

De Windroos

De laatste fase in de ontwikkeling van de hoogaars

Peter Hamer

Het begin - Het hoogaarsjacht Windroos is gebouwd in 1925 op de werf van Frans Annemans te Gent. De opdrachtgever was A. van Gysel, directeur van de Banque de Flandres et de Gand, de tegenwoordige Fortisbank. Hij was vice-commodore van de Royal Sailing Club in Gent. De RSCG heeft in die tijd haar haven in Langerbrugge aan het kanaal Gent-Terneuzen. De rivaliteit tussen de Gentse vereniging en de Royal Yacht Club de Belgique (RYCB) in Antwerpen is vanaf het prille begin tot de dag van vandaag spreekwoordelijk, en indirect ook de aanleiding voor de bouw van de Windroos.

In de twintiger jaren is het wedstrijdzeilen met grote platbodems bij uitstek de sport voor Vlaamse welgestelde families. In 1925 is er een twintigtal schepen ingeschreven bij de twee be-

langrijkste jachtverenigingen in België, de RSCG en de RYCB. Het jaarlijkse wedstrijdprogramma omvat minimaal vijf wedstrijden waaraan door de fine fleur van de Belgische en Nederlandse platbodemzeilers wordt deelgenomen.

Een van de meest succesvolle deelnemers is "de Grote Leon" Huybrechts, vooraanstaand lid van de RYCB, voormalig olympisch zeilkampioen en eigenaar van de jachthoogaars Jetty. Sinds 1920 wint Huybrechts met dit schip zowat alle prijzen die te winnen zijn. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat Van Gysel in 1925 aan de Gentse jachtbouwer Frans Annemans de opdracht verstrekt een hoogaars te bouwen "die de Jetty kan kloppen".

De bouw

En Annemans bouwde de Windroos. Het schip is zeer licht gebouwd. Om gewichtsbesparing te bereiken zonder sterkte te verliezen past Annemans een spantconstructie toe die niet veel meer lijkt op die van de traditionele vissermanhoogaars. In plaats van zware spanten met aan weerskanten een legger heeft het schip afwisselend knieën en spanten. Daardoor lijkt het of de spantafstanden veel groter zijn dan in de traditionele hoogaars. De spanten zijn smaller en lager (12x10 ipv 14x 12 cm) dan traditioneel gebruikelijk.

Ook het zeilwerk is anders: waar de traditionele hoogaars een zware massieve zeilbalk heeft, bestaat die in de Windroos uit twee lichtere balken in een



Windroos in de jaren vijftig.



De Windroos gaat te water
in het voorjaar van 1926.

worden verbeterd alvorens een nieuw te bouwen. Waar nodig schrikt hij ook niet terug voor wat we tegenwoordig "industriële spionage" zouden noemen, wat blijkt uit foto's van de Jetty in het archief van de werf! En zelf weert hij vreemden van zijn werf want "spioneren kan je ook met je ogen!"

Lea heeft zelf de werf niet gekend. Maar gevoel voor water en varen is haar niet vreemd, getuige haar woorden: "De Schelde is wreed, de Leie is lief". Het is een speciale belevens, deze middag met de Annemansen.

De Windroos wordt in het voorjaar van 1926 te water gelaten. En dat dat geen gelegenheid was met toeters en bellen, maar gewoon de mouwen en broekspijpen opstropen, blijkt uit de foto uit het familiealbum.

A. van Gysel

De Windroos, wedstrijdnummer OB 1, blijkt aan de verwachtingen te voldoen en toont zich een volwaardige concurrent voor de Jetty. Volgens een ingezonden brief in de A.N.W.B. Waterkampioen 1e jaargang no. 1 van 7-1-'27 wordt de Windroos in 1927 uitgedaagd door Leon Huybrechts, eigenaar van de Jetty. Er zal gestreden worden om de Prix Scaldis, een groot houten model van een botter. Huybrechts had deze prijs met groot vertoon gewonnen in 1923, en sindsdien durfde niemand hem uitdagen. Of die wedstrijd ooit is verzeild vertelt het verhaal niet. De prijs staat nog altijd in de jachtclub van de RYCB in Antwerpen. Van Gysel geniet niet lang van het succes van zijn Windroos. Hij overlijdt in 1928.

L.F. Francois

In 1931 wordt het schip verkocht aan Leopold Florent François te Gent. François is makelaar in katoen en verhandelt die stof uit alle windstreken, van India en Egypte tot de USA. Hij verandert de naam van de

hoogaars in l'm alone. De naambordjes met Windroos worden omgedraaid en er komt l'm alone op te staan. Er wordt veel met de Windroos gezeild, zowel 'en familie' als in wedstrijden. In het zomerseizoen is de thuishaven Terneuzen, in de wintermaanden ligt het schip in de verenigingshaven in Langerbrugge.

In de oorlogsjaren wordt er nauwelijks met het schip gevaren. Tijdens de gevechten om de haven van Gent in 1944 vallen bommen in de directe omgeving van de jachthaven. De jachtclub wordt zwaar beschadigd en ook de schepen lopen schade op. l'm alone zinkt in de haven. Na de bevrijding wordt het schip gelicht en gerepareerd. Francois overlijdt in 1944, waarna de familie het schip te koop zet.

R. Neefs

Raymond Neefs, eigenaar van de likeurstokerij Elixer d'Anvers in Antwerpen, koopt het schip in 1944. Hij brengt het naar Antwerpen en laat het restaureren door een scheepstimmerman aan de Vlaamse Kaai. Bij die gelegenheid wordt onder andere een gang vervangen. Het schip krijgt de naam Windroos weer terug. Neefs zei tegen zijn kinderen dat de naam van een schip veranderen ongeluk bracht, dus...

Maar de kinderen gaan geleidelijk aan het huis uit, er wordt minder met de Windroos gezeild en in 1958 valt het besluit het schip te verkopen.

Het schip is jarenlang in onderhoud geweest in Tholen bij Van Duivendijk en is in prima conditie. Vanwege de verkoop wordt een motor ingebouwd. Tot die tijd gebruikte Neefs, net als François, een bijbootje met een buitenboordmotor als mechanische voortstuwing nodig was. Het duurt niet lang voor een koper zich aandient en het schip verkocht wordt naar Engeland

G. Dyas.

De nieuwe eigenaar is Gerald Dyas, eigenaar van een keten ijzerwinkels. Samen met zijn broer zeilt hij enthousiast in diens draak. Maar Gerald zoekt een wat groter schip als weekendhuis voor zijn gezin.

In Antwerpen vinden ze de Windroos op het droge, klaar om zo mee weg te varen. Bovendien is het schip drager van de Blauwe Wimpel, de seizoensprijs voor het snelste schip. Dat spreekt Dyas zeer aan en de koop is dan ook snel gesloten. De Windroos wordt



Herinneringsplaatjes van de Veere-Terneuzen race

in 1958 overgezeild naar Engeland. In 1961 overlijdt Gerald Dyas. Met de Windroos wordt allengs minder gezeild en in 1965 wordt het schip te koop aangeboden. De familie hoopt vurig op een Nederlandse of Belgische koper.

J.H. Bakker

Jan Hendrik Bakker koopt het schip in Oktober 1965 en laat het in het voorjaar van 1966 van Emsworth aan de Engelse oostkust naar Monnickendam slepen. In 1967 volgt dan de registratie bij Lloyd's onder de naam Windroos, eigenaar J.H. Bakker, en de inschrijving bij de KVV Loosdrecht.

De Windroos blijkt nog steeds een goede zeiler. De reputatie van de hoogaars is zodanig dat ze in 1976 model staat voor een stalen hoogaars in visserman-uitvoering door W. de Vries Lentsch. Helaas wordt dit schip nooit gebouwd. De tekeningen bevinden zich in de collectie van het Fries Scheepvaart Museum.

Maar het schip vertoont als gevolg van haar leeftijd hier en daar toch de nodige mankementen. Diverse tochten naar Van Duivendijk in Tholen (1970) en Bültjer in Ditzum zijn nodig om het schip weer op orde te brengen.

De restauratie van de inmiddels 50-jarige Windroos is een continu proces dat helaas wordt onderbroken door het ontijdige overlijden van Jan Bakker in 1985. De erven zoeken een liefhebber die het schip voor verval kan behoeden.

A. Hoek en W. van Rootselaar

Wim van Rootselaar en André Hoek, zeilvrienden van Michael, de zoon van Jan Bakker, kopen in 1985 samen de Windroos. Door de half uitgevoerde restauratie van dekken en roef is het interieur blootgesteld aan weer en wind, en vooral regenwater. Een uitgebreide inspectie toont dat de romp nog in redelijke conditie is, maar vlak en dekken zijn ronduit slecht. De conclusie is dan ook: de romp is voor 60% goed tot zeer goed. Vlak en enige leggers moeten vernieuwd. De problemen zijn te wijde naden van de nieuwe gangen, het achterschot en het hechthouten dek.

Wim en André varen het schip naar Nijkerk. In een loods nemen ze het schip van voorjaar '86 tot april '88 zeer grondig onder handen. Omdat André Hoek bezig is een eigen bedrijf op te starten en de restauratie veel meer werk blijkt te zijn dan van te voren ingeschat, koopt Van Rootselaar hem uit in 1986.



Inspectie op de wal, juli 1958.



Thuis in Emsworth omstreeks 1960.

W. van Rootselaar

Wim van Rootselaar gaat onverdroten door met de restauratie. Het vereiste vakmanschap wordt verzorgd door Klaas Bood, die een werf heeft in Nijkerk. De restauratie omvat onder andere vervanging of versteviging van een groot aantal spanten en het aanbrengen van een middenzaadhout over de volle lengte van de romp. Midscheeps is ook onder het dek een balk aangebracht van mast tot helemaal in de kop zodat vóór de mast een zeer stijve driehoek ontstond. Dit zal de langsscheepse stijfheid, toch een zwak punt van de hoogaars, sterk verbeteren.

Verscheidene andere aanpassingen, onder andere dwars-scheepse trekstangen, moeten de stijfheid van het voorschip verbeteren. Het mastspoor wordt vernieuwd en dubbele wantputtingen worden aangebracht op de zij- en bakstagen. De mast wordt verlengd met het al eerder genoemde resultaat van een vergroting van het zeiloppervlak naar 113 m². Om dit enorme tuig te kunnen dragen op de zeer lichte romp zijn de nodige constructieve aanpassingen gedaan, ondermeer stalen spanschroeven in het zeilwerk en een massief schot van 4 cm dik ter plaatse van het grootspant. Deze aanpassingen hebben de romp een stijfheid gegeven die het mogelijk maakt de verstaging snaarstrak te zetten. Het gevolg is dat de Windroos zeilt als een scherp jacht, hoog aan de wind en direct reagerend op ieder vlaagje.

Maar bij al deze aanpassingen wordt de oorspronkelijke rompvorm met grote zorg gehandhaafd. Een nieuw dek en een nieuwe kajuit voltooien de restauratie. Bij nader inzien heeft Wim van Rootselaar nóg spijt dat hij toen het vlak niet heeft vernieuwd. Het oude vlak is gebreeuwd met werk, boven water is het schip met katoen gebreeuwd.

De aanpassingen blijken succesvol. De wedstrijdresultaten laten zien dat de Windroos een geduchte tegenstander is en veelal zelfs de grote lemmeraken te snel af is: ze eindigt doorgaans in de top drie van het veld. Er worden in die jaren heel wat bekens en trofeën gewonnen in Holland en Zeeland. In 1995 besluit Van Rootselaar de Windroos te verkopen.

M.I. Platschorre

Rinus Platschorre is een echte platbodemezeiler. Zijn schip is de Ora et Labora, een in 1912 op de werf van Barkmeier gebouwde tjalk. Maar zijn hart neigt toch naar een schip dat zich beter verstaat met het water van de Ooster- en Westerschelde. En als dan via kennissen het bericht komt dat de Windroos te koop is, is de beslissing snel genomen. Rinus Platschorre wordt de nieuwe eigenaar.

Omdat hij toch wat comfortabeler wil varen laat hij het schip intimmeren bij Stofberg in Enkhuizen. Dankzij de grondige restauratie van 1985 heeft de Windroos tot dusver weinig groot onderhoud nodig gehad. Het schip gaat iedere winter uit het water in een loods. Daar wordt het reguliere onderhoud uitgevoerd. Ook is het steeds meer een familieschip geworden, wat niet wegneemt dat Windroos en Jetty elkaar nog steeds niet veel toe geven. Het zijn na 80 jaar nog immer elkaars rivalen.

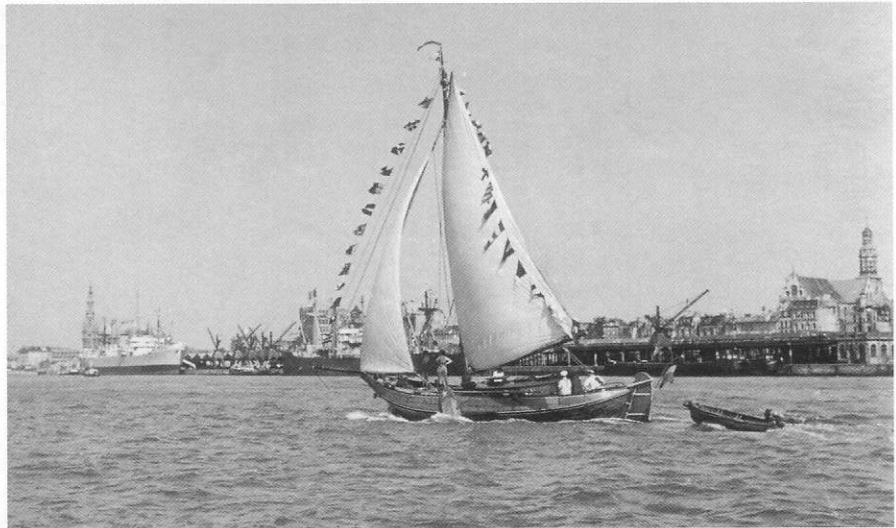
Tot slot

De Windroos is een unieke hoogaars. De extreme vormen en lichte constructie vormen de aanzet van de laatste stap in de ontwikkeling van de hoogaars als scheepstype: de hoogaars als wedstrijdijacht.

Tengevolge van de economische crisis in de dertiger jaren van de vorige eeuw, gevolgd door de Tweede Wereldoorlog, is de belangstelling voor de grote houten zeiljachten teruggelopen. Zozeer dat deze ontwikkeling zich niet heeft doorgezet. De grote houten hoogaarzen die sindsdien nog zijn gebouwd zijn feitelijk vissersschepen met een kajuit, zeker geen wedstrijdijachten.

Daardoor is de Windroos uniek onder de houten hoogaarzen. Maar ook met de moderne stalen hoogaarzen kan de Windroos zich uitstekend meten. Het is toch bijzonder dat een schip, in 1925 gebouwd door een ambachtelijke scheepsbouwer, nog steeds een volwaardige tegenstander blijkt voor de nieuwe met alle moderne hulpmiddelen ontworpen en geoptimaliseerde jachten.

Het is te hopen dat dit sublieme stuk vakmanschap nog lange jaren het water van de Schelde zal bevaren.



▲ Windroos op de Schelde bij Antwerpen, gepaviseerd t.g.v. de Antwerpenweek, jaren vijftig.

▼ Tijdens van Loon 2004.





Keihard richting finish bij de Baggerrace op de Oosterschelde, 2006.