijk varen we door, richting Ketelmeer, waarna we ieder onze eigen weg verder vervolgen.
Om het schip beter te leren kennen, verkennen we aanvankelijk de Beulaker en Belter Wijde.

Daarna breekt de zomervakantie aan, waarbij we een heerlijke zwerftocht ondernemen: eerst gaat het richting Friesland, daarna steken we het IJsselmeer over van Stavoren naar Enkhuizen, waarna we via Hoorn, Muiden, Weesp en de Amstel richting Braassemer Meer trekken. Daarna aanvaarden we de terugtocht via Aalsmeer, Amsterdam, de Randmeren richting Wanneperveen. Een voortreffelijke tocht op een heerlijk schip.



- 1972: Dit jaar wordt de vakantie geheel gewijd aan de watersportprovincie bij uitstek: Friesland. Via de Noord-Oostpolder (en haar beroemde/beruchte sluzen met enorm verval), Lemmer en Stavoren zwerven we heel Friesland door tot aan het Lauwersmeer.
- 1973: Eerste doel van deze vakantie is de platbodereünie in Monnickendam; een plaats, die we weer via de Randmeren bereiken. Na afloop van de reünie willen we naar de Biesbosch. We bereiken dit bijzondere vaargebied via Amsterdam, Aalsmeer, Gouda,

Dordrecht en Willemstad. Op de terugweg gaat de tocht opnieuw richting Gouda, doch daarna via Nieuwkoop, Uithoorn naar Weesp, waarna we via de Randmeren weer in Wanneperveen uitkomen.

- 1974: Dit jaar is moeilijk in onze annalen terug te vinden, doch één ding staat vast: het is zeker Friesland geweest!
(Noot van de schrijver: dit klopt! Wat zij niet meer wisten maar Geert Spoelstra wel: in dit jaar hebben zij bij het Theehuis in Grou de familie Spoelstra ontmoet. Maar daarover later meer.)
- 1975: De lustrumreünie van het Stamboek wordt dit jaar in Sneek gehouden, een happening, die we niet graag willen missen.
De vakantie speelt zich deze zomer nadrukkelijk af op en rond het IJsselmeer. Beurtelings worden de vele oude havenplaatsen aangedaan tot we tenslotte via het Ketelmeer weer de thuishaven opzoeken.
- 1976: Opnieuw een vakantie, waarbij de combinatie wordt gezocht van Friesland en het IJsselmeer. Friesland, omdat het een provincie is met welhaast onbegrensde watersportmogelijkheden en het IJsselmeer, dat bij rustig weer fantastische zeildagen kan opleveren.
- 1977: Na lang wikken en wegen besluiten we tot de aanschaf van een ander scheepstype: een Cornish Crabber. Dit leidt tot de verkoop van het 'Swarte Schaep' aan de familie Spoelstra.

Voordat we - de familie Spoelstra - het verhaal verder vervolgen, moeten we eerst even terug in de tijd.

In de jaren 1972 tot en met 1977 varen we in een scherp jacht; een Friendship 23. In toenemende mate komt bij ons de behoefte naar voren om over wat meer ruimte te beschikken (we hebben per slot van rekening ook twee zontjes aan boord). Een platbodem lijkt ons de aangewezen keuze. We gaan dus op dit scheepstype letten en zo kan het gebeuren dat we in de zomer van 1974 een mooi scheepje bij het Theehuis in Grouw zien liggen.

We vatten alle moed bijeen om een kijkje te gaan nemen. Een hond komt ons blaffend tegemoet; de bewoners van het schip blijken gelukkig vriendelijker. Van de schipper en zijn vrouw mogen we wel even een kijkje nemen. We zijn direct enthousiast: wat een ruimte, wat een knusse kastjes en vooronder en dan dat teakdek

Drie jaar later - het is nu 1977 - duwen een paar vrienden ons een krant in de handen, waarin een Enkhuizer bolletje "in verregaande staat van vertroeteling" te koop wordt aangeboden.

We bellen de eigenaar op en krijgen zijn vrouw aan de telefoon. Ze zegt ons toe dat de schipper zelf wel even contact met ons op zal nemen.

Dan krijgen we een briefje met een nadere specificatie van het schip.

We gaan op een zomerse dag in mei richting Beulaker om het schip te bekijken. Wie schetst onze verbazing als blijkt dat het precies hetzelfde scheepje is dat we in 1974 bij het Theehuis in Grouw hebben bewonderd!

De koop wordt nu onafwendbaar en al gauw zijn we het eens over de prijs. Er zal nog wat aan de schroefas worden gedaan, verder geen bijzonderheden. Vijf dagen later halen we het schip op met vier vrienden. Wederom verbazen we ons over de ruimte, de kastjes hier en daar, het prachtige teakdek en het aanwezig zijn van een 'automatische piloot', die door de heer Brakelé als een 'onkundig technéut' handig in elkaar is geflanst van

elastieken en touw. Ook het oog, waaraan de hond aan de ketting lag, zit er nog. Wat ons verder opvalt is het arsenaal aan fokken; mijn vrouw valt direct op de petroleumlamp. De twee naambordjes houdt de schipper zelf. Hij heeft ze ooit gekregen van z'n twee zoontjes op z'n verjaardag. Dan zetten we de motor aan en nemen afscheid van de familie Brakelé, die ons een behouden vaart wenst voor de komende jaren.

Als ik me goed herinner, meen ik dat de ex-schipper, toen we wegvoeren, een traantje wegpinkte of had hij last van een vliegje in zijn oog?

Aan het eind van de avond zijn we Akkrum gepasseerd en dan duikt de vraag op: waar moeten we met het scheepje naar toe? De natuur helpt ons een handje, want het is inmiddels donker geworden.

Zo kan het gebeuren dat we een kwartiertje later bij een boer terechtkomen die aan de monding van de Wijde Ee woont. We vragen toestemming om de boot in zijn opvaartje te mogen laten liggen. "Liz him d r earst mar del", zegt hij en we zijn dus voorlopig onder de pannen. De volgende week zullen we 't scheepje wel verder varen richting Grouw.



Wie schetst onze verbazing als we de week daarop van de boer te horen krijgen: "'t Is zo'n mooi scheepje, laat hem maar in mijn opvaart liggen!"

Het jaar 1977 doen we ervaring

op met het 'Swarte Schaep' in de omgeving van Grou en Eernewoude, Terhorne en het Sneekermeer. Het schip blijkt voor ons een heerlijk verplaatsbaar woonarkje te zijn, waarop het goed toeven is.

Aan het einde van het vaarseizoen blijkt tevens dat we de bol "op Pean" in de opvaart mogen laten liggen. Sterker nog, het wordt een vaste ligplaats en die hebben we anno 1994 nog steeds. Er liggen nog wat schepen en er staan een paar caravans - een heel plezierige ligplaats. Een reden te meer om er vele weekeinden door te brengen zonder het zeil te hijsen.

1978 - 1993:

In de vakanties wordt uiteraard veel gezeild in het Friese merengebied en de Kop van Overijssel. Dat het een mooi schip is, merken we door het feit dat we vaak zeilend gefotografeerd of gefilmd worden.

Omdat de naamborden zijn achtergebleven in Almelo, moet ik twee nieuwe exemplaren maken. "Verander nooit de naam van een schip" - is een bekend gezegde en dat doen we dan ook (bijna) niet. Uit een noestige eiken plank vervaardig ik twee nieuwe naamborden, die de naam 't Swarte Skiep' dragen.

In 1982 blijkt dat de huid van de romp gaat bladeren. We besluiten de bol geheel te laten schuren en plameren en opnieuw te schilderen. In 1984 staan we voor hetzelfde feit. Goede raad blijkt letterlijk duur te zijn. Uiteindelijk krijgen we het advies om het schip tot op de huid kaal te halen, hem daarna te laten stralen en dan opnieuw te behandelen. We krijgen 25 jaar garantie van de werfbaas op het 'geblader'.

Een hele zomer lang werk ik op de werf aan de boot. Het uiteindelijk resultaat is verbluffend. 't Swarte Skiep' is weer als nieuw ... en naar het later blijkt: geen geblader meer.

In de volgende jaren nemen we een aantal malen deel aan een zeilwedstrijd. Ondanks het feit dat de heer Brakelé bij verkoop sprak van 'een snelle zeiler', komen we steeds in de lagere regionen terecht. We praktizeren al over vervanging van de bemanning als we nog éénmaal meedoen met een wedstrijd. Het waait hard: windkracht 6 à 7. En dan blijkt 't Swarte Skiep' veel wind te kunnen hebben, hetgeen ons een vierde plaats oplevert.

Wel met moeite trouwens, want door het woeste weer zeilen we schoenen, petten en een paar stootwillen overboord. Maar de beerenburg smaakt ons na afloop zoet. Overigens ... op de eerste vier na was de rest van het deelnemersveld uitgevallen.

In 1986 krijgt 't Swarte Skiep' - zij het onvrijwillig - een nieuw zeil. Eén van onze kennissen heeft met zijn gezin een dag het schip geleend en krijgt prompt een aanvaring. De boegspriet van een klipper boort zich dwars door het witte zeil; het is aan flarden. De boot staat half vol water, maar de opvarenden komen gelukkig met de schrik vrij.

Wel moet er een nieuw grootzeil komen. Het nieuwe zeil wordt gemaakt van bruin katoen omdat wit niet meer leverbaar is. Als de zaak geklaard is, staat het nog leuk ook. 't Is een combinatie, die veel Friese skûtsjes ook hebben: een crême fok en een bruin grootzeil.

In de jaren 1987 tot en met 1990 proberen we soms even het IJsselmeer. De tocht van Stavoren naar Lemmer is me daarvan bijgebleven.

We vertrekken om ongeveer 3 uur uit Stavoren. Tot halverwege de tocht gaat alles voorspoedig, maar dan wakkert de wind aan ... windkracht 5 en lager wal. We verliezen een vaarboom maar niet ons humeur. Mijn vrouw en onze kleine dochter weren zich kranig. Als we om 9 uur in Lemmer bij de sluis afmeren, vraagt de kleine waarom we zo bleek zijn. Als antwoord wijzen we op de muur van de sluis waarop staat: "'t Kan vlooden, 't kan ebben, die niet wagheth, sal niet hebben!"

Nou, wij hebben die dag genoeg "Ghewhaget".

In de jaren vanaf 1984 wordt de bol ook veel gebruikt door onze zoons en hun vrienden. We ontvangen kaarten uit allerhande IJsselmeerplaatsjes. Zelf brengen we onze vakanties door op de Friese meren.

Eénmaal varen we door de Luts. In Balk blijkt de bol met gestreken mast niet onder de brug door te kunnen. Halverwege zitten we vast. Met behulp van een tiental autochtonen klaren we echter de klus: als ze op ons schip springen, daalt 't Swarte Skiep' een paar centimeter.

In deze jaren blijkt de motor ons nog al eens in de steek te laten. Op een werf in Sneek laten we het koelsysteem verwijden, zodat er meer koelwater langs de motor loopt. Het euvel is verholpen. Ook laten we een zelfsmerende schroefas aanbrengen.

In 1994 ondernemen we - samen met vrienden - een tocht naar Schiermonnikoog. Het wordt een hoogtij-vakantie. We ervaren wat het is om droog te vallen midden op het wad.

De wereld is van ons. De natuur manifesteert zich in al zijn prachtige geuren en kleuren, wanneer het water wegtrekt en het héél stil wordt. We absorberen het zuivere Wad-gebeuren tot in 't diepst van onze ziel. Vogels laten zich overal horen.

In Schiermonnikoog zelf liggen we een paar honderd meter buiten de haven. Boodschappen worden gedaan in het dorp. Met een rubberbootje peddelen we naar de wal. Alles heeft z'n charme.

Elke dag ondernemen we wandeltochten op het wad en verbazen we ons over de natuur tot in z'n kleinste details.

Terug gaat het op de motor over het Brakzand met windkracht 6. Het kan, maar het houdt niet over (10 Pk benzinemotor).

Als we in de herfst de videobeelden terugzien, zijn we van één ding overtuigd: "We zoeken het wad nog wel eens op in dat prachtige scheepje, dat we bij aankoop zo knus, zo gezellig, zo lief vonden."

"Een schatje,", zegt mijn vrouw. "Iets wat we nodig hadden: knusheid, schoonheid en de mogelijkheid te kunnen komen op plekjes, waar een scherp jacht het laat afweten. Door de jaren heen heeft het ons gebracht wat we ervan verwachtten"